



KÖLN-LEIPZIG-LÜBECK-MÜNCHEN-RIED(A)-STUTTGART

GUTACHTERLICHE BEWERTUNG DER STRUKTURELLEN EFFEKTE IM ZENTRUM OPLADEN DURCH DEN EINSATZ ÖFFENTLICHER MITTEL FÜR DIE GÜTERZUGGLEISVERLEGUNG

Bearbeitung:
Dr. Wolfgang Haensch

Köln, den 09. November 2009

CIMA Beratung + Management GmbH
Eupener Str. 150
50933 Köln

Tel.: 0221-937 296 20
Fax: 0221-937 296 21
E-Mail: cima.koeln@cima.de
Internet: www.cima.de

KÖLN
LEIPZIG
LÜBECK
MÜNCHEN
RIED (A)
STUTTGART



Stadt- und Regionalentwicklung
City-Management
Stadtentwicklung
Einzelhandel
Wirtschafts förderung
Immobilienentwicklung
Tourismus
Personalberatung

1 AUFGABENSTELLUNG

Die *neue bahnhofsstadt opladen* stellt das größte laufende Stadtumbauprojekt der Stadt Leverkusen dar; in einem aufwändigen Planungs- und Abstimmungsprozess mit großer Öffentlichkeitsbeteiligung wurde seit dem Jahr 2000 von der Stadt gemeinsam mit ihrem Kooperationspartner Deutsche Bahn AG eine Perspektive für insgesamt 72 ha entbehrliche Bahnflächen erarbeitet.

Die Anerkennung als A-Projekt der Regionale 2010 und die Landesentscheidung, den FH Campus Leverkusen auf dem Gelände der *neuen bahnhofsstadt opladen* zu realisieren, unterstreichen zusammen mit der bereits erfolgten umfangreichen öffentlichen Förderung die regionale und überregionale Bedeutung des Projektes.

Bereits in den ersten Planungen aus dem Jahr 2000 war als zentrales Element des Gesamtprojektes die Verlegung des Gütergleises enthalten. Mit der Verlegung sollen u.a. der Brückenschlag zwischen den östlich der Bahn gelegenen Flächen und der Opladener Innenstadt erreicht, wichtige innerstädtische Entwicklungsflächen mobilisiert und die seit ca. 25 Jahren geplante Ostumgehung des Stadtteils Opladen endlich realisiert werden.

Die Regionale 2010 Agentur hat die CIMA Beratung + Management im Oktober 2009 mit einer gutachterlichen Bewertung der strukturellen Effekte für das Zentrum von Opladen durch den Einsatz öffentlicher Mittel für die Güterzuggleisverlegung beauftragt. Die Stellungnahme basiert auf den bei der CIMA durch die früheren Beratungen vorliegenden Kenntnissen der örtlichen Situation in Opladen und des Projektes *neue bahnhofsstadt opladen*. Neue Erhebungen und Recherchen sollten nicht durchgeführt werden.

2 DIE GLEISVERLEGUNG ALS EIN KERNELEMENT DES GESAMTPROJEKTES NEUE BAHNSTADT OPLADEN

Der Rahmenplan für das Projekt *neue bahnhofsstadt opladen* sieht als ein Kernelement die Verlegung der heutigen Gütergleisstrecke und die Anlage der Neue Bahnallee als zentrale Nord-Süd-Erschließung des Stadtteils Opladen vor.

Die zentralen Argumente für diese Maßnahme lassen sich in drei Punkten zusammenfassen:

- **Gewinnung wichtiger Entwicklungsflächen für das Stadtzentrum von Opladen**

Langfristige Impulse für den gesamten Stadtteil Opladen nach der nicht verkrafteten Schließung des Ausbesserungswerkes durch die Schaffung neuer Arbeitsplätze in Handel und Dienstleistung in zentraler Lage.

Bereits die Perspektivenwerkstatt hatte im Mai 2000 die Entwicklung der Bahnflächen als die (einmalige) historische Chance zur Erweiterung des Stadtzentrums von Opladen verstanden. Diese Vorstellungen haben Eingang gefunden in die weiteren Planungen. Während die Flächen im Umfeld des Bahnhofs durch innenstadttypische Nutzungen (Handel, Dienstleistungen) zur Stärkung der eigentlichen Zentrumsfunktionen dienen sollen, stellen die südlichen Flächen wichtige Potenzialflächen für ergänzende gewerblichen Nutzungen und innerstädtisches Wohnen dar.

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

- **Brückenschlag zwischen der Opladener Innenstadt und dem östlichen Plangebiet**
Aus dem Wunsch nach einem lebendigen neuen Stadtquartier auf der Ostseite resultiert die Forderung nach einer engen Verzahnung der östlichen Flächen sowohl mit den angrenzenden Wohnbereichen im Osten als auch mit der Opladener Innenstadt. Die zu entwickelnden Bahnflächen auf der Ostseite sollten erklärter Maßen keine Konkurrenz zur Opladener Innenstadt darstellen; zentrumstypische Dienstleistungen und Handelsangebote sollen von den zukünftigen Bewohnern und Beschäftigten des Quartiers in der Opladener Innenstadt genutzt werden. Voraussetzung hierfür ist nach übereinstimmender Meinung aller beteiligten Planer und Experten eine Neuordnung der westlichen Flächen, da nur so die tatsächliche als auch die erlebte Distanz zwischen den beiden Bereichen ausreichend verkürzt wird.
- **Herstellung der verkehrstechnisch erforderlichen neuen innerstädtischen Nord-Süd-Erschließung von Opladen**
Derzeit verfügt die Opladener Innenstadt über keine leistungsfähige Nord-Süd-Erschließung; neue Nutzungen werden zu neuen Verkaufsaufkommen führen. Die von Norden nach Süden verlaufende Kölner Straße ist durch das hohe Verkehrsaufkommen bereits heute stark belastet, die heutige Funktion als eine der wichtigsten Einkaufsstandorte von Opladen wird durch den Durchgangsverkehr deutlich beeinträchtigt. Ferner ist durch die Anlage einer bahnparallelen Neuen Bahnallee eine Verkehrsentlastung der südlich an die Innenstadt angrenzenden Wohnquartiere und damit eine Stabilisierung des innerstädtischen Wohnens in Opladen zu erwarten.

Die verkehrliche Bedeutung der Neuen Bahnallee ist gutachterlich nachgewiesen; ohne die Gleisverlegung ist die Neue Bahnallee als leistungsfähige Nord-Süd-Achse für das Planvorhaben nicht zu realisieren.

3 STRUKTURELLE EFFEKTE DER GLEISVERLEGUNG FÜR DIE INNENSTADT VON OPLADEN

Die Bedeutung der Gleisverlegung für die Entwicklung der Opladener Innenstadt werden anhand der beiden Szenarien „Zukunft der Opladener Innenstadt mit bzw. ohne Gleisverlegung“ diskutiert.

Bedeutung der Entscheidung für die Zentrenstruktur der Stadt Leverkusen

Die Stadt Leverkusen setzt sich aus den drei Zentren Wiesdorf, Opladen und Schlebusch zusammen. Die Innenstadt Opladen bildet dabei mit über 23.000 Einwohnern den größten Statistischen Bezirk; der Stadtbezirk Opladen umfasst ein Gebiet mit rd. 58.000 Einwohnern, mehr als ein Drittel der gesamten Einwohnerzahl Leverkusens. Die Orientierung dieses Teils der Leverkusener Bevölkerung auf Opladen ist auch nach über 30 Jahren der kommunalen Neugliederung sehr stark ausgeprägt.

Die Schließung des Ausbesserungswerkes im Jahr 2003 stellte eine besonders schwere Belastung für die örtliche Bevölkerung dar; es handelte sich nicht nur um die Schließung des größten Arbeitsgebers vor Ort, sondern auch um den Verlust eines identitätsstiftenden und stadtbildprägenden Betriebs.

Hinsichtlich der Sozialstruktur des Stadtteils ist festzustellen, dass es sich heute um einen Stadtteil mit eher ungünstigen Strukturen handelt. Dies belegen u.a. die folgenden Sozial- und Wirtschaftsdaten:

- Innerhalb des Stadtgebietes Leverkusen entfällt auf den statistischen Bezirk Opladen ein überdurchschnittlich hoher Arbeitslosenanteil (16 % der Leverkusener Arbeitslosen (1.182 Personen) wohnen in Opladen bei einem Bevölkerungsanteil des Bezirks von 14 %).
- Der Anteil der Steuerpflichtigen mit einem zu versteuernden Einkommen von mehr als 50.000 € (14,5 %) liegt im statistischen Bezirk Opladen unter dem gesamtstädtischen Wert (16,4 %), der Anteil der Steuerpflichtigen mit einem Einkommen von weniger als 30.000 € liegt in Opladen mit 63,9 % über dem Gesamtdurchschnitt der Stadt (61,6 %).
- Der Ausländeranteil liegt in gesamten Stadtbezirk II (Opladen) mit 12 % leicht über dem gesamtstädtischen Wert (11,7 %).

Am Erhalt der Funktionstüchtigkeit des Stadtteilzentrums Opladen besteht daher ein vitales Interesse der gesamtstädtischen Stadtentwicklung. Das Projekt *neue bahnstadt opladen* bildet den zentralen Ansatz, dem Stadtteil Opladen eine neue städtebauliche und wirtschaftliche Perspektive zu geben. Dieser Erfolg kann sich aber nur einstellen, wenn es gelingt, von der *neue bahnstadt opladen* ausgehend auch der Innenstadt von Opladen neue Impulse zu geben. Hierfür stellen die westlichen Flächen, die durch die Gleisverlegung mobilisierbar sind, die entscheidenden Grundstücke dar.

Das Szenario 1 (Entwicklung mit Gleisverlegung) eröffnet eindeutig die besseren Chancen, dass die *neue bahnstadt opladen* als Impulsprojekt für den gesamten Stadtteil Opladen wirkt. Die räumliche Anbindung des Projektes an die Innenstadt wird deutlich verbessert; gleichzeitig bieten die innenstadtnahe Flächen die notwendigen Räume für neue innerstädtische Nutzungen und damit die Schaffung neuer Arbeitsplätze.

Bedeutung der Entscheidung für die Stadtentwicklung

Die besonderen stadträumlichen Perspektiven der Gleisverlegung liegen sowohl in der verbesserten verkehrlichen Erschließung des Innenstadtbereichs als auch in der Chance, den östlichen Bereich der Innenstadt (Bahnhofstraße) und den eigentlichen Bahnhofsbereich städtebaulich neu zu gestalten und mit neuen Nutzungen zu beleben.

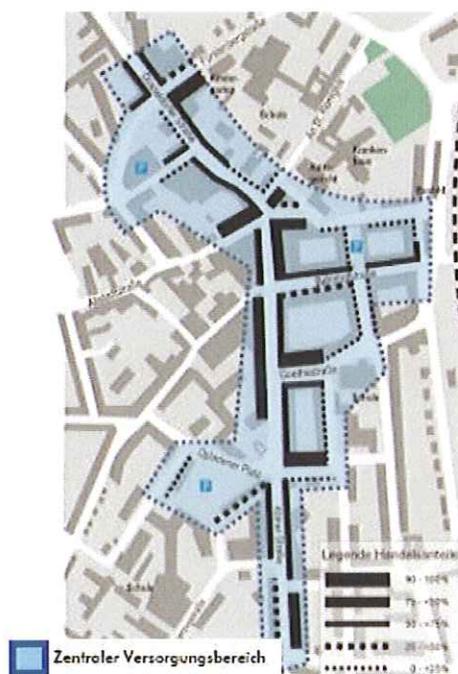
Das Szenario 2 (Verzicht auf die Gleisverlegung) bietet zwar die Möglichkeit der städtebaulichen Neuordnung der brachliegenden östlichen Flächen und der Gewinnung neuer Entwicklungsflächen für Wohnen, Gewerbe und den FH Campus. Dagegen würden die Chancen, durch eine Gleisverlegung auf bislang bahntechnisch genutzten, jetzt aber entbehrlichen Flächen zukünftige Flächennachfrage zu decken, nicht genutzt werden können. Diese Flächen liegen zwischen Güterzug- und Personenzugstrecke und sind ohne Gleisverlegung nicht rentabel erschließbar. Zu befürchten sind weitere Funktions- und Imageverluste der innerstädtischen Wohnquartiere, die heute an die brachliegenden westlichen Teilflächen angrenzen.

Bedeutung der Entscheidung für die Einzelhandelsentwicklung Opladen

Die größten direkten stadtstrukturellen Auswirkungen eines Verzichts auf die Gleisverlegung ergeben sich nach Einschätzung der CIMA für den Opladener Einzelhandel und damit verbunden das Arbeitsplatzangebot.

Der nördliche Abschnitt der westlichen Bahnflächen grenzt unmittelbar an die zur Fußgängerzone ausgebauten Bahnhofstraße, so dass eine fußläufige Verbindung zur 1a-Lage Kölner Straße besteht (s. Abb. 1). Die Bahnhofstraße hat seit Schließung des Ausbesserungswerkes einen deutlichen Funktionsverlust erfahren, vermehrt prägen Leerstände diese Lage.

Abb. 1 Innerstädtischer Einkaufsbereich von Opladen



Quelle: Junker und Kruse Stadtforschung und Planung (2006): Städtebauliche Wirkungsanalyse eines geplanten Einkaufszentrums - Stadtmitte Wiesdorf, Dortmund.

Mit der Verlagerung des Gütergleises verbunden ist die Neuordnung des Bahnhofsbereichs Opladen. Der Bahnhof wird aus seiner bisherigen „Insellage“ befreit, es wird ein direkter Zugang zum Bahnhof von der Bahnhofstraße aus geschaffen. Gleichzeitig stehen am neuen Bahnhofvorplatz größere Flächen für innerstädtische Einzelhandelsnutzungen und Dienstleistungen zur Verfügung.

Damit eröffnet sich mit dem Szenario 1 (Verlagerung des Gütergleises) für den innerstädtischen Einzelhandel zwei interessante Perspektiven: Zum einen ist für die Bahnhofstraße eine wesentliche Frequenzsteigerung durch die direkte Anbindung des Bahnhofs zu erwarten. Die Bahnhofstraße wird sich aus gutachterlicher Sicht zur dann funktionierenden Verbindungsachse zwischen Kölner Straße und Bahnhof entwickeln. Zum anderen kann auf den gewonnenen Entwicklungsflächen ein größerer Einzelhandelsmagnet für die gesamte Opladener Innenstadt platziert werden, um den vorhandenen kleinteiligen Einzelhandel an einem hervorragenden Standort zu stärken. Über die neue Bahnallee ist der Standort für den Individualverkehr sehr gut zu erreichen, die ÖPNV-Anbindung ist ebenfalls optimal sichergestellt.

Die Entwicklung innerstädtischer Shopping-Center in den letzten Jahren hat gezeigt, dass Projektentwickler und Betreiber in einem verstärkten Maße Innenstädte von Mittelzentren und Stadtteil-

zentren als mögliche Standorte für neue Projekte in Betracht ziehen. Auch unter Berücksichtigung der Entwicklung in Wiesdorf wird die Tragfähigkeit eines Magneten durch die Anfrage eines Investors für Opladen unterstrichen. Es sei beispielhaft verwiesen auf die innerstädtischen Centerentwicklung in Bergisch-Gladbach, Soest, Neuwied und Witten. Die bereits in der Machbarkeitsstudie (2001) ausgesprochenen Empfehlungen haben daher nach Einschätzung der CIMA an Bedeutung gewonnen. Dies bestätigt auch die bei der *neuen bahnhstade opladen* vorliegende Anfrage eines bundesweiten Projektentwicklers für die Flächen am Bahnhof.

Das Szenario 1 [Gleisverlegung] bietet damit aus gutachterlicher Sicht nachhaltige und konkrete Chancen für den innerstädtischen Einzelhandel. Im Falle eines Verzichtes auf die Gleisverlegung werden keine alternativen Flächenpotenziale in vergleichbarer Lage gesehen, die eine Ansiedlung eines wirkungsvollen Magneten zur Stabilisierung des Opladener Zentrums ermöglichen.

4 BEDEUTUNG DER GLEISVERLEGUNG FÜR DIE VERMARKTUNG DER ÖSTLICHEN FLÄCHEN UND AKTUELLE EINSCHÄTZUNG DER VERMARKTUNGSCHANCEN DER WESTLICHEN FLÄCHEN

Betrachtet man die erforderlichen Investitionen für die einzelnen Teilbereiche der *neuen bahnhstade opladen*, so ergeben sich aufgrund des unterschiedlichen Sanierungs- und Herrichtungsbedarfs der einzelnen Bereiche Flächen mit unterschiedlichem Investitionsbedarf; eine streng nach Teilflächen vorgenommene Kosten-/ Nutzen-Rechnung kommt zu dem Ergebnis, dass sich die Entwicklung der östlichen Flächen günstiger darstellt als die Revitalisierung der westlichen Bereiche.

Eine derartige Betrachtung greift aber aus Sicht der CIMA zu kurz, da sie die möglichen Wechselwirkungen zwischen den Teilbereichen außer Acht und die Einbettung des Gesamtprojektes in den stadtentwicklungspolitischen Kontext unberücksichtigt lässt.

Hinsichtlich der Vermarktungschancen und der zu erwartenden Erlöse aus den Grundstücksverkäufen sind nach Einschätzung der CIMA folgende Aspekte zu beachten, die sich aus möglichen Synergieeffekten bei einer abgestimmten Entwicklung beider Teilflächen ergeben:

Vermarktung der östlichen Flächen

Für die konkrete Wohnraumnachfrage sind zum einen die makroökonomischen Faktoren (demographische Entwicklung, Arbeitsplatzangebot etc.) entscheidend; auf der Mikroebene bestimmen die jeweilige Wohnungsausstattung und die geforderten Miet- bzw. Kaufpreise sowie das Angebot im Umfeld maßgeblich die Nachfrage. Bei einem Verzicht auf die Gleisverlegung würde das Einkaufs- und Dienstleistungsangebot in der Opladener Innenstadt aufgrund fehlender Entwicklungsflächen weiter absinken. Alternative Entwicklungsflächen für die Ansiedlung eines dringend erforderlichen innerstädtischen „Magnetbetriebes“ fehlen; berücksichtigt man die Attraktivitätssteigerung der Einkaufsziele im Umland, so wird dies mittel- und langfristig zu einem weiteren Bedeutungsverlust der Einkaufsstadt Opladen führen. Aufgrund der hohen Bedeutung eines qualifizierten Versorgungsangebotes für die Wohnraumnachfrage befürchtet die CIMA im Falle eines Verzichtes auf die Gleisverlegung eine merklich reduzierte Nachfrage für die Grundstücke auf dem östlichen Areal.

Dieser erwartete Effekt ergibt sich auch aus der veränderten städtebaulichen Situation: Ohne eine Neugestaltung der Westseite mit einer Erweiterung der innerstädtischen Flächen bleibt es bei der heute vorhandenen starken Barrierewirkung des Bahnkörpers. Folge ist eine vergleichsweise isolierte Lage der *neuen bahnhstade opladen* im Verhältnis zum Zentrum Opladen.

Die Option, nach der Gleisverlegung im Bahnhofsbereich neue Handelsnutzungen zu etablieren, würde entfallen. Damit bestehen auch nur noch sehr geringe Chancen, die Bahnhofstraße als Verbindungsachse zwischen dem Bahnhof und der Haupteinkaufsstraße Kölner Straße zu revitalisieren.

Während für die Vermarktung der Wohnbauflächen deutliche (negative) Auswirkungen im Falle eines Wegfalls der Gleisverlegung befürchtet werden, dürfte nach Einschätzung der CIMA die Vermarktung der gewerblichen Grundstücke im Süden des Ostbereichs und die Umnutzung der großen Halle als FH-Standort von einer solchen Entscheidung nicht betroffen sein.

Vermarktung der westlichen Flächen

Die westlichen Flächen gliedern sich von Nord nach Süd in

- Flächen für innenstadttypische Nutzungen (Einzelhandel, Dienstleistungen) im Umfeld des Bahnhofs (MK-Ausweisung),
- Baufelder mit einer typischen MI-Nutzung (Wohnen nach Westen hin und gewerbliche Nutzungen in den übrigen Bereichen) und
- Baufelder mit einer rein gewerblichen Nutzung.

Die Gleisverlegung ist Voraussetzung für die Aufbereitung und anschließende Vermarktung dieser Flächen. In der Finanzplanung für die Neue Bahn-Stadt-Opladen wird von einem Vermarktungszeitraum von rd. 10 – 12 Jahren für die Westhälfte ausgegangen.

Die **guten Vermarktungschancen der westlichen Flächen unterstreichen die nachfolgenden Marktinformationen**, die von der CIMA in Rahmen einer Kurzrecherche aktuell eingeholt wurden:

- Für die Grundstücke im Bahnhofsumfeld liegt bei der *neuen bahnstadt opladen GmbH* die konkrete Interessensbekundung eines überregional tätigen und im Bereich der Entwicklung von Shoppingcentern etc. erfahrenen Investors vor.
- Für den südlichen Bereich der Westseite liegt der Entwicklungsgesellschaft das konkrete Ansiedlungsinteresse eines großflächigen Einzelhandelsbetriebes mit nicht-zentrumstypischen Sortimenten vor; es ist von einem Flächenbedarf von rd. 20.000 – 25.000 m² auszugehen.
- Mittel- und langfristig bieten die westlichen Flächen auch die Möglichkeit, einen Ersatz für das wirtschaftlich unrentable Verwaltungsgebäude Goethestraße zu schaffen.
- Die auch in der aktuell schwierigen wirtschaftlichen Lage verstärkte Wohnraumnachfrage in Opladen unterstreichen die folgenden aktuellen Projekte des Bauvereins Opladen:
 - Der Bauverein realisiert derzeit an der Düsseldorfer Straße in der Opladener Innenstadt ein Wohn- und Geschäftskomplex mit 61 Wohnungen und einem qualitätsorientierten Nahversorger.
 - Für ein weiteres Vorhaben des Bauvereins (ehemaliges Hallenbad) liegen bei 60 geplanten Wohnungen bereits 75 Bewerbungen vor.
 - Sehr gute Erfahrungen hat der Bauverein in den letzten Jahren mit der Renovierung seiner vorhandenen Objekte gemacht. Die von dem Bauverein verwalteten rd. 600 Wohnungen sind bis auf die übliche Fluktuationsrate alle vermietet; die Geschäftsführung führt dies auf die erfolgten Modernisierungsmaßnahmen auf der einen und die zu beobachtende vermehrten Zuzüge aus den näheren Umland nach Opladen zurück.

Berücksichtigt man zudem, dass sich durch die Belegung eines rd. 7.000 m² großen Grundstücks durch den FH-Campus die zur vermarktenden Flächen auf der östlichen Seite für Wohnen und Dienstleistungen signifikant reduziert haben und gleichzeitig durch die FH-Ansiedlung neue Zielgruppen für

die *neue bahnstadt opladen* angesprochen werden können, dürften die Vermarktungschancen für die westlichen Flächen seit der Vorlage der Machbarkeitsstudie eher gestiegen als gesunken sein.

Allein durch die Anfragen für Einzelhandelsnutzungen auf den innenstadtnahen Flächen am Bahnhof und im südlichen Bereich des Plangebietes dürfte ein bedeutender Teil der Westseite kurzfristig zu vermarkten sein.

5 FAZIT

Die *neue bahnstadt opladen* stellt das zentrale stadtentwicklungspolitische Leitprojekt der Stadt Leverkusen dar; die Anerkennung als A-Projekt der Regionale 2010 und die Vergabe des FH Campus Leverkusen nach Opladen unterstreichen die regionale Bedeutung der Revitalisierung dieser 72 ha großen Brachfläche.

Die vorliegende Analyse der zu erwartenden strukturellen Effekte einer Gleisverlegung belegen nach Ansicht der CIMA,

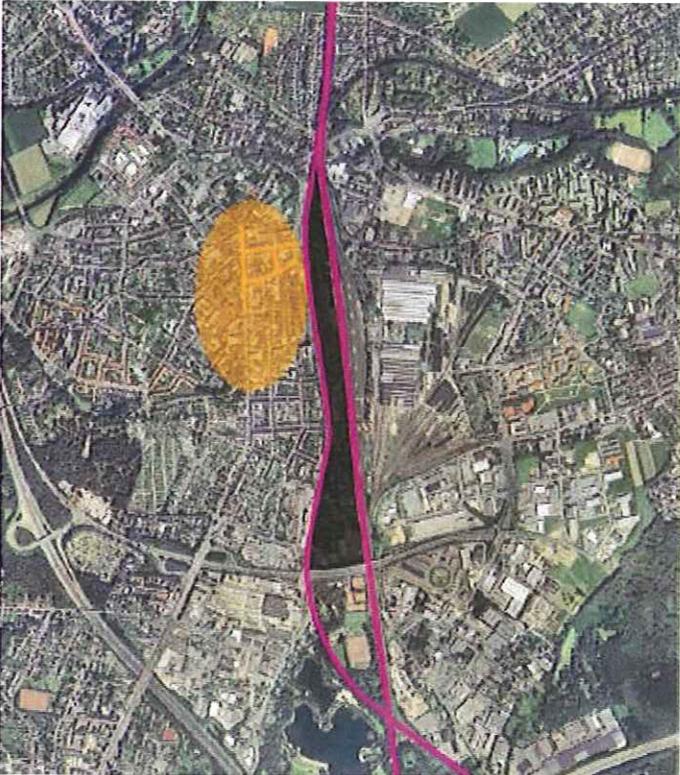
- dass die dramatischen Arbeitsplatzverluste infolge der Werksschließung durch eine abgestimmte und parallel verlaufende Revitalisierung beider Teilflächen aufgefangen werden können,
- dass dabei die wichtigen und unmittelbar ableitbaren Impulse für die Opladener Innenstadt gerade von den westlichen Flächen ausgehen,
- dass die Entwicklung der westlichen und östlichen Teilflächen nicht getrennt voneinander betrachtet werden sollten, da beide Teilbereiche voneinander profitieren und die Fachhochschule und die neuen Wohngebiete vor allem so nachhaltige Wirkung entfalten werden
- dass die Vermarktungschancen der Flächen, die durch die Gleisverlegung zu mobilisieren sind, als sehr gut zu bewerten sind und bereits verschiedene konkrete Anfragen für Teilflächen vorliegen.

Aufgrund der besonderen stadtentwicklungspolitischen Bedeutung empfiehlt die CIMA weiterhin die gleichwertige Entwicklung beider Teilbereiche zu verfolgen.

CIMA Beratung + Management GmbH

Köln, im November 2009

IST-Zustand: Lage der Innenstadt westlich des Gütergleises



Gesamtkonzept neue bahnhofsstadt opladen

