



STADT LEVERKUSEN

Bebauungsplan Nr. 208 A/II  
„Opladen – nbso/Westseite - Neue Bahnallee“

Begründung zum Aufstellungsbeschluss sowie  
zur frühzeitigen Beteiligung der Öffentlichkeit



## Inhalt

	1
1. Geltungsbereich	4
2. Verfahren	5
3. Planungsanlass	5
3.1 Allgemeines	5
3.2 Planungsgegenstand	6
4. Planungsziele	7
5. Planungsbindungen	7
5.1 Regionalplan	7
5.2 Landschaftsplan	7
5.3 Flächennutzungsplan	8
5.4 Bestehendes Baurecht	8
5.5 Angrenzende Bebauungspläne	9
5.6 Widmung von Bahnflächen sowie Eigentumsverhältnisse	9
6. Bestand und Nutzung	11
7. Verkehrsuntersuchung	12
8. Planung	14
8.1 Straßenverkehrsfläche „Neue Bahnallee“	14
8.2 Sonstige Festsetzungen	15
8.3 Nachrichtliche Übernahmen	15
8.4 Freistellung von Bahnbetriebszwecken	15
9. Vorentwurf zum Umweltbericht	16
9.1 Einleitung	16
9.1.1 Kurzdarstellung des Inhalts und der wichtigsten Ziele des Bebauungsplans	16
9.1.2 Umweltschutzziele aus einschlägigen Fachgesetzen und Fachplanungen und ihre Bedeutung für den Bebauungsplan	17
9.2 Beschreibung und Bewertung der Umweltauswirkungen	18
9.2.1 Bestandsaufnahme des derzeitigen Umweltzustandes	18
9.2.2 Prognose des Umweltzustandes bei Nichtdurchführung der Planung	22
9.2.3 Prognose des Umweltzustandes bei Durchführung der Planung	23
9.2.4 Geplante Maßnahmen zur Vermeidung, Verringerung und zum Ausgleich der nachteiligen Auswirkungen	25
9.2.5 In Betracht kommende anderweitige Planungsmöglichkeiten	26



9.3		
	Zusätzliche Angaben	26
9.3.1	Beschreibung der Methodik der Umweltprüfung	26
9.3.2	Beschreibung der geplanten Maßnahmen des Monitoring	27
10.	Statistik	27



## 1. Geltungsbereich

Der Geltungsbereich des Bebauungsplanes Nr. 208 A/II „Opladen – nbso/Westseite – Neue Bahnallee“ befindet sich im Stadtteil Opladen, Stadtbezirk II, im östlich an die Ortslage angrenzenden Bereich und umfasst ca. 5,6 ha.

Der Bereich grenzt sich folgendermaßen ab:

- im Norden durch die Abgrenzung des geplanten Kreisverkehrs im nördlichen Bereich der Freiherr-vom-Stein-Straße mit Anschluss an die Lützenkirchener Straße,
- im Nordosten verläuft die Grenze entlang der Abgrenzung des Bebauungsplanes Nr. 98/II „Busbahnhof Opladen“ 2. Änderung, daran anschließend in südlicher Richtung mit einem Abstand von 5,0 m entlang des geplanten westlichen Gütergleises bis zum Anschluss an die Fixheider Straße (L 288),
- im Süden beinhaltet der Geltungsbereich einen Teilbereich der Fixheider Straße sowie die Abgrenzung des geplanten ovalen Kreisverkehrs zum Anschluss der neuen Bahnallee, hierfür wird der Bebauungsplan Nr. 125/II „Karl-Ulitzka-Straße“ zum kleinen Teil überplant,
- im Westen verläuft die Grenze zunächst an der Abgrenzung des geplanten Kreisverkehrs, anschließend an einem Teilbereich der Robert-Blum-Straße und an der östlichen Grenze der Parzelle 166 der Flur 11 der Gemarkung Opladen. Im weiteren Verlauf Richtung Norden verläuft die westliche Grenze mit einem Abstand von der östlichen Plangebietsgrenze von 20,0 m, im nord-westlichen Bereich entlang der westlichen Seite der Bahnhofstraße und trifft dann im Norden auf die Abgrenzung des geplanten Kreisverkehrs im Bereich der Freiherr-vom-Stein-Straße.

Die Abgrenzung des Geltungsbereichs orientiert sich im Wesentlichen an den für die Straßenbaumaßnahme Neue Bahnallee erforderlichen Flächen. Im nordöstlichen Abschnitt sind Flächen einbezogen, die im Geltungsbereich eines rechtsverbindlichen Bebauungsplanes Nr. 98/II „Busbahnhof Opladen“ 2. Änderung liegen, sie bedürfen im Zuge dieses Verfahrens einer Überplanung.

Aufgrund des noch zu erstellenden Vorentwurfs für den Straßenzug neue Bahnallee und den damit verbundenen Auswirkungen werden im Rahmen des Verfahrens gegebenenfalls noch Anpassungen des Geltungsbereiches erforderlich.

Die genaue Abgrenzung ist der Planzeichnung zu entnehmen.



## 2. Verfahren

Für das gesamte Areal der nbso-Westseite liegt ein Aufstellungsbeschluss für das Bebauungsplanverfahren Nr. 208/II „Opladen – nbso/Westseite“ vor. Aufgrund der Größe des Plangebietes, der zeitlichen Abfolgen sowie der Komplexität des gesamten Bebauungsplanverfahrens sollen verschiedene Teil-Bebauungspläne erstellt werden.

Der Bebauungsplan Nr. 208 A/II „Opladen – nbso/Westseite – Neue Bahnallee“ ist einer dieser Teil-Bebauungspläne, für den hiermit ein (erneuter) Aufstellungsbeschluss sowie der Beschluss zur frühzeitigen Beteiligung der Öffentlichkeit gefasst werden soll. Um entsprechende Fördermittel für die Herstellung der Haupterschließungsstraße beantragen zu können, wird dieser Teil-Bebauungsplan vorgezogen bearbeitet. Der Geltungsbereich wird sich überwiegend auf die erforderlichen Flächen für die Haupterschließungsstraße erstrecken.

Ungeachtet der Aufteilung in verschiedene Teil-Bebauungspläne wird das gesamte Areal der nbso-Westseite in städtebaulicher wie auch planungsrechtlicher Hinsicht jederzeit in engem Kontext betrachtet und entwickelt.

Dieser Bebauungsplan wird im regulären Verfahren aufgestellt. Die Voraussetzungen für eine Aufstellung im beschleunigten Verfahren nach BauGB sind nicht gegeben. Der Bebauungsplan unterliegt der Pflicht einer Umweltprüfung.

Der wirksame Flächennutzungsplan der Stadt Leverkusen stellt für den Geltungsbereich „geplante sonstige überörtliche und örtliche Hauptverkehrsstraße“ dar. Aufgrund dessen führt dieser Bebauungsplan zur Umsetzung des Flächennutzungsplanes.

Auf Grundlage der hier vorgelegten Unterlagen sollen der erneute Aufstellungsbeschluss für den Bebauungsplan gemäß § 2 Abs. 1 Baugesetzbuch (BauGB) und der Beschluss zur frühzeitigen Beteiligung der Öffentlichkeit gemäß § 3 Abs. 1 BauGB gefasst werden. Das Verfahren wird eine umfassende Öffentlichkeitsbeteiligung vorsehen. Parallel werden die Behörden und sonstigen Träger öffentlicher Belange gemäß § 4 Abs. 1 BauGB beteiligt werden.

## 3. Planungsanlass

### 3.1 Allgemeines

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

Das Gesamtprojekt „neue bahnstadt opladen“ (nbso) erstreckt sich in zentraler Lage auf die Flächen beiderseits der Bahnstrecken. Die Pla-



nungen zur Ostseite auf dem Gelände des ehemaligen Bahnausbesserungswerkes sind zwischenzeitlich weit fortgeschritten, das Projekt befindet sich bereits in der Umsetzung.

Im Zuge der Entwicklung auf der Westseite beabsichtigt die Stadt Leverkusen in Kooperation mit der Deutschen Bahn AG, die Gleise der überwiegend für den Güterverkehr genutzten Eisenbahntrasse 2324 Duisburg-Wedau – Niederlahnstein im Bereich „neue bahnstadt opladen“ an die parallel verlaufende Strecke 2730 Köln-Mülheim – Wuppertal zu verlegen, um hier eine Bündelung der Gleise zu erreichen. Hierdurch werden östlich der bestehenden Ortslage in erheblichem Umfang Flächen vakant, die einer städtebaulichen Entwicklung zugeführt werden sollen.

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

Um eine geordnete städtebauliche Entwicklung zu gewährleisten und Planungsrecht für diese Straßenbaumaßnahme zu schaffen, ist die Aufstellung eines Bebauungsplanes für die geplante „Neue Bahnallee“ erforderlich.

Im Rahmen einer Perspektivenwerkstatt (Jahr 2000) und einer Machbarkeitsstudie aus dem Jahr 2001/2002 wurden die Möglichkeiten der städtebaulichen Entwicklung einschließlich der Erschließung für die nbso-Westseite betrachtet.

Des Weiteren wurden bezogen auf das Konzept für die Gesamtfläche der nbso unterschiedliche Varianten der Verkehrsführung entwickelt. Dabei wurden Alternativen für die Verlagerung der Gütergleise sowie der Lage der neuen Bahnallee inklusive der Auswirkungen betrachtet. Um eine belastbare Entscheidungsgrundlage zu erhalten, wurde bereits eine Kosten-Nutzen-Analyse erstellt. Diese verfolgte das Ziel, eine möglichst umfassende Darstellung der Wirkungen auf die Bereiche Verkehr, Stadtentwicklung sowie Stadtökonomie aufzuzeigen. Darüber hinaus wird hiermit, unter Berücksichtigung der derzeit vorhandenen Datenlage, eine belastbare Prognose für die Auswirkungen auf das Plangebiet, den Stadtteil Opladen, die Kommunalfinanzen der Stadt Leverkusen sowie die Volkswirtschaft dargelegt.

Im Rahmen dieser integrierten Kosten-Nutzen-Analyse zur Gütergleisverlegung wurde auch grundsätzlich das Verkehrsprojekt „Neue Bahnallee“ mit seiner Trassenführung festgelegt.

### 3.2 Planungsgegenstand

Inhalt dieses Bebauungsplanes ist die geplante Haupteerschließungsstraße, der nördliche und der südliche Anschluss (geplante Kreisverkehre) an das bestehende Verkehrsnetz sowie die erforderlichen Flächen für die bereits vorhandenen bzw. geplanten Brückenbauwerke zur



Querung der Bahnstrecken sowie der neuen Bahnallee.

#### **4. Planungsziele**

Generelles Ziel dieses Bebauungsplanes ist die Schaffung der planungsrechtlichen Voraussetzung für die Umsetzung der verkehrlichen Planung der neuen Bahnallee.

Folgende konkrete Ziele werden durch die Aufstellung des Bebauungsplanes verfolgt:

- die Verkehrslenkung über die „Neue Bahnallee“ als direkte Nord-Süd-Verbindung zwischen Rat-Deycks-Straße (L 219) und Fixheider Straße (L 288),
- eine Verkehrsentlastung für die derzeitige Nord-Süd-Verbindung (Bahnallee, Humboldtstraße, Robert-Koch-Straße),
- die Verbesserung der Aufenthaltsqualität und eine Verringerung der Immissionen auf der bestehenden Bahnallee,
- die Verbesserung des Knotenpunktes Lützenkirchener Straße/Freiherr-vom-Stein-Straße,
- die verbesserte Vernetzungsmöglichkeit der durch die Verlagerung der Gütergleise generierten baulich nutzbaren Flächen mit dem bestehenden Stadtteil,
- die Schaffung der Voraussetzungen zur städtebaulichen Entwicklung der Westseite „neue bahnstadt opladen“.

#### **5. Planungsbindungen**

##### **5.1 Regionalplan**

Im genehmigten Regionalplan für die Region Köln (Stand März 2012), Teilabschnitt Region Köln sind die Flächen im Geltungsbereich des Bebauungsplanes als „Schienenwege unter Angabe der Haltepunkte und Betriebsflächen“ festgelegt.

##### **5.2 Landschaftsplan**

Im rechtsverbindlichen Landschaftsplan der Stadt Leverkusen liegt das Plangebiet außerhalb des Geltungsbereichs des Landschaftsplans, demzufolge sind für das Plangebiet keine Festsetzungen enthalten.

Der Rat der Stadt Leverkusen hat in seiner Sitzung am 12.07.2010 beschlossen, den Landschaftsplan neu aufzustellen. Im Vorentwurf des Landschaftsplanes sind für den Geltungsbereich keine Festsetzungen enthalten, das Gebiet liegt weiterhin außerhalb des Geltungsbereichs.



### 5.3 Flächennutzungsplan

Der wirksame Flächennutzungsplan stellt die Flächen im Geltungsbereich als „geplante sonstige überörtliche und örtliche Hauptverkehrsstraße“ dar.

### 5.4 Bestehendes Baurecht

Für den Geltungsbereich dieses Bebauungsplanes besteht derzeit im nördlichen Plangebiet der rechtsverbindliche Bebauungsplan Nr. 98/II „Busbahnhof Opladen“ 2. Änderung, der im Wesentlichen Planungsrecht für die Herstellung des heutigen Busbahnhofs schaffte. Er setzt für den Geltungsbereich dieses Bebauungsplanes Bahnanlagen, eine Festsetzung für übereinanderliegende Ebenen - Straßenverkehrsfläche Bahnanlagen -, Straßenverkehrsflächen, öffentliche Grünflächen mit der Zweckbestimmung „Parkanlage“, eine Fläche für die Versorgung mit der Zweckbestimmung „Elektrizität“ sowie die Erhaltung von Bäumen fest. Dieser Bebauungsplan ist seit dem 03.04.1991 rechtskräftig.

Im nördlichen Abschnitt dieses Bebauungsplanes (Nr. 98/II) wurde ein Teilbereich durch den Bebauungsplan Nr. 172 A/II „nbso - Grüne Mitte“ überplant, der hier Verkehrsflächen und Verkehrsflächen besonderer Zweckbestimmung, „Zweckbestimmung Fuß-/Radwegebrücke“ festsetzt. Damit wurden bereits im Rahmen der Bebauungsplanverfahren zur nbso-Ostseite die planungsrechtlichen Voraussetzungen für den Brückenschlag auf die Westseite in Höhe des Bahnhofs Opladen geschaffen. Dieser Bebauungsplan ist seit dem 08.07.2013 rechtskräftig.

Im südlich anschließenden Bereich sowie weiter in Richtung Süden besteht darüber hinaus für einen weiteren Teil der Flächen im Geltungsbereich der rechtsverbindliche Bebauungsplan Nr. 172 A/II „nbso - Grüne Mitte“. Dieser setzt für den Geltungsbereich dieses Bebauungsplanes ebenfalls eine Verkehrsfläche besonderer Zweckbestimmung - Zweckbestimmung Fuß-/Radwegebrücke - fest, um planungsrechtlich den provisorischen Brückenabgang der Campusbrücke zu regeln.

Im Süden des Geltungsbereiches dieses Bebauungsplanes, in dem der ovale Kreisverkehr im Übergang zur Fixheider Straße vorgesehen ist, besteht derzeit der Bebauungsplan Nr. 125/II „Karl-Ulitzka-Straße“. Er setzt für den Geltungsbereich dieses Bebauungsplanes ein Gewerbegebiet und die Erhaltung von Bäumen fest. Die Rechtskraft besteht seit dem 19.03.1993.

Die übrigen Flächen im Geltungsbereich sind nicht überplante Flächen bzw. bahnrechtlich gewidmete Flächen (s. unter Punkt 5.6).



## 5.5 Angrenzende Bebauungspläne

Im nordwestlichen Bereich grenzt der Bebauungsplan Nr. 98/II „Busbahnhof Opladen“ 2. Änderung an, welcher neben den o.g. Festsetzungen insbesondere auch Verkehrsflächen besonderer Zweckbestimmung „Zweckbestimmung Busbahnhof und Fußgängerzone“ sowie Misch- und Kerngebiete festsetzt. Dieser Bebauungsplan ist seit dem 03.04.1991 rechtskräftig.

Im nordöstlichen Bereich besteht angrenzend der Bebauungsplan Nr. 172 A/II „nbso - Grüne Mitte“, der insbesondere die nbso-Ostseite überplant und der seit dem 08.07.2013 rechtskräftig ist. Dieser Bebauungsplan setzt Bahnanlagen, Straßenverkehrsflächen, Verkehrsflächen besonderer Zweckbestimmung mit den Zweckbestimmungen „Fuß-/Radweg“, „P+R-Platz“, „Fuß-/Radwegebrücke“ und „Platz“, die Erhaltung von Bäumen, öffentliche Grünflächen mit der Zweckbestimmung „Parkanlage“, Sondergebiete, Mischgebiet sowie ein allgemeines Wohngebiet und Regelungen für den Denkmalschutz fest.

## 5.6 Widmung von Bahnflächen sowie Eigentumsverhältnisse

Die im Plangebiet befindlichen Flächen sind zum überwiegenden Teil noch bahnrechtlich gewidmete Flächen. Bezüglich der Flächen der „neuen bahnstadt opladen“ und der städtebaulichen Entwicklung dieses Standortes nach Verlegung der Güterzugstrecke besteht zwischen der Stadt Leverkusen und der DB AG Einvernehmen.

Hierzu wurden vertragliche Vereinbarungen getroffen. Die Flächen wurden im Wesentlichen durch einen entsprechenden Kaufvertrag (Urkunden-Nr.: 1315/2012) durch die Stadt Leverkusen von der DB AG in 2012 erworben, der Besitzübergang erfolgt nach Inbetriebnahme der neuen Güterzugtrasse. Die Flächen bleiben bis dahin für den Eisenbahnverkehr gewidmet.

Darüber hinaus wird noch Grunderwerb in geringfügigem Umfang zur Umsetzung der Verkehrsplanung im südlichen Abschnitt des Geltungsbereiches erforderlich.

## 5.7 Weitere Planungsbindungen

### *Stadtteilentwicklungskonzept (STEK)*

Der Rat der Stadt Leverkusen hat in seiner Sitzung am 16.02.2009 die Erarbeitung eines umfassenden Stadtteilentwicklungskonzeptes für den Stadtteil Opladen beschlossen. Das Stadtteilentwicklungskonzept beinhaltet die Themen Einzelhandel, Büromarkt, Wohnen und Freizeit unter stadtstrukturellen und auch städtebaulichen Gesichtspunkten. Im Ergebnis soll mit einem umfassenden Entwicklungskonzept ein städtebauliches, räumliches und funktionales Leitbild für den Stadtteil Opladens geschaffen werden.

Der Endbericht des Stadtteilentwicklungskonzeptes soll Anfang 2014 vom Rat beschlossen werden. Dieses Stadtteilentwicklungskonzept ist



dann eine städtebauliche Planung im Sinne des § 1 Abs. 6 Nr. 11 BauGB, welche bei der Aufstellung dieses Bebauungsplanes zu berücksichtigen ist.

#### *Denkmalschutz*

Im Plangebiet befindet sich das in der Denkmalliste der Stadt Leverkusen eingetragene Baudenkmal „Eisenbahnersiedlung mit Brückensteg“. Durch die geplante Gütergleisverlegung kommt es zum Verlust der beiden verbliebenen Brückenpfeiler des bereits abgerissenen so genannten Eisenbahnerstegs, eine entsprechende denkmalrechtliche Genehmigung liegt bereits vor.

Weitere in der Denkmalliste der Stadt Leverkusen eingetragene Objekte befinden sich nicht im Plangebiet.

Nach Angabe des Rheinischen Amtes für Bodendenkmalpflege sind innerhalb des gesamten Gebietes der nbso keine archäologischen Fundstellen bekannt.

Auf der östlichen Seite der nbso befinden sich das Ledigenheim sowie mehrere Wohnhäuser, die als Baudenkmäler eingetragen sind; auf der westlichen Seite befindet sich die o.g. Eisenbahnersiedlung.

#### *Immissionsschutz*

Im Gewerbegebiet Fixheide, östlich der Bahnstrecke gelegen, befindet sich an der Dieselstraße der Produktionsbereich der Firma Reisgies. Bei diesem Unternehmen handelt es sich um einen Störfallbetrieb gemäß § 50 Bundes-Immissionsschutzgesetz, von dem bei schweren Unfällen schädliche Umwelteinwirkungen auf sonstige schutzbedürftige Gebiete ausgehen können. Hierzu zählen auch wichtige Verkehrsstraßen. Dieser Thematik ist im Bebauungsplanverfahren nachzugehen. Eine Klärung wird im Rahmen des gesamtstädtischen Gutachtens zur Ermittlung angemessener Abstände zwischen Störfallbetrieben und schutzwürdigen benachbarten Nutzungen herbeigeführt, das seitens der Stadt Leverkusen in Auftrag gegeben wurde. Die Ergebnisse sind in Kürze zu erwarten.

#### *Boden/Altlasten*

Bei den Oberböden im Plangebiet handelt es sich großflächig um Aufschüttungsböden, die stark von der langjährigen Nutzung als Bahngelände geprägt sind; zudem sind bereits heute einige Teilflächen teil- oder vollversiegelt. Bei den bislang durchgeführten Untersuchungen des Geländes auf Altlasten wurden verschiedene Bodenverunreinigungen festgestellt. Im Geltungsbereich dieses Bebauungsplanes befindet sich die Verdachtsfläche N 101 (ALVF B-008181-030) - Tankanlage für Dieselloks. In Abhängigkeit von der konkret geplanten Nutzung sind im weiteren Verfahren die erforderlichen Maßnahmenschritte festzulegen. Vor dem Hintergrund fehlender flächendeckender Untersuchungen sollen im Rahmen des Verfahrens zudem die vorliegenden Untersuchungen auf Defizite sowie die noch nicht betrachteten Flächen untersucht werden.



### *Technische Infrastruktur*

Die notwendige technische Infrastruktur wird im Zuge der Errichtung der neuen Bahnallee hergestellt.

Da die Bahnallee die Funktion einer Haupterschließungsstraße/Entlastungsstraße übernehmen soll, wäre die Versickerung der Niederschlagswasser nicht bzw. nur unter erschwerten Bedingungen möglich (Vorklärung). Somit ist davon auszugehen, dass eine Entwässerung des Niederschlagswassers in das Mischwasserkanalsystem erfolgen wird.

## **6. Bestand und Nutzung**

Die Flächen im Plangebiet umfassen im Norden in Teilen die Verkehrsflächen der Freiherr-vom-Stein-Straße im an den Knotenpunkt Rat-Deycks-Straße/Rennbaumstraße (L 219) anschließenden Bereich inklusive der Böschungsbereiche, im Übergang zur Bahnhofstraße die derzeit vorhandenen Gütergleise, den Knotenpunkt Bahnhofstraße/Lützenkirchener Straße sowie die Brücke Lützenkirchener Straße und nördlich davon Bahnflächen.

In südlicher Richtung befinden sich die Flächen der Bahnhofstraße, angrenzende Böschungsbereiche sowie östlich davon Bahnflächen im Geltungsbereich.

Ab Höhe der nach Westen abknickenden Bahnhofstraße bis zur Robert-Blum-Straße sind der Bahnhof Leverkusen-Opladen einschließlich Umfeld, Bahnflächen und auch teilweise Gleise Bestandteil des Geltungsbereiches.

Im Süden erweitert sich das Plangebiet in Richtung Robert-Blum-Straße. Dort befinden sich die Verkehrsflächen dieser Straße inklusive der Böschungsbereiche, Teilflächen der angrenzenden Firmengelände der Firmen Raiffeisen Erzeugergenossenschaft Bergisch Land und Mark eG (Leverkusener Standort) im Norden und Volkswagen Zentrum Leverkusen im Westen sowie die für die Umsetzung der Planung erforderlichen Flächen zum Anschluss an die Fixheider Straße (L 288). Darüber hinaus liegen im Plangebiet in Teilen die Verkehrsflächen, die der Erschließung der Firma Bender Recycling dienen.

Die an den Geltungsbereich anschließenden Flächen im nördlichen Bereich dienen der Bahnnutzung und auf Höhe Gerichtsstraße befindet sich angrenzend der heutige Busbahnhof. Südlich folgen am westlichen Geltungsbereich weitere Bahnflächen, die Verkehrsflächen der Bahnhofstraße, der Goethestraße, der Bahnallee und der Friedrich-List-Straße bis zur Adalbertstraße. Des Weiteren zählen in diesem Bereich Flächen zum Plangebiet, die als Parkplatz und als provisorischer Brücken- bzw. -abgang zur Campus-Brücke dienen sowie Grünstrukturen. Im Südwesten grenzen die Gelände der Firma Raiffeisen Erzeugergenossenschaft Bergisch Land und Mark eG (Leverkusener Stand-



ort) sowie der Firma Volkswagen Zentrum Leverkusen an das Plangebiet und im Süden die Böschungsbereiche der Fixheider Straße. Im Südosten grenzen die Verkehrsflächen der Fixheider Straße, das Gelände der Firma Bender Recycling und dann östlich anschließend bis zur Lützenkirchener Straße im Norden Bahnflächen und ein Teil der Verkehrsfläche der Lützenkirchener Straße an den Geltungsbereich.

Die verkehrliche Erschließung des Plangebietes erfolgt im Norden über die Freiherr-vom-Stein- sowie die Lützenkirchener Straße und im Süden über die Fixheider und die Robert-Blum-Straße.

## **7. Verkehrsuntersuchung**

Im Rahmen des Gesamtprojektes „neue bahnstadt opladen“ wurden zu den Flächen westlich und östlich der Bahnstrecken bereits verschiedene Verkehrsuntersuchungen durchgeführt:

- Verkehrsuntersuchung neue bahn stadt :opladen, April 2007,
- Verkehrsuntersuchung neue bahn stadt :opladen: FH-Standort und neues Erschließungssystem, April 2009,
- Verkehrsuntersuchung neue bahn stadt :opladen: Kindertagesstätte und Verkehrsentlastung Kolberger Straße, September 2009,
- Verkehrsgutachten neue bahn stadt :opladen: Zusammenstellung DTVw-Werte, 23. Dezember 2009,
- Variantenanalyse Neue Bahnallee Opladen, Juli 2010.

Da sich im Laufe der Zeit die städtebauliche Planung sowie der Prognosehorizont, auf denen die vorangegangenen Verkehrsuntersuchungen basieren, angepasst wurden, waren letztendlich verbindliche Aussagen zu den zu erwartenden Verkehrsstärken sowie zum Ausbau einzelner Knotenpunkte nicht möglich. Aufgrund dessen wurde im Juni 2011 vom Planungsbüro VIA eG, Köln eine Gesamtuntersuchung erstellt.

Für die Planungen zur Bahnallee ist für das weitere Planverfahren eine zusätzliche Verkehrssimulation vorgesehen, die detailliertere Angaben ermöglichen wird.

Aus der Vielzahl der bisher entwickelten Varianten wurde für die Darstellung der künftigen Verkehrsbelastung diejenige ausgewählt, die dem derzeitigen Planungsstand entspricht. Dabei ist die „Neue Bahnallee“ als zentrale und direkte Verkehrsachse westlich der Gleise vorgesehen. Die Verlegung der Gütergleise soll analog der Variante 4 erfolgen. Dies hat Auswirkungen auf die südliche Anbindung der neuen Bahnallee im Verknüpfungsbereich mit der Fixheider Straße.

Vor dem Hintergrund dieser Rahmenbedingungen wurde eine neue Verkehrsprognose erstellt, die sich auf den Prognosehorizont 2025 bezieht. Das Ziel dieser Verkehrsuntersuchung war die Erarbeitung solider



Grundlagen für die Ausbaunotwendigkeiten auf der Ostseite.

#### *Nullvariante*

Die Nullvariante wurde aus den Gutachten 2009 bzw. 2010 übernommen, da aufgrund der geringen zeitlichen Veränderung die Werte verwendbar sind. Diese Variante stellt die Lage zum derzeitigen Zeitpunkt ohne die „Neue Bahnallee“, ohne die Durchbindung der Quettinger Straße und ohne die Brücke Wilhelmstraße bei einem Prognosehorizont von 2011 dar. Zudem wird die unveränderte Lage der Gütergleise zugrunde gelegt.

In der Nullvariante beträgt die durchschnittliche tägliche Verkehrsbelastung an Werktagen ( $DTV_w$ ) auf der derzeitigen Nord-Süd-Verbindung (Bahnallee, Humboldtstraße) zwischen 12.300 und 14.700 Kfz. Auf dem südlichen Teil dieser Nord-Süd-Verbindung (Robert-Koch-Straße) beträgt das Verkehrsaufkommen 11.600 bis 11.500 Kfz. Die weiter westlich gelegene Kölner Straße weist derzeit Verkehrsbelastungen im Norden von 10.200 Kfz auf, welche in Richtung Süden (Fixheider Straße) bis auf 23.000 Kfz ansteigen.

#### *Hauptvariante*

Die Hauptvariante wurde im Prognosehorizont 2025 u.a. mit Realisierung der neuen Bahnallee sowie der nördlichen Teilverlegung der Gütergleise und einem niveaugleichen Anschluss der Bahnallee an die Fixheider Straße (entsprechend der Variante 4 zur Gütergleisverlegung aus der Kosten-Nutzen-Analyse) untersucht.

Auf der geplanten neuen Bahnallee wurden bis zu 16.900 Kfz für den nördlichen Abschnitt zwischen Lützenkirchener Straße und Goethestraße, für den südlichen Bereich im Mittel rund 10.000 Kfz prognostiziert. Durch die Umsetzung dieser Straße würde auf der o.g. Nord-Süd-Verbindung (Bahnallee, Humboldtstraße, Robert-Koch-Straße) eine Reduzierung der Verkehrsbelastung auf maximal 8.500 Kfz und somit eine Entlastung der bestehenden Straßen erfolgen.

Gleiches gilt für den Bereich der Kölner Straße. Im nördlichen Bereich können die Verkehrsbelastungen auf 8.400 und südlich bis auf 20.500 Kfz reduziert werden.

Unter Berücksichtigung der in der Gesamtuntersuchung vorgeschlagenen Maßnahmen kann davon ausgegangen werden, dass alle Knoten nach Umsetzung der Planung für die „neue bahnstadt opladen“ leistungsfähig sein werden.

Darüber hinausgehend wurde im Rahmen der Verkehrsuntersuchung „Anbindung der Neuen Bahnallee an die Fixheider Straße unter Berücksichtigung der Robert-Blum-Straße“ durch das Planungsbüro VIA eG, Köln im Jahr 2012 der vorgenannte Verknüpfungsbereich mit der Landesstraße L 288 Fixheider Straße geprüft, die sich als freie Strecke in der Straßenbaulast des Landesbetriebs Straßenbau NRW befindet. Im Ergebnis ist ein Kreisverkehrsplatz, nördlich der Fixheider Straße gelegen, vorgesehen mit Zufahrten und einem lichtsignalisierten Kno-



tenpunkt auf der Fixheider Straße. Hierzu erfolgten bereits Abstimmungen mit dem Straßenbaulastträger.

Die Zielsetzungen des Bebauungsplanes Nr. 208 A/II zur neuen Bahnallee stimmen mit den Zielsetzungen des Verkehrskonzeptes für die „neue bahnstadt opladen“ überein.

## **8. Planung**

### **8.1 Straßenverkehrsfläche „Neue Bahnallee“**

Der Vorentwurf dieses Bebauungsplanes weist das Plangebiet überwiegend als Straßenverkehrsfläche aus (ca. 4,7 ha). Innerhalb dieser Fläche soll die Gestaltung der neuen Bahnallee sowie der Anschlüsse an das bestehende Straßennetz im Norden und Süden erfolgen.

Grundsätzlich soll die „Neue Bahnallee“ als Haupteerschließungsstraße der Entlastung der heutigen Ortsdurchfahrt (Bahnallee, Humboldtstraße, Robert-Koch-Straße) sowie der Erschließung der neuen Quartiere dienen, vom Charakter und der qualitativen Ausstattung soll sie dem Ortsbereich zugeordnet sein.

Im Hinblick auf die geplante „Neue Bahnallee“ und die westlich davon zu entwickelnden neuen Quartiere sind Verknüpfungen und Verzahnungen mit der bestehenden Ortslage sowie entsprechende Querbezüge vorgesehen, die eine Anbindung an das Zentrum bzw. den bebauten Stadtteil sicherstellen sollen und somit Abschottungen verhindern.

In diesem Zusammenhang wird es neben dem geplanten Kreisverkehr im Norden Anschlusspunkte bzw. Durchbindungen des bestehenden Verkehrsnetzes (z. B. der Goethestraße) an die „Neue Bahnallee“ geben. In welchen Bereichen diese Vernetzungen bzw. Anknüpfungen erfolgen werden, wird im Zuge der weiteren Planungen geprüft.

Entlang der westlichen Seite der geplanten Bahnallee soll es, zumindest in den Bereichen, in denen es vor dem Hintergrund der Flächenverfügbarkeit möglich ist, einen Fuß- und Radweg geben, welcher an das regionale und überregionale Radwegenetz angeschlossen wird.

Im Rahmen des Verfahrens wird die Planung der Straße weiterentwickelt und konkretisiert. Der Bebauungsplan wird die konkrete Ausgestaltung nicht festsetzen. Dies obliegt den Planungs- und Baubeschlüssen für Tiefbaumaßnahmen. Vorgesehen ist ein Vorentwurf der Verkehrsplanung, um diese Planung durch entsprechende Festsetzungen planungsrechtlich abzusichern. Im Rahmen dessen wird auch der Straßenquerschnitt festgelegt, der maßgeblich das Erscheinungsbild des Straßenzugs prägen wird. Aus städtebaulicher Sicht wird ein Alleecharakter angestrebt, der durch eine zweireihige Baumpflanzung – entweder jeweils seitlich oder alternativ an der Straßenseite zum bebauten Stadtteil und im Mittelstreifen angeordnet – erreicht werden soll. Darüber hinaus erfolgen Festsetzungen zu den bereits vorhandenen bzw.



geplanten Brückenbauwerken zur Querung der Schienenstrecken und der neuen Bahnallee.

Gegebenenfalls erfolgen ergänzende Festsetzungen zu Bepflanzungen im Rahmen der städtebaulichen Ausformung bzw. zu Ausgleichsmaßnahmen.

Die im Geltungsbereich vorhandenen Bahnflächen werden nachrichtlich übernommen.

Darüber hinaus sind die durch den Neubau der „neuen Bahnallee“ ausgelösten Immissionen im Rahmen dieses Bebauungsplanes zu ermitteln, zu beurteilen und entsprechende Schallschutzmaßnahmen festzulegen.

## 8.2 Sonstige Festsetzungen

Im Bebauungsplan werden Brückenbauwerke (Lützenkirchener Straße, Bahnhofsbrücke und Campusbrücke) festgesetzt. Hier wird im weiteren Verfahren die endgültige Ausführungsplanung zu Grunde zu legen sein. Im Bebauungsplan Nr. 172 A/II „nbs:o – Grüne Mitte“ wurde übrigens für die nbso-Westseite der damalige Planungsstand mit den provisorischen Zugangsbauwerken festgesetzt.

## 8.3 Nachrichtliche Übernahmen

Im Bebauungsplan erfolgt für die Flächen, die auch künftig der Bahnnutzung unterliegen werden, eine nachrichtliche Übernahme. Im Bereich der Lützenkirchener Straße erfolgt eine Überlagerung der festgesetzten Straßenverkehrsfläche mit den nachrichtlich übernommenen Flächen für Bahnanlagen.

## 8.4 Freistellung von Bahnbetriebszwecken

Das Verfahren zur Freistellung von Bahnbetriebszwecken gemäß § 23 Allgemeines Eisenbahngesetz (AEG) ist bisher nicht eingeleitet und wird bis zum Abschluss dieses Bebauungsplanverfahrens nicht abgeschlossen sein. Damit unterliegen die Bahnflächen der Güterzugstrecke dem Fachplanungsrecht (Fachplanungsvorbehalt nach § 38 Satz 1 BauGB) und nicht der Planungshoheit der Stadt Leverkusen.

Dementsprechend kann der Bebauungsplan erst Rechtskraft erlangen, wenn die Flächen aus der fachrechtlichen Bindung entlassen sind. Eine Anwendung der Festsetzungsmöglichkeit gemäß § 9 Abs. 2 Nr. 2 BauGB (bedingte Festsetzungen) ist im weiteren Verfahren zu prüfen.

Über die beabsichtigte Nutzung besteht Einvernehmen (s. unter Punkt 5.6), so dass von einem positiven Freistellungsbescheid nach Verlegung der Güterzugstrecke auszugehen ist.



## 9. Vorentwurf zum Umweltbericht

### 9.1 Einleitung

#### 9.1.1 Kurzdarstellung des Inhalts und der wichtigsten Ziele des Bebauungsplans

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

Im Zuge der Entwicklung auf der Westseite beabsichtigt die Stadt Leverkusen in Kooperation mit der Deutschen Bahn AG, die Gleise der überwiegend für den Güterverkehr genutzten Eisenbahntrasse 2324 Duisburg-Wedau – Niederlahnstein im Bereich „neue bahnstadt opladen“ an die parallel verlaufende Strecke 2730 Köln-Mülheim – Wuppertal zu verlegen, um hier eine Bündelung zu erreichen. Hierdurch werden östlich der bestehenden Ortslage in erheblichem Umfang Flächen vakant, die einer städtebaulichen Entwicklung zugeführt werden sollen.

Westlich angrenzend an die verlegten Gütergleise soll künftig eine in Nord-Süd-Richtung verlaufende neue Straße („Neue Bahnallee“) als Bestandteil der verkehrlichen Neuordnung der Opladener Innenstadt errichtet werden. Das Plangebiet wird – grob beschrieben – im Norden von der Lützenkirchener Straße und im Süden von der Fixheider Straße begrenzt. Im Osten verläuft die Grenze teils entlang der o.g. Eisenbahnstrecke 2730, die westliche Grenze im Abstand von 20m hierzu.

Aufgrund der Größe des Plangebietes, der zeitlichen Abfolgen sowie der Komplexität des gesamten Bebauungsplanverfahrens sollen verschiedene Teil-Bebauungspläne erstellt werden. Der Bebauungsplan Nr. 208 A/II „Opladen – nbso/Westseite – Neue Bahnallee“ ist einer dieser Teil-Bebauungspläne. Planungsziel ist der Bau einer parallel zu den künftig gebündelten Gleisen verlaufenden Haupterschließungsstraße. Die „Neue Bahnallee“ stellt eine direkte Nord-Süd-Verbindung zwischen Rat-Deycks-Straße/Rennbaumstraße (L 219) zur Fixheider Straße (L 288) dar. Weiterhin sollen hierdurch eine Verkehrsentlastung für die derzeitige Nord-Süd-Verbindung (Bahnallee, Humboldtstraße, Robert-Koch-Straße) und somit auch die Verringerung der Immissionen und die Verbesserung der Aufenthaltsqualität auf der bestehenden Bahnallee erreicht werden. Des Weiteren soll eine Erschließung der noch zu planenden Quartiere westlich der neuen Bahnallee und darüber hinaus eine Verzahnung mit dem bestehenden Stadtteil erzielt werden.



### 9.1.2 Umweltschutzziele aus einschlägigen Fachgesetzen und Fachplanungen und ihre Bedeutung für den Bebauungsplan

Im § 1 Bundesnaturschutzgesetz (BNatSchG) sind die Ziele des Naturschutzes und der Landschaftspflege dargestellt. Sie sind darauf ausgerichtet, Natur und Landschaft zu schützen, zu entwickeln und soweit erforderlich wiederherzustellen. Die §§ 13 bis 15 BNatSchG behandeln die Vorschriften zur Eingriffsregelung. Eingriffe in Natur und Landschaft sind Veränderungen der Gestalt oder Nutzung von Grundflächen oder Veränderungen des mit der belebten Bodenschicht in Verbindung stehenden Grundwasserspiegels, die die Leistungs- und Funktionsfähigkeit des Naturhaushalts oder das Landschaftsbild erheblich beeinträchtigen können. Die §§ 20 bis 30 BNatSchG widmen sich dem Schutz bestimmter Teile von Natur und Landschaft. Die Vorschriften des § 44 Abs. 1 BNatSchG erfordern eine Einschätzung, inwieweit durch den Bebauungsplan Beeinträchtigungen besonders bzw. streng geschützter Tier- und Pflanzenarten vorbereitet werden. Für die Rechtmäßigkeit eines Bebauungsplans bedarf es einer Ausnahmegenehmigung gemäß § 45 Abs. 7 BNatSchG, wenn das in der Bauleitplanung in Aussicht genommene Vorhaben die Voraussetzungen eines der Verbote des § 44 Abs. 1 BNatSchG erfüllt.

Weitere wichtige Rechtsgrundlagen, die schutzgutbezogene Rahmenbedingungen vorgeben, sind das Wasserhaushaltsgesetz (WHG), das Bundes-Bodenschutzgesetz (BBodSchG), das Bundes-Immissionsschutzgesetz (BImSchG), das Kreislaufwirtschaftsgesetz (KrWG) sowie die Technische Anleitung zur Reinhaltung der Luft (TA Luft) und die Technische Anleitung zum Schutz gegen Lärm (TA Lärm).

Das Plangebiet wird im Regionalplan, Teilabschnitt Region Köln als Schienenweg für den Hochgeschwindigkeitsverkehr unter Angabe der Haltepunkte und Betriebsflächen dargestellt. Angrenzende Siedlungsräume sind in der Mehrzahl Allgemeine Siedlungsbereiche (ASB), nur im Süden schließen sich auch Bereiche gewerblicher und industrieller Nutzung (GIB) an. Dem Sachlichen Teilabschnitt „Vorbeugender Hochwasserschutz“ aus dem Jahr 2006 ist zu entnehmen, dass das Plangebiet nicht innerhalb von Überschwemmungsbereichen oder potenziellen Überflutungsbereichen liegt.

Im wirksamen Flächennutzungsplan der Stadt Leverkusen wird die „Neue Bahnallee“ als „geplante überörtliche und örtliche Hauptverkehrsstraße“ dargestellt, die Linienführung weicht nur geringfügig von der geplanten Trasse ab. Weitere Einzelheiten sind dem städtebaulichen Teil der Begründung zu entnehmen.

Das Plangebiet liegt nicht im Geltungsbereich des Landschaftsplanes der Stadt Leverkusen bzw. dessen Neuaufstellung.



## 9.2 Beschreibung und Bewertung der Umweltauswirkungen

### 9.2.1 Bestandsaufnahme des derzeitigen Umweltzustandes

#### Mensch/Bevölkerung, Landschaft und Erholung

Der Geltungsbereich des Bebauungsplans umfasst neben dem Bahnhof Opladen mit Bahnrestaurants, Haupthalle, Parkplätzen, Zuwegungen, Bahnsteig, zugehörigen Gleisanlagen und südlich angrenzenden Lagerhallen, verschiedene Brach-, Bau- und Lagerflächen und ist durchgängig als deutlich anthropogen geprägter Standort zu bezeichnen. Die vorhandenen versiegelten Bereiche und Gebäude werden oder wurden im Zusammenhang mit den Güterbahnflächen gewerblich oder verkehrlich genutzt, die Freiflächen mit vorwiegend Ruderalvegetation und jungen Gehölzen sind als stark gestört zu beschreiben, viele Teilflächen sind vegetationsarm oder -frei. Insgesamt ist der landschaftsästhetische Wert der Fläche stark eingeschränkt, sie besitzt keine nennenswerte Bedeutung für die Erholungsnutzung; eine ehemalige Kleingartenanlage zwischen beiden Gleisstrecken wurde zurückgebaut. Von den bestehenden Gleis- und Verkehrsanlagen geht ferner eine beträchtliche Barrierewirkung aus. Außerdem verursacht die intensive, ganztägige Nutzung der Gleisanlagen durch den Personen- und Güterverkehr eine deutlich wahrnehmbare Verlärmung des Gebiets. Im Umfeld prägt die Siedlungsbebauung des Stadtteils Opladen das Erscheinungsbild, der Geltungsbereich selbst erfüllt keine Wohnfunktion. Zur Altlastensituation wird auf die Ausführungen im Unterkapitel „Boden, Wasser, Klima/Luft“ verwiesen.

Im Gewerbegebiet Fixheide, östlich der Bahnstrecke gelegen, befindet sich an der Dieselstraße der Produktionsbereich der Firma Reisgies. Bei diesem Unternehmen handelt es sich um einen Störfallbetrieb gemäß § 50 Bundes-Immissionsschutzgesetz, von dem bei schweren Unfällen schädliche Umwelteinwirkungen auf sonstige schutzbedürftige Gebiete ausgehen können. Hierzu zählen auch wichtige Verkehrsstraßen.

#### Tiere und Pflanzen, Biotope, Artenschutz

Im Rahmen der Planung zur Gütergleisverlegung wurden in jüngster Zeit umfangreiche Daten zu Flora und Fauna erhoben, die auch den Geltungsbereich des hiesigen Bebauungsplans abdecken. Die Aufnahmemethodik erfolgte in Abstimmung mit dem zuständigen Fachbereich Umwelt der Stadt Leverkusen in Form von jeweils anerkannten Verfahren für Flora/Biototypen, Brutvogelfauna, Fledermäuse, Reptilien, Amphibien und Heuschrecken.



### Biotoptypen, Flora, Vegetation

Im Jahr 2012 erfolgte eine flächendeckende Biotoptypenkartierung. Neben Bauwerken, Gleisanlagen mit Schotterunterbau, Verkehrsflächen (Straßen, Wege, Parkplätze) und diversen mehr oder weniger stark befestigten bzw. geschotterten Baustellen- und Lagerflächen handelt es sich bei den Biotoptypen im Plangebiet insbesondere im Südteil vorwiegend um ruderales Pionier- und Staudenfluren (zumeist Säume) sowie vorwaldartige Pionierbestände und Gehölzinseln mit lebensraumtypischen Gehölzarten (kein Wald nach LWaldG). Südlich des Bahnhofsgebäudes stockt eine markante Baumgruppe (3x Spitz- und 1x Bergahorn), darüber hinaus ist als auffällige Vegetationsstruktur der Säulenpappelstreifen zwischen den Gleisanlagen und der Wohnbebauung im Westen zu nennen (außerhalb des Plangebiets). Als ökologische Besonderheit zu erwähnen ist das sehr flache Kleingewässer innerhalb der von Kanadischer Goldrute (*Solidago canadensis*) dominierten Staudenflur westlich angrenzend ans Plangebiet zwischen der Campusbrücke und dem Stellwerk, dessen Ausmaße über einen sehr kleinräumigen Kernbereich hinaus im Jahresverlauf stark schwanken. Die Gewässer begleitende Vegetation ist als üppig zu bezeichnen.

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

Die meisten im Plangebiet vorkommenden Biotoptypen sind in ihrer aktuellen Ausprägung und Struktur in überschaubaren Zeitfenstern von ca. 15 Jahren wieder herstellbar; dies trifft z. B. auf die, die Großparkplätze vor dem Bahnhof gliedernden Strauchpflanzungen zu. Ältere, dichte Gehölzbestände und das Straßenbegleitgrün bspw. westlich der Bahnhofstraße benötigen ein Zeitfenster von ca. 25 Jahren. Lediglich starkes Baumholz in Gehölzbeständen, wie bspw. die Rosskastanien im Parkplatzbereich und die o.g. Ahorngruppe, sind mit Regenerationszeiten bis zu 100 Jahren nach menschlichem Ermessen nicht wieder herstellbar. Dagegen benötigen ruderales Pionier- und Staudenfluren weniger als 5 Jahre.

### Fauna

In den Jahren 2009 und 2010 wurden laut den Entwurfsunterlagen für das Planfeststellungsverfahren zur Gütergleisverlegung die Artengruppen Vögel, Fledermäuse, Amphibien, Reptilien, Heuschrecken und Tagfalter untersucht, für einige Artengruppen wurden zudem Untersuchungsergebnisse von 2011 und 2012 hinzugezogen. Insgesamt weist das Plangebiet einschließlich der angrenzenden Bereiche insbesondere Lebensräume für wärmeliebende Arten der Pionierstandorte auf. Durch die lineare Form entlang der Bahnanlagen kommt ihm darüber hinaus für einige Arten eine Verbindungsfunktion zwischen den nördlich und südlich des Plangebiets gelegenen Flächen (Wiembachtal bzw. Fixheide, Bürgerbusch) zu. Von den Vogelarten finden vorwiegend Kulturfol-



ger und anspruchslosere Arten der Siedlungsbereiche geeignete Lebensbedingungen vor. Die linearen Gehölzbestände zwischen den vorhandenen Gleissträngen in Nord-Süd-Ausrichtung stellen ein Jagdgebiet verschiedener Fledermausarten dar; südlich des Plangebiets im Bereich der Gehölzbestände des Kleinen und Großen Silbersees werden Quartiere vermutet. Eine Eignung als Tagesversteck kann auch für einige wenige Althölzer südlich des Bahnhofgebäudes nicht völlig ausgeschlossen werden. Die Zauneidechse (*Lacerta agilis*) wurde zuletzt im Jahr 2010 im Gebiet festgestellt, in den nachfolgenden Jahren 2011 und 2012 konnte keine Besiedlung durch diese streng geschützte Art mehr nachgewiesen werden.

Das erwähnte Kleingewässer bildet als Laichplatz einen Teillebensraum der streng geschützten Kreuzkröte (*Bufo calamita*), darüber hinaus wurde ein Individuum des besonders geschützten Teichmolchs (*Triturus vulgaris*) festgestellt. Wanderbewegungen der Kreuzkröte über die Gleise nach Osten sind als wahrscheinlich anzunehmen (weitere Kleingewässer und geeignete Teillebensraumstrukturen östlich der Gleisanlagen vorhanden). An Tagfaltern und Heuschreckenarten kommen vorwiegend Allerweltsarten im Untersuchungsraum vor, bei den Heuschrecken sind als Besonderheit die beiden besonders geschützten Arten Blauflügelige Ödlandschrecke (*Oedipoda caerulescens*) und Blauflügelige Sandschrecke (*Sphingonotus caerulans*) zu nennen, die in geringer Individuenzahl festgestellt wurden.

#### Boden, Wasser, Klima/Luft

Der Untergrund wird im Plangebiet von Lösslehmen über quartären Lockergesteinen und feinsandigen Tertiärsedimenten gebildet. Das Lockergestein bildet hier den oberflächennahen Hauptgrundwasserleiter, der Grundwasserflurabstand beträgt zwischen 6 und 15 m. Das Gebiet befindet sich außerhalb von Trinkwasserschutzzonen, Fließgewässer sind nicht vorhanden. Im unmittelbar westlich an das Plangebiet angrenzenden Bereich befindet sich ein sehr kleines naturfernes Kleingewässer mit stark schwankendem Wasserstand.

Bei den Oberböden im Plangebiet handelt es sich großflächig um Aufschüttungsböden, die stark von der jahrzehntelangen Nutzung als Bahngelände geprägt sind; zudem sind bereits heute einige Teilflächen teil- oder vollversiegelt. Die natürlicherweise im Untersuchungsraum anstehenden Braunerden sind im Plangebiet nicht vorhanden. Bei diversen Untersuchungen des Geländes auf Altlasten wurden verschiedene Bodenverunreinigungen festgestellt.

Zuletzt wurden 2009 durch die TAUW GMBH im Rahmen einer Detail- und Sanierungsuntersuchung unter Zugrundelegung der zahlreichen Voruntersuchungen auch die Altlastenverdachtsflächen westlich der Hauptbahnstrecke erkundet. Von den insgesamt 188 RKS liegen ca. 15% entweder direkt auf oder im Umfeld des geplanten Straßenverlaufs. Die Analyseergebnisse wurden anhand der Prüfwerte der BBodSchV für die Nutzungsart Industrie- und Gewerbefläche bewertet.



Im Abgleich mit den Prüfwerten für den Wirkungspfad Boden-Mensch ist eine Belastung durch Schwermetalle und PAK im Bereich der Verdachtsfläche N 101 (ALVF B-008181-030) nachgewiesen worden. Die jeweiligen Prüfwerte der BBodSchV wurden für Blei (13.000 mg/kg) und Benzo(a)pyren (max. 28 mg/kg) überschritten. Daneben sind deutlich erhöhte Konzentrationen für Kupfer (8.900 mg/kg) und PAK (EPA) (188 - 406 mg/kg) ermittelt worden. Diese Fläche – Tankanlage für Dieselloks – befindet sich direkt im geplanten Trassenverlauf der neuen Bahnallee. Im Falle der Entfernung des Gleisschotters besteht der Verdacht auf eine Gefährdung über den Wirkungspfad Boden-Mensch. In Abhängigkeit von der konkret geplanten Nutzung sind im weiteren Planverfahren die erforderlichen Maßnahmenschritte festzulegen.

Im Hinblick auf eine gewerbliche – gleichbedeutend verkehrliche – Nutzung sind für die übrigen untersuchten Verdachtsflächen keine Prüfwertüberschreitungen der BBodSchV zu verzeichnen, so dass keine weiteren Maßnahmen erforderlich sind. Gemäß den Untersuchungsergebnissen ist davon auszugehen, dass für die untersuchten Bereiche der Altlastenverdachtsflächen Bodenaushub der LAGA-Klasse > Z2 anfallen wird. Für die übrigen Bereiche ist im Mittel mit geringer belasteten Böden zu rechnen.

Makroklimatisch ist das Gebiet der Köln-Bonner Rheinebene zuzuordnen, in der milde Winter und mäßig warme Sommer bei einer Jahresmitteltemperatur von ca. 10°C vorherrschen. Die innerstädtische Lage bestimmt das Mesoklima sowie die lufthygienisch vorbelastete Situation des Areals, der hohe Versiegelungsgrad im Betrachtungsraum erhöht insbesondere in den Sommermonaten die lokale Schwülegefahr. Der Geltungsbereich selbst umfasst keine Flächen, die eine über das Mikroklima hinausgehende Bedeutung für die Kalt- bzw. Frischluftproduktion aufweisen. Derartige Flächen mit Austausch- und Entlastungsfunktionen für angrenzende Siedlungsbereiche befinden sich nördlich und südlich des Plangebiets (Wiembachtal und Bürgerbusch).

#### Kultur- und Sachgüter

Gemäß Umweltverträglichkeitsstudie als Teil der Entwurfsunterlagen zum Planfeststellungsverfahren zur Gütergleisverlegung kommt es zum Verlust der beiden verbliebenen Brückenpfeiler des bereits abgerissenen so genannten Eisenbahnerstegs als Teil des Baudenkmals „Eisenbahnersiedlung mit Brückensteg“, hierzu liegt bereits eine denkmalrechtliche Genehmigung vor. Weitere in der Denkmalliste der Stadt Leverkusen eingetragene Objekte befinden sich nicht im Plangebiet.

Auf der östlichen Seite der nbso befinden sich das Ledigenheim sowie mehrere Wohnhäuser, die als Baudenkmäler eingetragenen sind, auf der westlichen Seite liegt die o.g. Eisenbahnersiedlung.

Nach Angabe des Rheinischen Amtes für Bodendenkmalpflege sind innerhalb des gesamten Gebietes der nbso keine archäologischen Fundstellen bekannt.



Sachgüter sind die aufstehenden Gebäude und die verbleibenden bzw. temporär verpachteten Nutzungen.

Die im Plangebiet befindlichen Flächen sind zum überwiegenden Teil noch bahnrechtlich gewidmete Flächen.

Bezüglich der Flächen der „neuen bahnstadt opladen“ und der städtebaulichen Entwicklung dieses Standortes nach Verlegung der Güterzuggleise besteht zwischen der Stadt Leverkusen und der DB AG Einvernehmen. Hierzu wurden vertragliche Vereinbarungen getroffen. Die Flächen wurden im Wesentlichen durch einen entsprechenden Kaufvertrag (Urkunden-Nr.: 1315/2012) durch die Stadt Leverkusen von der DB AG in 2012 erworben, der Besitzübergang erfolgt nach Inbetriebnahme der neuen Güterzugtrasse und die Flächen bleiben bis dahin für den Eisenbahnverkehr gewidmet.

#### Wechselwirkungen

Die bestehende Altlastensituation ruft Wechselwirkungen zwischen den Schutzgütern Boden, Wasser und Mensch hervor. Sensible Nutzungen (Wohngebiet, Kinderspielplatz) sind ohne Sanierungskonzept nicht uneingeschränkt möglich.

Durch menschliches Tun sind aus artenschutzrechtlicher Sicht wertvolle Sekundärhabitats entstanden (bspw. Landlebensraum der Kreuzkröte), die durch fortschreitende Sukzessionsprozesse aber auch einem steten Wandel unterliegen.

#### 9.2.2 Prognose des Umweltzustandes bei Nichtdurchführung der Planung

Die Nichtdurchführung der Planung würde in erster Linie bedeuten, auf eine wirkungsvolle Verkehrsentlastung für die Innenstadt Opladens zu verzichten. Im Zusammenhang mit der geplanten angrenzenden Quartiersentwicklung würde die Inwertsetzung bestehender Freiflächen, einschließlich der Möglichkeit, neue Beziehungen zum direkten städtischen Umfeld zu schaffen, versäumt werden. Mit der Planungsabsicht einer Folgenutzung und Nachverdichtung innerstädtischer Standorte kann der Zielvorgabe eines sparsamen Umgangs mit Grund und Boden (§ 1a Abs. 2 BauGB) gefolgt und die Inanspruchnahme weiterer Freiflächen in Siedlungsrandlage vermieden werden.

Die Flächen des Bahngeländes unterstehen derzeit dem Eisenbahnbundesrecht (Allgemeines Eisenbahngesetz). Erfolgt keine Freistellung der gewidmeten Flächen, könnte die Bahn die vorhandene Infrastruktur weiter für den Bahnbetrieb nutzen; ebenso könnten derzeitige gewerbliche Miet- und Pachtunternutzungen fortgesetzt werden.

Weite Teile der großflächigen Gleisbrachen in zentraler Lage zum Zentrum Opladens würden vermutlich trotz des Rechts seitens der Bahn auf Pflegemaßnahmen der fortschreitenden Sukzession unterliegen; bislang vegetationslose bzw. -arme Flächen würden sich langfristig zu flä-



chendeckenden Waldstadien entwickeln. Dies hätte eine Verschiebung des Artenspektrums hin zu der daran adaptierten Tier- und Pflanzenwelt zur Folge.

Die derzeitige Altlastensituation würde weitestgehend bestehen bleiben, ein Gefahrenpotential für den Wirkungspfad „Boden-Wasser-Mensch“ nicht vollständig auszuschließen sein.

### 9.2.3 Prognose des Umweltzustandes bei Durchführung der Planung

Beschreibung und Bewertung der voraussichtlichen Auswirkungen auf:

#### Mensch/Bevölkerung, Landschaft und Erholung

Der gesamte Entwicklungsbereich der nbso liegt in einer historischen Gemengelage von Bahn, Gewerbe und Wohnen mit parallelen Entwicklungen und wechselseitigen Abhängigkeiten. Durch den Bau einer stadtverträglichen neuen Bahnallee (Bebauungsplan Nr. 208 A/II), die städtebauliche Neuordnung und Integration des Bahnhofsbereichs in die Innenstadt und die Entwicklung attraktiver Wohn-, Gewerbe- und Dienstleistungsquartiere entlang der neuen Haupteinfahrstraße wird das großräumige, teils brachgefallene Areal der nbso Westseite wieder einer der Lage angemessenen Nutzung zugeführt. Der Neubau von Brücken (Bahnhofsbrücke, Campusbrücke) wird einen wichtigen Beitrag dazu leisten, die derzeitige Barrierewirkung innerhalb des Stadtteils zu minimieren und siedlungsnahen Freiräume miteinander zu verbinden. Auch die Gestaltung des Straßenraums mit Bäumen wird den Raum für die Bevölkerung wieder positiv erlebbar und nutzbar machen.

Durch das Vorhaben werden keine Wohnbauflächen oder siedlungsnahen Erholungsflächen in Anspruch genommen. Im Rahmen einer schalltechnischen Untersuchung sind im weiteren Verfahren auf Grundlage der vorhandenen und der prognostizierten Verkehrsbelastungen die Anspruchsvoraussetzungen auf Lärmschutz für die angrenzenden Wohnnutzungen zu prüfen. Von einer die Grenzwerte überschreitenden luftthygienischen Belastung wird beim derzeitigen Kenntnisstand nicht ausgegangen. Während der Bauzeit wird es im Umfeld der Baumaßnahme zu Lärm- und Staubimmissionen kommen.

Vorbehaltlich der schalltechnischen Untersuchungsergebnisse sind mit der Durchführung der Planung keine erheblichen nachteiligen Auswirkungen auf den Menschen, seine Gesundheit und sein Wohlbefinden zu erwarten.

Die Ausgestaltung der geplanten Straße im Alleecharakter wird sich insgesamt positiv auf das Stadtbild sowie auf die Nutzung und das Erleben des Raums auswirken. Im Hinblick auf die „Neue Bahnallee“ und die westlich davon zu entwickelnden neuen Quartiere sind Verknüpfungen und Verzahnungen mit der bestehenden Ortslage sowie entsprechende Querbezüge vorgesehen, die eine Anbindung an den alten Ortskern sicherstellen sollen und somit Abschottungen verhindern.



### Tiere und Pflanzen, Biotope, Artenschutz

Im Zusammenhang mit der Errichtung und dem Betrieb der neuen Bahnallee gehen Vegetationsflächen unterschiedlicher Qualitäten verloren. Dies betrifft zumeist Sekundärbiotope in verschiedenen Sukzessionsphasen, zu nennen sind ein-, zwei- und mehrjährige Ruderalgesellschaften und junge Gehölzbestände, aber auch Straßenbegleitgrün. Mit dem Verlust der Vegetationsflächen gehen eine Schädigung von Pflanzen und eine Tötung/Verletzung von Tieren einher. Dies betrifft auch einige wenige artenschutzrechtlich geführte Spezies. Als Ergebnis des Scopingtermins am 29.08.2013 wurde als einzige planungsrelevante Art die streng geschützte Kreuzkröte benannt.

Im Landschaftsplanerischen Fachbeitrag werden zur Entwurfsfassung geeignete funktionserhaltende Maßnahmen (z. B. mobile Amphibienleitsysteme) und vorgezogene Ausgleichsmaßnahmen (z. B. Umsiedlung in geeignete Ersatzbiotope) festgelegt, die den Lebensraumverlust kompensieren und den aktuellen Erhaltungszustand der lokalen Population sicherstellen. Auch für die berührten Vogel- und Fledermausarten werden Maßnahmen verankert.

Störungen während der Bauzeit lassen sich auch auf angrenzenden Flächen trotz ökologischer Bauüberwachung nicht ausschließen. Da in zentraler Lage am Bahnhof Ubiquisten vorherrschen, werden voraussichtlich nur wenige störungssensible Arten vom Vorhaben berührt sein.

### Boden, Wasser, Klima/Luft

Durch die geplante Verkehrsfläche wird sich trotz Bestandsversiegelung der Anteil versiegelter Flächen im Plangebiet erhöhen. Die exakten Werte werden zur Entwurfsfassung des Bebauungsplans ermittelt. Betroffen davon sind ausnahmslos stark anthropogen geprägte Böden. Mit Versiegelung und Überbauung ist der vollständige Verlust aller Bodenfunktionen verbunden.

Aus der aktuell bekannten Altlastensituation ist für die Fläche der ehemaligen Tankanlage für Dieselloks den Sanierungsanforderungen durch entsprechende Maßnahmen und ggf. weiteren Untersuchungen Rechnung zu tragen. Für die übrigen untersuchten Verdachtsflächen im Plangebiet ergibt sich bei nicht sensiblen Nutzungen, wie Gewerbe oder Verkehr, kein Maßnahmenanforderung. Zur Vermeidung möglicher baubedingter Auswirkungen auf den Boden und das Grundwasser sind entsprechende Vorsorgemaßnahmen bei der Baudurchführung zu beachten (DIN 18300 und 18915).

Das anfallende Niederschlagswasser auf der geplanten Verkehrsfläche wird voraussichtlich ins Mischwasserkanalsystem abgeführt. Eine Versickerung vor Ort findet vor dem Hintergrund der zu erwartenden DTV-Werte für Haupterschließungsstraßen und damit verbundenen erhöhten Anforderungen an den Umgang mit stofflichen Belastungen aller Wahrscheinlichkeit nach nicht statt. Es ist daher im Zuge der Realisierung der Straße mit einer Reduzierung der Grundwasserspende zu rechnen.



Auswirkungen auf den Grundwasserfluss oberflächennaher Grundwasserstockwerke sind im Zusammenhang mit dem geplanten Vorhaben aufgrund ausreichend großer Flurabstände nicht zu erwarten. Das starken Wasserstandsschwankungen unterliegende Kleingewässer liegt voraussichtlich nicht im Trassenverlauf und kann vorerst bestehen bleiben.

Durch die neue Straße ist mit einem erhöhten Verkehrsaufkommen und damit einer Zunahme der Schadstoffimmissionen durch Abgase und Stäube zu rechnen; dies gilt auch schon während der Bauphase. Von einer Überschreitung zulässiger Grenzwerte wird nach gegenwärtigem Kenntnisstand nicht ausgegangen. Im Zusammenhang mit der Baumaßnahme gehen Vegetationsflächen verloren, deren lufthygienische und/oder klimatische Ausgleichsfunktion allerdings als gering einzustufen ist, weshalb nachhaltige Auswirkungen für das Plangebiet nicht zu befürchten sind. Negative Auswirkungen auf lufthygienische bzw. bioklimatische Ausgleichsflächen nördlich und südlich des Plangebiets sind durch die Umsetzung des Vorhabens ebenfalls nicht zu erwarten.

#### Kultur- und Sachgüter

Erhebliche negative Auswirkungen auf die Schutzgüter Kultur- und Sachgüter sind mit der Realisierung der Planung nicht verbunden.

#### 9.2.4 Geplante Maßnahmen zur Vermeidung, Verringerung und zum Ausgleich der nachteiligen Auswirkungen

Durch die Wiedernutzbarmachung einer innerstädtischen Bahnbrache erfolgt ein sparsamer Umgang mit Grund und Boden im Sinne des § 1a Abs. 2 BauGB. Eine Inanspruchnahme von Freiflächen in Siedlungsrandlage wird vermieden. Diese Vorgehensweise ist aus Sicht des Landschafts- und Naturschutzes grundsätzlich sehr hoch einzustufen und entsprechend zu würdigen. Zur Entwurfsfassung dieses Bauleitplanverfahrens wird ein Landschaftsplanerischer Fachbeitrag vorgelegt, der, ausgehend von einer schutzgutbezogenen Bestands- und Konfliktanalyse, die erforderlichen Vermeidungs-, Minimierungs- und Ausgleichsmaßnahmen ableitet, die dann soweit bodenrechtlich möglich als Festsetzungen in den Bebauungsplan übernommen werden. Maßnahmen im Sinne des besonderen Artenschutzes werden gemäß § 9 Abs. 1 Nr. 20 BauGB festgesetzt. Im Rahmen des Landschaftsplanerischen Fachbeitrags werden auch alle in den zurückliegenden Jahren im Zusammenhang mit anderen Genehmigungsverfahren ermittelten artenschutzrechtlich bedeutsamen Erkenntnisse ausgewertet und planungsrelevante Schlussfolgerungen für das hiesige Verfahren abgeleitet.

In Bezug auf die Störfallthematik wurde seitens der Stadt Leverkusen bereits ein gesamtstädtisches Gutachten zur Ermittlung angemessener Abstände zwischen Störfallbetrieben und schutzwürdigen benachbarten Nutzungen in Auftrag gegeben. Die Ergebnisse werden in diesem Bebauungsplanverfahren berücksichtigt.



### 9.2.5 In Betracht kommende anderweitige Planungsmöglichkeiten

Der Aufstellung des hiesigen Bebauungsplans ist ein langjähriger und umfassender Planungs- und Beteiligungsprozess (Perspektivwerkstatt, Machbarkeitsstudie, Kosten-Nutzen-Analyse, Stadtteilentwicklungskonzept Opladen) vorausgegangen, der stets auch Überlegungen zu einer das Zentrum von Opladen entlastenden Erschließungsstruktur beinhaltet hat. Die Planungsidee und deren Machbarkeit wurden über die zurückliegenden Jahre immer wieder auf den Prüfstand gestellt und letztlich durch verschiedene Planungsschritte konkretisiert und optimiert. Die durchgeführte Verkehrsuntersuchung (PLANUNGSBÜRO VIA eG 2011) hat gezeigt, dass es keine geeignete anderweitige verkehrstechnische Lösungsalternative gibt. Vor dem Hintergrund einer sich manifestierenden Erschließungsplanung wurde seitens der Deutschen Bahn AG aktuell die Einleitung des Planfeststellungsverfahrens zur Verlegung der Gütergleisstrecke angestrengt.

## 9.3 Zusätzliche Angaben

### 9.3.1 Beschreibung der Methodik der Umweltprüfung

Bereits vorliegende und verwendete Gutachten und Fachplanungen:

- „neue bahn stadt opladen“, Städtebauliche Rahmenplanung zur Entwicklung des ehemaligen Bahnareals, Planungsteam: Werkgemeinschaft Freiraum, Ingenieurbüro Kühnert, B.A.S. Kopperschmidt und Moczala, Stand: Okt. 2009
- aktueller Sachstand zum Stadtteilentwicklungskonzept Opladen (STEK),
- Detail- / Sanierungsuntersuchung nbs :o, Tauw GmbH, Niederlassung Moers, 31.07.2009,
- Verkehrsgutachten zum Gesamtvorhaben „neue bahnstadt opladen“, Planungsbüro Via eG, Köln, 17.06.2011,
- Fachgutachten zum anstehenden Planfeststellungsverfahren der Verlegung der Gütergleisstrecke 2324: Landschaftspflegerischer Begleitplan, DB international GmbH, Frankfurt/Main, 17.06.2013  
Umweltverträglichkeitsstudie, Biotoptypenkartierung und Faunistische Sonderuntersuchungen (Reptilien, Amphibien, Heuschrecken) sowie Artenschutzrechtliche Prüfung, Pöyry Deutschland GmbH, 28.06.2013.

Im weiteren Verfahren zu beauftragende und zu berücksichtigende Gutachten und Fachplanungen:

- Schalltechnische Untersuchungen,
- Verkehrstechnische Entwurfs- und Ausführungsplanung,
- Altlastensanierungs-, Rückbau- und Bodenmanagementkonzept,



- Entwässerungsplanung,
- Landschaftsplanerischer Fachbeitrag.

Weitere Angaben bestehen zum derzeitigen Planungsstand nicht.

### 9.3.2 Beschreibung der geplanten Maßnahmen des Monitoring

Die Ausführung der im Rahmen des Baurechts geregelten Maßnahmen obliegt dem Bauherrn.

Ein Erfordernis für Überwachungsmaßnahmen, die über die im Rahmen der gesetzlichen Zuständigkeitsordnung der jeweiligen Fachbehörde zu prüfenden Belange hinausgehen, ist derzeit nicht gegeben. Aufgrund der in § 4 Abs. 3 BauGB begründeten Informationspflicht der Fachbehörden über unvorhergesehene Auswirkungen auf die Umwelt werden deshalb im Rahmen der Umweltprüfung zum Bebauungsplan keine zusätzlichen Überwachungsmaßnahmen, z. B. im Sinne eines systematischen Monitorings, vorgesehen.

Die Umsetzungs- und Erfolgskontrolle erfolgt im Rahmen der Umsetzung der Planung.

## 10. Statistik

Straßenverkehrsfläche	4,7 ha
sonstige Flächen (Bahnflächen)	0,9 ha
<b>Geltungsbereich gesamt</b>	<b>5,6 ha</b>

*Erstellt durch Stadt Leverkusen, Fachbereich Stadtplanung und Bauaufsicht in Zusammenarbeit mit HEINZ JAHNEN PFLÜGER, Stadtplaner und Architekten Partnerschaft, Aachen sowie PlanWerk.Umwelt, Berlin*

Leverkusen,	Aachen,
Im Auftrag	
gez.	gez.
Lena Zlonicky	HJP