



STADT LEVERKUSEN

Bebauungsplan Nr. 208 B/II
„Opladen – nbso/Westseite - Quartiere“

Vorentwurf der Begründung zur frühzeitigen Beteiligung

Stand 30.09.2014



INHALT

Teil A: Grundlagen der Planung

1.	Geltungsbereich	4
2.	Bestand und Nutzung	4
3.	Verfahren	5
4.	Planungsanlass	6
5.	Ziele	7
6.	Planungsbindungen	8
6.1	Regionalplan	8
6.2	Landschaftsplan	8
6.3	Flächennutzungsplan	8
6.4	Bestehendes Baurecht	9
6.5	Widmung von Bahnflächen	10
7.	Weitere Planungsbindungen	10
7.1	Stadtumbaugebiet	10
7.2	Stadtteilentwicklungskonzept (STEK)	10
8.	Planung	12
8.1	Städtebauliches Konzept	12
8.2	Nutzungskonzept	14
8.3	Erschließung	16
8.4	Anbindung Fixheider Straße (L 288)	18
8.5	Anbindung an bestehende Seitenstraßen	18
8.6	Öffentlicher Personennahverkehr	19
8.7	Stellplatzanlagen	23
8.8	Freiraumkonzept	23
8.9	Schallschutz	24
8.10	Soziale Infrastruktur - öffentlicher Raum	26

Teil B: Umweltbericht

9.	Umweltprüfung/Umweltbericht	28
9.1	Allgemeines	28
9.2	Umweltbelange	28

Teil C: Auswirkungen der Planung und Umsetzung

10.	Auswirkungen der Planung	35
11.	Planvollzug	36



11.1	Bodenordnung / Eigentum	36
11.2	Freistellung von Bahnflächen	36
11.3	Kosten	36



Teil A: Grundlagen der Planung

1. Geltungsbereich

Der Geltungsbereich des Bebauungsplanes Nr. 208 B/II „Opladen – nbso/Westseite – Quartiere“ befindet sich im Stadtteil Opladen, Stadtbezirk II, angrenzend an die östliche Ortslage und umfasst ca. 10,1 ha.

Der Geltungsbereich beinhaltet die Flächen zwischen der geplanten Neuen Bahnallee im Osten und dem im Westen vorhandenen Straßennetz von Gerichtsstraße, Goethestraße, bestehender Bahnallee und Friedrich-List-Straße bis zum Stich der Robert-Koch-Straße zwischen der bestehenden Wohnbebauung und der Raiffeisen Erzeugergenossenschaft Bergisch Land und Mark eG. Im Wesentlichen erfasst das Plangebiet die heutigen Bahnflächen der Güterzugstrecke 2324 einschließlich des Bahnhofsareals. Es reicht westlich bis an die Bebauung Opladens heran. Das bestehende Straßennetz und die Verknüpfungsbereiche Gerichtsstraße, Goethestraße und bestehende Bahnallee sind mit einbezogen.

Die genaue Abgrenzung ist der Anlage 1 der Vorlage zu entnehmen.

Im nördlichen Abschnitt sind Flächen einbezogen, die in dem Geltungsbereich des rechtsverbindlichen Bebauungsplanes Nr. 98/II „Busbahnhof Opladen“ 2. Änderung liegen. Die Festsetzungen dieser Bebauungspläne werden durch die Festsetzungen des Bebauungsplans Nr. 208 B/II überlagert.

2. Bestand und Nutzung

Die Flächen im Plangebiet beinhalten im Norden den bestehenden Zentralen Omnibusbahnhof (ZOB) mit Gerichtsstraße, einen Teil der Verkehrsflächen der querenden Bahnhofstraße, angrenzende Böschungsbereiche und Brachflächen sowie die nördlich und südlich der Bahnhofstraße vorhandenen P+R-Plätze. Südlich der Goethestraße befindet sich ein Gebäude mit Versorgungsanlagen der Deutschen Bahn AG (BASA-Gebäude). Von diesem Gebäude verlaufen Leitungen in östlicher Richtung bis in den Bereich der geplanten Gütergleise. Diese Leitungen sind weiterhin betriebsnotwendig und werden durch den Bebauungsplan gesichert.

Südlich davon, östlich entlang der heutigen Bahnallee, ist eine weitere Stellplatzanlage vorhanden. Darüber hinaus sind neben den Verkehrsflächen der Goethestraße, der heutigen Bahnallee sowie der Friedrich-List-Straße, die in Nord-Südrichtung verlaufenden Gütergleise inklusive Böschungsbereiche und Brachflächen Teil des Plangebietes.

Die verkehrliche Erschließung des Plangebietes erfolgt im Westen über das bestehende Straßennetz, im Norden über die Freiherr-vom-Stein- sowie die Lützenkirchener Straße, im Süden über die Fixheider und die Robert-Blum-Straße und im Osten über die geplante Neue Bahnallee.



3. Verfahren

Für das gesamte Areal der nbso/Westseite liegt der 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.

Im aktuellen Verfahren erfolgt die Untergliederung des Geltungsbereichs des Bebauungsplans Nr. 208/II in die Teilbereiche „A“ und „B“. Die Fortführung des Bebauungsplans Nr. 208/II mit Festlegung des Geltungsbereichs für den Teilbereich „A“ erfolgte mit dem Beschluss des Bau- und Planungsausschusses vom 11.11.2013 im Zusammenhang mit dem erneuten Aufstellungsbeschluss sowie dem Beschluss zur frühzeitigen Beteiligung der Öffentlichkeit des Bebauungsplans Nr. 208 A/II „Opladen – nbso/Westseite – Neue Bahnallee“ (Vorlage 2379/2013). Dieser Bebauungsplan bezieht sich im Wesentlichen auf die Entwicklung der neuen Nord-Süd-Verbindung zwischen Freiherr-vom-Stein-Straße/Lützenkirchener Straße und Fixheider Straße („Neue Bahnallee“).

Der Bebauungsplan Nr. 208 B/II „Opladen – nbso/Westseite – Quartiere“ stellt den Teilbereich des Bebauungsplans Nr. 208/II zur Quartiersentwicklung westlich der „Neuen Bahnallee“ dar. Der Geltungsbereich erstreckt sich überwiegend auf die nach der Gütergleisverlegung frei werdenden Flächen. Generelles Ziel dieses Bebauungsplanes ist die Schaffung der planungsrechtlichen Voraussetzung zur Umsetzung der geplanten städtebaulichen Entwicklung auf der Westseite „neue bahnstadt opladen“.

Ungeachtet der Aufteilung in verschiedene Bebauungspläne wird das gesamte Areal der „neue bahnstadt opladen“/Westseite in städtebaulicher wie auch planungsrechtlicher Hinsicht jederzeit in engem Kontext betrachtet und entwickelt.

Der vorliegende Bebauungsplan wird im regulären Verfahren aufgestellt. Die Voraussetzungen für eine Aufstellung im beschleunigten Verfahren nach Baugesetzbuch (BauGB) sind nicht gegeben. Der Bebauungsplan unterliegt der Pflicht einer Umweltprüfung. Das Verfahren wird eine umfassende Bürgerbeteiligung vorsehen.

Beschluss zur frühzeitigen Beteiligung

Als nächster Verfahrensschritt im Planverfahren zum Bebauungsplan Nr. 208 B/II sollen auf Grundlage der hier vorgelegten Unterlagen ein erneuter Aufstellungsbeschluss sowie der Beschluss zur frühzeitigen Beteiligung der Öffentlichkeit gemäß § 3 Abs. 1 Baugesetzbuch (BauGB) gefasst werden. Parallel werden die Behörden und sonstigen Träger öffentlicher Belange gemäß § 4 Abs. 1 BauGB beteiligt.



4. Planungsanlass

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 Planungen 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 der „neuen 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.

Die planungsrechtlichen Voraussetzungen für die künftig westlich an die verlegten Gütergleise angrenzende und in Nord-Süd-Richtung verlaufende neue Stadtstraße („Neue Bahnallee“), welche als Bestandteil der verkehrlichen Neuordnung des Opladener Zentrums errichtet werden soll, werden bereits in dem vorgezogenen Bebauungsplanverfahren Nr. 208 A/II, III geschaffen.

Um die Umsetzung des diesem Bebauungsplan zugrunde liegenden städtebaulichen Konzeptes sicherzustellen und damit eine geordnete städtebauliche Entwicklung zu gewährleisten sowie Planungsrecht für diese Entwicklungsmaßnahmen zu schaffen, ist gemäß § 1 Abs. 3 Baugesetzbuch (BauGB) die Aufstellung eines Bebauungsplanes für die geplanten „Quartiere“ erforderlich.

Die bisher erarbeiteten Planungen werden dabei Berücksichtigung finden. Nach einer Perspektivenwerkstatt (Jahr 2000) wurde mit einer Machbarkeitsstudie aus dem Jahr 2001/2002 auf Basis eines städtebaulichen Entwurfs bereits die Realisierbarkeit der Entwicklung auf der Westseite geprüft. Mit Abschluss des Stadtteilkonzeptes Opladen liegen auch Aussagen zur städtebaulichen Entwicklung aus dem planerischen Kontext des Stadtteils heraus vor.

Um eine belastbare Entscheidungsgrundlage zu erhalten, wurde in 2010 eine Kosten-Nutzen-Analyse durch Stadt- und Regionalplanung Dr. Jansen GmbH, Planersozietät und BDO Technik und Umweltconsulting GmbH erstellt. Diese verfolgte das Ziel, eine möglichst umfassende Darstellung der Wirkungen auf die Bereiche Verkehr, Stadtentwicklung sowie Stadtökonomie aufzuzeigen. Darüber hinaus wurde 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.

Des Weiteren wurden, bezogen auf das Konzept für die Gesamtfläche der „neue bahnstadt opladen“, unterschiedliche Varianten der Verkehrsführung im gesamten Plangebiet entwickelt. Dabei wurden Alternativen für die Verlagerung der Gütergleise sowie die Lage der Neuen Bahnallee inklusive der Auswirkungen betrachtet.

Im Rahmen dieser integrierten Kosten-Nutzen-Analyse zur Gütergleisverlegung wurde auch grundsätzlich das Verkehrsprojekt „Neue Bahnallee“ mit seiner Trassenführung festgelegt, welche dem städtebaulichen Konzept zugrunde liegt.

5. Ziele

Generelles Ziel dieses Bebauungsplanes ist die Schaffung der planungsrechtlichen Voraussetzung für die Umsetzung der geplanten städtebaulichen Entwicklung auf der Westseite „neue bahnstadt opladen“.

Folgende konkrete Ziele werden durch die Aufstellung des Bebauungsplanes verfolgt:

- die Schaffung eines neuen Entrees für das Stadtteilbezirkzentrum Opladen
- die Integration des neuen Bahnhofbereiches einschließlich eines Empfangsgebäudes in eine Neubebauung mit dem Standort entsprechenden Nutzungen
- eine Stärkung des innerstädtischen Einzelhandels
- die Schaffung neuer urbaner Quartiere mit den Nutzungen Wohnen, Büros/Dienstleistungen/Handel und Gewerbe in Wechselbeziehung mit dem Stadtteil und unter Berücksichtigung der Nachbarschaft zu den Verkehrsstrassen
- die Schaffung von neuen öffentlichen Bereichen mit hoher Aufenthaltsqualität
- eine qualitätvolle Ausgestaltung mit öffentlichen Straßenräumen, Infrastruktur und Grün
- die Optimierung und Bündelung des ÖPNV
- die Optimierung der Verkehrsanbindung für den Individualverkehr sowie für den Rad- und Fußgängerverkehr.

Durch die angestrebten Ziele kann eine attraktive Entwicklung und Erweiterung des Stadtteils Opladen erreicht werden.

Ein erster Schritt zu dieser Innenentwicklung erfolgt mit der Umsetzung des Bebauungsplanes Nr. 208 A/II, III zur Neuen Bahnallee im Rahmen des Bebauungsplanes Nr. 208 B/II werden im weiteren Verfahren Themen wie kinderfreundliches Wohnumfeld, kurze und sichere Wege für Familien, familienfreundliche Wohnungsgrößen und Grundrisse, Ergänzung von bestehenden öffentlichen Kinderspielplätzen und die Schaf-



fung von Spielbereichen im öffentlichen Raum sowie Beteiligung von Familien und Kindern am Planverfahren und konkreten Umsetzungsmaßnahmen zumindest teilweise Berücksichtigung finden.

Der Klimawandel ist ein globales Problem, welches nur durch viele lokale Beiträge gelöst werden kann.

Durch die Bündelung und Optimierung des ÖPNV, des motorisierten und nicht motorisierten Individualverkehrs sowie durch die geplanten Maßnahmen zur Innenentwicklung und Stärkung des Stadtteils Opladen kann dem Klimaschutz Rechnung getragen werden.

Die von der Stadt Leverkusen angestrebten Ziele zur Integration des Klimaschutzes werden im Rahmen dieses Bebauungsplanes zu den Themen Energetischer Gebäudestandard neuer Baugebiete, Umsetzung der EnEV über gesetzliches Mindestmaß, aktive/passive Solarenergienutzung, Beratung/Optimierung städtebaulich raumwirksamer Baugebiete, Kraftwärmekopplung und Fernwärmenutzung, Grüne Siedlung, kompakte/verdichtete Stadt – Stadt der kurzen Wege, Berücksichtigung finden.

6. Planungsbindungen

6.1 Regionalplan

Im Regionalplan für den Regierungsbezirk Köln (Stand: März 2012), Teilabschnitt Region Köln sind kleine Teile im Plangebiet als allgemeiner Siedlungsbereich (ASB) dargestellt. Weitere Flächen im Geltungsbereich des Bebauungsplanes sind als „Schienenwege unter Angabe der Haltepunkte und Betriebsflächen“ dargestellt. Diese Darstellung entspricht dem geltenden Fachplanungsrecht. Im weiteren Verfahren wird geklärt werden, ob nach bzw. parallel zur Entwidmung der Bahnflächen (siehe auch nachfolgenden Punkt 6.6 Widmung der Bahnflächen) eine Änderung des Regionalplanes notwendig sein wird oder ob die angrenzenden Darstellungen des Regionalplanes einzuhalten sein werden.

6.2 Landschaftsplan

Das Plangebiet liegt außerhalb des Geltungsbereichs des Landschaftsplanes der Stadt Leverkusen. Demzufolge sind für das Plangebiet keine Festsetzungen (z. B. Schutzgebietsausweisungen) enthalten.

Der Rat der Stadt Leverkusen hat in seiner Sitzung am 12.07.2010 beschlossen, den Landschaftsplan neu aufzustellen. Im Vorentwurf des derzeit in Neuaufstellung befindlichen Landschaftsplans (Stand: April 2012) sind für den Geltungsbereich keine Festsetzungen enthalten, da das Gebiet weiterhin außerhalb des Geltungsbereichs liegt.

6.3 Flächennutzungsplan

Der wirksame Flächennutzungsplan (FNP) der Stadt Leverkusen aus



dem Jahr 2006 enthält bereits Entwicklungsziele für die nach der Verlegung der Güterzugstrecke frei werdenden Flächen. Er stellt für den Geltungsbereich dieses Bebauungsplanes im Norden Kerngebiet, Busbahnhof und Bahnhof dar. Im weiteren Verlauf Richtung Süden werden Mischgebiet und eingeschränktes Gewerbegebiet dargestellt.

Die geplanten Nutzungen im Geltungsbereich entsprechen nicht in Gänze den Darstellungen des wirksamen Flächennutzungsplanes (FNP) der Stadt Leverkusen aus dem Jahr 2006. Infolgedessen wird der Flächennutzungsplan im Parallelverfahren geändert (7. Änderung des Flächennutzungsplanes).

6.4 Bestehendes Baurecht

Für den Geltungsbereich dieses Bebauungsplanes in Opladen 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 schafft. Er setzt für den Geltungsbereich dieses Bebauungsplanes Bahnanlagen, eine Festsetzung für übereinanderliegende Ebenen – Straßenverkehrsfläche/Bahnanlagen, Straßenverkehrsflächen, öffentliche Grünflächen mit der Zweckbestimmung „Parkanlage“ 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 rechtsverbindlich.

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.

Die übrigen Flächen im Geltungsbereich sind nicht überplante Flächen bzw. bahnrechtlich gewidmete Flächen (vgl. Kap. 6.5).

Die o. g. rechtsverbindlichen Bebauungspläne, deren städtebauliche Ziele nicht mehr mit der angestrebten Entwicklung vereinbar sind, werden durch diesen Bebauungsplan überplant.



6.5 Widmung von Bahnflächen

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 Deutschen Bahn (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 an die Stadt Leverkusen/nbso erfolgt nach Inbetriebnahme der neuen Güterzugtrasse. Die Flächen bleiben bis dahin für den Eisenbahnverkehr gewidmet.

Die Planfeststellung zur Gütergleisverlegung nach Allgemeinem Eisenbahngesetz (AEG) befindet sich im Verfahren. Der Abschluss dieses Verfahrens ist voraussichtlich für Dezember 2014 vorgesehen. Da die Umsetzung dieses Bebauungsplanes in einem überwiegenden Teil des Plangebietes erst nach Abschluss des Planfeststellungsverfahrens erfolgen kann, wird in diesem Bebauungsplan der Zustand zugrunde gelegt, der durch die Planfeststellung geschaffen wird. Infolgedessen macht sich dieser Bebauungsplan die planerischen Entscheidungen des laufenden Planfeststellungsverfahrens zu Eigen.

7. **Weitere Planungsbindungen**

7.1 Stadtumbaugebiet

Der Geltungsbereich dieses Bebauungsplanes ist nahezu deckungsgleich mit dem westlichen Abschnitt des förmlich festgelegten Stadtumbaugebietes gemäß § 171 b BauGB, das durch Ratsbeschluss für das Gesamtprojekt neue bahnstadt opladen im Jahr 2005 festgelegt worden ist.

7.2 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 wird mit einem umfassenden Entwicklungskonzept ein städtebauliches, räumliches und funktionales Leitbild für den Stadtteil Opladen geschaffen.

Das Stadtteilentwicklungskonzept für das Zentrum Opladen gliedert sich inhaltlich in vier Themenmodule, welche aufeinander abgestimmt sind und mit denen die wesentlichen Entwicklungsbereiche des Stadtteils abgedeckt werden:



1. Modul Einzelhandel, Büromarkt und Gewerbe: Positionsbestimmung der Innenstadt als Einkaufs-, Dienstleistungs- und Bürostandort; Aufzeigen von Entwicklungsperspektiven und Handlungsansätzen
2. Modul Wohnen: Verbesserung der Lebens- und Wohnqualität für die Wohnbevölkerung
3. Modul Freizeit: Analyse der Freizeitinfrastruktur und Konzeptentwicklung zur Qualifizierung und Ergänzung der Freizeitangebote
4. Modul Städtebauliches Leitbild: Analyse der städtebaulichen Strukturen; Identifizierung von Maßnahmen zur städtebaulichen Attraktivierung der Innenstadt und Pflege des Stadtbildes; Entwicklungskonzept für die nbso-Westflächen

Das Stadtteilentwicklungskonzept ist angelegt als ein themenübergreifendes, integratives Handlungskonzept, welches insbesondere die Anforderungen an den Stadtteil als Einkaufs-, Arbeits-, Wohn- und Freizeitstandort in Einklang mit zukünftig zu verfolgenden, städtebaulichen Vorstellungen bringen soll. Gleichzeitig soll ein hohes Maß an tatsächlicher Umsetzbarkeit erreicht werden.

Auf Grundlage einer Stärken-Schwächen-Analyse für die wichtigsten Handlungsfelder ergibt sich im Stadtteilentwicklungskonzept schließlich eine detaillierte Zielvorstellung für die zukünftige Entwicklung Opladens sowie ein Handlungskonzept mit Empfehlungen bis hin zu Vorschlägen zu möglichen Einzelmaßnahmen und -projekten. Es wird somit ein Handlungsrahmen zur weiteren Ausfüllung gegeben und den beteiligten Akteuren inner- und außerhalb der Verwaltung weiterhin die Möglichkeit gegeben, sich entsprechend zu positionieren.

Elementare Aussagen des Stadtteilentwicklungskonzeptes sind zusammengefasst:

- Der urbane Charakter des Stadtteils soll gestärkt werden. Hierbei ist insbesondere die Aufwertung und die Attraktivierung der Einkaufsbereiche ein wichtiges Ziel für das gewachsene Opladen. Die Branchenmixoptimierung und die Schaffung marktkonformer Verkaufsflächenstrukturen stehen dabei im Vordergrund. Neue Einzelhandelsnutzungen auf den nbso Westflächen an der Bahnhofstation Opladen sollen die gewachsenen Einzelhandelsstrukturen der Fußgängerzone ergänzen und stärken. Sowohl die angestrebte Aufwertung der Bahnhofstraße als Verbindungsachse und Entree zwischen nbso-Ostseite, Bahnstation und der gewachsenen Innenstadt als auch die mögliche Verlagerung des Opladener Busbahnhofes in die direkte Nähe des Bahnhaltepunktes vervollständigen dieses Bild.
- Eine nachfragegerechte Steuerung des Generationenwandels im Wohnbestand soll erreicht werden und Investitionen in den privaten Wohnbestand forciert werden. Die Sicherung der bestehenden Wohnquartiere durch Nutzung vorhandener Innenentwicklungspotentiale, der Ausbau geförderten Wohnungsbaus und die Nutzung der Flächenpotentiale der nbso-Westflächen zur Schaf-



fung neuer Wohnformen stehen weiterhin auf der Agenda des Stadtteilentwicklungsprozesses.

- Der vorhandene hohe Erholungswert Opladens soll erhalten und weiter ausgebaut werden. Die Empfehlung, einen nbso und den gewachsenen Stadtteil verbindenden Stadtteilpark anzulegen, unterstreicht dies.
- Das städtebauliche Leitbild des Stadtteilentwicklungskonzeptes, welches schließlich als Resümee alle behandelten Themenmodule abbildet, orientiert sich an der Maßgabe eines Zusammenwachsens von Altem und Neuem (nbso). Verbindungen sollen geschaffen und belebt werden. Es beschreibt die Ziele und Handlungsfelder vom faktischen Zustand über die erkennbaren Veränderungstendenzen bis hin zur Vorstellung der angestrebten Ziele. Dieses Leitbild soll die zukünftigen Planungen maßgeblich begleiten. Es ist eine Leitlinie, die Akteuren aus Politik, Verwaltung, Institutionen und Investoren, aber auch den Bürgern eine Orientierung auf den Weg in die Zukunft gibt.

Das Stadtteilentwicklungskonzept für das Zentrum Opladen wurde, auch auf besonderen Wunsch der Politik, in einem breit angelegten Diskussionsprozess mit Bürgern, der Fachöffentlichkeit und Entscheidungsträgern erarbeitet;

Der Endbericht des Stadtteilentwicklungskonzeptes wurde am 17.02.2014 vom Rat beschlossen. Dieses Stadtteilentwicklungskonzept ist eine städtebauliche Planung im Sinne des § 1 Abs. 6 Nr. 11 BauGB, welche bei der Aufstellung dieses Bebauungsplanes im Rahmen der Abwägung zu berücksichtigen ist.

8. Planung

8.1 Städtebauliches Konzept

Anbindung Opladen

Mit der vorgesehenen Gütergleisverlegung stehen innerstädtische Flächen zur Erweiterung und Stärkung der Opladener Innenstadt zur Verfügung. Das dem Bebauungsplan zugrunde liegende städtebauliche Konzept nimmt die bestehenden Straßenzüge auf und führt die vorhandene Blockstruktur Opladens bis an die Bahntrasse heran. Hierbei werden unterschiedliche Baufelder mit verschiedenen Nutzungsschwerpunkten (Handel, Wohnen, Gewerbe, Verkehr, Freiraum) entwickelt. Zukünftig verbinden die Bahnhofsbrücke und die bereits fertiggestellte Campusbrücke den Ortskern von Opladen mit dem Gelände der neuen bahnstadt opladen östlich der Gleise.

Der Bahnhof und der Busbahnhof stellen innerhalb des städtebaulichen Konzepts einen verkehrsräumlichen Verknüpfungsschwerpunkt dar. Der Bahnhof Opladen wird durch die neue Bahnhofsbrücke mit den Treppen, Aufzügen und Rolltreppen sowie durch die barrierefreie Herrich-



tung der Bahnsteige modern ausgebaut und stellt eine attraktive Verbindung in Richtung Köln und Wuppertal dar.

Der Zentrale Omnibusbahnhof (ZOB) wird an die Bahnbrücke verlegt und grenzt zukünftig an die parallel zur Bahntrasse verlaufende Neue Bahnallee. Diese neue Verkehrsführung wird zukünftig als Haupterschließungsstraße das gesamte Quartier von Norden nach Süden erschließen, die Durchgangsverkehre aufnehmen und damit die Anbindung an das örtliche und überregionale Straßennetz sicherstellen.

Gesicht zur Bahn

Die geplante Verlegung der Gütergleisstraße im Stadtbereich von Opladen eröffnet die Chance, auf den hierdurch freiwerdenden Flächen ein neues Stadtquartier als „Gesicht zur Bahn“ zu entwickeln. Als künftige Adresse einer „Bahnstadt“ steht der Stadtteil stellvertretend für die Gesamtstadt Leverkusen und den Stadtteil Opladen und wird von zehntausenden Bahnkunden täglich wahrgenommen.

Die städtebauliche Planung verfolgt das Ziel, diesen Grad an Öffentlichkeit zu nutzen und den neuen Stadtteil offensiv zur Bahn hin auszurichten.

Sequenz/Abschnitte

Das über 1,3 km lange Plangebiet erstreckt sich über unterschiedlich geprägte Stadtquartiere hinweg und spiegelt seinerseits eine Abfolge unterschiedlicher Nutzungen und Charaktere wider.

Die städtebauliche Konzeption verfolgt das Ziel, dem Siedlungskörper eine einheitliche Identität zu verleihen, ihn jedoch in eine Abfolge unterschiedlicher Bereiche zu gliedern:

Handel und Einkauf

Der nördliche Teil der städtebaulichen Figur bildet ein Einzelhandelskomplex, der sich über den Bereich zwischen Bahnhofstraße und Gerichtsstraße bis zum Verkehrsknoten Lützenkirchener Straße/Freiherrvom-Stein-Straße erstreckt. Dieser wird um Nutzungen aus dem Spektrum Verwaltung, Dienstleistung und eventuell Wohnen ergänzt.

Neues Entrée zur Fußgängerzone Bahnhofstraße

Nach Fertigstellung der Bahnbrücke wird zukünftig eine fußgängerfreundliche Verbindung vom Bahnhof Opladen in die Bahnhofstraße erfolgen. Dieser Bereich wird als neues Entrée gestalterisch aufgewertet und an die im Rahmen des Stadtteilentwicklungskonzeptes geplante städtebauliche Aufwertung der Bahnhofstraße anknüpfen.

Zentraler Omnibusbahnhof (ZOB)

Der Zentrale Omnibusbahnhof wird verlegt und erhält seinen Platz direkt südlich angrenzend an der Bahnbrücke zwischen Goethestraße und Bahnhofstraße. Im Umfeld des Zentralen Omnibusbahnhofs werden öffentlichkeitswirksame Nutzungen wie Einzelhandel, Verwaltung und Dienstleistungen angesiedelt.



Mischgebiet/Dienstleistungsquartier

Südlich vom ZOB wird ein Dienstleistungsquartier mit urbanem Charakter organisiert.

Wohnquartier

Weiter nach Süden erstreckt sich ein neues Wohnquartier bis zur Campusbrücke.

Quartiersplatz

Dort, wo die Campusbrücke über die Gleise einschwenkt, entsteht zugleich eine neue grüne Verbindung über die Gleise hinweg. Die Grüne Mitte der neuen bahnstadt opladen soll zum gewachsenen Stadtteil westlich der Gleise verlängert werden.

Wohnquartier

Ein weiteres Wohnquartier erstreckt sich vom Quartiersplatz bis zur Wilhelmstraße. Dieses befindet sich vis-à-vis der bestehenden „Eisenbahnersiedlung“.

Gewerbliche Nutzung

Der südlich gelegene Bereich zwischen Fixheider Straße (L 288) und Wilhelmstraße wird zum Teil durch bestehende gewerbliche Nutzung und den südlichen Teil der Eisenbahnersiedlung geprägt. Das in diesem Bereich geplante neue Stadtquartier soll für gewerbliche Nutzungen zur Verfügung stehen.

8.2 Nutzungskonzept (von Nord nach Süd)

Einzelhandel

Aufbauend auf den Zielen des „Stadtteilentwicklungskonzeptes für das Zentrum Opladen“ (CIMA GmbH und Dr. Jansen GmbH, Köln, Dezember 2013) erfolgt die Dimensionierung und Ausweisung unterschiedlicher Nutzungsbereiche für den Planbereich.

Nördlich der Bahnhofstraße sieht die Planung die Errichtung eines integrierten Einzelhandelsstandortes mit bis zu 6.000 m² Geschossfläche (BGF) Einzelhandelsflächen vor. Die zugeordneten Stellplatzanlagen können sich hier alternativ als Tiefgarage unter dem Gesamtbaukörper erstrecken oder als mehrgeschossiges Parkhaus organisiert werden. In den Obergeschossen über den Einzelhandelsflächen können wahlweise Dienstleistungs- oder Wohnbauflächen entstehen, die den Komplex über die normalen Ladenöffnungszeiten hinaus beleben und so für soziale Kontrolle sorgen.

Entsprechend der umliegenden Bebauung wird der nördliche Baukörperkomplex mit bis zu 4 Vollgeschossen bzw. einer maximalen Gebäudehöhe von ca. 15 m entwickelt. Diese maximale Gebäudehöhe nimmt Rücksicht auf erforderliche Geschosshöhen für Einzelhandel und Dienstleistungen.

Hierüber hinaus sieht das städtebauliche Konzept vor, den neugeplanten Bahnhofsvorplatz in seinen Randbereichen (Erdgeschosse) durch ergänzende Einzelhandelsstandorte zu beleben.



Bahnhof/Bahnhofsumfeld/Verwaltung

Die Verlegung der Gütergleise in den Bereich der bestehenden Bahnhofsbaulichkeiten erfordert eine Neukonzeption der gesamten Bahnhofsanlagen.

Durch den Bau der Bahnhofsbrücke als neue Radfahrer- und Fußgängerbrücke über die DB-Gleisanlagen in der Achse Bahnhofstraße/ Lützenkirchener Straße entsteht als Ersatz für den aufgegebenen Fußgängertunnel eine neue Verknüpfung zwischen den Stadtbereichen östlich und westlich der Bahnanlagen, die zugleich als barrierefreier Zugang zu den Bahnsteiganlagen dient.

Die Planung sieht vor, den Zwischenbereich der westlichen Fahrradrampen zur Ausweisung von Fahrradabstellanlagen zu nutzen. Die hier befindlichen Flächen eignen sich zudem zur Errichtung einer Fahrradstation.

Ausgehend von im „*Stadtentwicklungskonzept für das Zentrum Opladen*“ (CIMA GmbH und Dr. Jansen GmbH, Köln) benannten Zielen erfolgt die Integration der neuen Brückenanlage in die städtebauliche Konzeption der „Westseite“. Die Konzeption sieht vor, den westlichen Brückenkopf als öffentliche und allgemein zugängliche Anlage in einen Baukörper zu integrieren, der als Ersatz für das heutige Bahnhofsgebäude fungiert.

Zudem wird es möglich, den westlichen Brückenkopf mit einem „Torhaus“ zu überbauen, in dem als öffentliche Nutzung ein Teil der städtischen Verwaltung einen neuen Standort finden kann. Als städtebauliche Reaktion auf das der Bahnstrecke gegenüber gelegene Wohnhaus und zur Akzentuierung des Bahnhofsbereichs Opladen wird dieser öffentliche Baukörper mit einer Höhe von bis zu 25 m (ca. 7 Geschosse) geplant.

Bahnhofsaffine Nutzungen wie Kiosk, Information, Warten und ggf. Gastronomie können hier einen neuen Standort finden.

Dienstleistung

Die öffentlichkeitswirksamen und durch alle Verkehrsarten sehr gut erschlossenen Lagen im Bereich des künftigen Bahnhofs Opladen werden genutzt, um hier Angebote für Hotel, Dienstleistungen und Büros zu schaffen.

Die Planung sieht auf dieser Grundlage vor, im südlichen Anschluss an den neuen Bahnhofplatz ein Dienstleistungsquartier zu errichten. Die Planung einer südlich angrenzenden Verbindungsstraße zwischen der bestehenden Bahnallee und „Neuer Bahnallee“ schafft die Grundlage für eine flexible Erschließung und Parzellierung dieses Quartiers.

Im Anschluss und als Übergang an die westlich angrenzende Bebauung der Bahnallee werden die hier projektierten Gebäude mit bis zu 15 m Höhe (5 Vollgeschosse) entwickelt. Zur Anordnung der Gebäude werden mögliche Varianten dargestellt.

Wohnen

Entsprechend den Zielsetzungen des „Stadtentwicklungskonzeptes für das Zentrum Opladen“ (CIMA GmbH und Dr. Jansen GmbH, Köln)



werden die Planbereiche südlich angrenzend an das geplante Dienstleistungsquartier bis zur Wilhelmstraße als Wohnquartiere geplant. Die Dimensionierung der Baukörper erlaubt die Realisation von 300 bis 350 Wohneinheiten unterschiedlicher Größe. Gemäß Ratsbeschluss vom 15.07.2013 sollen ca. 25 % als preiswerte Wohnungen entstehen. Die Gebäudehöhe entlang der „Neuen Bahnallee“ wird hier aus Schallschutzgründen zwingend mit 4 bis 5 Vollgeschossen vorgesehen, um für die westlich gelegenen Innenbereiche sowie die angrenzenden Wohngebiete den erforderlichen Schallschutz zu gewährleisten. Zur Realisierung der Wohnbebauung sind umfangreiche Maßnahmen zum Schall- und Erschütterungsschutz erforderlich. Diese werden im weiteren Verfahren durch entsprechende Gutachten ermittelt und dargestellt. Für die bauliche Gestaltung und Anordnung von Baukörpern werden verschiedene Varianten entwickelt. Zusammen mit dem beauftragten Schallschutzgutachter werden diese auf Einhaltung der Anforderungen an gesundes Wohnen überprüft. Zur Sicherung der städtebaulichen Qualität sind Architektur-/Investorenwettbewerbe vorgesehen.

Gewerbe

Der Planbereich zwischen Wilhelmstraße und Fixheider Straße ist durch die angrenzenden gewerblichen Nutzungen vorgeprägt. Die Planung sieht vor, zwischen der Trasse der „Neuen Bahnallee“ und den bestehenden Gebieten ergänzend gewerbliche Nutzungen anzusiedeln. Zur Gewährleistung der gestalterischen Qualität dieses Planbereiches ist vorgesehen, gewerbliche Zweckgebäude wie Hallen vom Straßenkörper der Neuen Bahnallee zurückversetzt zu errichten. Diese Zweckbaukörper werden auf eine Höhe von bis zu 8 m begrenzt. Entlang der Neuen Bahnallee sieht das Konzept vor, ausschließlich Büro- und Verwaltungsgebäude mit einer Höhe von bis zu 15 m zu gestatten. Ergänzend wurde eine Variante mit offenen Baukörpern zur Neuen Bahnallee entwickelt.

8.3 Erschließung

Neue Bahnallee

Rückgrat und zentrale Erschließung für den geplanten Siedlungsbereich bildet eine unmittelbar parallel zu den Bahnanlagen geplante Straßenanlage als Neue Bahnallee. Die Planung sieht vor, diesen neuen Straßenzug im Süden (Fixheider Straße L 288) und Norden (Lützenkirchener Straße) an das vorhandene Verkehrsnetz anzubinden und als Haupterschließungsstraße zu entwickeln.

Längsentwicklung (Achse)

Die Achse der Neuen Bahnallee orientiert sich am Verlauf der geplanten neuen Gütergleisstrasse und hält den vorgegebenen Abstand von 5 m zur Achse des westlich gelegenen Gütergleises ein.

Höhenentwicklung (Gradienten)



Die Höhenentwicklung der Neuen Bahnallee orientiert sich am Verlauf der neuen Gütergleisstrasse und wird am südlichen Endpunkt (Robert-Blum-Straße) und am nördlichen Endpunkt (Lützenkirchener-Straße/ Freiherr-vom-Stein-Straße) an die hier vorhandenen Straßenanlagen angepasst.

Querschnitt

Der geplante Querschnitt der Neuen Bahnallee trägt sowohl der verkehrlichen Funktion als auch der repräsentativen Lage im Stadtgefüge Rechnung.

Ausgehend von einem Abstand von 5 m zur geplanten Gleisachse des westlich gelegenen Gütergleises entwickelt sich der Querschnitt mit folgender Aufteilung:

- 2 m Abstandsfläche zur Bahnanlage mit Gabionen (Höhe ca. 1,5 m) als Sicht- und Blendschutz sowie Flächen für Bepflanzungen
- 4,5 m Fahrbahnfläche, inklusive 1,5 m Fahrradstreifen
- 3 m Pflanzstreifen als Fahrbahnteiler für Baumpflanzungen sowie zur Anlage von Abbiegespuren
- 4,5 m Fahrbahnfläche, incl. 1,5 m Fahrradstreifen
- 3 m Pflanzstreifen für Baumpflanzungen
- 2 m zur Aufnahme von Gehwegflächen und ggf. Stützmaueranlagen.

Somit beträgt die Gesamtbreite des Straßenraums der „Neuen Bahnallee“ insgesamt 19 m. Zusammen mit dem Schutzabstand von 5 m zur westlich gelegenen Gütergleisstrasse ergibt sich ein Abstand von 24 m zwischen der Achse der westlichen Gütergleisstrasse und den westlich angrenzenden neu geplanten Bauflächen.

Erschließung baulicher Anlagen entlang der Neuen Bahnallee

Die prognostizierten Verkehrsmengen für die „Neue Bahnallee“ (ermittelt in den Gutachten „Anbindung der Neuen Bahnallee an die Fixheider Straße unter Berücksichtigung der Robert-Blum-Straße“, 25.08.2014, und „Verkehrsuntersuchung zum Gesamtvorhaben“, 17.06.2011, beide erstellt vom Planungsbüro VIA eG) erfordern eine differenzierte Betrachtung der einzelnen Nutzungsbereiche.

Einzelhandelsstandort

Der im nördlichen Planbereich entwickelte Einzelhandelsstandort wird ausschließlich über die Freiherr-vom-Stein-Straße sowie die Bahnhofstraße direkt angefahren. Eine mögliche Erschließung von der neuen Bahnallee aus erfolgt als Zu- und Abfahrt auf eine separate Verkehrsfläche, ohne die Verkehrsflächen der Neuen Bahnallee für Rangierfahrten in Anspruch zu nehmen.

Dienstleistungs- und Verwaltungsstandort

Die umlaufende Erschließung des geplanten Quartiers für Dienstleistung und Verwaltungseinrichtungen erlaubt eine Parzellierung, die eine direkte Zufahrt zu diesem Bereich von der Neuen Bahnallee aus entbehrlich macht und daher nicht vorgesehen ist.



Wohnstandorte

Die in mehreren Clustern geplanten Standorte für Wohnbebauungen werden aufgrund der hier üblichen Baukörperlängen Erschließungen von der Neuen Bahnallee aus erforderlich machen. Die Planung sieht vor, diese Erschließung über eine parallel zur Neuen Bahnallee geführte „Privatstraße“ zu organisieren. Mit einer Breite von 5,5 m (Begegnungsfall PKW/LKW) können alle hier erforderlich werdenden Verkehre wie Lieferrn, Laden, Ver- und Entsorgen sichergestellt werden, ohne dass die verkehrliche Funktion und Leistungsfähigkeit der Neuen Bahnallee in Anspruch genommen wird. Die Planung sieht vor, diese privaten Erschließungsanlagen mit einem Niveau von 0,5 bis 1 m über der Neuen Bahnallee zu errichten und baulich als verkehrsberuhigten Bereich auszubilden. Hierdurch erhalten diese Vorbereiche einen eigenständigen Charakter als Adresse und Eingangsbereich vor den Wohngebäuden, unabhängig, baulich abgerückt und abgehoben vom Verkehrsgeschehen und den Verkehrsanlagen der Neuen Bahnallee.

Gewerbestandorte

Die im südlichen Planbereich geplanten Gewerbestandorte machen im Hinblick auf eine praxistaugliche Erschließung die Schaffung unmittelbarer Zufahrtsmöglichkeiten von der Neuen Bahnallee aus erforderlich. In Abstimmung mit der Wirtschaftsförderungsgesellschaft der Stadt Leverkusen erfolgt eine fiktive, marktgängige Parzellierung der gewerblichen Grundstücke und hierauf aufbauend die Planung von gebündelten Grundstückerschließungen von der Neuen Bahnallee aus zu jeweils 2 Gewerbeeinheiten. Hierdurch wird die Anordnung notwendiger Abbiegeanlagen im Verlauf der Neuen Bahnallee minimiert und der Verkehrsfluss der neuen Straße bleibt konstant.

8.4 Anbindung Fixheider Straße (L 288)

Die Anbindung der Neuen Bahnallee an die Fixheider Straße erfolgt mittels Rampenanlagen, die eine Zu- und Abfahrt von und nach Westen erlauben.

8.5 Anbindung an bestehende Seitenstraßen

Robert-Blum-Straße

Der Anschluss der Robert-Blum-Straße an die Neue Bahnallee erfolgt mittels einer Kreisverkehrsanlage.

Adalbertstraße

Der Anschluss der Adalbertstraße an die Neue Bahnallee erfolgt mittels einer Fuß- und Radwegeanlage.

Wilhelmstraße

Der Anschluss der Wilhelmstraße an die Neue Bahnallee erfolgt mittels einer Fuß- und Radwegeanlage.



Karlstraße

Der Anschluss der Karlstraße an die Neue Bahnallee erfolgt mittels einer Fuß- und Radwegeanlage.

Friedrich-List-Straße

Der Anschluss der Friedrich-List-Straße an die Neue Bahnallee erfolgt mittels einer Fuß- und Radwegeanlage.

Humboldtstraße

Der Anschluss der Humboldtstraße an die Neue Bahnallee erfolgt im weiteren Verlauf der bestehenden Bahnallee über einen Queranschluss zur Neuen Bahnallee, der dort mittels Kreisverkehrsanlage angebunden wird.

Bahnallee (Bestand)

Die Bahnallee wird durch insgesamt 3 neue Queranschlüsse mit der Neuen Bahnallee verbunden und so erheblich von Verkehr entlastet.

Goethestraße

Die Goethestraße erhält durch eine Verlängerung nach Osten einen Vollanschluss an die Neue Bahnallee.

Bahnhofstraße

Die Bahnhofstraße wird in ihrer Funktion als Fußgängerzone nach Osten bis zur Bahnhofsbrücke verlängert und erhält somit unmittelbaren Anschluss an den Zugangsbereich zur Bahnhofsbrücke und den hieran angelagerten Bahnsteiganlagen.

Öffnung Gerichtsstraße

Das städtebauliche Konzept sieht die Anbindung der Gerichtsstraße in zwei Varianten vor:

Variante 1 bindet die Gerichtsstraße durch eine entsprechende Verlängerung unmittelbar an die Neue Bahnallee an, gestattet die Nutzung des dadurch entstehenden neuen Straßenabschnittes zwischen Freiherr-vom-Stein-Straße und Neuer Bahnallee, jedoch nur für den ÖPNV (Bus) und Radverkehr, um die funktionale und verkehrssichere Verbindung des geplanten Einzelhandelsstandortes zu gewährleisten. Individualverkehre werden über die Freiherr-vom-Stein-Straße nach Norden auf den dort neu geplanten Kreisverkehr geführt.

Variante 2 verzichtet auf eine Anbindung der Gerichtsstraße an die Neue Bahnallee zugunsten eines zusammenhängenden Einzelhandelsstandortes und führt sowohl den Individualverkehr als auch den ÖPNV-Verkehr (Bus) über die Freiherr-vom-Stein-Straße zum nördlich gelegenen Anschlusspunkt „Kreisverkehr“ an die Neue Bahnallee.

8.6 Öffentlicher Personennahverkehr

DB Station Bahnhof Opladen

Planungen der DB AG sehen vor, die Bahnsteige am Bahnhof Opladen zu modernisieren. Hierbei ist die Erneuerung der Bahnsteige inklusive



Anpassung der Bahnsteighöhen sowie der Bahnsteigüberdachungen geplant. Die Errichtung eines Ersatzbaues für den bestehenden Bahnhof ist nicht vorgesehen.

Die städtebauliche Konzeption für die Westseite der Bahnanlage berücksichtigt die Planungen der DB AG und eröffnet die Chance, im Bereich des westlichen Brückenkopfes der neu errichteten Bahnbrücke in einem neuen Gebäude öffentlich zugänglich Ersatz für die entfallende Bahnhofsinfrastruktur zu schaffen.

Zentraler Omnibusbahnhof (ZOB)

Die Organisation und räumliche Dimensionierung des künftigen Omnibusbahnhofes orientiert sich wesentlich am notwendigen Flächenbedarf für einen Betrieb mit 12 Haltestellen und 3 Reserve- bzw. Überliegerstellplätzen für Gelenkbusse.

Die geplante Lage unmittelbar am Fußpunkt der neuen Bahnbrücke bietet Gewähr für kurze Wege zwischen Bahnhof und ZOB. Die unmittelbare Nachbarschaft von Bahnhof und ZOB dient der Orientierung und leichten Auffindbarkeit.

Der unmittelbare Sichtkontakt zwischen der seitlich verlaufenden verlängerten Bahnhofstraße sowie der verlängerten Goethestraße sorgt für Frequentierung und erhöht die soziale Kontrolle und somit das subjektive Sicherheitsgefühl der Nutzer.

Die Zu- und Abfahrt zum ZOB orientiert sich aus der Linienführung der an- und abfahrenden Busse im Verlauf der im Südwesten zum ZOB gelegenen Goethestraße und der nordöstlich zum ZOB gelegenen Neuen Bahnallee. Bis auf wenige Ausnahmen sind alle hier verlaufenden Buslinien als durchgehende Linien organisiert. Lediglich aus Richtung Goethestraße bestehen Linien, die im ZOB ihre Endhaltestelle finden oder wenden.

Im Zuge einer ausführlichen Variantenuntersuchung wurde ein zentraler Omnibusbahnhof entwickelt, der neben einem zentralen Inselbahnhof über seitlich gelegene Seitenbahnsteige verfügt. Die Organisation der Haltestellen erfolgt wahlweise in Doppelbelegung oder als Einzelbahnsteige. Im Platzbereich zwischen den Haltestellen und der südlich gelegenen bis zur Neuen Bahnallee verlängerten Goethestraße finden Überlieger- und Reservestellplätze für Busse ihren Nachweis.

Die städtebauliche Planung sieht vor, die Wartebereiche für Nutzer des ZOB zu überdachen. Alternativ werden hierzu Einzelüberdachungen der Haltestellenbereiche sowie eine Gesamtüberdachung des ZOBs gegenübergestellt.

Notwendige Betriebsräume der Verkehrsbetreiber finden ihren Standort im Bereich der Überdachungen.

Sonderbusse/Fernbusse

Die zunehmende Zahl von Sonderbusdiensten für Veranstaltungen wie Fußball und Tagesreisen sowie die Nachfrage nach Fernbusangeboten führt am Standort Bahnhof Opladen zu zusätzlichem Flächenbedarf.

Da für den Regelbetrieb des Stadtbusverkehrs nur maximal bis zu 11 Haltestellen der zur Verfügung stehenden 12 Haltestellen notwendig sind, sieht die Planung vor, diese Haltestelle zur Nutzung von Sonder-



bus- und Fernbusdiensten zur Verfügung zu stellen. Hierbei finden diese Busse ihre Warte- und Ruheposition auf einem neu geschaffenen Seitenstreifen der heutigen Bahnallee mit Fahrtrichtung und Blickbezug zum ZOB.

Radverkehr

Wesentlicher Bestandteil der städtebaulichen und verkehrlichen Planungen zur Westseite der nbso stellt die Erweiterung und Verknüpfung bestehender Radwegeanlagen durch entsprechende Neuplanungen dar.



Radverkehrsnetz

Das bestehende Radverkehrsnetz erfährt durch den Neubau des Stadtteils entlang der westlichen Bahnseite eine wesentliche Erweiterung und Ergänzung.

Nord-Süd-Radverkehre erhalten ein neues Angebot in Form von Radfahrsteifen im Verlauf der Neuen Bahnallee sowie in Form einer Freizeitwegeverbindung im Verlauf der bestehenden Bahnallee, die nach Süden als eigene Trasse östlich angrenzend an die Friedrich-List-Straße geführt wird.

Die in Ost-West-Richtung orientierten Fahrradverkehre erhalten mit den neu errichteten Brückenbauwerken der Bahnhofsbrücke und Campusbrücke zwei neue Querungsmöglichkeiten der weitläufigen Bahnanlagen.

Die Planung der neuen bahnstadt/Westseite nimmt diese Trassen auf und verknüpft sie mit den hier neu geplanten Trassen in Nord-Süd-Richtung.

Das nordsüdliche Radverkehrsnetz erhält an den folgenden Punkten eine Verbindung zum Ortskern von Opladen:

- Robert-Koch-Straße
- Adalbertstraße
- Wilhelmstraße
- Karlstraße
- Friedrich-List-Straße
- Humboldtstraße.

Radstation

Zur Deckung der Nachfrage nach komfortablen und sicheren Fahrradabstellanlagen im Bereich des Bahnhofs sieht die Planung die Ausweisung einer Fläche für Fahrradabstellanlagen vor, die in einem weiteren Schritt hin zu einer Fahrradstation entwickelt werden kann.

Als Standort hierfür wird der Bereich zwischen und unter der Fahrradrampe der Bahnhofsbrücke vorgeschlagen, der sich aufgrund seiner unmittelbaren Lage am Bahnhof und der kurzen Verbindung zu den Bahnsteigen anbietet und auf dieser Grundlage eine hohe Akzeptanz erwarten lässt.

Fußgängerverkehr

Die im gesamten Planbereich geplanten öffentlichen Verkehrsanlagen werden mit beidseitigen Fußgängeranlagen ausgestattet.

Lediglich der Straßenzug der Neuen Bahnallee erhält an seinem östlichen Rand keine Fußgängeranlagen, da die hier befindlichen Bahnanlagen eine Erreichbarkeit für Fußgänger entbehrlich machen bzw. ihr entgegenstehen.

Als zusätzliches Angebot für Fußgänger wird eine „Freizeitachse“ als Fuß-Radweg im Verlauf der Bahnallee und nach Süden fortgesetzt, direkt östlich an die Friedrich-List-Straße angelagert, entwickelt. Diese Trasse stellt eine „ruhige“, unabhängig von der Neuen Bahnallee geführte Verbindung zwischen bestehenden und geplanten Wohnquartieren und dem neu geplanten Bahnhofsvorbereich mit den hier vorgesehenen Einzelhandels- und Dienstleistungsangeboten dar.



Taxen

Aufbauend auf das heutige Angebot an Stellplätzen für Taxen im Bahnhofsbereich wird ein neuer Standort für Taxen in unmittelbarem räumlichem Zusammenhang mit der Organisation des Zentralen Omnibusbahnhofs entwickelt. Im Seitenbereich zwischen Bahnhofstraße und Goethestraße gelegen werden sowohl Nutzerströme aus den Innenstadtlagen als auch solche vom Bahnhof und ZOB erfasst und bedient. Die Dimensionierung der Aufstellflächen erlaubt die gleichzeitige Bereitstellung von bis zu 5 Taxen.

8.7 Stellplatzanlagen

Park+Ride

Die derzeit im Planbereich vorhandenen 60 Park+Ride-Plätze werden im nördlichen Planbereich mit unmittelbarer Zu- und Abfahrt zur Neuen Bahnallee nachgewiesen.

Öffentliche Stellplätze

Die prognostizierten Verkehrsmengen für die Neue Bahnallee sowie die verkehrliche Funktion als Hauptverkehrsstraße lassen eine Nutzung dieses Straßenzuges mit seitlich gelegenen Stellplatzanlagen, insbesondere zur Bahnseite hin, nicht zu.

Die Planung sieht daher vor, das Angebot an öffentlichen Stellplatzanlagen auf die Seitenstraßen bzw. Nebenstraßen zu beschränken. So werden hier jeweils beidseitig in Parallelaufstellung Stellplatzanlagen mit einer Breite von 2 m und einer Länge von 6 m ausgewiesen.

Private Stellplätze

Die Nachweise privater Stellplatzanlagen erfolgen auf den privaten Grundstücksanlagen. Die städtebauliche Planung sieht vor, private Stellplatzanlagen in Tiefgaragen unterzubringen. Zur Vermeidung von Verkehrsbehinderungen auf der Neuen Bahnallee erfolgt die Anordnung von Tiefgaragenschließungen ausschließlich in den Seiten- bzw. Nebenstraßen.

8.8 Freiraumkonzept

Aufbauend auf das städtebauliche Konzept entwickelt die Freiraumplanung eine Abfolge unterschiedlicher Räume und Charaktere. Hierbei werden Einflüsse aus benachbarten Gebieten aufgenommen und im Planbereich weiterentwickelt.

Fortsetzung des Grünen Kreuzes

Tragende städtebauliche Leitidee zur Entwicklung der neuen bahnstadt opladen ist die Verbindung der beidseits der Bahnanlagen gelegenen Quartiere durch städtebauliche und freiraumplanerische Elemente. Das „Grüne Kreuz“ versinnbildlicht das Ziel, Freianlagen auf der Ost- und Westseite miteinander zu vernetzen und so eine verbindende Wirkung zu erzeugen.



Im Planbereich der Campusbrücke nimmt die Planung das Thema der auf östlicher Seite der Bahnanlagen vorhandenen Grünanlagen auf und bildet einen eigenen Freibereich als Platz mit hoher Aufenthaltsfunktion aus. Hierbei wird das für die Rampenanlagen notwendige Erdbauwerk genutzt, um eine nach Westen zur Abendsonne abfallende Topografie zu erzeugen, die für Veranstaltungen und als Aufenthalts- und Spielfläche genutzt werden kann. Zur Rampenführung werden Varianten entwickelt.

Neue Bahnallee

Die Neue Bahnallee als künftige Visitenkarte des neuen Stadtteils erfordert aus freiraumplanerischer Sicht eine herausgehobene Gestaltung.

Es wird vorgeschlagen, die geplante doppelreihige Allee als „gestufte“ Pflanzung mit unterschiedlichen Arten vorzunehmen, um hierdurch ein unverwechselbares Bild der neuen Stadt zu erzeugen.

Aufbauend auf eine örtliche Tradition wird vorgeschlagen, eine Kombination aus blühenden Baumpflanzungen (z. B. japanische Zierkirschen) auf dem Mittelstreifen und großkronige Baumpflanzungen auf dem westlichen Randstreifen zu realisieren. Hiermit verbunden ist eine Veränderung der Stadtansicht während der Jahreszeiten, zwischen Phasen reicher Blütenpracht und solchen, in denen das Spiel zwischen unterschiedlichem Habitus und Farbe eine spannende und abwechslungsreiche Stadtansicht erzeugt.

Optional hierzu käme eine „klassische“ Allee mit parallel stehenden großkronigen Bäumen in Betracht.

Grünes Band zwischen bestehender und neuer Bebauung

Der Planbereich zwischen bestehender und neuer Bebauung entlang der Straßenzüge Friedrich-List-Straße und bestehender Bahnallee wird freiraumplanerisch als „Grünes Band“ entwickelt und stellt sowohl ein verbindendes Grünraumelement zwischen „Neu“ und „Alt“ als auch zwischen Nord und Süd her.

Da die Verkehrsbedeutung und somit Belastung der bestehenden Bahnallee durch die Errichtung der Neuen Bahnallee abnehmen wird, entsteht Spielraum für eine freiraumgestalterische Aufwertung des öffentlichen Raumes der Bahnallee.

Die in Privatbesitz befindliche Friedrich-List-Straße wird an ihrem östlichen Rand durch eine durchgehende öffentliche Grünfläche (grünes Band) ergänzt und so zu einem formal zusammenhängend wirkenden Raum mit Aufenthaltsfunktion erweitert.

8.9 Schallschutz

Aktiver Schallschutz

Im Zuge der Neuplanung und Errichtung der neuen Gütergleise ist die Herstellung aktiver Schallschutzmaßnahmen nicht Gegenstand der Planung. Für alle Bestandsgebäude westlich der bestehenden Gütergleisstrecke (Robert-Koch-Straße, Humboldtstraße, Freiherr-vom-Stein-Straße, Bahnallee, Rennbaumstraße Westteil, Lützenkirchener Straße



Westteil, Ruhlach) führt die Verlegung der Gütergleise entweder zu einer Reduzierung der Emissionen (südlich Rennbaumstraße) oder diese bleiben unverändert (nördlich Rennbaumstraße). Hier löst die Gütergleisverlegung entsprechend den gesetzlichen Vorschriften keinen Anspruch auf Schallschutz aus. Aus diesem Grunde musste entlang der neu geplanten Güterzugstrecke kein Lärmschutz errichtet werden. Für die neu geplante Bebauung wird deshalb passiver Lärmschutz erforderlich.

Die im Zuge der städtebaulichen Planung zur Westseite dargestellten Gabionenanlagen zwischen der Gütergleisstrasse und der Neuen Bahnallee werden erforderlich, um Blendwirkungen zwischen Zugverkehren und Verkehren auf der Neuen Bahnallee entgegenzuwirken.

Gegebenenfalls hiermit einhergehende schallschützende Wirkungen dieser bis zu 1,5 m hohen Gabionenwand werden nicht berücksichtigt und erfasst.

Städtebaulicher Schallschutz

Ausgehend von den durch die unmittelbar angrenzenden Bahnanlagen hervorgerufenen Emissionen erfolgt die städtebauliche Anordnung und Ausrichtung der geplanten Wohnbaukörper als „Schallschutzbebauung“.

Hierbei bilden die entlang der Neuen Bahnallee geplanten Baukörper eine geschlossene Front zu den Gleisanlagen und generieren so auf ihrer Westseite schallgeschützte Hof- und Fassadenbereiche, durch die die Grundlage für gesundes Wohnen sichergestellt werden kann.

Architektonischer Schallschutz

Das Gesamtkonzept der Bebauung entlang der Bahnanlagen geht von der Errichtung „zonierter“ Wohnungsgrundrisse aus, bei denen lärmempfindlichere Nutzungen wie Erschließungsanlagen, Sanitärräume, Abstellanlagen usw. zur östlichen Bahnseite organisiert und lärmempfindliche Nutzungen wie „Aufenthalt“ und „Schlafen“ zu den lärmgeschützten (westlichen) Innenhofbereichen ausgerichtet sind.

Aufbauend auf einer Anzahl alternativer Grundrissstudien für diese Wohnlagen erfolgt die Dimensionierung erforderlicher Baukörperertiefen, die teilweise von Regelbaukörperertiefen abweichen und bei der Dimensionierung und Festsetzung des Maßes der baulichen Nutzung entsprechende Berücksichtigung finden.

Realisierbarkeit

Die Planung von Wohnbauten in unmittelbarer Nähe zu hoch frequentierten Bahnanlagen stellt im Hinblick auf die Schaffung und Gewährleistung gesunder Wohnverhältnisse eine besondere planerische Herausforderung dar.

Im Zuge der Entwicklung der städtebaulichen Planung wurden verschiedene realisierte Beispiele aus jüngerer Zeit analysiert und diese Ergebnisse in die Planung für Opladen einbezogen.

Insbesondere Beispiele aus Köln (Wohnanlage am Eifelplatz) und Düsseldorf (Quartier Central) belegen, dass auch an hoch frequentierten Gütergleisstrassen attraktive und gesunde Wohnlagen entwickelt werden



können, die aufgrund ihrer ausgezeichneten Anbindung an das öffentliche Verkehrsnetz von potenziellen Nutzern nachgefragt sind.

8.10 Soziale Infrastruktur - öffentlicher Raum

Stadteingang zur Bahnhofstraße

Der neu geplante Eingangsplatz zwischen Bahnbrücke und Bahnhofstraße ist das neue Entrée zur Opladener Innenstadt und stellt den höchst frequentierten Bereich der Bahnstadt „West“ dar. Als Ersatz für den durch Rückbau betroffenen Bahnhof sind hier Einrichtungen für Aufenthalt und Gastronomie in Verbindung mit einer städtischen Verwaltungsstelle vorgesehen, die im Zusammenhang mit dem Brückenkopf der neu errichteten Bahnbrücke architektonisch ausformuliert werden. Der Platz wird durch die nördliche Einzelhandels- und Dienstleistungsnutzung (insbesondere auch Gastronomie) belebt.

Quartiersmittelpunkt

Neben ihrer Funktion als Teil des „Grünen Kreuzes“ kommt der öffentlichen Grünfläche im Bereich des westlichen Brückenkopfes der Campusbrücke die Funktion als Quartiersmittelpunkt zu.

Die Planung sieht vor, diese Freiflächen als Aufenthaltsflächen und Angebotsflächen für Veranstaltungen zu gestalten und entsprechend auszustatten. Neben Ver- und Entsorgungsanlagen steht die Schaffung von Wetterschutzanlagen (Überdachung, Pavillon) im Fokus der planerischen Überlegungen.

Nachbarschaften

Die Gliederung der geplanten Wohnstandorte in überschaubare Einheiten stellt die Grundlage für das Entstehen von Nachbarschaften dar. Die Anordnung der baulichen Anlagen entlang der Neuen Bahnallee erzeugt in den rückwärtigen, nach Westen orientierten Bereichen Innenblocklagen, die sich gut für nachbarschaftliche Aktivitäten eignen. Hierzu gehören auch die als „Grünes Band“ gestalteten Freiraumbereiche östlich der Friedrich-List-Straße sowie der bestehenden Bahnallee. Die in den südlichen Quartieren geplanten Stichstraßen mit freiraumplanerischer Anbindung an die westlich gelegenen vorhandenen Straßenzüge bieten zusätzliche Freiflächen, die aufgrund des vorhandenen Höhenversprungs durch Treppen und Terrassen gestaltet, attraktive Anlauf- und Aufenthaltsbereiche für Nachbarschaften bieten.

Spielplätze

Durch die Schaffung eines „Grünen Bandes“ im westlichen Bereich zwischen bestehender Bebauung und Neubebauung sowie durch die Realisierung eines „Nachbarschaftsparks“ am westlichen Brückenkopf der Campusbrücke entsteht das stadträumliche Grundgerüst zur Anordnung von öffentlichen Spielplätzen unterschiedlicher Kategorien. Insbesondere die topografisch interessante bandartige Freiflächenstruktur entlang der Friedrich-List-Straße bietet sich an, als linear organisierter Spielbereich den verbindenden Charakter des Freibereichs zwischen den Wohnquartieren zu thematisieren und zu stärken.



Kindertagesstätten

Die gewählte Bebauungs- und Erschließungsstruktur mit den jeweils unmittelbar angelagerten Freibereichen erlaubt es, situativ und bedarfsgerecht Gebäude- oder Gebäudeteile zur Aufnahme von Kindertagesstätten oder sonstigen sozialen Einrichtungen zu nutzen. Aufgrund der geplanten baurechtlichen Ausweisung der Planbereiche als Mischgebiete bzw. Allgemeine Wohngebiete werden diese Nutzungen allgemein zulässig.



Teil B: Umweltbericht

9. Umweltprüfung/Umweltbericht

9.1 Allgemeines

Im Rahmen des Verfahrens wird gemäß § 2 Abs. 4 BauGB für die Belange des Umweltschutzes gemäß § 1 Abs. 6 Nr. 7 und § 1a BauGB eine Umweltprüfung durchgeführt, in der die voraussichtlichen Umweltauswirkungen ermittelt und bewertet werden.

Diese werden in einem Umweltbericht dargelegt, der Teil der Begründung zu diesem Bebauungsplan wird.

Derzeit liegen bereits folgende Gutachten vor:

- Verkehrsuntersuchung zum Gesamtvorhaben (Planungsbüro VIA eG vom 17.06.2011)
- Artenschutzrechtliche Prüfung zur Gütergleisverlegung (Pöry DEUTSCHLAND GmbH 2010)
- Prüfung der artenschutzrechtlichen Betroffenheit der Kreuzkröte für die B-Plan-Verfahren Nr. 208 A-C/II (Pöry DEUTSCHLAND GmbH 2014)
- Maßnahmenplanung für die artenschutzrechtliche Ausgleichsmaßnahme Schlebuschrath im Zuge des Bebauungsplanes Nr. 208 A/II, III (Pöry DEUTSCHLAND GmbH 2014)
- Schalltechnische Untersuchung zum Bebauungsplan Nr. 208 A/II, III (ACCON Köln GmbH 2014)
- Landschaftspflegerischer Fachbeitrag zum Bebauungsplan Nr. 208 A/II, III (PW.U PlanWerk.Umwelt 2014)
- Detail-/Sanierungsuntersuchung neue bahnstadt opladen (Tauw GmbH 2009).

9.2 Umweltbelange

Mensch/Bevölkerung, Landschaft und Erholung

Der Bahnhof Opladen mit Bahnhofsrestaurant, Haupthalle, Parkplätzen, Zuwegungen, Bahnsteig, zugehörigen Gleisanlagen und südlich angrenzenden Lagerhallen, verschiedene Brach-, Bau- und Lagerflächen 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.

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 verträglichen Stadtstraße (Bebauungsplan Nr. 208 A/II, III), die städtebauliche Neuordnung und Integration des Bahnhofsbereichs in die Innenstadt und die Entwicklung attraktiver Wohn-, Gewerbe- und Dienstleistungsquartiere entlang der neuen Haupterschließungsstraße 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. 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.

Boden/Altlasten

Aufgrund früherer Nutzungen sind auf dem Gelände der neuen bahnstadt opladen (nbso) verschiedene Bodenbelastungen bekannt. Innerhalb des Geltungsbereichs des Bebauungsplanes Nr. 208 B/II liegen verschiedene Altlastenverdachtsflächen (ALVF), die im Bodenschutz- und Altlastenkatasters der Stadt Leverkusen geführt werden:

- NE2025 Busbahnhof
- NE2047 Pott (Bahnallee)
- NE2063 Eisenbahnstandort Opladen.

Die Fläche NE2063 Eisenbahnstandort Opladen wurde im Rahmen von umfangreichen Untersuchungen der DB AG und der Stadt Leverkusen bzw. der nbso GmbH intensiv untersucht. Die Detail- und Sanierungsuntersuchung der Tauw GmbH vom 31.07.2009 enthält insoweit alle wesentlichen Erkenntnisse aus den Voruntersuchungen und die Ergebnisse der vertiefenden Untersuchungen aus 2008/2009. Für dieses Planverfahren liegen somit hinsichtlich der eisenbahnspezifischen Nutzungshistorie und der damit verbundenen Bodenkontaminationen umfassende Daten in der nötigen Qualität vor.



Die ALVF NE2025 und NE2047 werden aufgrund gewerblicher Vornutzungen ohne Zusammenhang mit der Eisenbahnhistorie des Standorts im Bodenschutz- und Altlastenkataster geführt.

Bei Bodenuntersuchungen in Vorbereitung des Busbahnhofsneubaus (NE2025 Busbahnhof) wurden Kohlenwasserstoffbelastungen festgestellt, welche jedoch im Rahmen der 1992 durchgeführten Tiefbaumaßnahmen im Zusammenhang mit der Errichtung der heutigen Trasse der Bahnhofstraße und des P+R-Parkplatzes fachgutachterlich begleitet und im Zuge der Aushubentsorgung weitgehend entfernt wurden. Nachfolgend konnten lediglich unbedenkliche Restbelastungen festgestellt werden und die Fläche kann nunmehr als sanierte Altlast gelten.

Bei der ALVF NE2047 handelt es sich um einen ehemals gewerblich genutzten Altstandort. Die vorliegenden Bodenuntersuchungen zeigen, dass hier bis zu 3,5 m mächtige Auffüllungsböden mit Fremdbestandteilen wie Schlacken und Aschen vorhanden sind. Lokal wurde eine PAK- und MKW-Verunreinigung festgestellt. Eine Grundwassergefährdung geht von der Fläche nicht aus. Durch diese Schadstoffbelastung und auch durch die Hochlage dieser Fläche im Verhältnis zum umgebenden Geländeniveau sind die betreffenden Teile der Auffüllungsböden zu entfernen und zu entsorgen.

Im Hinblick auf die innerhalb des Planbereichs konkret geplanten Folgenutzungen Wohnen, Gewerbe, Verkehrsflächen und Freianlagen sind die vorliegenden Befunde zu den vorgenannten ALVF ggf. noch zu verdichten und die notwendigen Maßnahmen festzulegen. Im Bereich sensibler Folgenutzungen (Kinderspiel, Wohnen) ist generell die Entfernung der belasteten Auffüllungsböden vorgesehen. Für weniger sensible Nutzungen (Gewerbe, Verkehrsflächen, Freianlagen) ist ggf. ein lokaler Bodenaustausch ausreichend.

Artenschutz

Insgesamt sind bei Umsetzung der Planung keine populationsrelevanten Beeinträchtigungen europäischer Vogelarten oder des lokalen Fledermausbestands sowie streng geschützter Reptilien oder Wirbelloser durch das Vorhaben zu befürchten. Mit der Erfüllung von Verbotstatbeständen nach § 44 Abs. 1 Nr. 1 bis 3 i.V.m. Abs. 5 Bundesnaturschutzgesetz (BNatSchG) ist somit für diese Artengruppen nicht zu rechnen. Eine Einschlägigkeit artenschutzrechtlicher Verbotstatbestände ist allerdings im Fall des lokalen Bestands der Kreuzkröte (*Bufo calamita*) zu erwarten bzw. nicht ohne Weiteres auszuschließen.

Teilbereiche des Lebensraums der Kreuzkröte befinden sich innerhalb des Geltungsbereichs. Hier wurden im Zuge des Planfeststellungsverfahrens zur Gütergleisverlegung zur lokalen Bestandssicherung der Kreuzkröte Sandhaufen als Winterquartiere sowie diverse Tagesversteckmöglichkeiten eingebracht, die die Lebensraumfunktionen der sandigen, offenen Bodenstellen und Bereiche mit schütterer Vegetation



auf östlich an den Gütergleisverlauf anschließenden Flächen sowie des angrenzenden Kleingewässers vervollständigen.

Bei Umsetzung der Planung ist zunächst baubedingt mit einer signifikanten Erhöhung des Tötungsrisikos von Individuen der streng geschützten Amphibienart zu rechnen. Ebenso ergibt sich dauerhaft durch den Betrieb der geplanten Straße ein signifikant erhöhtes Tötungsrisiko für die Art, insbesondere in Wanderungszeiträumen, in denen die Straße eine erhebliche Barrierewirkung entfalten kann. Es ist somit die Einschlägigkeit von Verbotstatbeständen des § 44 Abs. 1 Nr. 1 BNatSchG (Tötungsverbot) gegeben.

Durch den vorliegenden Bebauungsplan werden Flächen in Anspruch genommen, die Teillebensräume der Kreuzkröte umfassen. Das innerhalb des Geltungsbereichs liegende Kleingewässer stellt im Zusammenhang mit den angrenzenden Flächen einen essentiellen Teillebensraum (Fortpflanzungs- und Ruhestätte) der Kreuzkröte dar. Das Kleingewässer ist unmittelbar betroffen und nicht zu erhalten. Es ist somit ebenfalls die Einschlägigkeit von Verbotstatbeständen des § 44 Abs. 1 Nr. 3 BNatSchG (Verbot der Zerstörung von Fortpflanzungs- und Ruhestätten) gegeben.

Aufgrund der vorliegenden Kenntnisse zu Vorkommen der Art im Planungsbereich der „neuen bahnstadt opladen“ (nbso) sowie angesichts der angestrebten Entwicklungen im Rahmen des Bebauungsplanes Nr. 208/II wurde eine Bewertung der artenschutzrechtlichen Betroffenheit der streng geschützten Kreuzkröte auf der Westseite der nbso durchgeführt (Pöyry DEUTSCHLAND GMBH 2014). In diesem Zusammenhang erfolgte auch die Prüfung der Ausnahmenvoraussetzungen gem. § 45 Abs. 7 BNatSchG. Demnach werden die Voraussetzungen von der vorliegenden Planung erfüllt. Ein entsprechender Antrag wurde bereits gestellt.

Zur Reduzierung des Tötungsrisikos sowie zur Stabilisierung der Kreuzkrötenpopulationen im Naturraum wurde in Zusammenarbeit mit der zuständigen Fachbehörde ein kombiniertes Handlungspaket aus folgenden zeitlich nacheinander auszuführenden Teilmaßnahmen entwickelt, welches vor Beginn der Straßenbauarbeiten umzusetzen ist:

- a) Herrichtung eines geeigneten Ersatzhabitats für die Teilpopulation im Eingriffsbereich
- b) Umsiedlung der Teilpopulation aus dem Eingriffsbereich in das Ersatzhabitat
- c) Vergrämung innerhalb der Eingriffsbereiche und Schutzzäunung zur Vermeidung der erneuten Einwanderung von Amphibien auf die Baustellenflächen.

Das Handlungskonzept zum Schutz der streng geschützten Kreuzkröte wird im landschaftspflegerischen Fachbeitrag zum Bebauungsplan Nr. 208 A/II, III näher beschrieben. Die ca. 4 ha umfassende, in städtischem Eigentum befindliche Maßnahmenfläche in Schlebuschrath (Alkenrath) liegt ca. 1,5 km südlich des Plangebiets und wird derzeit als



Grünland bewirtschaftet. Hier wird ein strukturreicher, vollwertiger Ersatzlebensraumkomplex für Kreuzkröten entwickelt und dauerhaft gesichert. Die Sicherung der Maßnahmenfläche erfolgt durch die Festsetzung im Bebauungsplan Nr. 208 A/II, III. In den textlichen Festsetzungen sind die entsprechenden Maßnahmen für den Lebensraum der Kreuzkröte festgelegt. Hierzu gehören die Anlage von Laichgewässern, die Anlage vegetationsarmer Flächen als Sommerlebensraum und Steuerung der Sukzession sowie die Anlage von Winterquartieren. Die Maßnahme wird 2015 realisiert.

Natur und Landschaft

Das Plangebiet in Opladen stellt sich aufgrund der zurückliegenden Nutzungen und der angrenzenden Verkehrs-, Gewerbe- und Siedlungsflächen als überwiegend technisch geprägtes, innerstädtisches Areal dar, welches durch menschliche Einflüsse bereits stark vorbelastet ist. Größtenteils werden bereits versiegelte bzw. verdichtete und vegetationsfreie Flächen in Anspruch genommen. Die bisherige mögliche Nutzung umfasst entsprechend der noch bestehenden bahnrrechtlichen Widmung die vollumfängliche Inanspruchnahme des Standortes für bahnbetriebliche Zwecke einschließlich der Beseitigung der Vegetation. Dementsprechend ist für diese Flächen durch eine Nachnutzung planungsrechtlich nicht von einem Eingriff auszugehen. Dies ist mit der im Landschaftsgesetz NRW verankerten Regelung der „Natur auf Zeit“ geregelt, nach welcher eine Wiedernutzbarmachung von Konversionsflächen, wie im vorliegenden Fall, nicht als ausgleichspflichtiger Eingriff in Natur und Landschaft zu werten ist.

In den randlichen Böschungsbereichen im Plangebiet und entlang der heutigen Bahnallee sind zusammenhängende Vegetationsbestände vorhanden, die teilweise als ökologisch wertvoll und erhaltenswert einzustufen sind. Für diese Vegetationsbestände ist im Zuge der Konkretisierung des städtebaulichen Konzepts festzulegen, inwieweit diese erhalten bleiben können. Unvermeidbare Eingriffe in diese Bestände sind entsprechend auszugleichen.

Zusammenfassend ist festzustellen, dass die mit dem Bebauungsplan ermöglichten Eingriffe in Natur und Landschaft sowie den Artenschutz mit Umsetzung der beschriebenen Maßnahmen als vollständig kompensierbar angesehen werden, da angesichts der vorgesehenen Vermeidungs- und Minderungsmaßnahmen sowie der Ausgleichsmaßnahmen keine erheblichen negativen Auswirkungen auf die Umwelt verbleiben.

Immissionsschutz/Störfallbetriebe (Seveso II)

Im Gewerbegebiet Fixheide, östlich der Bahnstrecke gelegen, befindet sich an der Dieselstraße der Produktionsbereich eines Störfallbetriebes gemäß § 50 Bundes-Immissionsschutzgesetz.

Nach den bisherigen Erkenntnissen befinden sich südliche Bereiche des Bebauungsplanes innerhalb der „pauschalen Achtungsabstände ohne Detailkenntnisse“ aufgrund des „KAS-18-Leitfadens für die Bau-



leitplanung“ der Kommission für Anlagensicherheit. Innerhalb dieser sind schutzbedürftige Nutzungen nur unter bestimmten Voraussetzungen möglich. Derzeit werden im Rahmen eines gesamtstädtischen Gutachtens die angemessenen Abstände der Leverkusener Störfallbetriebe untersucht – die Ergebnisse werden im Laufe dieses Verfahrens vorliegen.

Schallimmissionen

Gütergleisverlegung

Im Rahmen des Planfeststellungsverfahrens zur Gütergleisverlegung wurden die schalltechnischen Auswirkungen der Verlagerung der Gütergleisstrecke 2324 und entsprechende Maßnahmen zum Schallschutz gemäß 16. BImSchV umfassend untersucht. Da die Gütergleise künftig von der bestehenden Bebauung auf der westlichen Seite abrücken, können entsprechende Pegelerhöhungen nur an den östlich der Bahn- gleise bestehenden Gebäude entstehen. In der schalltechnischen Untersuchung zur Planfeststellung wurden dementsprechend die Anspruchsvoraussetzungen gemäß 16. BImSchV auf Schallschutz dem Grunde nach untersucht.

Im Ergebnis wurden Anspruchsvoraussetzungen an 31 Gebäuden an der Lützenkirchener Straße, Rennbaumstraße, Stauffenbergstraße sowie der Werkstättenstraße festgestellt. Um wirksame Pegelminderungen zu erreichen, wären Lärmschutzwände zwischen 11 und 16 m Höhe über eine Länge von 1,3 km erforderlich. Diese Maßnahmen stünden kostenmäßig in keinem Verhältnis zum Schutzzweck und wären darüber hinaus aus städtebaulichen Gründen nicht vertretbar, so dass der vorbeugende Immissionsschutz durch passive Schallschutzmaßnahmen umgesetzt wird. Die konkret zu leistenden Aufwendungen werden vor Inbetriebnahme der verlegten Gütergleise gemäß 24. BImSchV und der VLärmSchR 97 ermittelt.

Entwicklungsflächen nbso/Westseite

Grundsätzlich wird bereits durch die Verlegung der Gütergleise an die Personenstrecke eine Verbesserung der Lärmsituation für die bestehenden Nutzungen im Ortsbereich Opladens erreicht.

Mit der Umsetzung der geplanten Neuen Bahnallee entlang der verlegten Gütergleise wird zum einen eine Entlastung der derzeit stark frequentierten heutigen Bahnallee, der Robert-Koch-Straße und der Humboldtstraße bewirkt und andererseits vor dem Hintergrund der mit den Verkehrstrassen verbundenen Immissionen ein maximaler Abstand zur Bestandsbebauung sowie zu den Entwicklungsflächen erreicht.

Im weiteren Verfahren werden umfassende gutachterliche Untersuchungen zum Verkehrs- und Gewerbelärm erstellt. Die Ergebnisse werden in der weiteren Konzeption berücksichtigt, um nach Umsetzung der Planung gesunde Wohn- und Arbeitsverhältnisse sicherzustellen.

Lufthygiene



Insgesamt sind keine erheblichen negativen klimatischen Auswirkungen für das Plangebiet zu befürchten, vielmehr werden derzeit belastete Siedlungsbereiche durch die Neuordnung des Verkehrs lufthygienisch entlastet. Darüber hinaus werden im Bereich der neu zu entwickelnden Flächen öffentliche und private Grünflächen sowie straßenbegleitende Pflanzungen und Grünflächen neu geschaffen. Die Pflanzflächen und Gehölze wirken sich ausgleichend auf das Lokalklima aus.

Infolgedessen ist es in diesem Verfahren auch nicht erforderlich, ein entsprechendes Gutachten zu erstellen.

Kultur- und Sachgüter

Im Rahmen der 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 eingetragen sind.

Auf der westlichen Seite befindet sich angrenzend an die nbso Flächen 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.

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



Teil C: Auswirkungen der Planung und Umsetzung

10. Auswirkungen der Planung

Durch die Aufgabe der Bahnnutzungen des ehemaligen Ausbesserungswerks und des Gleisbauhofs sowie die Neuordnung von Bahnstrecken innerhalb der ehemaligen Bahnflächen ist im Stadtgebiet Opladen ein Entwicklungsbereich von ca. 72 ha entstanden.

Das Gesamtprojekt „neue bahnstadt opladen“ (nbso) erstreckt sich in zentraler Lage auf die Flächen beiderseits der Bahnstrecken. Die Planungen zur Ostseite auf dem Gelände des ehemaligen Bahnausbesserungswerkes befinden 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 eine Bündelung der Gleise zu erreichen. Hierdurch werden östlich der bestehenden Ortslage in erheblichem Umfang Flächen vakant, die einer städtebaulichen Entwicklung zugeführt werden sollen. So soll die Nachfrage nach zentrumsnahen Wohnbauflächen sowie Büro- und Gewerbeflächen bedient werden. Darüber hinaus sollen neue Einzelhandelsangebote zur Optimierung und Stärkung des innerstädtischen Einzelhandels angesiedelt werden. Die Planung wird durch die geplante verkehrliche Neuordnung des ÖPNV sowie den Bau der neuen Stadtstraße abgerundet.

Die neu zu entwickelnden Flächen auf der Westseite der Gleise werden leistungsgerecht an das örtliche und überörtliche Straßenverkehrsnetz durch den Bau der Neuen Bahnallee angebunden und zugleich eine Entlastung des westlich gelegenen Straßennetzes im Bestand der Opladener Innenstadt vom Durchgangsverkehr in Nord-Süd-Richtung erzielt.

Die Brachflächennutzung entspricht dem Gebot eines nachhaltigen, flächensparenden Städtebaus und reduziert die Inanspruchnahme von bisher unbebauten Außenbereichsflächen. Diese Innenentwicklung leistet damit einen Beitrag zur „Stadt der kurzen Wege“.

Durch die Revitalisierung der innerstädtischen Industriebrache erfolgt eine Reduzierung des Siedlungswachstums und damit des Landschafts- und Naturraumverlustes am Stadtrand. Die Entwicklung des Gesamtprojektes ist damit grundsätzlich aus Sicht des Landschafts- und Naturschutzes positiv zu bewerten.

Die planerische Vorbereitung der neuen Nutzungen erfolgt entsprechend dem Grundsatz der vorrangigen Innenentwicklung und innerstädtischen Verdichtung und wirkt so indirekt der Zersiedelung des Landschaftsraumes entgegen. Größtenteils werden bereits versiegelte bzw. verdichtete und vegetationsfreie Flächen in Anspruch genommen.



11. Planvollzug

11.1 Bodenordnung/Eigentum

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 an die Stadt Leverkusen/nbso erfolgt nach Inbetriebnahme der neuen Güterzugtrasse.

Bodenordnungsmaßnahmen sind nicht erforderlich.

11.2 Freistellung von Bahnflächen

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.

Über die beabsichtigte Nutzung besteht jedoch zwischen der Stadt Leverkusen und der DB AG Einvernehmen (vgl. Kap. 6.5), so dass von einem positiven Freistellungsbescheid nach Verlegung der Güterzugstrecke auszugehen ist.

11.3 Kosten

Für die Entwicklung der neuen bahnstadt opladen/Westseite - Quartiere wurden die Kosten im Rahmen des Gesamttestates zur Förderung beantragt. Mit Schreiben vom 15.05.2014 hat die Bezirksregierung Köln für den Realisierungsabschnitt West zuwendungsfähige Ausgaben in Höhe von 37.025.729 € anerkannt. Darin enthalten sind die Kosten für die Gütergleisverlegung, anteilige Kosten für die Bahnallee sowie Organisationskosten. Für die Flächenentwicklung (Baureifmachung, Erschließung, Herstellung von öffentlichen Plätzen, Grün- und Spielflächen sowie der Ausgleichsmaßnahmen) wurden 11,66 Mio. € als förderfähige Kosten anerkannt. Diese werden zu 70 % bezuschusst. Die Mittel sind im Haushalt der Stadt Leverkusen für die jeweiligen Jahre veranschlagt.



12. Flächenbilanz

	ha	%
Verkehrsflächen (inkl. angrenzendes bestehendes Straßennetz)	3,36	33,3
Handel / Dienstleistung	0,83	8,2
Büro / Dienstleistung	0,76	7,5
Wohnbauflächen	3,12	30,9
Gewerbliche Flächen	1,11	11,0
Grünflächen	0,92	9,1
Fläche Geltungsbereich	10,10	100,0

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

Leverkusen,

Aachen,

Im Auftrag
gez.

gez.

Lena Zlonicky

HEINZ JAHNEN PFLÜGER
Stadtplaner und Architekten Partnerschaft, Aachen