



STADT LEVERKUSEN

Bebauungsplan Nr. 208 A/II, III
„Opladen – nbso/Westseite - Neue Bahnallee und
Alkenrath – westlich Schlebuschrath“

Entwurfsbegründung zur öffentlichen Auslegung mit Umweltbericht



INHALT

Teil A: Grundlagen und Planung

1. Geltungsbereich	4
2. Bestand und Nutzung	5
3. Verfahren	7
4. Planungsanlass	12
4.1 Allgemeines	12
4.2 Planungsgegenstand	13
5. Ziele	13
5.1 Planungsziele	13
5.2 Weitere städtebauliche Zielsetzungen	14
6. Planungsbindungen	15
6.1 Regionalplan	15
6.2 Flächennutzungsplan	15
6.3 Landschaftsplan	17
6.4 Bestehendes Baurecht	18
6.5 Angrenzende Bebauungspläne	19
6.6 Widmung von Bahnflächen	20
7. Weitere Planungsbindungen	20
7.1 Stadtumbaugebiet	20
7.2 Stadtteilentwicklungskonzept (STEK)	20
7.3 Denkmalschutz	21
7.4 Immissionsschutz	21
7.5 Boden/Altlasten	24
7.6 Artenschutz	26
7.7 Natur und Landschaft	28
7.8 Technische Infrastruktur	28
7.9 Kampfmittel	29
7.10 Eigentumsverhältnisse	29
8. Verkehrsuntersuchung	29
9. Alternativenprüfung	34
10. Begründung der Festsetzungen und Planinhalte	35
10.1 Straßenverkehrsfläche (Blatt 1)	35
10.2 Straßenverkehrsfläche - Zweckbestimmung Straßenbegleitgrün (Blatt 1)	38
10.3 Gesonderte Festsetzungen für übereinanderliegende Ebenen (Blatt 1)	38
10.4 Hochspannungsleitung (Blatt 2)	39
10.5 Öffentliche Grünflächen	39
10.6 Maßnahmen zum Schutz, zur Pflege und Entwicklung von Boden, Natur und Landschaft (Blatt 2)	39
10.7 Anpflanzungen von Baumreihen in den öffentlichen Verkehrsflächen (Blatt 1)	40
10.8 Anlage verkehrsbegleitender Grünflächen (Blatt 1)	40
10.9 Begrünung der Kreisverkehrsmittelsinseln (Blatt 1)	40
10.10 Bedingte Festsetzungen gemäß § 9 Abs. 2 BauGB (Blatt 1)	40
10.11 Kennzeichnungen (Blatt 1)	42
10.12 Nachrichtliche Übernahmen	42
10.13 Hinweise	44

Teil B: Umweltbericht

11. Entwurf zum Umweltbericht	47
11.1 Einleitung	47
11.1.1 Kurzdarstellung des Inhalts und der wichtigsten Ziele des Bebauungsplans	47
11.1.2 Darstellung der Ziele des Umweltschutzes	48



11.2	Beschreibung und Bewertung der Umweltauswirkungen	53
11.2.1	Beschreibung des derzeitigen Umweltzustandes	53
11.2.2	Prognose des Umweltzustandes bei Nichtdurchführung der Planung	70
11.2.3	Prognose des Umweltzustandes bei Durchführung der Planung	71
11.2.4	Geplante Maßnahmen zur Vermeidung, Verringerung und zum Ausgleich der nachteiligen Auswirkungen	94
11.2.5	In Betracht kommende anderweitige Planungsmöglichkeiten	104
11.3	Zusätzliche Angaben	104
11.3.1	Beschreibung der Methodik der Umweltprüfung	104
11.3.2	Beschreibung der geplanten Maßnahmen des Monitoring	105
11.3.3	Allgemeinverständliche Zusammenfassung	107
Teil C: Auswirkungen der Planung und Umsetzung		110
12.	Auswirkungen der Planung und Abwägung	110
13.	Planvollzug	112
13.1	Bodenordnung / Eigentum	112
13.2	Freistellung von Bahnflächen	113
13.3	Kosten	113
13.4	Flächenbilanz	114
14.	Übersicht Gutachten	115



Teil A: Grundlagen und Planung

1. Geltungsbereich

Der Geltungsbereich des Bebauungsplanes Nr. 208 A/II, III „Opladen – nbso/Westseite – Neue Bahnallee und Alkenrath – westlich Schlebuschrath“ setzt sich aus zwei räumlich getrennten Geltungsbereichen zusammen.

Geltungsbereich Blatt 1 - Opladen

Der wesentliche Teil des Geltungsbereichs befindet sich im Stadtteil Opladen, Stadtbezirk II, im östlich an die Ortslage angrenzenden Bereich und umfasst ca. 5,9 ha (s. Blatt 1).

Der Bereich grenzt sich folgendermaßen ab:

- im Norden durch die Verkehrsanlage des geplanten Kreisverkehrs mit Anschluss der Freiherr-vom-Stein-Straße und der Lützenkirchener Straße
- Im Nordosten verläuft die Grenze entlang der Abgrenzung des Bebauungsplanes Nr. 98/II „Busbahnhof Opladen“ 2. Änderung, daran anschließend in südlicher Richtung mit einem Abstand von 5,0 m entlang der geplanten westlichen Gütergleisachse. Darüber hinaus ist der Anschluss der Neuen Bahnallee an die Robert-Blum-Straße über einen ovalen Kreisverkehr Teil des Geltungsbereiches.
- Im Süden beinhaltet der Geltungsbereich einen Teilbereich der Fixheider Straße (L 288) sowie südlich der Fixheider Straße die Flächen des dort geplanten Kreisverkehrs an der Robert-Blum-Straße inklusive der Richtung Westen hochgeführten Rampe auf die Fixheider Straße; hierfür wird der Bebauungsplan Nr. 125/II „Karl-Ulitzka-Straße“ zu einem kleinen Teil überplant.
- Im Westen verläuft die Grenze zunächst an dem betroffenen Teil der Fixheider Straße inklusive der Böschungsbereiche, an der Abgrenzung des geplanten ovalen Kreisverkehrs, anschließend an einem Teilbereich der westlichen Robert-Blum-Straße, dann weiter entlang der östlichen Grenze des Grundstücks der bestehenden Raiffeisen Erzeugergenossenschaft Bergisch Land und Mark eG (Flurstück 166 der Flur 11 der Gemarkung Opladen). In der weiteren Entwicklung Richtung Norden verläuft die westliche Grenze mit einem Abstand von der östlichen Plangebietsgrenze von 19 m. In Höhe der Campusbrücke beinhaltet der Geltungsbereich den geplanten Kreisverkehr zum Anschluss an die vorhandene Bahnallee und führt im nordwestlichen Bereich weiter entlang der westlichen Seite der heutigen Bahnhofstraße mit einem verringerten Querschnitt von ungefähr 11 m und trifft dann im Norden auf die Abgrenzung des geplanten Kreisverkehrs im Bereich der Freiherr-vom-Stein-Straße.

Dieser Bebauungsplan ist Teil des Gesamtbebauungsplanes Nr. 208/II „Opladen - nbso/Westseite“, welcher zur Steuerung der gesamten städ-



tebaulichen Entwicklung einschließlich der Herstellung der städtischen Verkehrsinfrastruktur auf der Westseite des Projektgebietes der neuen bahnstadt Opladen notwendig ist.

Die Abgrenzung des Geltungsbereichs orientiert sich im Wesentlichen an den für die Straßenbaumaßnahme der Neuen Bahnallee erforderlichen Flächen. Im nordöstlichen sowie im südlichen Abschnitt sind Flächen einbezogen, die in den Geltungsbereichen des rechtsverbindlichen Bebauungsplanes Nr. 98/II „Busbahnhof Opladen“ 2. Änderung und auch geringfügig des Bebauungsplanes Nr. 125/II „Karl-Ulitzka-Str.“ liegen. Die Festsetzungen dieser Bebauungspläne werden durch die Festsetzungen des Bebauungsplans Nr. 208 A/II, III überlagert.

Die genaue Abgrenzung ist der Planzeichnung **Blätter 1.1 und 1.2** zu entnehmen.

Geltungsbereich Blatt 2 - Alkenrath

Die Fläche für die Kompensation von Eingriffen in den Artenschutz befindet sich im Stadtbezirk III, Stadtteil Alkenrath, westlich von Schlebusch und der Kleingartenanlage „Burgloch“ und umfasst eine Fläche von ca. 4 ha. Diese Flächen bilden den zweiten, räumlich getrennten Geltungsbereich dieses Bebauungsplans.

Der Bereich grenzt sich folgendermaßen ab:

- im Norden durch einen Abstand von 40 m von der Bundesautobahn A 1, gemessen vom äußeren Rand der befestigten Fahrbahn,
- im Westen durch einen Abstand von 20 m von der östlichen Grenze des Flurstückes 683 der Flur 13, Gemarkung Bürrig,
- im Süden durch einen Abstand von 45 m von der nördlichen Grenze des Flurstückes 128 der Flur 2, Gemarkung Schlebusch,
- im Osten verläuft die Grenze des Geltungsbereiches entlang des westlichen Böschungsfußes der dort befindlichen Lärmschutzanlage.

Die genaue Abgrenzung ist der Planzeichnung **Blatt 2** zu entnehmen.

2. Bestand und Nutzung

Geltungsbereich Blatt 1 - Opladen

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



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

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

Im Süden erweitert sich das Plangebiet in Richtung Robert-Blum-Straße. Dort befinden sich die Verkehrsflächen dieser Straße inklusive der Böschungsbereiche, Teilflächen der angrenzenden Firmengelände der Firmen Raiffeisen Erzeugergenossenschaft Bergisch Land und Mark eG (Leverkusener Standort) im Norden und Volkswagen Zentrum Leverkusen im Westen sowie die für die Umsetzung der Planung erforderlichen Flächen zum Anschluss an die Fixheider Straße (L 288) im Plangebiet. Südlich der Fixheider Straße gehören zudem Flächen des dort befindlichen Firmengeländes, welche für den Anschluss an die Fixheider Straße erforderlich sind sowie weitere Böschungsbereiche (Landesbetrieb Straßen NRW) der Fixheider Straße zum Plangebiet.

Südlich der Goethestraße befindet sich im Bereich der bestehenden Bahnallee ein Gebäude der Deutschen Bahn AG (BASA-Gebäude). Von diesem Gebäude verlaufen Leitungen in östlicher Richtung bis in den Bereich der geplanten Gütergleise. Diese Leitungen sind betriebsnotwendig und weiterhin zu sichern (vgl. Kap. 10.13).

Die an den Geltungsbereich anschließenden Flächen im nördlichen Bereich gehören zum Teil zum bebauten Stadtteil Opladens, teilweise dienen sie der Bahnnutzung. Im Bereich der Freiherr-vom-Stein-Straße befindet sich angrenzend der heutige Busbahnhof. Südlich folgen am westlichen Geltungsbereich weitere Bahnflächen, die Verkehrsflächen der Bahnhofstraße, der Goethestraße, der Bahnallee und der Friedrich-List-Straße bis zur Adalbertstraße. Des Weiteren zählen in diesem Bereich Flächen zum Plangebiet, die als Parkplatz und als provisorischer Brückenzu- bzw. -abgang zur Campus-Brücke dienen sowie Grünstrukturen. Im Südwesten grenzen die Gelände der Firma Raiffeisen Erzeugergenossenschaft Bergisch Land und Mark eG (Leverkusener Standort) sowie der Firma Volkswagen Zentrum Leverkusen an das Plangebiet und im Süden die Flächen der südlich der Fixheider Straße ansässigen Firma Niesen, die Robert-Blum-Straße sowie Böschungsbereiche der Fixheider Straße. Im Südosten grenzen die Verkehrsflächen der Fixheider Straße, das Gelände der Firma Bender Recycling und dann östlich anschließend bis zur Lützenkirchener Straße im Norden, Bahnflächen und ein Teil der Verkehrsfläche der Lützenkirchener Straße an den Geltungsbereich.

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



Geltungsbereich Blatt 2 - Alkenrath

Innerhalb des Geltungsbereiches Alkenrath stellen sich die Flächen überwiegend als Grünland dar, welches landwirtschaftlich genutzt wird.

Im Süden liegt ein Teil einer baumbewachsenen Fläche im Plangebiet. Am östlichen Rand außerhalb des Plangebietes befindet sich ein modellierter Lärmschutzwall von bis zu ca. 4 m Höhe mit eingestreuten Grünstrukturen sowie einem Regenrückhaltebecken.

Im Westen verläuft die Bahntrasse in Hochlage und daran angrenzend östlich Böschungsbereiche sowie der Köttebach. Im Norden entlang der Bundesautobahn A 1 befinden sich ebenfalls Böschungsbereiche und anschließend daran verläuft auch dort der Köttebach. Angrenzend im Süden zieht sich der o. g. baumbewachsene Bereich weiter in Richtung Süden. Daran schließt sich ein Fuß- und Radweg und im weiteren Verlauf die Böschungsbereiche des Flusslaufs der Dhünn an. Angrenzend an den o. g. Lärmschutzwall befindet sich im Osten die Kleingartenanlage „Burgloch“.

3. Verfahren

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

Der Bebauungsplan Nr. 208 A/II, III „Opladen – nbso/Westseite – Neue Bahnallee und Alkenrath – westlich Schlebuschrath“ ist einer der o. g. Bebauungspläne, für den ein (erneuter) Aufstellungsbeschluss sowie der Beschluss zur frühzeitigen Beteiligung der Öffentlichkeit in der Sitzung des Bau- und Planungsausschusses am 11.11.2013 gefasst wurde. Der Beschluss wurde am 20.12.2013 öffentlich bekannt gemacht. Um entsprechende Fördermittel für die Herstellung der HAUPTerschließungsstraße „Neue Bahnallee“ beantragen zu können, wird dieser Bebauungsplan vorgezogen bearbeitet. Der Geltungsbereich erstreckt sich überwiegend auf die erforderlichen Flächen für die HAUPTerschließungsstraße und die erforderlichen artenschutzrechtlichen Kompensationsflächen.

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 mit dem Bebauungsplanverfahren Nr. 208 B/II „Opladen – nbso/Westseite - Quartiere“ betrachtet und entwickelt.

Der vorliegende Bebauungsplan (Blätter 1 und 2) wird im regulären Ver-



fahren aufgestellt. Die Voraussetzungen für eine Aufstellung im beschleunigten Verfahren nach Baugesetzbuch (BauGB) sind nicht gegeben. Der Bebauungsplan unterliegt der Pflicht einer Umweltprüfung.

Geltungsbereich Blatt 1 - Opladen

Dieser Bebauungsplan im Geltungsbereich Opladen führt zur Umsetzung des Flächennutzungsplanes. Infolgedessen ist eine Änderung des Flächennutzungsplanes nicht erforderlich.

Geltungsbereich Blatt 2 - Alkenrath

Die Festsetzungen der vorgesehenen Nutzung als Kompensationsfläche für die streng geschützte Kreuzkröte entsprechen den Darstellungen des wirksamen Flächennutzungsplanes. Infolgedessen ist eine Änderung des Flächennutzungsplanes für den Geltungsbereich Alkenrath ebenfalls nicht erforderlich.

Zur Beteiligung der Öffentlichkeit an der Planung nach § 3 Abs. 1 BauGB wurde am Montag, 20.01.2014, eine Bürgerversammlung durchgeführt. Im Zeitraum von Dienstag, 21.01.2014 bis einschließlich Mittwoch, 05.02.2014, konnten der Vorentwurf des Bebauungsplanes sowie die Begründung und der Vorentwurf des Umweltberichtes sowie weitere Unterlagen im Rahmen eines Aushangs eingesehen werden. Parallel erfolgte die Beteiligung der Behörden und sonstigen Träger öffentlicher Belange nach § 4 Abs. 1 BauGB.

Bürgerversammlung

Die Bürgerversammlung fand am 20.01.2014 im Landrat-Lucas-Gymnasium unter dem Vorsitz von Herrn Bezirksvorsteher Schiefer mit einer Beteiligung von ca. 200 Bürgerinnen und Bürgern statt.

Nach der Bürgerversammlung gingen 5 schriftliche Anregungen beim Fachbereich Stadtplanung und Bauaufsicht ein.

Im Wesentlichen wurden in der Versammlung Fragen

- zum zeitlichen Rahmen des Bebauungsplanverfahrens, des Abbrisses des Bahnhofes sowie des Baus der Bahnhofsbrücke,
- zu Abständen zur Gütergleisstrasse,
- zur Breite der Neuen Bahnallee,
- zu den Zufahrtsmöglichkeiten der neu geplanten P+R-Anlagen,
- zum Nutzungsbeginn der neuen Parkplätze,
- zu Fahrradstellplätzen oder einer Fahrradstation,
- zu vorgesehenen Lärmschutzmaßnahmen an den Gütergleisen und der Neuen Bahnallee,
- zur Nichtbetrachtung des Zentrums von Opladen und angrenzender Bereiche bei der schalltechnischen Untersuchung zum Planfeststellungsverfahren zur Gütergleisverlegung,
- zu Zugängen zu den Bahnsteigen von der Campusbrücke aus,
- zur Umbauphase der vorgesehenen Verbreiterung der Fixheider Straße sowie
- zum künftigen Status der heute privaten Friedrich-List-Straße gestellt.



Darüber hinaus gab es Hinweise und Anregungen,

- dass beim Bau der Neuen Bahnallee eine separierte Spur pro Richtung ungünstige Folgen haben könnte,
- zur Errichtung von Sichtschutz zu den Gütergleisen,
- zu einer Führung der neuen Gütergleisstrasse in Tieflage sowie
- zu einer ausreichenden Absperrung zu den Bahnanlagen.

Befürchtet wurde

- der Entfall von P+R-Stellplätzen sowie
- eine Verschlechterung der Lärmsituation durch die Summierung des Bahn- und Straßenlärms für die östlich der Bahntrassen gelegenen und zum Teil bereits bebauten nbso-Entwicklungsflächen.

Die in der Bürgerversammlung gestellten Fragen bzw. geäußerten Bedenken konnten direkt beantwortet bzw. ausgeräumt werden. Die vorgebrachten Hinweise und Anregungen wurden im weiteren Verfahren berücksichtigt.

Stellungnahmen Behörden und Träger öffentlicher Belange

Die in der frühzeitigen Beteiligung eingegangenen Stellungnahmen betrafen im Wesentlichen

- Informationen und Hinweise zu Leitungstrassen,
- Hinweise zu Kampfmitteln,
- Hinweise zu Höhenbeschränkungen von baulichen Anlagen,
- Informationen und Hinweise zu Deutsche Bahn-eigenen Flächen, Einrichtungen und Leitungen,
- Forderungen zu Schutzmaßnahmen für die streng geschützte Kreuzkröte,
- Hinweise zur Einbindung der angrenzenden Betriebe in die Planung,
- Anregungen zum Abstimmungsbedarf zur südlichen Anbindung an die Fixheider Straße sowie Bedenken zur vorgelegten Variante zum Knotenpunkt durch den Straßenbaulastträger,
- Hinweise zur Erdbebenzone sowie
- Hinweise zum vorsorglichen Bodendenkmalschutz.

Die Informationen und Hinweise wurden berücksichtigt, entsprechende Hinweise zu Leitungstrassen, Kampfmitteln, Bodendenkmalschutz und Erdbebenzone in den Bebauungsplan aufgenommen. Erforderliche Abstimmungen erfolgen bis spätestens zum Satzungsbeschluss.

Zur Beschlussfassung erfolgte eine Auswertung der im Rahmen der frühzeitigen Bürgerbeteiligung eingegangenen schriftlichen Anregungen und Stellungnahmen.

Hierbei wurden im Wesentlichen Anregungen

- zum Verzicht auf den Anschluss der unteren Lützenkirchener Straße,



- zur Anhebung der neuen Straße um 1,5 bis 2,0 m über der Gütertrasse und zu Sichtschutz,
- zu einem alternativen Anschluss der Neuen Bahnallee über die Robert-Blum-Straße an die Kölner Straße mit Auffahrampen zur Fixheider/Bonner Straße,
- zur Gestaltung und Führung der Neuen Bahnallee,
- zur Berücksichtigung eines beidseitigen Radfahrstreifens sowie
- zu erforderlichen Breiten für Fuß- und Radwege gemacht.

Weiterhin wurde darauf hingewiesen,

- dass die Zuwegung zu der südöstlich an das Plangebiet in Opladen angrenzenden Firma keine Verschlechterung erfahren darf und
- dass eine ggf. heranrückende Wohnbebauung die betrieblichen Nutzungen sowie mögliche Betriebserweiterungen der umliegenden Firmen nicht beeinträchtigen darf.

Die vorgebrachten Hinweise und Anregungen aus der frühzeitigen Bürgerbeteiligung wurden geprüft und soweit möglich berücksichtigt. Aufgrund verkehrstechnisch und städtebaulich nicht sinnvoller Lösungen konnte den Anregungen zur Verbesserung des Knotenpunktes Lützenkirchener Straße/Freiherr-vom-Stein-Straße, zum Anheben der neuen Straße, zur Anbindung der Neuen Bahnallee an die Kölner Straße sowie zur Gestaltung der Neuen Bahnallee nicht gefolgt werden.

Die Anregungen zu einer optimierten Radwegeführung und Ausgestaltung wurden berücksichtigt bzw. werden im Rahmen der Straßenausbauplanung Berücksichtigung finden.

Die Hinweise und Bedenken zu dem südöstlich benachbarten bzw. zu dem südwestlich angrenzenden Betriebsgrundstück, insbesondere eine Verschlechterung der Zufahrt bzw. eine Einschränkung der betrieblichen Nutzung, werden im weiteren Verfahren berücksichtigt.

Planänderungen zur Offenlage

Der Bebauungsplanentwurf zur Offenlage hat sich gegenüber dem Bebauungsplanvorentwurf zur frühzeitigen Beteiligung in folgenden Punkten geändert:

- Der Geltungsbereich Opladen wurde entsprechend der weiterentwickelten Verkehrsplanung angepasst.
- Im nördlichen Bereich wurde der Geltungsbereich Opladen im Hinblick auf eine sinnvolle Abgrenzung der vorhandenen Bahnflächen erweitert.
- Die Festsetzungen für die übereinanderliegenden Ebenen im Bereich der Brückenbauwerke im Geltungsbereich Opladen wurden entsprechend der aktuellen Unterlagen und Planungen angepasst bzw. ergänzt.
- Die Verkehrsflächen im Geltungsbereich Opladen wurden differenziert in Straßenverkehrsflächen und Straßenbegleitgrün.
- Für die Bahnhofsbrücke und die Campusbrücke im Geltungsbereich Opladen wurde eine lichte Höhe von mindestens 4,74 m festgesetzt.



- Bezüglich der bekannten bzw. im Bereich der Fixheider Straße (L 288) ggf. nicht bekannten Altlastenverdachtsflächen wurde der gesamte Geltungsbereich Opladen gekennzeichnet (Flächen deren Böden erheblich mit umweltgefährdenden Stoffen belastet sind) und entsprechende Hinweise (Abgrenzungen) zu den einzelnen bekannten Altlastenverdachtsflächen aufgenommen.
- Es wurden textliche Festsetzungen für den Geltungsbereich Opladen zur Anpflanzung von Baumreihen in den öffentlichen Verkehrsflächen sowie zur Anlage verkehrsbegleitender Grünflächen und der Begrünung von Kreisverkehrsinseln in den Bebauungsplan aufgenommen.
- Es wurde eine bedingte Festsetzung gemäß § 9 Abs. 2 Nr. 2 BauGB hinsichtlich der Folgenutzung der planfestgestellten Flächen für den Geltungsbereich Opladen aufgenommen.
- Die Flächen für die artenschutzrechtlichen Ausgleichsmaßnahmen im Geltungsbereich Alkenrath (Schlebuschrath) mit den entsprechend erforderlichen zeichnerischen und textlichen Festsetzungen wurden als separates Blatt (2) in den Bebauungsplan aufgenommen.
- Im Geltungsbereich Alkenrath wurde die Leitungstrasse der 110 KV-Hochspannungsleitung als Hinweis aufgenommen.
- Im Hinblick auf die Landesstraße im Geltungsbereich Opladen und die benachbarte zum Geltungsbereich Alkenrath befindliche Autobahn wurden entsprechende Anbauverbots-, Bauverbots- bzw. Anbaubeschränkungszone nachrichtlich übernommen.
- Die Flächen mit noch gewidmeten Bahnflächen wurden nachrichtlich übernommen.
- Es wurden Hinweise zu Kampfmitteln, zu Bodendenkmälern, zum Bodenschutz, zu Anpflanzungen im Eisenbahnbereich, zu Maßnahmen zum Schutz der Gehölze, zum Artenschutz, zu insekten- und vogelverträglichen Beleuchtungseinrichtungen, zu Erdbebenzonen, zur Einsehbarkeit von DIN-Normen, zu Leitungen der DB, zu Richtfunkstrecken und zu Vorbehaltsflächen für ein mögliches Bachbett im Geltungsbereich Alkenrath in den Bebauungsplan aufgenommen.

Beschluss zur öffentlichen Auslegung

Als nächster Verfahrensschritt im Planverfahren zum Bebauungsplan Nr. 208 A/II, III sollen auf Grundlage der hier vorgelegten Unterlagen im Zusammenhang mit der weiter konkretisierten Verkehrsplanung für den Straßenzug Neue Bahnallee sowie die Ergänzung des Geltungsbereiches um die Kompensationsfläche in Alkenrath (Schlebuschrath) die Beschlüsse über

- die erneute Aufstellung des Bebauungsplanes,
- die Umbenennung des Planverfahrens und
- die öffentlichen Auslegung gemäß § 3 Abs. 2 Baugesetzbuch (BauGB) erfolgen.

Parallel werden die Behörden und sonstigen Träger öffentlicher Belange gemäß § 4 Abs. 2 BauGB beteiligt.



4. Planungsanlass

4.1 Allgemeines

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

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

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

Um eine geordnete städtebauliche Entwicklung zu gewährleisten und Planungsrecht für diese Straßenbaumaßnahme zu schaffen, ist gemäß § 1 Abs. 3 Baugesetzbuch (BauGB) die Aufstellung eines Bebauungsplanes für die geplante „Neue Bahnallee“ erforderlich.

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

Des Weiteren wurden, bezogen auf das Konzept für die Gesamtfläche der „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. Um eine belastbare Entscheidungsgrundlage zu erhalten, wurde in 2010 eine Kosten-Nutzen-Analyse durch Stadt- und Regionalplanung Dr. Jansen GmbH, Planersocietät 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. Im Rahmen dieser integrierten Kosten-Nutzen-Analyse zur Gütergleisverlegung wurde auch grundsätzlich das Verkehrsprojekt „Neue Bahnallee“ mit seiner Trassenführung festgelegt.

Die Entscheidung zu der Variante, die diesem Bebauungsplanverfahren zugrunde liegt (sog. Variante 4), wurde im Rahmen der Kosten-Nutzen-Analyse getroffen.

4.2 Planungsgegenstand

Geltungsbereich Blatt 1 - Opladen

Inhalt dieses Bebauungsplanes ist die geplante Haupterschließungsstraße, der nördliche und der südliche Anschluss (geplante Kreisverkehre) an das bestehende Verkehrsnetz, der Kreisverkehr im Bereich der Campusbrücke mit Anschluss an die bestehende Bahnallee sowie die erforderlichen Flächen für die bereits vorhandenen bzw. geplanten Brückenbauwerke zur Querung der Bahnstrecken sowie der Neuen Bahnallee.

Geltungsbereich Blatt 2 - Alkenrath

Darüber hinaus soll auf der Fläche Schlebuschrath ein strukturreicher, vollwertiger Ersatzlebensraumkomplex für die streng geschützte Kreuzkröte entwickelt und dauerhaft gesichert werden. Dieses Planerfordernis wird durch die Schaffung von Planungsrecht für den Straßenzug im Geltungsbereich Opladen ausgelöst.

5. **Ziele**

5.1 Planungsziele

Geltungsbereich Blatt 1 - Opladen

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

Folgende konkrete Ziele werden durch die Aufstellung des Bebauungsplanes verfolgt:

- die Verkehrslenkung über die „Neue Bahnallee“ als direkte Nord-Süd-Verbindung zwischen Rat-Deycks-Straße (L 219) und Fixheider Straße (L 288),
- eine Verkehrsentlastung für die derzeitige Nord-Süd-Verbindung (Bahnallee, Humboldtstraße, Robert-Koch-Straße),
- die Verbesserung der Aufenthaltsqualität und eine Verringerung der Immissionen auf der bestehenden Bahnallee,
- die Verbesserung des Knotenpunktes Lützenkirchener Straße/ Freiherr-vom-Stein-Straße,



- die verbesserte Vernetzungsmöglichkeit der durch die Verlagerung der Gütergleise generierten baulich nutzbaren Flächen mit dem bestehenden Stadtteil,
- die Schaffung der Voraussetzungen zur städtebaulichen Entwicklung der Westseite „neue bahnstadt opladen“.

Geltungsbereich Blatt 2 - Alkenrath

Für die Fläche in Schlebuschrath ist das Ziel dieses Bebauungsplanes die Sicherung eines geeigneten Ersatzhabitats für die streng geschützte Kreuzkröte.

5.2 Weitere städtebauliche Zielsetzungen

Im Zuge der städtebaulichen Entwicklung auf der Westseite der „neuen bahnstadt opladen“ (nbso) wird durch die angestrebte Stärkung des innerstädtischen Einzelhandels, die Schaffung von neuen öffentlichen Bereichen mit hoher Aufenthaltsqualität sowie durch die Entwicklung von neuen Wohn-, Büro- und Gewerbestandorten, die Optimierung und Bündelung des ÖPNV sowie durch die Optimierung und Verknüpfung der örtlichen und überörtlichen Fuß- und Radwegeverbindungen eine attraktive Erweiterung des Stadtteils Opladens erreicht.

Ein erster Schritt zu dieser Innenentwicklung erfolgt mit der Umsetzung dieses Bebauungsplanes – dem Bau der Neuen Bahnallee. Hiermit wird u.a. ein Beitrag zur „Stadt der kurzen Wege“ und somit auch zur Kinder- und Familienfreundlichkeit geleistet.

Im Rahmen der nachfolgenden Bebauungspläne zu den westlichen Entwicklungsflächen werden Themen wie kinderfreundliches Wohnumfeld, kurze und sichere Wege für Familien, familienfreundliche Wohnungsgrößen und -grundrisse, Ergänzung von bestehenden öffentlichen Kinderspielplätzen und die Schaffung 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, das 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 (vgl. Kap. 5.2) werden zu Beginn mit dem Bau der Neuen Bahnallee Beiträge zur „Stadt der kurzen Wege“ geleistet und somit dem Klimaschutz Rechnung getragen.

Die von der Stadt Leverkusen angestrebten Ziele zur Integration des Klimaschutzes werden darüber hinaus im Rahmen der nachfolgenden Bebauungspläne zu den westlichen Entwicklungsflächen zu den Themen Energetischer Gebäudestandard neuer Baugebiete, Umsetzung der EnEV über gesetzliches Mindestmaß, aktive/passive Solarenergienutzung, Beratung/Optimierung städtebaulich raumwirksamer Bauge-



bierte, Kraftwärmekopplung und Fernwärmenutzung, Grüne Siedlung, Kompakte/verdichtete Stadt – Stadt der kurzen Wege, zumindest teilweise, soweit es im Rahmen dieses Bebauungsplanes für einen Straßenzug möglich ist, Berücksichtigung finden.

6. Planungsbindungen

6.1 Regionalplan

Geltungsbereich Blatt 1 - Opladen

Im Regionalplan für den Regierungsbezirk Köln (Stand: März 2012), Teilabschnitt Region Köln sind die Flächen im Geltungsbereich des Bebauungsplanes in Opladen als „Schienenwege unter Angabe der Haltepunkte und Betriebsflächen“ dargestellt. Diese Zielsetzung 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 oder ein Zielabweichungsverfahren des Regionalplanes notwendig sein wird, oder ob die angrenzenden Darstellungen des Regionalplanes einzuhalten sein werden.

Geltungsbereich Blatt 2 - Alkenrath

Für die Fläche in Alkenrath (Schlebuschrath) stellt der o. g. Regionalplan Waldbereiche mit den Freiraumfunktionen Schutz der Landschaft und landschaftsorientierte Erholung sowie regionale Grünzüge dar.

6.2 Flächennutzungsplan

Geltungsbereich Blatt 1 - Opladen

Der wirksame Flächennutzungsplan der Stadt Leverkusen stellt für den Geltungsbereich dieses Bebauungsplanes in Opladen eine „geplante sonstige überörtliche und örtliche Hauptverkehrsstraße“ dar.

Im Plan 8 des Flächennutzungsplanes „Versorgungsanlagen und Leitungen; Sprengkreisradien“ ist innerhalb des Geltungsbereiches im Bereich der Robert-Blum-Straße eine Hauptwasserleitung, eine Hauptabwasserleitung (relevante Sammler) sowie eine Gasleitung dargestellt. Im Bereich des geplanten nördlichen Kreisverkehrs ist eine in Nord-Süd-Richtung verlaufende Hauptabwasserleitung (relevante Sammler) dargestellt. Diese quert im südlichen Bereich der bestehenden Bahnallee das Plangebiet in Ost-West-Richtung. In Höhe der Verlängerung der Bahnhofstraße wird ebenfalls eine in Ost-West-Richtung verlaufende Hauptabwasserleitung (relevante Sammler) dargestellt.

Des Weiteren wird im Plan 9 des Flächennutzungsplanes „Kennzeichnungen – Richtfunkstrecken“ nördlich außerhalb des Geltungsbereiches die Richtfunkstrecke Burscheid 3 – Hürtgen Wald 4 mit einer Richtfunkstrahlhöhe von 260 m über NN (mit Bauhöhenbegrenzung) dargestellt. Ein Teil der nördlichen Flächen im Geltungsbereich Opladen liegt in-



nerhalb des südlichen Schutzstreifens der o. g. Richtfunkstrecke.

Geltungsbereich Blatt 2 - Alkenrath

Der gesamte Geltungsbereich Schlebuschrath wird im wirksamen Flächennutzungsplan als Grünfläche mit der Zweckbestimmung Parkanlage, Kleingärten, Spielbereich im öffentlichen Grün, Sportplatz und Regenbecken dargestellt. Die Vielzahl der Zweckbestimmungen macht auch die Vielzahl der unterschiedlichen Raumansprüche deutlich. Da keine Abgrenzungen zwischen den einzelnen Zweckbestimmungen dargestellt sind, wird dies im nachfolgenden Planverfahren geregelt. Gleiches gilt auch für die Art und Gestaltung des Bereiches mit der Zweckbestimmung Parkanlage.

Die landwirtschaftlich genutzten Flächen im Geltungsbereich Alkenrath sind, wie bereits oben beschrieben, im Flächennutzungsplan als öffentliche Grünfläche dargestellt und somit bereits eine öffentliche Nutzungsplanungsvorbereitung. Im Verfahren dieses Flächennutzungsplanes wurden bereits alle öffentlichen und privaten Belange gegeneinander abgewogen, so dass in diesem Bebauungsplanverfahren eine Abwägung bezüglich der landwirtschaftlichen Belange nicht mehr erforderlich ist. Die derzeit landwirtschaftliche Nutzung ist insofern einer geduldeten Zwischennutzung gleichzusetzen.

Zudem wird in Plan 2 des Flächennutzungsplanes „Flächen für Maßnahmen“ der Bereich Schlebuschrath als „Fläche für Maßnahmen zum Schutz, zur Pflege und zur Entwicklung von Boden, Natur und Landschaft“ dargestellt.

Im Plan 8 des Flächennutzungsplanes „Versorgungsanlagen und Leitungen; Sprengkreisradien“ ist innerhalb des Geltungsbereiches eine oberirdische Leitung zur Stromversorgung dargestellt.

Darüber hinaus wird im Plan 9 des Flächennutzungsplanes „Kennzeichnungen – Richtfunkstrecken“ im Geltungsbereich die Richtfunkstrecke Köln 1 – Wuppertal 1 (1421) mit einer Richtfunkstrahlhöhe von 137 m über NN (mit Bauhöhenbegrenzung) dargestellt.

Im Plan 5 des Flächennutzungsplanes „Nachrichtliche Übernahmen - Wasserschutz/Wasserrechtliche Festsetzungen“ sind entlang der Dhünn südlich des Geltungsbereiches Alkenrath rechtlich festgesetzte Deichschutzgebiete inklusive Schutzzonen nach Deichschutzverordnung (DSchVO) sowie festgesetzte Überschwemmungsgebiete nachrichtlich übernommen. Diese Gebiete liegen jedoch außerhalb des Plangebietes.

Somit ist dieser Bebauungsplan in beiden Teilbereichen aus dem Flächennutzungsplan entwickelt.



6.3 Landschaftsplan

Geltungsbereich Blatt 1 - Opladen

Das Plangebiet in Opladen liegt außerhalb des Geltungsbereichs des Landschaftsplans 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.

Geltungsbereich Blatt 2 - Alkenrath

Der rechtsverbindliche Landschaftsplan der Stadt Leverkusen setzt für die Fläche in Schlebuschrath das Entwicklungsziel 2 „Anreicherung einer im ganzen erhaltungswürdigen Landschaft mit gliedernden und belebenden Elementen“ fest.

Im nördlichen Bereich entlang der Autobahn A 1 ist das Entwicklungsziel 5 „Ausstattung der Landschaft für Zwecke des Immissionsschutzes oder zur Verbesserung des Klimas“ festgelegt.

Dieses Entwicklungsziel ist für Teilräume entlang der bestehenden Autobahnen A 59 und Autobahn A 1 dargestellt.

Für die unter „Textliche Darstellungen“ aufgeführten und in der Entwicklungs- und Festsetzungskarte dargestellten Teilräume bedeutet dieses Entwicklungsziel insbesondere die Schaffung ausreichend dichter und breiter Schutzpflanzungen beidseitig der Autobahn zur Minderung von Lärm und Immissionen sowie die Verwendung von bodenständigen, immissionsharten Gehölzen. Zur Erfüllung des Entwicklungsziels sind schwerpunktmäßig Aufforstungen nach § 26 Abs. 2 Landschaftsgesetz (LG) festgesetzt.

Entlang der Autobahn A 1 wurde ein beidseitig bepflanzter Schutzstreifen angelegt. Darüber hinaus wurde den Zielsetzungen des Landschaftsplans in anderer Weise als der kartographisch dargestellten Form gefolgt. Es wurde u.a. aufgrund einer besseren Schutzwirkung für die Kleingartenanlage ein modellierter Lärmschutzwall zwischen der geplanten Ausgleichsfläche (Blatt 2) und der Kleingartenanlage errichtet.

Bezüglich der inhaltlichen Zielsetzung des Landschaftsplans entsteht durch die Umsetzung dieses Bebauungsplanes kein Widerspruch.

Im Vorentwurf des in Neuaufstellung befindlichen Landschaftsplans ist für die Fläche in Schlebuschrath das Entwicklungsziel 1.1 vorgesehen: „Erhaltung und Entwicklung von Räumen für die naturverträgliche Erholung entlang der Dhünn und der Wupper“.

Dieses Entwicklungsziel gilt für die im Siedlungsbereich gelegenen und durch hohen Nutzungsdruck von Naherholungssuchenden geprägten Abschnitte der Flüsse Dhünn und Wupper sowie ihrer Auen.



6.4 Bestehendes Baurecht

Geltungsbereich Blatt 1 - Opladen

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“, eine Fläche für die Versorgung mit der Zweckbestimmung „Elektrizität“ sowie die Erhaltung von Bäumen fest. Dieser Bebauungsplan ist seit dem 03.04.1991 rechtsverbindlich und wird im Überschneidungsbereich überlagert.

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.

Im Süden des Geltungsbereiches dieses Bebauungsplanes in Opladen, in dem der ovale Kreisverkehr im Übergang zur Robert-Blum-Straße sowie der Kreisverkehr mit westlicher Rampe südlich der Fixheider Straße vorgesehen sind, besteht derzeit der Bebauungsplan Nr. 125/II „Karl-Ulitzka-Straße“. Er setzt für den Geltungsbereich dieses Bebauungsplanes gegliederte Gewerbe- und Industriegebiete nördlich und südlich der Fixheider Straße, Verkehrsflächen, Verkehrsflächen mit der Zweckbestimmung Straßenbegleitgrün und die Erhaltung von Bäumen fest. Die Rechtskraft besteht seit dem 19.03.1993.

Die übrigen Flächen im Geltungsbereich sind nicht überplante Flächen bzw. bahnrechtlich gewidmete Flächen (vgl. Kap. 6.6).

Geltungsbereich Blatt 2 - Alkenrath

Das Bebauungsplanverfahren Nr. 108/III „Schlebuschrath-Nord“, innerhalb dessen der Geltungsbereich zur Entwicklung und Sicherung der



Flächen für ein Ersatzhabitat der Kreuzkröte liegen wird, ist nicht abgeschlossen worden.

In diesem im Jahr 1988 aufgestellten Bebauungsplan war vorgesehen, die Flächen im Geltungsbereich als öffentliche Grünfläche mit der Zweckbestimmung Parkanlage festzusetzen. Innerhalb dieser Fläche ist des Weiteren ein Hinweis für eine Vorbehaltsfläche für ein mögliches Bachbett nach wasserrechtlicher Regelung nach Landesrecht aufgenommen. Im westlichen Bereich befindet sich eine 110-kV-Leitung, die nachrichtlich als oberirdische Hauptversorgungsleitung inklusive der erforderlichen Schutzstreifen in den Bebauungsplan aufgenommen worden ist.

Im nördlichen Bereich sind angrenzend an den Geltungsbereich Alkenrath Immissionsschutzanlagen (Lärmschutzwall mit Wand) in Randlage zur Autobahn festgesetzt (vgl. Kap. 6.2).

6.5 Angrenzende Bebauungspläne

Geltungsbereich Blatt 1 - Opladen

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

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

Geltungsbereich Blatt 2 - Alkenrath

Die Flächen nördlich der Bundesautobahn A 1 liegen im Geltungsbereich des Bebauungsplans Nr. 35/66 „Silbersee“ mit Rechtskraft vom 15.09.1970; sie sind als Grünflächen mit den Zweckbestimmungen „Parkanlage“ sowie „Dauerkleingärten“ festgesetzt.

Südlich der Dhünn grenzt der Bebauungsplan Nr. 115/I „Innovationspark Leverkusen“, 2. Änderung (Rechtskraft 30.03.2004) mit den Festsetzungen öffentlicher Grünflächen im Bereich der Dhünn sowie anschließend eines gegliederten Gewerbegebietes an, östlich der Dhünn schließt sich der Geltungsbereich des Bebauungsplans Nr. 95/III „Kleingartenanlage Schlebuschrath“ (Rechtskraft 01.10.1987) an.



6.6 Widmung von Bahnflächen

Geltungsbereich Blatt 1 - Opladen

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 wesentliche Teil des Geltungsbereiches im Stadtteil Opladen liegt - mit Ausnahme der südwestlichen Flächen (westlicher Bereich Fixheider Straße, südwestlicher Bereich für geplante Rampe zur Anbindung an die Fixheider Straße) - im förmlich festgelegten Stadtumbaugebiet gemäß § 171b BauGB. Die Kompensationsfläche im Stadtteil Alkenrath zählt nicht zum Stadtumbaugebiet.

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 Modul Verkehr war nicht Bestandteil des STEK.

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.

Das STEK übernimmt die Trasse der Bahnallee als Vorgabe der Kosten-Nutzen-Analyse und hat bezüglich der Ausgestaltung der Verkehrsfläche keine weiteren Vorgaben.

Im Hinblick auf das Fuß- und Radwegenetz verfolgt das STEK das Ziel, die Sicherheit des Radverkehrs innerhalb des Zentrums zu stärken und darüber hinaus den Lückenschluss zur Rheinschiene herzustellen. Damit könnte das Stadtzentrum von Opladen an das überörtliche Radwegenetz angebunden werden.

7.3 Denkmalschutz

Geltungsbereich Blatt 1 - Opladen

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

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

Nach Angabe des LVR - Amtes für Bodendenkmalpflege im Rheinland sind innerhalb des gesamten Gebietes der „neue bahnstadt opladen“ (nbso) keine archäologischen Fundstellen bekannt.

Auf der östlichen Seite der „neue bahnstadt opladen“ (nbso) befinden sich in Sichtweite das Ledigenheim sowie mehrere Wohnhäuser, die als Baudenkmäler eingetragen sind; auf der westlichen Seite ist die o. g. Eisenbahnersiedlung gelegen.

Angrenzend an den nördlichen Plangebietsbereich befindet sich das Baudenkmal ehemaliger Friedhof Rennbaumstraße mit seiner zum Denkmal gehörenden Einfriedungsmauer.

Geltungsbereich Blatt 2 - Alkenrath

Innerhalb des Geltungsbereiches Schlebuschrath befinden sich keine in der Denkmalliste der Stadt Leverkusen eingetragenen Baudenkmale bzw. Bodendenkmale.

7.4 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 Bebauungsplans innerhalb der „pauschalen Achtungsabstände ohne Detailkenntnisse“ aufgrund des „KAS-18-Leitfadens für die Bauleitplanung“ der Kommission für Anlagensicherheit. Innerhalb dieser sind



schutzbedürftige Nutzungen nur unter bestimmten Voraussetzungen möglich. Zu den schutzbedürftigen Nutzungen zählen auch „wichtige Verkehrswege“. Unabhängig von der Frage, inwieweit die geplante Neue Bahnallee in diesem Zusammenhang als wichtiger Verkehrsweg eine schutzbedürftige Nutzung darstellt, werden zurzeit im Rahmen eines gesamtstädtischen Gutachtens die angemessenen Abstände der Leverkusener Störfallbetriebe untersucht – die Ergebnisse liegen noch nicht vor. Sofern das Gutachten darstellt, dass zukünftig die Neue Bahnallee außerhalb des angemessenen Abstands liegt, sind keine weiteren Maßnahmen erforderlich. Sollte die Neue Bahnallee weiterhin zum Teil innerhalb des angemessenen Abstands liegen, wären weitere Betrachtungen und ggf. Abwägungsentscheidungen erforderlich.

Lufthygiene

Insgesamt sind im Zuge der Straßenplanung keine erheblichen negativen klimatischen Auswirkungen für das Plangebiet zu befürchten, vielmehr werden derzeit belastete Siedlungsbereiche durch die Neuordnung des Verkehrs lufthygienisch entlastet. Gleichzeitig sieht der Bebauungsplan die straßenbegleitende Pflanzung von mindestens 50 standortgerechten Laubbäumen sowie die Begrünung und Bepflanzung der Mittelinseln der verkehrlichen Anschlüsse der geplanten Straße und verkehrsbegleitenden Grünflächen im Norden und Süden vor. 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.

Lärm

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 Bahngleise bestehenden Gebäuden entstehen. In der schalltechnischen Untersuchung zur Planfeststellung wurden dementsprechend die Anspruchsvoraussetzungen gemäß der 16. Verordnung zur Durchführung des Bundes-Immissionsschutzgesetzes (16. BImSchV - Bau oder die wesentliche Änderung von öffentlichen Straßen) 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 Schallschutzmaß-



nahmen umgesetzt wird. Die konkret zu leistenden Aufwendungen werden vor Inbetriebnahme der verlegten Gütergleise gemäß 24. BImSchV und der VLärmSchR 97 ermittelt.

Neue Bahnallee

Mit der Umsetzung der geplanten Neuen Bahnallee wird eine Entlastung der derzeit stark frequentierten heutigen Bahnallee, der Humboldtstraße und der Robert-Koch-Straße erreicht. Aufgrund der durch die geplante neue Straße verursachten Geräuschsituation im Plangebiet und in der näheren Umgebung wurde zur Berücksichtigung und Abwägung der Belange des Umweltschutzes gemäß § 1 BauGB eine schalltechnische Untersuchung (schalltechnische Untersuchung, ACCON Mai 2014) erstellt. In dieser Untersuchung erfolgte die Ermittlung und Beurteilung vom Plangebiet ausgehenden Verkehrslärms auf die Umgebung gemäß 16. BImSchV in dessen Umfeld. Grundlage der Untersuchung sind die vom Büro VIA eG ermittelten Angaben zum Verkehrsaufkommen, die auf der Verkehrsuntersuchung zum Gesamtvorhaben von 2011 (Prognosehorizont 2025) fußt. Die verwendeten Verkehrsbelastungsdaten stammen aus dem VISUM-Verkehrsmodell der Gesamtstadt Leverkusen, aus unterschiedlichen punktuellen Zählungen im Stadtgebiet Leverkusen der Jahre 2002 bis 2010 und aus den Prognosedaten der Verkehrsuntersuchung „Anbindung der Neuen Bahnallee an die Fixheider Straße unter Berücksichtigung der Robert-Blum-Straße“ (Planungsbüro VIA eG vom 27.08.2014).

Im Ergebnis zeigen die Berechnungen, dass im näheren Umfeld des Plangebietes an fünf Gebäuden die Immissionsgrenzwerte überschritten werden. Die sogenannten Lärmsanierungswerte von 70 dB(A) tags/ 60 dB(A) nachts werden an keinem Immissionsort erreicht bzw. überschritten.

Aufgrund der Überschreitungen der Immissionsgrenzwerte der 16. BImSchV sind Anspruchsvoraussetzungen für Schallschutzmaßnahmen gemäß 16. BImSchV dem Grunde nach gegeben. Bei den fünf Gebäuden handelt es sich um das freistehende Haus Lützenkirchener Straße Nr. 3 sowie um die Gebäude an der Robert-Blum-Straße Nr. 84, 86, 88 und 90.

Grundsätzlich ist aktiven Schallschutzmaßnahmen der Vorrang gegenüber passiven Schallschutzmaßnahmen einzuräumen. Für das freistehende Haus Lützenkirchener Straße Nr. 3 könnte theoretisch eine Lärmschutzwand entlang der Lützenkirchener Straße, des geplanten Kreisverkehrs sowie der Freiherr-vom-Stein-Straße errichtet werden. Um einen ausreichenden Schallschutz zu gewährleisten, wäre hier eine ca. 110 m lange und ca. 4,0 m hohe Lärmschutzwand erforderlich. Die Kosten einer solchen Wand würden sich auf ca. 150.000 € belaufen und somit in keinem vertretbaren Verhältnis zum Nutzen (dem Schutz eines Gebäudes) stehen.

Im Bereich der betroffenen Gebäude an der Robert-Blum-Straße Nr. 84, 86, 88 und 90 ist aufgrund der örtlichen Gegebenheiten (die Gebäude



grenzen direkt an den Fuß- und Radweg der Robert-Blum-Straße) keine Lärmschutzwand realisierbar.

Darüber hinaus würden Lärmschutzwände in diesem Bereich zu einer Barrierewirkung führen, welche städtebaulich nicht sinnvoll und auch nicht gewünscht ist.

Neben den o. g. Gründen sind aktive Schallschutzmaßnahmen im innerörtlichen Bereich aus städtebaulichen Gründen nicht sinnvoll und möglich. Eine Lärmschutzwand würde dem gewünschten städtebaulichen Charakter bebauter innerörtlicher Verkehrsflächen widersprechen und die Nutzbarkeit insbesondere der Erdgeschosszonen in unververtretbarer Weise einschränken.

Eine weitere aktive Schallschutzmaßnahme wäre der Einsatz von lärm-mindernden Straßenbelägen auf Ortsstraßen. Obwohl hierdurch deutliche Pegelminderungen zu erwarten wären, darf dies nach RLS 90 bei den Berechnungen nicht angesetzt werden.

Dies schließt zwar eine Verwendung von lärm-mindernden Straßenbelägen nicht aus, bedeutet jedoch, dass die geringeren Emissionen sich nicht in den Berechnungen nach 16. BImSchV niederschlagen dürfen.

Im Fall von Grenzwertüberschreitungen und nicht realisierbarer aktiver Schallschutzmaßnahmen ist der Einbau von Schallschutzfenstern erforderlich. Grundsätzlich ist zunächst festzustellen, dass die dem Grunde nach festgestellten Anspruchsvoraussetzungen nicht auch die notwendige Pflicht zum Einbau von Schallschutzfenstern nach sich ziehen. Die Prüfung der tatsächlichen Anspruchsberechtigung und der Dimensionierung entsprechender passiver Schallschutzmaßnahmen erfolgt auf Grundlage der Regelungen der 24. BImSchV außerhalb dieses Bebauungsplanverfahrens vor Beginn der geplanten Straßenbaumaßnahme. Hierbei ist auch der Schutz von Außenwohnbereichen (z. B. Loggia, Balkon und Terrasse) zu überprüfen.

7.5 Boden/Altlasten

Aufgrund der vorangegangenen Nutzungen sind auf dem Gelände der „neuen bahnstadt opladen“ (nbso) verschiedene Bodenbelastungen bekannt bzw. zu vermuten.

Bei diversen Untersuchungen des nbso-Geländes wurden verschiedene Bodenverunreinigungen festgestellt. Verschiedene bekannte Altlastenverdachtsflächen (ALVF) werden mindestens in Randbereichen vom Geltungsbereich des vorliegenden Teilbebauungsplans erfasst. Es handelt sich um folgende flächige ALVF des Bodenschutz- und Altlastenkatasters der Stadt Leverkusen:

- NE2025 Busbahnhof,
- NE2059 Betriebsgelände VW Zentrum Leverkusen,
- NE2063 Eisenbahnstandort Opladen,
- NE2064 Kleingartenanlage ehemaliges Bahnbetriebswerk.



Die Fläche NE2063 Eisenbahnstandort Opladen wurde im Rahmen von umfangreichen Untersuchungen der DB AG und der Stadt Leverkusen intensiv untersucht. Die durchgeführte Detail- und Sanierungsuntersuchung „neue bahnstadt: opladen“ 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 ausreichend aktuelle Daten in der nötigen Qualität vor.

Eine der betreffenden Flächen (Bestandteil der ALVF NE2063), die Verdachtsfläche N 101 (ALVF B-008181-030), ehem. Tankanlage für Dieselloks, befindet sich direkt im geplanten Trassenverlauf der Neuen Bahnallee nördlich der Campusbrücke. Hier wurden Blei- und Benzo(a)pyrenbelastungen festgestellt. Daneben wurden deutlich erhöhte Konzentrationen für Kupfer und PAK ermittelt.

Die übrigen Belastungen NE2025, NE2059 und NE2064 werden aus Gründen im Bodenschutz- und Altlastenkataster geführt, die nicht unmittelbar mit der Eisenbahnnutzung des Standorts zusammenhängen.

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 weitestgehend behoben wurden. Nachfolgend konnten lediglich unbedenkliche Restbelastungen festgestellt werden und die Fläche kann nunmehr als sanierte Altlast gelten.

Die ALVF NE2059 (Betriebsgelände VW Zentrum Leverkusen) liegt südlich der Robert-Blum-Straße und wird nur äußerst randlich im Südwesten vom Geltungsbereich dieses Bebauungsplanes tangiert. Im Zuge von Erweiterungsmaßnahmen des Betriebsgeländes wurden 2006 Bodenuntersuchungen durchgeführt. Die festgestellten vergleichsweise geringen PAK-Gehalte entsprechen der Einstufung in LAGA Z 1.1.

Bei der ALVF NE2064 handelt es sich um die seit den 1960er Jahren durch die Bahnlandwirtschaft genutzte Kleingartenanlage, die sich überwiegend östlich des heutigen Gütergleisverlaufs befindet. Lediglich ein kleiner randlicher Teilbereich ragt in das Plangebiet dieses Bebauungsplanes (Teilflächen der ehemaligen Parzellen 1, 6, 7 und 8). Im Bereich der Parzelle 1 wurden bei Untersuchungen im Jahr 2003 Belastungen von Blei bzw. Benzo(a)pyren festgestellt. Die Gehalte liegen in Größenordnungen vor, die für die Auffüllungen auf dem gesamten Eisenbahnstandort nicht untypisch sind.

Insgesamt lässt sich zusammenfassen, dass umfangreiche und flächige Bodenbelastungen vorhanden sind, sich aus den Ergebnissen der vorliegenden Untersuchungen jedoch gegenwärtig kein Handlungsbedarf



ergibt. Im Hinblick auf die geplante Nutzung der Neuen Bahnallee geht keine Gefährdung von Böden im Plangebiet aus.

Für das Betriebsgelände südlich der Fixheider Straße liegen keine Eintragungen im Bodenschutz- und Altlastenkataster (BAK) der Stadt Leverkusen vor. Darüber hinaus sind auch keine konkreten Hinweise auf Altlasten und/oder sonstige schädliche Bodenveränderungen bekannt. Dies schließt jedoch nicht aus, dass im Zuge der Bautätigkeiten Bodenbelastungen vorgefunden werden können.

Weitere Gutachten sind in diesem Verfahren nicht erforderlich, da keine schützenswerten Nutzungen im Geltungsbereich festgesetzt werden bzw. betroffen sind.

Werden Bodenbelastungen oder weitere Stoffe (Boden, Gleisschotter, Bauschutt etc.) z. B. im Rahmen der Bautätigkeiten ausgehoben, unterliegen sie den Regelungen des Kreislaufwirtschaftsgesetzes.

7.6 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 Opladen. Hier wurden, zur lokalen Bestandssicherung der Kreuzkröte, im Zuge des Planfeststellungsverfahrens zur Gütergleisverlegung 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 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.

Von der mit dem vorliegenden Bebauungsplan ermöglichten Straße werden Flächen in Anspruch genommen, die Teillebensräume der



Kreuzkröte umfassen. Das Kleingewässer westlich des Geltungsbereichs (Opladen - Blatt 1) stellt im Zusammenhang mit den angrenzenden Flächen (teilweise innerhalb des Geltungsbereichs) einen essentiellen Teillebensraum (Fortpflanzungs- und Ruhestätte) der Kreuzkröte dar. Das Kleingewässer ist mittelbar betroffen und wird langfristig nicht zu erhalten sein. 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 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 soll ein strukturreicher, vollwertiger Ersatzlebensraumkomplex für Kreuzkröten entwickelt und dauerhaft gesichert werden. Die Sicherung der Maßnahmenfläche erfolgt durch die zeichnerische Festsetzung im vorliegenden Bebauungsplan (Blatt 2). 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.

Zur konkreten Maßnahmenumsetzung auf der Fläche wurde bereits in enger Abstimmung mit der Fachbehörde eine Ausführungsplanung erstellt.



Durch die gesicherte Umsetzung der beschriebenen Maßnahmen sind die Voraussetzungen für eine Gestattung der Ausnahme von den Verboten des § 44 BNatSchG gegeben.

7.7 Natur und Landschaft

Das Plangebiet in Opladen stellt sich aufgrund der zurückliegenden Nutzungen und der angrenzenden Verkehrs-, Gewerbe- und Siedlungsflächen als 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 bahnrechtlichen 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.

Im Zuge der verkehrlichen Neuordnung im Bereich der Anschlüsse der Neuen Bahnallee an das bestehende Verkehrsnetz werden kleinräumig Teilbereiche mit Grünstrukturen für neue Verkehrsflächen beansprucht, aber gleichzeitig verkehrsbegleitende Grünstrukturen (Kreisverkehrsmittelinseln, Begleitgrün) neu geschaffen, so dass in diesem Zusammenhang entstehende Beeinträchtigungen am Ort des Eingriffs ausgeglichen werden. Die Gehölzverluste werden durch straßenbegleitende Pflanzungen von mindestens 50 standortgerechten Laubgehölzen sowie die Begrünung der Verkehrsmittelinseln kompensiert. Hierzu wurden entsprechende Festsetzungen und Hinweise (vgl. Kap. 10) in den Bebauungsplan aufgenommen.

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.

7.8 Technische Infrastruktur

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

Da die Neue Bahnallee die Funktion einer Haupteerschließungsstraße übernehmen soll, wäre die Versickerung der Niederschlagswasser nicht bzw. nur unter erschwerten Bedingungen möglich (Vorklärung). Somit wird die Entwässerung des Niederschlagswassers über eine neu zu



erstellende Mischkanalisation in der neuen Straße mit Anschluss an das vorhandene Mischwasserkanalsystem erfolgen.

Im Geltungsbereich Opladen (Blatt 1) befindet sich im Bereich des geplanten nördlichen Kreisverkehrs sowie im südlichen Bereich der bestehenden Bahnallee eine das Plangebiet in Ost-West-Richtung querende Hauptabwasserleitung (relevante Sammler). In Höhe der Verlängerung der Bahnhofstraße ist ebenfalls eine in Ost-West-Richtung verlaufende Hauptabwasserleitung (relevante Sammler) vorhanden.

Darüber hinaus befinden sich im Bereich der Robert-Blum-Straße eine Hauptwasserleitung und eine Hauptabwasserleitung (relevante Sammler). Vergleiche hierzu auch Kap. 6.3.

Die Leitungen sind nicht durch Leitungsrechte im Bebauungsplan gesichert, da sie sich im Bereich der geplanten Neuen Bahnallee befinden und durch die Festsetzung einer öffentlichen Straßenverkehrsfläche gesichert sind.

7.9 Kampfmittel

Da im Geltungsbereich Opladen mehrere konkrete Verdachtspunkte (Bombenblindgänger) auf Kampfmittel bestehen, wurde ein entsprechender Hinweis in den Bebauungsplan aufgenommen (vgl. Kap. 10.13).

7.10 Eigentumsverhältnisse

Die im Plangebiet Opladen befindlichen Flächen sind zum überwiegenden Teil noch bahnrechtlich gewidmete Flächen. Der Besitzübergang an die Stadt Leverkusen/nbso erfolgt nach Inbetriebnahme der neuen Güterzugtrasse. Die Flächen bleiben bis dahin für den Eisenbahnverkehr gewidmet (vgl. Kap. 6.6, 13.1).

Im Bereich der südlichen Anbindung der Neuen Bahnallee an den geplanten ovalen Kreisverkehr sowie im Bereich des westlichen Teils dieses Kreisverkehrs und der südlich verschwenkten Robert-Blum-Straße bedarf es privater Flächen für die Umsetzung der Planung.

Für die südliche Anbindung an die Fixheider Straße über die westlich hochgeführte Rampe werden darüber hinaus weitere private Flächen beansprucht.

Die Flächen im Geltungsbereich Alkenrath befinden sich im Eigentum der Stadt Leverkusen.

8. Verkehrsuntersuchung

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

- Verkehrsuntersuchung neue bahn stadt :opladen, April 2007,
- Verkehrsuntersuchung neue bahn stadt :opladen: FH-Standort



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

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

Aus der Vielzahl der bisher entwickelten Varianten wurde für die Darstellung der künftigen Verkehrsbelastung diejenige ausgewählt, die dem derzeitigen Planungsstand entspricht. Dabei ist die Neue Bahnallee als zentrale und direkte Verkehrsachse westlich der Gleise vorgesehen. Die Verlegung der Gütergleise soll analog der sog. Variante 4 zur Gütergleisverlegung aus der Kosten-Nutzen-Analyse (vgl. Kap. 4.1) erfolgen. Dies hat Auswirkungen auf die südliche Anbindung der Neuen Bahnallee im Verknüpfungsbereich mit der Fixheider Straße und der Robert-Blum-Straße.

Vor dem Hintergrund dieser Rahmenbedingungen wurde eine neue Verkehrsprognose erstellt, die sich auf den Prognosehorizont 2025 bezieht. Das Ziel dieser Verkehrsuntersuchung war die Erarbeitung solider Grundlagen für die Ausbaunotwendigkeiten auf der Ostseite. Die Ergebnisse zum Verkehrsaufkommen wurden in dem Gutachten von 2014 zur Anbindung der Neuen Bahnallee an die Fixheider Straße in geringfügigem Maß angepasst; diese Werte sind hier ebenfalls eingeflossen.

Nullvariante

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

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



bis auf 23.000 Kfz ansteigen.

Hauptvariante

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

Auf der geplanten Neuen Bahnallee wurden bis zu 17.000 Kfz für den nördlichen Abschnitt zwischen Lützenkirchener Straße und Goethestraße, für den südlichen Bereich im Mittel rund 10.000 Kfz prognostiziert. Durch die Umsetzung dieser Straße würde auf der o. g. Nord-Süd-Verbindung (Bahnallee, Humboldtstraße, Robert-Koch-Straße) eine Reduzierung der Verkehrsbelastung auf maximal 8.500 Kfz und somit eine Entlastung der bestehenden Straßen erfolgen.

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

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

Anbindung Neue Bahnallee an die Fixheider Straße

Zusätzlich zu den o.g. Untersuchungen wurden Verkehrsuntersuchungen zur „Anbindung der Neuen Bahnallee an die Fixheider Straße unter Berücksichtigung der Robert-Blum-Straße“ durch das Planungsbüro VIA eG, Köln vom 25.08.2014 erarbeitet.

Da die Neue Bahnallee zukünftig den Verkehr bündeln und den Ortskern von Opladen entlasten soll, spielt die optimale Einbindung in das bestehende Verkehrsnetz eine große Rolle. Aus diesem Grund wurde in allen Untersuchungsschritten eine Anbindung der Neuen Bahnallee an die Landesstraße L 288 (Fixheider Straße), welche sich als freie Strecke in der Straßenbaulast des Landesbetriebs Straßenbau NRW befindet, vorgesehen.

In der Untersuchung des Anschlusses der Neuen Bahnallee an die Fixheider Straße 2013 wurde eine Basisvariante definiert, die alle favorisierten Merkmale der vorangegangenen Untersuchungen beinhaltet.

Dies sind:

- die nördliche Teilverlegung des Gütergleises (Variante 4),
- keine Durchbindung der Quettinger Straße,
- keine Brücke im südlichen Bereich,
- Bau der neuen Bahnallee und Anbindung an die Fixheider Straße.

Auf der Grundlage dieser Basisvariante wurde in der Untersuchung 2013 in fünf Varianten der Anschluss der neuen Bahnallee an die Fix-



heider Straße genauer untersucht. Zudem wurden als Untervarianten die optionale Anbindung der Robert-Blum-Straße West in die Untersuchung mit einbezogen.

Während die Variante mit dem Kreisverkehr auf der Ebene der Fixheider Straße und die Variante mit niveaugleichen signalisierten Knoten keine ausreichende Verkehrsqualität gewährleisten konnten, zeigten die planfreien¹ und teilplanfreien² Varianten unterschiedliche Realisierungsmöglichkeiten auf, die im Folgenden näher untersucht und mit der Stadt Leverkusen sowie den betroffenen Grundeigentümern und Anliegern abgestimmt wurden. Die Knotenpunktform mit der besten Verkehrsqualität ist der planfreie Knotenpunkt, da dieser den Verkehrsfluss auf der Fixheider Straße nicht beeinträchtigt, dafür jedoch in erheblichem Umfang Grunderwerb erfordert. Da sich im weiteren Verfahren der Grunderwerb als die zentral zu lösende Angelegenheit herausstellte, wurde es erforderlich, eine Lösung mit möglichst geringem Grunderwerb zu entwickeln. Der bis dato zugrunde gelegte Vollanschluss der neuen Bahnallee an die Fixheider Straße wurde in diesem Zusammenhang ebenfalls auf Erforderlichkeit überprüft.

Bei diesen weiteren Untersuchungen wurden zwei Anschlussvarianten der Neuen Bahnallee an die Fixheider Straße mit planfreier Knotengestaltung untersucht. Bei der einen Variante wird dem Fahrverkehr auf der Fixheider Straße, aus Richtung Osten kommend, durch eine zusätzliche Abbiegespur die Auffahrt nach Norden auf die Neue Bahnallee ermöglicht. Bei der anderen Variante wird auf der Fixheider Straße keine zusätzliche Ausfahrt aus Richtung Osten zur Neuen Bahnallee vorgesehen. Gegenüber der ursprünglich favorisierten Basisvariante mit Vollanschluss an die Fixheider Straße, werden bei den beiden untersuchten Varianten nicht alle Fahrbeziehungen hergestellt. Die Fahrbeziehungen aus und in Richtung Fixheide blieben ganz oder teilweise unberücksichtigt.

Im Ergebnis konnte festgestellt werden, dass beide untersuchten Varianten gleichermaßen geeignet sind, den innerstädtischen Verkehr von der Kölner Straße und der Achse Robert-Koch-Straße/Humboldtstraße auf die Neue Bahnallee zu verlagern. Die Neue Bahnallee leistet durch die Verlagerung von etwa 5.000 Fahrzeugen den gewünschten Beitrag zur Entlastung des Zentrums von Opladen. Die Entlastungswirkungen basieren auf Rahmenbedingungen (zulässige Geschwindigkeiten und Vorfahrtregelungen), die auch heute im Opladener Straßennetz vorliegen. Somit lassen sich für die Robert-Koch-Straße weitere Entlastungswirkungen durch zusätzliche Verkehrsberuhigungsmaßnahmen erzielen.

Der Wegfall der Fahrbeziehungen von und nach Fixheide führt zu kleinräumigen Verkehrsverlagerungen im Bereich Karl-Ulitzka-Straße/

¹ Ein planfreier Knoten ist eine auf unterschiedlichen Niveaus funktionierende Kreuzung oder Einmündung.

² Teilplanfreie Knotenpunkte haben eine Straßenanbindung höhenfrei in frei fließendem Verkehr und die andere Anbindung niveaugleich.



Robert-Blum-Straße/Kölner Straße, die dort jedoch kompensiert werden können, ohne schützenswerte Nutzungen zu belasten.

Großräumige Verlagerungen sind zwar festzustellen, treten aber so zerstreut auf, dass sie nicht zu Problemen mit der Verkehrsqualität führen. Auch die jeweiligen Anbindungen an die Robert-Blum-Straße werden als Kreisverkehr ausgeführt und erreichen in beiden Varianten eine sehr gute Verkehrsqualität (A).

Beide planfreie Lösungen zeigen geringste Eingriffe in die bestehenden Hauptverkehrsbeziehungen. Wichtige Verkehrsbeziehungen der Neuen Bahnallee und der Fixheider Straße werden ohne Wartezeit ermöglicht. Die Zu- und Abfahrten von und zur Fixheider Straße werden nur einseitig realisiert und können daher dicht an die Fixheider Straße heran gelegt werden. Der Grunderwerb wird dadurch gering gehalten und die derzeitigen Nutzungen nur in geringem Maße beeinträchtigt.

Bei der Variante ohne eine Ausfahrt Richtung Nordost liegt die zukünftige Belastung der Neuen Bahnallee nach Aussage der aktuellen Untersuchung bei 10.400 bis 18.100 Fahrzeugen/Werktag. Die Entlastungswirkung auf den Straßenzug Humboldtstr./Robert-Koch-Str. und die Kölner Straße bleibt im Wesentlichen erhalten. Die Entlastung der Robert-Blum-Straße zwischen Karl-Ulitzka-Straße und Fixheider Straße fällt gegenüber der Variante mit einer Ausfahrt Richtung Nordost um über 1000 Kfz am Werktag höher aus. Entsprechend stärker ist die Fixheider Straße westlich der Robert-Blum-Straße belastet, da alle aus Osten kommenden Fahrzeuge jetzt an der Kölner Straße abfahren und teilweise über die nördliche Robert-Blum-Straße abfließen. Infolgedessen wird keine Verkehrsreduktion auf der Robert-Blum-Straße West erzielt, die Verkehrsmenge ändert sich gegenüber der Basisvariante nicht. Zu- und Abnahmeeffekte heben sich gegeneinander auf. Eine gegenüber der Variante mit einer Ausfahrt Richtung Nordost etwas größere Verkehrsmenge (1.900 Fahrzeuge) wird großräumig verlagert und führt so zu Abnahmen auf der Fixheider Straße.

Durch die Variante ohne Ausfahrt von der Fixheider Straße aus Richtung Osten nach Norden auf die Neue Bahnallee ergeben sich weniger Konfliktpunkte bei Umsetzung der Planung. Zum einen wird die wichtige Radverkehrsverbindung nördlich der Fixheider Straße nicht beeinträchtigt und andererseits können die Baumaßnahmen zur Errichtung der Verkehrsknotenpunkte auf die westliche Seite der Robert-Blum-Straße beschränkt werden und somit Eingriffe in das Brückenbauwerk, welche mit wesentlichen Mehrkosten und Unwägbarkeiten behaftet wären, vermieden werden. Infolgedessen wird diese Variante weiterverfolgt und diesem Bebauungsplan zugrunde gelegt.

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



9. Alternativenprüfung

Neue Bahnallee - Trassenführung

Im Zuge der städtebaulichen Planung wurden verschiedene Varianten für die „Neue Bahnallee“ in Zusammenhang mit der neu zu entwickelnden Westseite der „neue bahnstadt opladen“ (nbso) entworfen. Die Varianten erstreckten sich von einer Straßenführung direkt entlang der verlegten Gütergleisstrasse über eine mittige, beidseitig erschlossene Straße sowie gemischten Lösungen, welche die beiden oben beschriebenen Varianten durch Verschwenkungen auf unterschiedliche Weise miteinander verknüpften.

Im Ergebnis wurde aufgrund des schmalen Zuschnittes der Entwicklungsflächen ein gebündelter Verlauf der Verkehrsstrassen (Schiene und Straße) gewählt. Hiermit ist vor dem Hintergrund der von den Verkehrsstrassen ausgehenden Emissionen ein maximaler Abstand zur Bestandsbebauung sowie zu den Entwicklungsflächen verbunden.

Anschluss Nord

Die Verkehrsbeziehung Lützenkirchener Straße, Freiherr-vom-Stein-Straße sowie der Anschluss der Neuen Bahnallee wurde in einer Verkehrsuntersuchung vom Planungsbüro VIA eG vom Juni 2011 untersucht. Im Ergebnis wurde als optimaler Verknüpfungspunkt für die auftretenden Verkehrsströme ein Kreisverkehr ermittelt.

Im Rahmen einer weitergehenden Untersuchung im März 2014 wurde vom Büro OBERMEYER die Funktionalität dieses Anschlusses, eine lage- und höhentechnische Integration in den Bestand sowie zu der geplanten Gütergleisverlegung nachgewiesen.

Südliche Anbindung Fixheider Straße

Im Rahmen der verkehrlichen Planung wurden zahlreiche Vorstudien und Varianten zur Anbindung der Neuen Bahnallee an die Fixheider Straße untersucht. In diesen Voruntersuchungen wurden die letztendlich maßgeblichen Kriterien für diese Anbindung, wie in Kap. 8 beschrieben, herausgearbeitet.

Im August 2014 wurde dann die abschließende Untersuchung zur „Anbindung der Neuen Bahnallee an die Fixheider Straße unter Berücksichtigung der Robert-Blum-Straße“ durch das Planungsbüro VIA eG, Köln erarbeitet (s. hierzu Kap. 8).

Im Ergebnis wurde der Anschluss der Neuen Bahnallee in Form der o. g. Variante mit westlichen Anbindungen an die Robert-Blum-Straße und Fixheider Straße gewählt sowie auf eine zusätzliche Ausfahrt von der Fixheider Straße aus Richtung Osten zur Neuen Bahnallee nach Norden verzichtet und diese Variante dem Bebauungsplan zugrunde gelegt.



10. Begründung der Festsetzungen und Planinhalte

Der Entwurf des Bebauungsplanes für den Geltungsbereich Opladen weist das Plangebiet überwiegend als Straßenverkehrsfläche aus (ca. 4,8 ha). Die Festsetzungen zum Straßenzug werden zunächst erläutert, es folgen die weiteren Festsetzungen, Kennzeichnungen, nachrichtlichen Übernahmen und Hinweise.

10.1 Straßenverkehrsfläche (Blatt 1)

Innerhalb der festgesetzten Straßenverkehrsfläche soll die Gestaltung der Neuen Bahnallee sowie der Anschlüsse an das bestehende Straßennetz im Norden, im Süden und im Bereich der Campusbrücke sowie der bestehenden Bahnallee erfolgen.

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

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

Die Anbindung an die Freiherr-vom-Stein-Straße und die Lützenkirchener Straße über den geplanten **Kreisverkehr im Norden** ermöglicht optional auch eine Anbindung an die Gerichtsstraße. Ein Straßenneubau wäre in diesem Fall nicht erforderlich, da die bestehende Straße genutzt werden könnte.

Die im Rahmen des Stadtteilentwicklungskonzeptes (STEK) entwickelten Grundzüge für die baulich räumliche Verknüpfung des bestehenden Stadtteils mit den neu zu entwickelnden Flächen der „neuen bahnstadt opladen“ weisen den Bahnhofpunkt Opladen sowie den Übergang zur Bahnhofstraße als den zentralen Bereich aus. Dieser soll die Verknüpfung von Bahnhofsbrücke zu den neuen Einzelhandelsangeboten optimieren, um somit den innerstädtischen Einzelhandel zu stärken. In Zusammenhang mit der Umstrukturierung des gesamten Bahnhofpunktes und den dort geplanten Einzelhandelsnutzungen ist eine direkte Anbindung an die Fußgängerzone über die Bahnhofstraße von großer Bedeutung.

Um diesen neuen Anziehungspunkt städtebaulich sinnvoll und attraktiv gestalten zu können sowie die Optimierungspotenziale der Umsteigebeziehungen im ÖPNV realisieren zu können, ist die Verlagerung des dort bestehenden zentralen Omnibusbahnhofes (ZOB) erforderlich. Neben der Bedeutung als Einkaufsstandort spielt der öffentliche Verkehr im Zuge der Neuentwicklung eine maßgebliche Rolle. Im Rahmen



der Gütergleisverlegung wird der Bahnhofstempel in Zusammenhang mit dem Bau der Bahnhofsbrücke als Verbindung zum östlichen Bereich der „neuen bahnstadt opladen“ (nbso) neu gestaltet, die Neue Bahnallee als Stadtstraße der neu zu entwickelnden westlichen Bereiche gebaut und Park+Ride-Plätze neu strukturiert. Die derzeit vorhandenen 60 Park+Ride-Plätze werden im nördlichen Planbereich mit unmittelbarer Zu- und Abfahrt zur Neuen Bahnallee nachgewiesen. Die zweckmäßige Bündelung des öffentlichen Verkehrs wird durch eine Verlagerung des ZOB in diesem Bereich deutlich gestärkt.

Die diesem Bebauungsplan zugrunde liegende Verkehrsplanung geht infolgedessen von einer **Verlagerung des ZOB** aus.

Nördlich der bereits neu errichteten Fuß- und Radwegebrücke (Campusbrücke) ist ein **Kreisverkehr** vorgesehen, der eine noch zu schaffende Verbindung **zur bestehenden Bahnallee** und im Weiteren der Humboldtstraße sowie der Robert-Koch-Straße und somit auch an das bestehende Stadtgefüge Opladens herstellt.

Da für diesen Teilbebauungsplan, wie oben beschrieben (vgl. Kap. 3), eine vorgezogene Bearbeitung notwendig ist und die letztendliche Ausgestaltung der Straße abhängig ist von den noch städtebaulich zu entwickelnden Quartieren, ist in der weiteren Planung ausreichend Flexibilität in der Ausgestaltung der Neuen Bahnallee erforderlich. Infolgedessen wurde im mittleren Abschnitt, zwischen dem ovalen Kreisverkehr zur Anbindung der Robert-Blum-Straße im Süden und der südlichen Kante des geplanten ZOB, für die „Neue Bahnallee“ ein maximaler **Straßenquerschnitt** entwickelt, welcher u.a. Fahrbahnbreiten mit integrierten Radstreifen sowie Grünstreifen vorsieht, die alternativ die Ausbildung von Linksabbiegestreifen ermöglichen. Es sind ein Mittelgrünstreifen sowie ein Grünstreifen als durchgängiges Band in Abgrenzung zur Neubebauung vorgesehen.

Vom geplanten ZOB in Richtung Norden wird der Querschnitt der neuen Straße verringert auf die Fahrbahn mit integrierten Radstreifen sowie dem Grünstreifen als Abstand zur geplanten Gleisstraße. In diesem Bereich sollen neue Einzelhandelsangebote in Verbindung mit anderen städtischen Nutzungen angesiedelt werden und darüber hinaus eine verkehrliche Neuordnung des ÖPNV erfolgen. Die neue Stadtstraße soll in diesem, eher städtisch geprägten Bereich entsprechend der umgebenden Nutzung ohne begrünte Mittelinsel und Anbindungen ausgebildet werden.

Da in diesem Teilabschnitt die öffentlichen Flächen (Abgang/Rampe Bahnhofsbrücke, P+R-Plätze, Platzfläche in Verlängerung Bahnhofstraße) im Übergang zu den städtischen Nutzungen an die neue Stadtstraße angrenzen und von Fußgängern überall zu nutzen sind, sind separate Fußwege in diesem Abschnitt nicht erforderlich. Der Radverkehr wird auch in diesem Bereich innerhalb der neuen Straße geführt und im nördlichen Abschnitt im Rahmen des geplanten Kreisverkehrs an das bestehende Straßennetz angebunden. Im Süden erfolgt, in Abhängigkeit der Verfügbarkeit privater Grundstücksflächen, an geeigneter Stelle



ebenfalls ein optimierter Anschluss des Fuß- und Radverkehrs an das bestehende Straßennetz und somit auch an das überörtliche Radwegesystem.

Nördlich des geplanten ovalen Kreisverkehrs muss der Straßenquerschnitt der Neuen Bahnallee aufgrund der dortigen geringen Flächenverfügbarkeit verringert werden.

Im Süden erfolgt eine Anbindung der Neuen Bahnallee über einen ovalen **Kreisverkehr an die bestehende Robert-Blum-Straße** (vgl. Kap. 8 und 9). Südlich davon und nördlich der Fixheider Straße (L 288) wird im Böschungsbereich eine Rampe auf die Landesstraße geführt. Im weiteren Verlauf Richtung Süden wird die Robert-Blum-Straße wie bisher unterhalb des Brückenbauwerkes der Fixheider Straße geführt. Südlich davon erfolgt in Verbindung mit einem **Kreisverkehr sowie einer Richtung Westen hochgeführten Rampe** die Anbindung von dieser Seite an die Fixheider Straße. Eingriffe in die vorhandenen Bauwerke sind nur in geringem Maße erforderlich. Durch den geplanten Anschluss sind nur geringfügig Umbaumaßnahmen im Bereich der Landesstraße L 288 (Fixheider Straße) erforderlich. Die Planung wurde im Vorfeld bereits mit dem Landesbetrieb Straßen NRW abgestimmt.

Der Betriebsstandort der Firma Bender sowie Entwicklungsflächen der DB AG befinden sich außerhalb des Geltungsbereichs in unmittelbarer südöstlicher Nachbarschaft des Bebauungsplanes. Die verkehrliche Erschließung dieser Flächen erfolgt über die Anbindung der bestehenden Trasse an den vorgenannten ovalen Kreisverkehr im Übergang von Robert-Blum-Straße zur Neuen Bahnallee.

Der o. g. weiter südlich geplante Kreisverkehr sowie die nördlich und südlich der Fixheider Straße geplanten Rampen zur Anbindung an die Landesstraße werden ebenfalls als Verkehrsfläche festgesetzt. Auf Grund der Errichtung auf heute teilweise privaten Grundstücksflächen wird diese Anbindung als möglichst flächensparendes Bauwerk ausgeführt.

Fuß- und Radwegeverbindungen werden im Verlauf der geplanten Bahnallee, in den Bereichen, in denen diese vor dem Hintergrund der Flächenverfügbarkeit möglich sind, geschaffen. Diese werden einen Anschluss an das regionale und überregionale Radwegenetz ermöglichen.

Aufgrund der o. g. Ausführungen wird der Bebauungsplan die konkrete Ausgestaltung der geplanten Straßentrasse nicht festsetzen. Diese Ausgestaltung wird im Rahmen der Straßenausbauplanung umgesetzt und durch die Selbstbindungspflicht der Stadt Leverkusen sichergestellt.

Der oben beschriebene Maximalquerschnitt wird durch die Festsetzung von öffentlichen Verkehrsflächen planungsrechtlich abgesichert. Aus



städtebaulicher Sicht ist ein **Alleecharakter** angestrebt, der durch eine zweireihige Baumpflanzung – an der Straßenseite zum bebauten Stadtteil und im Mittelstreifen angeordnet – erreicht werden soll. Hierzu ist die Pflanzung von mindestens 50 Alleebäumen im Bebauungsplan festgesetzt. Die Positionierung der Bäume wird aufgrund der noch nicht abschließend definierbaren Lage im Rahmen der Ausbauplanung festgelegt (vgl. Kap. 10.7).

10.2 Straßenverkehrsfläche - Zweckbestimmung Straßenbegleitgrün (Blatt 1)

Im Bereich des nördlich geplanten Kreisverkehrs werden die Randbereiche, welche nicht zur Erstellung der Verkehrsflächen erforderlich sind, als Straßenverkehrsfläche mit der Zweckbestimmung Straßenbegleitgrün festgesetzt.

Im westlichen Bereich dient diese Festsetzung darüber hinaus dazu, von dem angrenzenden Baudenkmal ehemaliger Friedhof Rennbaumstraße mit seiner zum Denkmal gehörenden Einfriedungsmauer ausreichend Abstand sicherzustellen. Damit wird den denkmalrechtlichen Belangen Rechnung getragen.

Im südlichen Geltungsbereich sind die Böschungsbereiche beidseitig der Fixheider Straße ebenfalls als Straßenbegleitgrün festgesetzt. Diese Festsetzung wurde aus dem bestehenden Bebauungsplan Nr. 125/II „Karl-Ulitzka-Straße“ übernommen.

10.3 Gesonderte Festsetzungen für übereinanderliegende Ebenen (Blatt 1)

Im Hinblick auf die bereits vorhandenen bzw. geplanten Brückenbauwerke (Lützenkirchener Straße, Bahnhofsbrücke, Campusbrücke und Fixheider Straße) werden zur Sicherung einer Querung der Schienestrecken, der Neuen Bahnallee und der Robert-Blum-Straße Festsetzungen getroffen, welche die Nutzungen auf den unterschiedlichen Ebenen sichern.

Um die verkehrlichen Belange zu berücksichtigen wurden für die Bereiche, in denen die Neue Bahnallee errichtet wird (Bahnhofsbrücke, Campusbrücke), lichte Höhen von 4,75 m als Mindestmaß festgesetzt.

Im Bebauungsplan Nr. 172 A/II „nbs:o – Grüne Mitte“ wurde für die nbs:o-Westseite der damalige Planungsstand mit den provisorischen Zugangsbauwerken festgesetzt. Die endgültige Ausgestaltung der Zugangsbauwerke erfolgt im Rahmen der städtebaulichen Planung für die Quartiere an der Neuen Bahnallee. In diesem Zusammenhang werden in den nachfolgenden Teilbebauungsplänen für die Quartiere entsprechende Festsetzungen getroffen.



10.4 Hochspannungsleitung (Blatt 2)

Im westlichen Bereich des Plangebietes Alkenrath verläuft eine 110 KV-Hochspannungsleitung. Die Leitungstrasse ist als oberirdische Hauptversorgungsleitung festgesetzt. Die entsprechenden Schutzstreifen sind als Hinweis in den Bebauungsplan übernommen worden.

10.5 Öffentliche Grünflächen

Zweckbestimmung Kompensation für Eingriffe in Natur und Landschaft, Artenschutz (Blatt 2)

Die für den Ersatzlebensraum der Kreuzkröte vorgesehene Fläche in Schlebuschrath wird als öffentliche Grünfläche mit der Zweckbestimmung Kompensation für Eingriffe in Natur und Landschaft, Artenschutz festgesetzt.

10.6 Maßnahmen zum Schutz, zur Pflege und Entwicklung von Boden, Natur und Landschaft (Blatt 2)

Das Handlungskonzept zum Schutz der streng geschützten Kreuzkröte wird unter Kap. 7.6 näher beschrieben. Die etwas mehr als 4 ha umfassende Maßnahmenfläche liegt ca. 1,5 km südlich des Plangebiets und wird derzeit als Grünland bewirtschaftet. Hier soll ein strukturreicher, vollwertiger Ersatzlebensraumkomplex für die Kreuzkröte entwickelt und dauerhaft gesichert werden. Die Sicherung dieser Maßnahmenfläche erfolgt durch die zeichnerische Festsetzung einer Fläche für Maßnahmen zum Schutz, zur Pflege und Entwicklung von Boden, Natur und Landschaft in Zusammenhang mit der Festsetzung einer öffentlichen Grünfläche mit der Zweckbestimmung Kompensationsfläche für Eingriffe in Natur und Landschaft, Artenschutz (vgl. Kap. 10.5).

Zur Sicherung der Maßnahme wird weiterhin festgesetzt, dass innerhalb des Plangebietes Alkenrath – westlich Schlebuschrath in der öffentlichen Grünfläche eine Lebensraumfunktion für die streng geschützte Art Kreuzkröte zu sichern, zu entwickeln und dauerhaft zu erhalten ist.

Hierzu werden zur Anlage von Laichgewässern, zur Anlage von vegetationsarmen Flächen als Sommerlebensraum und zur Steuerung der Sukzession sowie zur Anlage von Winterquartieren Festsetzungen getroffen.

Die Ausführungsplanung wurde bereits in enger Abstimmung mit der zuständigen Fachbehörde erarbeitet. Die Umsetzung der Planung ist für das Frühjahr 2015 vorgesehen, so dass der neue Lebensraum ab Mitte 2015 zur Verfügung steht.

Bei Umsetzung der Planung ist die erforderliche Anfahrbarkeit des vorhandenen Mastes der Hochspannungsleitung zu berücksichtigen.



10.7 Anpflanzungen von Baumreihen in den öffentlichen Verkehrsflächen (Blatt 1)

Um eine Mindestanzahl von Baumpflanzungen im Bereich der geplanten neuen Straßentrasse und damit den angestrebten Alleecharakter sicherzustellen (vgl. Kap. 10.1), ist festgesetzt, dass in den öffentlichen Verkehrsflächen mindestens 50 Solitärbäume mit einem Stammumfang von mind. 18 – 20 cm zu pflanzen, zu entwickeln und dauerhaft zu erhalten sind. Bei Pflanzungen außerhalb des begrünten Begleit- bzw. Mittelstreifens sind Baumscheiben in einer Größe von mind. 6 m² anzulegen, mit Bodendeckern zu bepflanzen und dauerhaft zu unterhalten.

Die genaue Art und Lage der zu pflanzenden Bäume wird im Rahmen des Straßenausbaus festgelegt und durch die Selbstbindungspflicht der Stadt (Leverkusen) sichergestellt.

10.8 Anlage verkehrsbegleitender Grünflächen (Blatt 1)

Um ein Mindestmaß an Pflanzungen im Bereich der geplanten verkehrsbegleitenden Grünflächen sicherzustellen, wird die Anlage von mindestens 3.000 m² gärtnerisch anzulegenden Grünflächen festgesetzt. In diesen Flächen sind mindestens 50% der Fläche mit einer festgelegten Anzahl an Sträuchern bzw. Heister zu bepflanzen und zu erhalten.

10.9 Begrünung der Kreisverkehrsmitteln (Blatt 1)

Zur Sicherstellung einer Mindestbegrünung bei der Anlage der geplanten Kreisverkehrsflächen im Bereich der an der Robert-Blum-Straße und an der Lützenkirchener Straße wird festgesetzt, dass zumindest eine Raseneinsaat auf den Mitteln erfolgen muss.

Neben den gestalterischen Aspekten wirken die o. g. Pflanzmaßnahmen (Kap. 10.7, 10.8, 10.9) kompensatorisch für den Verlust einzelner Gehölze und Strukturen im nördlichen und südlichen Verkehrsanchlussbereich der geplanten Straße, unterstützen die ökologischen Funktionen innerhalb des Plangebiets sowie seine Anbindung an den Biotopverbund und tragen zur Entwicklung eines hochwertigen Ortsbildes bei.

10.10 Bedingte Festsetzungen gemäß § 9 Abs. 2 BauGB (Blatt 1)

Durch die vorgesehene Bündelung der Gleise und der damit verbundenen Verlagerung der Gütergleisstraße werden östlich der bestehenden Ortslage in erheblichem Umfang Flächen vakant, die einer städtebaulichen Entwicklung und Neuordnung zugeführt werden sollen (vgl. Kap. 4.1). Um eine rechtzeitige, geordnete städtebauliche Entwicklung zu gewährleisten und entsprechend Planungsrecht zu schaffen, ist die



Aufstellung der Bebauungspläne für die Westseite der nbsso erforderlich.

Bei einem großen Teil der Flächen im Geltungsbereich dieses Bebauungsplanes (Blatt 1) handelt es sich um derzeit noch bahnrechtlich gewidmete Flächen.

Zurzeit befindet sich die Planfeststellung zur Gütergleisverlegung Strecke 2324 im Verfahren.

Der Abschluss des Planfeststellungsverfahrens ist für Dezember 2014 vorgesehen.

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 und weiterer Bahnflächen 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. 6.6), so dass von einem positiven Freistellungsbescheid nach Verlegung der Güterzugstrecke auszugehen ist.

Die Bewältigung dieser vorliegenden besonderen städtebaulichen Dynamik ist mit klassischen Festsetzungen gemäß § 9 Abs. 1 BauGB nicht zu erreichen. Die städtebauliche Entwicklung und Ordnung ist aufgrund der zeitlichen Abhängigkeit von der Freistellung von Bahnbetriebszwecken nur durch aufschiebend bedingte Festsetzungen gemäß § 9 Abs. 2 BauGB zu steuern und herzustellen.

Im Bebauungsplan (Geltungsbereich Opladen Blatt 1) werden die nach Abschluss des Planfeststellungsverfahrens noch weiterhin bahnrechtlich gewidmeten Flächen nachrichtlich übernommen (siehe unten). Zudem sind die Flächen, die zurzeit noch bahnrechtlich gewidmet sind und auf die sich die bedingten Festsetzungen beziehen, kenntlich gemacht. Darüber hinaus wurde eine bedingte Festsetzung gemäß § 9 Abs. 2 Nr. 2 BauGB aufgenommen, die die festgesetzten Nutzungen (Straßenverkehrsfläche, Verkehrsfläche besonderer Zweckbestimmung: Fuß-/Radwegbrücke) unter der aufschiebenden Bedingung zulässt, dass die entsprechenden Flächen zuvor durch Freistellung („Entwidmung“) aus der fachplanerischen Bindung gemäß § 23 AEG entlassen sind.

Mit dieser Festsetzung ist die hinreichende Bestimmbarkeit des Umstandes gemäß § 9 Abs. 2 Satz 1 Nr. 2 BauGB gegeben.

Die Festsetzung gemäß § 9 Abs. 2 Nr. 2 BauGB betrifft nicht den gesamten Geltungsbereich. Für die Flächen, welche nicht von dieser Festsetzung berührt sind, wird bereits mit Satzungsbeschluss bzw. Bekanntmachung dieses Bebauungsplanes die jeweils festgesetzte Nut-



zung zulässig. Dies sind im Wesentlichen ein Teil des Bereiches für den nördlichen Anschluss der Neuen Bahnallee an das bestehende Straßennetz sowie der gesamte südliche Teil mit den Flächen für die Anbindung an die Fixheider Straße. Im nördlichen Bereich ist zwar der geplante Kreisverkehr nicht in Gänze vor der Entwidmung entwickelbar, jedoch können ggf. temporär erforderliche Maßnahmen zur Verkehrslenkung etc. im Vorfeld umgesetzt werden. Im südlichen Bereich sind, bis auf den Anschluss der Neuen Bahnallee, alle vorgesehenen Straßenbaumaßnahmen zur Anbindung an die Fixheider Straße umsetzbar. Da es sich um eine städtische Straßenbaumaßnahme handelt, welche abschnittsweise auf städtischen Flächen umgesetzt werden soll und durch diesen Bebauungsplan keine Baurechte für Externe geschaffen werden, ist dieses Vorgehen vertretbar.

10.11 Kennzeichnungen (Blatt 1)

Aufgrund der vorangegangenen Nutzungen (vgl. Kap. 7.5) sind im Geltungsbereich Opladen verschiedene Bodenbelastungen bekannt bzw. zu vermuten. Insgesamt sind umfangreiche und flächige Bodenbelastungen vorhanden. Um darauf hinzuweisen, wird der gesamte Geltungsbereich (Blatt 1) vorsorglich gemäß § 9 Abs. 5 BauGB gekennzeichnet.

Die einzelnen Abgrenzungen der in Kapitel 7.5 genannten Altlastenverdachtsflächen sind in der Planzeichnung zusätzlich als Hinweise aufgenommen worden.

10.12 Nachrichtliche Übernahmen

Bahnflächen (Blatt 1)

Im Bebauungsplan erfolgt für die Flächen, die auch künftig der Bahnnutzung unterliegen werden, eine nachrichtliche Übernahme. Im Bereich der Lützenkirchener Straße, der Fixheider Straße und einem Teilabschnitt der Bahnhofsbrücke erfolgen Überlagerungen der festgesetzten Straßenverkehrsfläche mit den nachrichtlich übernommenen Flächen für Bahnanlagen.

Anbauverbotszone/Anbaubeschränkungszone (Blatt 1 und 2)

Im Geltungsbereich Opladen (Blatt 1) sind für den Bereich der Fixheider Straße (L 288) die Maßgaben des Straßen- und Wegegesetzes (StrWG NRW) anzuwenden.

Gemäß § 28 Straßen- und Wegegesetz (StrWG NRW) dürfen Anlagen der Außenwerbung in einer Entfernung bis zu 20 m, gemessen vom äußeren Rand der für den Kraftfahrzeugverkehr bestimmten Fahrbahn, nicht errichtet werden. Im Übrigen stehen diese Anlagen den baulichen Anlagen des § 25 Abs. 1 und des § 27 StrWG NRW gleich.



Entsprechend § 25 Abs. 1 Straßen- und Wegegesetz (StrWG NRW) gilt darüber hinaus im Geltungsbereich Opladen (Blatt 1) zu der angrenzenden Landesstraße L 288 (Fixheider Straße) eine Anbaubeschränkungszone von 40 m längs der Landesstraße, gemessen vom äußersten Rand der befestigten Fahrbahn. In diesem Bereich bedürfen Baugenehmigungen oder nach anderen Vorschriften notwendige Genehmigungen der Zustimmung der Straßenbaubehörde, wenn bauliche Anlagen jeder Art errichtet, erheblich geändert oder anders genutzt werden sollen.

Die Bauverbotszonen sowie die Anbaubeschränkungszone sind in die Planzeichnung (Blatt 1) zeichnerisch nachrichtlich übernommen worden.

Da im Geltungsbereich Opladen im Bereich der Fixheider Straße keine neuen Flächen einer baulichen Nutzung zugeführt werden, sondern lediglich die Anbindung an die Fixheider Straße verkehrlich planungsrechtlich gesichert werden soll und damit hinter der bisherigen Festsetzung des Bebauungsplans Nr. 125/II zurückgeblieben wird, entstehen durch die Planung keine Konflikte bezüglich der Verbotszonen.

Im Geltungsbereich Alkenrath (Blatt 2) sind für den Bereich der Autobahn A 1 die Maßgaben des Bundesfernstraßengesetz (FStrG) anzuwenden.

Somit gilt im Bereich Alkenrath entsprechend § 9 Bundesfernstraßengesetz (FStrG) zu der angrenzenden Autobahn A 1 eine Anbauverbotszone von 40 m bzw. eine Anbaubeschränkungszone von 100 m längs der Autobahn, gemessen vom äußersten Rand der befestigten Fahrbahn. In diesem Bereich dürfen Hochbauten jeder Art nicht errichtet werden bzw. bedürfen Baugenehmigungen oder nach anderen Vorschriften notwendige Genehmigungen der Zustimmung der obersten Landesstraßenbaubehörde, wenn bauliche Anlagen errichtet, erheblich geändert oder anders genutzt werden sollen.

Die Anbauverbotszone sowie die Anbaubeschränkungszone sind in die Planzeichnung (Blatt 2) zeichnerisch nachrichtlich übernommen worden.

Da mit dem Bebauungsplan (Blatt 2) angrenzend an die Autobahn keine bisherigen Freiflächen einer baulichen Nutzung zugeführt, sondern lediglich eine Kompensationsmaßnahme gesichert werden soll, entsteht durch die Einschränkung der Bebaubarkeit aufgrund der Anbaubeschränkungszone auch kein Widerspruch zu der Festsetzung als öffentliche Grünfläche mit der Zweckbestimmung Kompensation. Es werden durch die Planung keine neuen Baurechte begründet, die mit den Anbaubeschränkungen im Konflikt stünden.



10.13 Hinweise

Kampfmittel (Blatt 1)

Da im Geltungsbereich mehrere konkrete Verdachtspunkte (Bombenblindgänger) auf Kampfmittel bestehen, wurde ein entsprechender Hinweis in den Bebauungsplan aufgenommen. Eine Überprüfung des Verdachtes sowie der zu überbauenden Flächen auf Kampfmittel wird empfohlen.

Generell wird darauf hingewiesen, dass bei Baumaßnahmen beim Auftreten verdächtiger Gegenstände oder außergewöhnlicher Bodenverfärbungen oder beim Stoßen auf Widerstände die Arbeit aus Sicherheitsgründen sofort einzustellen und der Fachbereich Recht und Ordnung der Stadt Leverkusen bzw. außerhalb der Bürozeiten die Feuerwehr oder die zuständige Polizeidienststelle zu benachrichtigen ist. Bei Erdarbeiten mit erheblicher mechanischer Belastung (wie Rammarbeiten, Pfahlgründungen, Verbauarbeiten etc.) wird eine Sicherheitsdetektion empfohlen.

Zur öffentlichen Auslegung wurde der Geltungsbereich Opladen im Süden bzgl. der dortigen Anbindung an die Fixheider Straße ergänzt. Dieser Bereich und der Geltungsbereich in Alkenrath – westlich Schlebuschrath werden im weiteren Verfahren noch durch den Kampfmittelbeseitigungsdienst auf mögliche Kampfmittel geprüft.

Im Hinblick auf Kampfmittel wird es bis zum Satzungsbeschluss, sofern erforderlich, eine Änderung bzw. Ergänzung des Hinweises geben.

Bodenschutz (Blatt 1)

Bezüglich der Fläche der ehem. Tankanlage für Dieselloks wurde ein Hinweis in den Bebauungsplan aufgenommen, dass vor Bodeneingriffen innerhalb der Teilfläche ALVF B-008181-030 (ehem. Tankanlage für Dieselloks, Bestandteil der ALVF NE2063) die Untere Bodenschutzbehörde und die Untere Abfallwirtschaftsbehörde der Stadt Leverkusen zu informieren und in Abstimmung mit den Behörden Beprobungen durchzuführen sind. Sollten im Ergebnis noch Restbelastungen auf der Fläche festgestellt werden, die einen Sanierungsbedarf aufweisen, erfolgt die vollständige Auskoffnung und Entsorgung des schadstoffbelasteten Materials sowie die Auffüllung mit sauberem, kulturfähigem Boden zur Wiederherstellung des bestehenden bzw. geplanten Geländeneiveaus in Abstimmung mit dem Fachbereich Umwelt der Stadt Leverkusen. Die Maßnahme ist gegebenenfalls durch einen Fachgutachter zu begleiten.

Vorsorglich wurde ein Hinweis in den Bebauungsplan aufgenommen, dass generell Bodeneingriffe frühzeitig mit der Unteren Bodenschutzbehörde und Unteren Abfallwirtschaftsbehörde abzustimmen sind und die Maßnahme durch einen Fachgutachter zu begleiten ist.

Darüber hinaus sind die unter Kap. 7.5 beschriebenen bekannten Altlastenverdachtsflächen (ALVF) im Bebauungsplan (Blatt 1) ergänzend und konkretisierend zur Kennzeichnung der Flächen gemäß § 9 Abs. 5 BauGB, verräumlicht als Hinweise aufgenommen.



Bodendenkmäler (Blatt 1)

Bei Bodenbewegungen auftretende archäologische Bodenfunde und Befunde oder Zeugnisse tierischen und pflanzlichen Lebens aus urgeschichtlicher Zeit sind gemäß des Gesetzes zum Schutz und zur Pflege der Denkmäler im Land Nordrhein Westfalen (Denkmalschutzgesetz DSchG NRW) dem Rheinischen Amt für Bodendenkmalpflege oder der Unteren Denkmalbehörde der Stadt Leverkusen unmittelbar zu melden. Bodendenkmal und Entdeckungsstätte sind zunächst unverändert zu erhalten. Besonders zu beachten sind die §§ 15 und 16 DSchG NRW.

Richtfunkstrecke (Blatt 1 und 2)

Außerhalb des Geltungsbereiches Opladen (Blatt 1) verläuft im Norden eine Richtfunkstrecke (Burscheid 3 – Hürtgen Wald 4). Der Schutzstreifen, in dem eine Bauhöhenbeschränkung von 260 m ü. NN besteht, liegt jedoch innerhalb des Plangebietes. Dieser Bereich ist als Hinweis in den Bebauungsplan aufgenommen.

Im Geltungsbereich Alkenrath – westlich Schlebuschrath (Blatt 2) verläuft ebenfalls von Südwesten nach Nordosten eine Richtfunkstrecke (Köln 1 – Wuppertal 1 (1421)). Innerhalb des Schutzstreifens sind Bauhöhen auf maximal 137 m ü. NN beschränkt. Die Richtfunkstrecke ist als Hinweis in den Bebauungsplan aufgenommen.

Leitungen Deutsche Bahn (Blatt 1)

Die von dem Gebäude der Deutschen Bahn AG (BASA-Gebäude) an der bestehenden Bahnallee in östlicher Richtung verlaufenden Leitungen (vgl. Kap. 2) wurden im Bebauungsplan (Blatt 1) als Hinweise aufgenommen.

Darüber hinaus befindet sich westlich des heutigen Bahnhofsgebäudes eine in Nord-Süd-Richtung verlaufende Kanalisation der Deutschen Bahn AG, welche mittig in Höhe der bestehenden Bahnallee einen Abzweig in Ost-West-Richtung aufweist. Weiterhin sind im Zuge der Gütergleisverlegung Kanäle zur Entwässerung der Gleisanlagen im Bereich des heutigen Bahnhofsgebäudes und nördlich davon geplant. Hierzu sind im Rahmen des weiteren Verfahrens Vereinbarungen mit der Deutschen Bahn AG zum Umgang mit den Leitungen (Sicherung, Anforderungen an den Straßenbau, ggf. Verlegung) zu treffen. Die im Bebauungsplan in dem Bereich der Leitungen festgesetzte Verkehrsfläche ruft nach heutigem Kenntnisstand keine Konflikte mit der betrieblichen Nutzung hervor, infolgedessen sind die Festsetzungen mit der bahnbetrieblichen Nutzung vereinbar.

Anpflanzungen im Eisenbahnbereich (Blatt 1)

Aufgrund der an die verlegte Gütergleisstrecke angrenzenden Trasse der geplanten Neuen Bahnallee wurde ein Hinweis zum Umgang mit Anpflanzungen im Grenzbereich zur Deutschen Bahn AG aufgenommen. Anpflanzungen dürfen hier nur in Absprache mit der Deutschen Bahn Netz AG erfolgen.



Maßnahmen zum Schutz der Gehölze (Blatt 1)

Um auf den besonderen Schutz von Gehölzen in unmittelbarer Nähe der Baustellen, Materiallager und des Baustellenverkehrs hinzuweisen, wurde ein entsprechender Hinweis in den Bebauungsplan aufgenommen.

Artenschutz (Blatt 1 und 2)

Um baubedingte Zerstörung von Nestern sowie Störungen von Vögeln zu vermeiden, wurde ein Hinweis in den Bebauungsplan aufgenommen, dass Baufeldräumungen außerhalb der Brutzeit (März bis August) durchzuführen sind. Sollten Maßnahmen innerhalb der Fortpflanzungszeit unerlässlich sein, ist eine ökologische Baubegleitung durch eine nachweislich avifaunistisch fachkundige Person erforderlich.

Zum Schutz von Fledermäusen sind bei Beseitigung höhlenaufweisender Bäume diese Strukturen ungeachtet der Jahreszeit auf eine tatsächliche Nutzung durch Fledermäuse durch eine nachweislich fledermauskundige Person zu kontrollieren und ggf. anwesende Tiere in Abstimmung mit der Unteren Landschaftsbehörde in fachkundige Obhut zu verbringen.

Insekten- und vogelverträgliche Beleuchtungseinrichtungen (Blatt 1)

Zur Minimierung negativer Auswirkungen durch Lichtimmissionen wurde ein Hinweis zur Verwendung von insekten- und vogelverträglichen Leuchtmitteln aufgenommen.

Bachverlegung (Blatt 2)

Im Geltungsbereich Alkenrath (Schlebuschrath) verläuft in mäandrierender Form von Südwesten nach Nordosten ein 10 m breiter Streifen, in dem die Renaturierung des Kötzelbaches vorgesehen ist. Diese Vorbehaltsfläche für ein mögliches Bachbett nach wasserrechtlicher Regelung nach Landesrecht wurde als Hinweis in den Bebauungsplan aufgenommen.

Erdbebenzone (Blatt 1)

Die Flächen im Geltungsbereich Opladen befinden sich gemäß der Karte der Erdbebenzonen und geologischen Untergrundklassen der Bundesrepublik Deutschland in der Erdbebenzone 0/T. Innerhalb dieser Erdbebenzone müssen nach DIN 4149 für übliche Hochbauten keine besonderen Maßnahmen in Bezug auf mögliche Erbebenwirkungen ergriffen werden. Da jedoch im Geltungsbereich auch andere Bauwerke geplant sind, wird vorsorglich empfohlen, für Bauwerke der Bedeutungskategorien III und IV entsprechend den Regelungen nach Erdbebenzone 1 zu verfahren.



Teil B: Umweltbericht

11. Entwurf zum Umweltbericht

11.1 Einleitung

Die Stadt Leverkusen beabsichtigt, die nicht mehr für den Schienenverkehr benötigten Flächen des Bahngeländes im Stadtteil Opladen städtebaulich zu entwickeln und einer neuen Nutzung zuzuführen, die der Lage in Innenstadtnähe gerecht wird. Das Projekt zur Schaffung neuer Stadtquartiere in zentraler Lage Opladens wird in mehreren Entwicklungsschritten als „neue bahnstadt opladen“ (nbso) umgesetzt. Im Fokus der Planung stehen nun die Flächen westlich der Hauptzugstrecke. Aufgrund der Größe des Gesamtareals, der zeitlichen Abfolgen sowie der Komplexität des gesamten Bebauungsplanverfahrens sollen verschiedene Bebauungspläne erstellt werden. Mit dem vorliegenden Bebauungsplan, der einen Teil der nbso westlich der Bahntrasse im Stadtteil Opladen (Blatt 1) sowie Kompensationsflächen im Stadtteil Alkenrath (Blatt 2) umfasst, soll nach Verlegung des Gütergleises an die Hauptbahntrasse die Neue Bahnallee als Hauptverkehrsstraße und verkehrliche Erschließung des Gebiets vorbereitet werden. Diese Straßenbaumaßnahme wird zur Sicherung von Fördermitteln vorgezogen im Rahmen des Bebauungsplans Nr. 208 A/II, III bearbeitet, ist jedoch im unmittelbaren Kontext der Quartiersentwicklung westlich der Bahntrasse zu betrachten.

11.1.1 Kurzdarstellung des Inhalts und der wichtigsten Ziele des Bebauungsplans

Der vorliegende Bebauungsplan Nr. 208 A/II, III bereitet innerhalb des Geltungsbereichs Opladen (Blatt 1) hauptsächlich die verkehrliche Erschließung des Gebiets vor. Im gesonderten Geltungsbereich Alkenrath (vgl. Blatt 2) werden zudem artenschutzrechtlich erforderliche Ausgleichsflächen gesichert.

Die Flächen westlich der Bahnstrecken in Opladen einschließlich des Bahnhofes Leverkusen-Opladen sollen im Rahmen des Gesamtprojekts „neue bahnstadt opladen“ durch Bebauungsplanverfahren städtebaulich entwickelt werden. Vor der Entwicklung auf der Westseite und damit der Umsetzung des vorliegenden Bebauungsplans werden 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 verlegt, um hier eine Bündelung zu erreichen. Dadurch werden östlich der bestehenden Ortslage Flächen vakant, die einer städtebaulichen Entwicklung zugeführt werden sollen.

Westlich angrenzend an die verlegten Gütergleise soll künftig eine in Nord-Süd-Richtung verlaufende neue Straße („Neue Bahnallee“) als Haupteerschließungsstraße der geplanten Quartiere auf der Westseite



der nbso sowie als Bestandteil der verkehrlichen Neuordnung der Opladener Innenstadt errichtet werden. Der Geltungsbereich Opladen erstreckt sich westlich parallel zur in Nord-Süd-Richtung durch Leverkusen-Opladen führenden Bahnstrecke Köln-Mülheim – Wuppertal mit dem Haltepunkt Opladen. Er umfasst zur Anbindung der neuen Straße kleine Teilabschnitte der Freiherr-vom-Stein-Straße bzw. Lützenkirchener Straße im Norden sowie der Robert-Blum-Straße und Fixheider Straße im Süden.

Die überwiegend landwirtschaftlich genutzte Fläche des Geltungsbereichs Alkenrath liegt südlich der Autobahn A 1 bzw. östlich der Personenzugstrecke. Östlich der Fläche befinden sich Kleingärten, die zur Erholung genutzt werden, der Bereich entlang der Fuß- und Radwegeverbindung parallel zur Dhünn südlich des Plangebiets erfüllt Funktionen der öffentlichen Naherholung. Östlich bzw. südöstlich schließt jenseits des Güterzugstreckenverlaufs der Siedlungsbereich des Stadtteils Alkenrath an.

Folgende konkrete Ziele werden durch die Aufstellung des Bebauungsplanes verfolgt:

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

11.1.2 Darstellung der Ziele des Umweltschutzes

Die Fachgesetze formulieren Ziele und allgemeine Grundsätze für die in der Umweltprüfung zu berücksichtigenden Schutzgüter. Die folgende Zusammenstellung bietet einen Überblick über die wesentlichen fachgesetzlichen Aussagen, die für den vorliegenden Planfall relevant sein könnten.

Schutzgut	Quelle	Zielaussage
schutzgut-übergreifend	Baugesetzbuch (BauGB), Bundesnaturschutzgesetz (BNatSchG), Landschaftsgesetz Nordrhein-Westfalen (LG NW),	<ul style="list-style-type: none">▪ Gewährleistung einer nachhaltigen städtebaulichen Entwicklung, die soziale, wirtschaftliche u. umweltschützende Anforderungen in Einklang bringt▪ Schutz und Entwicklung der natürlichen Lebensgrundlagen: Natur und Landschaft sind auf Grund ihres eigenen Wertes und als Lebensgrundlagen des Menschen auch in Verantwortung für die künftigen Generationen im besiedelten und unbesiedelten Bereich zu schützen, zu pflegen, zu entwickeln und, soweit erforderlich, wiederherzustellen.



Schutzgut	Quelle	Zielaussage
	Bundes-Immissionschutzgesetz (BImSchG) und Verordnungen	<ul style="list-style-type: none">▪ Berücksichtigung der Belange des Umweltschutzes einschl. des Naturschutzes und der Landschaftspflege sowie der Wechselwirkungen zwischen den einzelnen Belangen bei der Aufstellung von Bauleitplänen▪ Berücksichtigung der Auswirkungen der Bauleitplanung auf die einzelnen Schutzgüter, deren Wirkungsgefüge und die biologische Vielfalt▪ Vermeidung von Emissionen▪ sparsame, effiziente Nutzung von Energie einschl. erneuerbarer Energien▪ Berücksichtigung der Darstellung von Landschafts- und sonstigen Plänen▪ Eingriffsregelung – Vermeidung und Ausgleich voraussichtlich erheblicher Beeinträchtigungen des Landschaftsbildes und der Leistungs- und Funktionsfähigkeit des Naturhaushaltes mit seinen Schutzgütern▪ Festlegung und Darstellung von Kompensationsmaßnahmen▪ Durchführung einer Umweltprüfung zum Bauleitplan▪ Erstellung eines Umweltberichtes als gesonderter Teil der Begründung und Einstellung in den Verfahrensablauf▪ Erstellung einer zusammenfassenden Erklärung über die Berücksichtigung der Umweltbelange▪ Monitoring – Vorschriften zur Überwachung erheblicher Umweltauswirkungen▪ Darstellung von Schutzausweisungen u. Restriktionen im Sinne des Umweltschutzes▪ Schutz der Menschen, Tiere und Pflanzen, des Bodens, des Wassers, der Atmosphäre, sowie der Kultur- und Sachgüter vor schädlichen Umwelteinwirkungen (Immissionen)▪ Vorbeugung hinsichtlich des Entstehens von Immissionen (Gefahren, erhebliche Nachteile und Belästigungen durch Luftverunreinigungen, Geräusche, Erschütterungen, Licht Wärme, Strahlen u.ä. Erscheinungen) <p><u>Berücksichtigung im Bebauungsplan</u></p> <p>Der Plan bereitet die städtebaulich sinnvolle Nachnutzung von Konversionsflächen im Rahmen eines Gesamtkonzeptes für die nbo vor. Ein Landschaftspflegerischer Fachbeitrag wurde erarbeitet, mögliche bzw. zu erwartende Konflikte ermittelt und Vermeidungs-, Minderungs- und Ausgleichsmaßnahmen konzipiert und festgesetzt.</p>
Boden	Baugesetzbuch (BauGB), Bundes-Bodenschutzgesetz (BBodSchG), Bundesnatur-schutzgesetz (BNatSchG), Landschaftsgesetz Nordrhein-West-falen (LG NW), Kreislaufwirt-schaftsgesetz (KrWG)	<ul style="list-style-type: none">▪ Bodenschutzklausel: Mit Grund und Boden soll sparsam und schonend umgegangen werden; dabei sind zur Verringerung der zusätzlichen Inanspruchnahme von Flächen für bauliche Nutzungen die Möglichkeiten der Entwicklung der Gemeinde insbesondere durch Wiedernutzbarmachung von Flächen, Nachverdichtung und andere Maßnahmen zur Innenentwicklung zu nutzen sowie Bodenversiegelungen auf das notwendige Maß zu begrenzen. Landwirtschaftlich, als Wald oder für Wohnzwecke genutzte Flächen sollen nur im notwendigen Umfang umgenutzt werden.▪ langfristiger Schutz des Bodens und seiner Funktion im Naturhaushalt, insbes. als Lebensgrundlage und -raum für Menschen, Tiere und Pflanzen, als Ausgleichsmedium für stoffliche Einwirkungen (Grundwasserschutz), historisches Archiv, Standort für Rohstofflagerstätten und Nutzungen▪ Schutz vor u. Vorsorge gegen das Entstehen schädlicher Bodenveränderungen▪ Förderung der Sanierung schädlicher Bodenveränderungen und Altlasten; sachgerechter Umgang mit kontaminierten Flächen▪ Böden sind so zu erhalten, dass sie ihre Funktionen im Naturhaushalt erfüllen können.▪ Bodenerosionen sind zu vermeiden.▪ Ordnungsgemäße Verwertung und Beseitigung von Abfällen (hier: Bodenaushub etc.)



Schutzgut	Quelle	Zielaussage
		<u>Berücksichtigung im Bebauungsplan</u> Es sind Altlasten bekannt, weshalb Bauarbeiten in Abstimmung mit der Behörde sowie ggf. fachplanerisch begleitet stattfinden. Der lokal begrenzte Schaden der ALVF B-008181-030 ist vor Baudurchführung nach dem Stand der Technik zu beheben und das belastete Aushubmaterial fachgerecht zu entsorgen.
Wasser	Bundesnatur- schutzgesetz (BNatSchG), Landschaftsgesetz Nordrhein-West- falen (LG NW), Wasserhaushalts- gesetz (WHG), Landeswasser- gesetz (LWG NW)	<ul style="list-style-type: none">▪ Sicherung der Gewässer als Bestandteil des Naturhaushaltes und als Lebensraum für Tiere und Pflanzen und deren Bewirtschaftung zum Wohl der Allgemeinheit und zur Unterlassung vermeidbarer Beeinträchtigungen der ökologischen Funktionen.▪ Natürliche oder naturnahe Gewässer sowie deren Uferzonen und natürliche Rückhalteflächen sind zu erhalten, zu entwickeln oder wiederherzustellen.▪ Änderungen des Grundwasserspiegels, die zu einer Zerstörung oder nachhaltigen Beeinträchtigung schutzwürdiger Biotope führen können, sind zu vermeiden; unvermeidbare Beeinträchtigungen sind auszugleichen.▪ Gewässer, die sich in einem natürlichen oder naturnahen Zustand befinden, sollen in diesem Zustand erhalten bleiben und nicht naturnah ausgebaute natürliche Gewässer sollen so weit wie möglich wieder in einen naturnahen Zustand zurückgeführt werden, wenn überwiegende Gründe des Wohls der Allgemeinheit dem nicht entgegenstehen <u>Berücksichtigung im Bebauungsplan</u> Potentiell wassergefährliche Auffüllungen werden beseitigt oder gesichert. Der auf den geplanten Verkehrsflächen anfallende Niederschlag wird gesammelt und über die Mischwasserkanalisation der Reinigung zugeführt. Für das vorhandene, nicht zu erhaltende Oberflächengewässer wird ein angemessener Ersatz geschaffen.
Klima/Luft	Baugesetzbuch (BauGB), Bundesnatur- schutzgesetz (BNatSchG), Bundes-Immissions- schutzgesetz (BIm- SchG) und Verordnungen, TA Luft	<ul style="list-style-type: none">▪ Verantwortung für den allgemeinen Klimaschutz▪ Menschen, Tiere und Pflanzen, der Boden, das Wasser, die Atmosphäre sowie Kultur- und sonstige Sachgüter sind vor schädlichen Umwelteinwirkungen (Luftverunreinigungen, Geräusche, Erschütterungen, Licht, Wärme, Strahlen und ähnliche Umwelteinwirkungen) zu schützen und dem Entstehen schädlicher Umwelteinwirkungen ist vorzubeugen.▪ Schutz der Allgemeinheit und der Nachbarschaft vor schädlichen Umwelteinwirkungen durch Luftverunreinigungen sowie deren Vorsorge zur Erzielung eines hohen Schutzniveaus für die gesamte Umwelt▪ Beeinträchtigungen des Klimas sind zu vermeiden; hierbei kommt dem Aufbau einer nachhaltigen Energieversorgung insbesondere durch zunehmende Nutzung erneuerbarer Energien besondere Bedeutung zu.▪ Auf den Schutz und die Verbesserung des Klimas, einschließlich des örtlichen Klimas, ist auch durch Maßnahmen des Naturschutzes und der Landschaftspflege hinzuwirken.▪ Wald und sonstige Gebiete mit günstiger klimatischer Wirkung sowie Luftaustauschbahnen sind zu erhalten, zu entwickeln oder wiederherzustellen. <u>Berücksichtigung im Bebauungsplan</u> Der Betrieb der vorgesehenen Straße wird zu einer verkehrlichen Entlastung und damit einer lufthygienischen Verbesserung der Situation in der Innenstadt von Opladen führen.
Tiere und Pflanzen	Baugesetzbuch (BauGB), Bundesnatur- schutzgesetz (BNatSchG), Landschaftsgesetz Nordrhein-West- falen (LG NW), EU-Vogelschutz- Richtlinie (VSRL), Flora-Fauna-Habitat- Richtlinie (FFH-RL) mit Anhängen	<ul style="list-style-type: none">▪ Natur und Landschaft sind auf Grund ihres eigenen Wertes und als Lebensgrundlagen des Menschen auch in Verantwortung für die künftigen Generationen im besiedelten und unbesiedelten Bereich so zu schützen, zu pflegen, zu entwickeln und, soweit erforderlich, wiederherzustellen, dass die Tier- und Pflanzenwelt einschließlich ihrer Lebensstätten und Lebensräume auf Dauer gesichert sind.▪ Zur Sicherung der Leistungs- und Funktionsfähigkeit des Naturhaushalts ist die biologische Vielfalt zu erhalten und zu entwickeln. Sie umfasst die Vielfalt an Lebensräumen und Lebensgemeinschaften, an Arten sowie die genetische Vielfalt innerhalb der Arten.▪ Nachnutzung von Konversionsflächen: die Beseitigung von durch Sukzession oder Pflege entstandenen Biotopen oder Veränderungen des Landschaftsbilds auf Flächen, die in der



Schutzgut	Quelle	Zielaussage
		<p>Vergangenheit rechtmäßig baulich oder für verkehrliche Zwecke genutzt waren, gilt bei Aufnahme einer neuen oder Wiederaufnahme der ehemaligen Nutzung nicht als Eingriff (Natur auf Zeit); dennoch gelten insbesondere die Beseitigung von Hecken, Alleen, Baumreihen und Streuobstwiesen, soweit sie prägende Bestandteile der Landschaft sind, sowie von Tümpeln und Weihern mit einer Fläche von mehr als 100 m² als Eingriff.</p> <ul style="list-style-type: none">▪ Die wild lebenden Tiere und Pflanzen und ihre Lebensgemeinschaften sind als Teil des Naturhaushalts in ihrer natürlichen und historisch gewachsenen Artenvielfalt zu schützen. Ihre Biotop- und ihre sonstigen Lebensbedingungen sind zu schützen, zu pflegen, zu entwickeln oder wiederherzustellen.▪ Tötungs-, Störungs- und Schädigungsverbote gegenüber besonders geschützten Tier- und Pflanzenarten▪ Berücksichtigung der Erhaltungsziele und Schutzzwecke von NATURA 2000-Gebieten <p><u>Berücksichtigung im Bebauungsplan</u></p> <p>Ein Landschaftspflegerischer Fachbeitrag wurde erarbeitet, mögliche bzw. zu erwartende Konflikte sowie die Betroffenheit der nach § 44 Abs. 1 i.V.m. Abs. 5 BNatSchG zu berücksichtigenden Arten ermittelt und geeignete Vermeidungs-, Minderungs- und Ausgleichsmaßnahmen konzipiert und festgesetzt.</p>
Landschaftsbild/Erholung	Baugesetzbuch (BauGB), Bundesnaturschutzgesetz (BNatSchG), Landschaftsgesetz Nordrhein-Westfalen (LG NW)	<ul style="list-style-type: none">▪ Erhaltung und Entwicklung des baukulturellen Orts- und Landschaftsbildes▪ Die Landschaft ist in ihrer Vielfalt, Eigenart und Schönheit auch wegen ihrer Bedeutung als Erlebnis- und Erholungsraum des Menschen zu sichern. Ihre charakteristischen Strukturen und Elemente sind zu erhalten oder zu entwickeln. Beeinträchtigungen des Erlebnis- und Erholungswerts der Landschaft sind zu vermeiden. Zum Zweck der Erholung sind nach ihrer Beschaffenheit und Lage geeignete Flächen zu schützen und, wo notwendig, zu pflegen, zu gestalten und zugänglich zu erhalten oder zugänglich zu machen.▪ Vor allem im siedlungsnahen Bereich sind ausreichende Flächen für die Erholung bereitzustellen. <p><u>Berücksichtigung im Bebauungsplan</u></p> <p>Die Planung ermöglicht positive Veränderungen des Gesamtareals. Die Innenstadt wird verkehrlich entlastet, was das Ortsbild Opladens durch eine verbesserte Aufenthaltsqualität aufwertet. Es werden neue Verbindungswege zwischen erholungswirksamen Flächen geschaffen.</p>
Mensch	Baugesetzbuch (BauGB), Bundes-Immissionsschutzgesetz (BImSchG) und Verordnungen, TA Luft, TA Lärm, DIN 18005	<ul style="list-style-type: none">▪ Sicherung einer menschenwürdigen Umwelt▪ Berücksichtigung der allgemeinen Anforderungen an gesunde, sozial und kulturell ausgewogene Wohn- und Arbeitsverhältnisse und die Sicherheit der Bevölkerung▪ Berücksichtigung der Belange von Bildungswesen, Sport, Freizeit und Erholung▪ Schutz der Allgemeinheit und der Nachbarschaft vor schädlichen Umwelteinwirkungen durch Geräusche sowie deren Vorsorge; Sicherung eines ausreichenden Schallschutzes als Voraussetzung für gesunde Lebensverhältnisse der Bevölkerung▪ Grundsatz der Lärmvorsorge und -minderung, insbes. am Entstehungsort, aber auch durch städtebauliche Maßnahmen▪ Schutz der Allgemeinheit und der Nachbarschaft vor schädlichen Umwelteinwirkungen durch Luftverunreinigungen sowie deren Vorsorge, Definition von Emissions- und Immissionsrichtwerten für Luftverunreinigungen▪ Unbebaute Bereiche sind wegen ihrer Bedeutung für den Naturhaushalt und für die Erholung zu erhalten.▪ Es sind nach ihrer Beschaffenheit und Lage geeignete Flächen zu schützen und, wo notwendig, zu pflegen, zu gestalten und zugänglich zu erhalten oder zugänglich zu machen. Vor allem im siedlungsnahen Bereich sind ausreichende Flächen für die Erholung bereitzustellen.



Schutzgut	Quelle	Zielaussage
		<u>Berücksichtigung im Bebauungsplan</u> Der eher geringwertige ehemalige Bahnstandort wird durch die Planung im Zusammenhang mit dem Gesamtkonzept der nbs0 einer neuen, städtebaulich sinnvollen Nutzung zugeführt. Es ergeben sich Verbesserungen für den Menschen. Die Geräuscheinwirkungen durch den Schienen- und Straßenverkehr wurden durch Fachgutachten untersucht. Die Prüfung der Umsetzung passiver Schallschutzmaßnahmen erfolgt auf Grundlage der Regelungen der 24. BImSchV außerhalb dieses Bebauungsplanverfahrens vor Beginn der geplanten Straßenbaumaßnahme. Hierbei ist auch der Schutz von Außenwohnbereichen (z. B. Loggia, Balkon und Terrasse) zu überprüfen.
Kultur- und Sachgüter	Baugesetzbuch (BauGB), Bundesnaturschutzgesetz (BNatSchG), Landschaftsgesetz Nordrhein-Westfalen (LG NW), Denkmalschutzgesetz (DSchG NW)	<ul style="list-style-type: none">▪ Bei der Aufstellung der Bauleitpläne sind die Belange der Baukultur, des Denkmalschutzes und der Denkmalpflege, die erhaltenswerten Ortsteile, Straßen und Plätze von geschichtlicher, künstlerischer oder städtebaulicher Bedeutung und die Gestaltung des Orts- und Landschaftsbildes zu berücksichtigen.▪ Historische Kulturlandschaften und -landschaftsteile von besonderer Eigenart, einschließlich solcher von besonderer Bedeutung für die Eigenart oder Schönheit geschützter oder schützenswerter Kultur-, Bau- und Bodendenkmäler, sind zu erhalten.
		<u>Berücksichtigung im Bebauungsplan</u> Von der Planung werden keine Denkmale berührt. Im Plangebiet und seiner Umgebung vorhandene Infrastruktur ist bei der Umsetzung der Planung zu berücksichtigen.

Das Plangebiet Opladen wird im Regionalplan für den Regierungsbezirk Köln, Teilabschnitt Region Köln als Schienenweg für den Hochgeschwindigkeitsverkehr unter Angabe der Haltepunkte und Betriebsflächen dargestellt. Angrenzende Siedlungsräume sind in der Mehrzahl Allgemeine Siedlungsbereiche (ASB), nur im Süden schließen sich auch Bereiche gewerblicher und industrieller Nutzung (GIB) an. Für den Geltungsbereich Alkenrath stellt der Regionalplan Waldbereiche mit den Freiraumfunktionen Schutz der Landschaft und landschaftsorientierte Erholung sowie regionale Grünzüge dar. Dem sachlichen Teilabschnitt 'Vorbeugender Hochwasserschutz' aus dem Jahr 2006 ist zu entnehmen, dass das Plangebiet Opladen nicht innerhalb von Überschwemmungsbereichen oder potenziellen Überflutungsbereichen liegt. Der Geltungsbereich Alkenrath erfasst am südwestlichen Rand kleinteilig das Überschwemmungsgebiet der Dhünn. Die Zielsetzungen für diesen Geltungsbereich stehen denen des Überschwemmungsgebiets jedoch nicht entgegen (Bestandserhalt).

Im wirksamen Flächennutzungsplan der Stadt Leverkusen wird die „Neue Bahnallee“ (Darstellung im Rahmen des vorliegenden Bebauungsplans auf Blatt 1) als „geplante überörtliche und örtliche Hauptverkehrsstraße“ und die Kompensationsfläche Alkenrath – westlich Schlebusch (Blatt 2) als Grünfläche mit der Zweckbestimmung Parkanlage, Kleingärten, Spielbereich im öffentlichen Grün, Sportplatz und Regenbecken dargestellt. Darüber hinaus ist sie gemäß Plan 2 des Flächennutzungsplanes als „Fläche für Maßnahmen zum Schutz, zur Pflege und zur Entwicklung von Boden, Natur und Landschaft“ vorgesehen.



Das Plangebiet Opladen liegt nicht im Geltungsbereich des gültigen Landschaftsplans der Stadt Leverkusen bzw. des Vorentwurfs des in Neuaufstellung befindlichen Landschaftsplans. Für das Plangebiet Alkenrath enthält der gültige Landschaftsplan für ein schmales Band entlang der BAB A1 das Entwicklungsziel „Ausstattung der Landschaft für Zwecke des Immissionsschutzes oder zur Verbesserung des Klimas“.

Entlang der Autobahn A 1 wurde ein beidseitig bepflanzter Schutzstreifen angelegt. Darüber hinaus wurde den Zielsetzungen des Landschaftsplans in anderer Weise als der kartographisch dargestellten Form gefolgt, und zwar durch die Errichtung einer modellierten Lärmschutzanlage (Wall mit Gehölzstrukturen) zwischen der Grünlandfläche des hiesigen Geltungsbereichs Alkenrath und der Kleingartenanlage. Damit wird den inhaltlichen Zielen des Landschaftsplans vom Grundsatz her entsprochen.

In der Darstellung des Vorentwurfs zur Neuaufstellung des Landschaftsplans liegt die Fläche innerhalb des Landschaftsschutzgebiets Nr. 2.2-11a „Dhünn und Dhünnaue im städtischen Raum“. Als Entwicklungsziele werden insbesondere der Erhalt und die Entwicklung der Dhünn als attraktives Landschaftselement für die naturverträgliche Erholung im besiedelten Raum und als naturnahes Fließgewässer sowie der Erhalt und die Entwicklung der Dhünnaue aus stadtklimatischen Funktionen und der Bedeutung im Biotopverbundsystem sowie zur Entwicklung als Lebensraum der Wirbellosenfauna, Fischfauna und Avifauna benannt. Die vorliegende Planung entspricht den für das Landschaftsschutzgebiet formulierten Zielen insofern, als dass die betreffende Fläche als Lebensraum für Amphibien (Kreuzkröte) hergerichtet werden und als Offenland erhalten werden soll.

11.2 Beschreibung und Bewertung der Umweltauswirkungen

Bei dem Planungsraum handelt es sich um einen großflächigen Bahnstandort im Stadtteil Opladen, der im Rahmen des Gesamtprojekts „neue bahnstadt opladen“ (nbso) als hochwertiger Wohn-, Dienstleistungs- und Forschungsstandort entwickelt werden soll. Die Nachnutzung wird über die Umsetzung verschiedener Bebauungspläne und Bebauungspläne östlich wie westlich der Bahntrasse gesteuert.

11.2.1 Beschreibung des derzeitigen Umweltzustandes

Der Umweltzustand und die besonderen Umweltmerkmale im unbeplanten Zustand werden nachfolgend auf das jeweilige Schutzgut bezogen dargestellt, um die besondere Empfindlichkeit von Umweltmerkmalen gegenüber der Planung herauszustellen und Hinweise auf ihre Berücksichtigung im Zuge der planerischen Überlegungen zu geben.

Gegenwärtig wird ein Planfeststellungsverfahren zur Verlegung der Gütergleise auf der Westseite durchgeführt, um den bahnbetrieblichen Erfordernissen auch in Zukunft Rechnung zu tragen und gleichzeitig die Bahnnutzung kompakter zu organisieren, so dass die Ziele des Projekts



„neue bahnstadt opladen“ (nbso) umgesetzt werden können. Im Zuge der Gütergleisverlegung finden umfangreiche Abriss- und Rückbauarbeiten statt, u.a. des Bahnhofsgebäudes, des Stellwerks, der vorhandenen Gütergleisanlagen sowie weiterer befestigter Strukturen. Gegenwärtig stellt sich der Teilbereich der nbso westlich der Bahnstrecke real als stark anthropogen geprägtes, verkehrlich-gewerblich genutztes Areal dar, durch das etwa mittig in Nord-Süd-Richtung Gütergleise (in Benutzung) verlaufen. Darüber hinaus bestehen Gleisanschlüsse und nicht mehr in Betrieb befindliche Strukturen der ehemaligen bahnbezogenen Nutzung. Der Geltungsbereich Opladen des Bebauungsplans Nr. 208 A/II, III liegt überwiegend zwischen den Güter- und Personengleistrassen. Neben verkehrsbegleitendem Grün mit teils älteren Gehölzbeständen im Norden und Ruderalvegetationsflächen (anteilig mit Pioniergehölzbeständen und Gebüsch) prägen Baustellen- und Lagerflächen in unterschiedlicher bzw. wechselnder Ausprägung den Standort. Innerhalb der Ruderalflur südlich der Campusbrücke befindet sich ein niederschlagsbeeinflusstes Kleingewässer mit entsprechend stark schwankendem Wasserstand. Zum Zeitpunkt der Umsetzung des Bebauungsplans wird sich die Bestandssituation aufgrund der geplanten Gütergleisverlegung deutlich verändert haben.

Bei der folgenden Bestandsbeschreibung wird daher der derzeit noch nicht in der Realität gegebene, jedoch planerisch zugrunde zu legende Zustand nach Gütergleisverlegung beschrieben, da eine Umsetzung des vorliegenden Bebauungsplans erst nach der Gütergleisverlegung möglich ist. Die mit diesem Bebauungsplan vorgesehene verkehrliche Erschließung parallel zum verlegten Verlauf der Gütergleise wiederum bildet eine Grundvoraussetzung für die Inwertsetzung der angrenzenden Flächen als Wohn- bzw. Gewerbestandort. Ebenso wird hinsichtlich der Umgebung des Geltungsbereichs Opladen die mit dem Bebauungsplan Nr. 172/II „neue bahnstadt opladen – Ostseite“ (aufgeteilt in die Teilbebauungspläne 172 A/II, „nbs:o – Grüne Mitte“, 172 B/II „nbs:o – Campus Leverkusen und Gewerbe“, 172 C/II „Quartier am Campus“ und 172 D/II „nbs:o – Wohnen Nord-West“) angestrebte Entwicklung östlich der Bahntrasse als gegeben berücksichtigt, wenngleich sie gegenwärtig noch nicht vollständig umgesetzt wurde.

Boden

Im Planungsraum wird der Untergrund von Lösslehmen über quartären Lockergesteinen und feinsandigen Tertiärsedimenten gebildet. Das Lockergestein bildet den oberflächennahen Hauptgrundwasserleiter. Bei den Oberböden im Plangebiet Opladen handelt es sich großflächig um Aufschüttungsböden, die stark von der jahrzehntelangen Nutzung als Bahngelände geprägt sind; zudem sind bereits heute einige Teilflächen teil- oder vollversiegelt bzw. unterliegen als Baustellenflächen einer Beeinträchtigung durch Umlagerung und Verdichtung. Die natürlicherweise im Untersuchungsraum anstehenden Braunerden sind im Plangebiet Opladen nicht vorhanden. Laut Ergebnissen der im Zuge der Gütergleisverlegung durchgeführten Baugrundgutachten bestehen die Aufschüttungen aus Bahnschotter, umgelagerten Böden und Schlacke-



materialien sowie Ziegel- und Betonstücken, darunter sind zumeist Hochflutlehme sowie stellenweise auch Terrassensedimente mit schwach schluffigen, feinsandigen, teils verlehnten Kiesen anzutreffen. Bei den Böden des Plangebiets Alkenrath handelt es sich vorwiegend um sandige Lehmböden mit guter Nährstoffversorgung und Wasserdurchlässigkeit.

Die Filter- und Pufferkapazität des Bodens im Plangebiet Opladen beispielsweise für Nitrat und Schwermetalle lässt sich aufgrund des weitestgehend geringen Anteils bindiger Bildungen als eher gering bis im Bereich der Hochflutlehme als mittel zusammenfassen. Das Plangebiet Opladen selbst ist aufgrund seiner intensiven anthropogenen Prägung zwar mit Nährstoffen angereichert, allerdings auch gleichermaßen verdichtet und stellenweise mit Schadstoffen belastet. Die Ertragsfähigkeit ist somit gestört und die Funktionsfähigkeit des Bodens als Pflanzenstandort eingeschränkt. Ein kleiner Teilbereich im Süden wurde langjährig als Kleingartenstandort genutzt, daher ist in diesem Bereich möglicherweise mit geringmächtigen Hortisolen und kleinräumig entsprechend höheren Humusgehalten zu rechnen. Derzeit sind mosaikartig groß- und kleinflächige Abschnitte des Plangebiets Opladen nutzungs- bzw. verdichtungsbedingt vegetationslos (vorwiegend temporäre Lagerplätze bzw. Baustellen). Grundsätzlich besteht somit die Gefahr der Wind- bzw. Wassererosion, allerdings ist wie bereits erwähnt auch ein großer Teil der Fläche teil- oder vollversiegelt. Da es sich bei den Geltungsbereichen des Bebauungsplans um ein recht ebenes Gelände mit deutlicher Oberflächenrauigkeit (teils mit Vegetation) handelt, ist nicht von Wasser- oder Winderosion in nennenswertem Umfang auszugehen.

Für das Plangebiet Opladen sind eine Reihe von Vorbelastungen im Boden bekannt. Es befindet sich in einem Bombenabwurfgebiet des Zweiten Weltkriegs, für das zudem Hinweise auf Blindgänger vorliegen. Im Umfeld wurden bereits mehrere Blindgänger geräumt. Es ist somit von einer potentiellen Kampfmittelbelastung auszugehen. Ebenfalls sind auf dem gesamten Gelände der „neue bahnstadt opladen“ (nbso) verschiedene Bodenbelastungen bekannt bzw. zu vermuten, die aus den vorangegangenen Nutzungen resultieren. Bei diversen Untersuchungen des nbso-Geländes auf Altlasten wurden verschiedene Bodenverunreinigungen festgestellt. Verschiedene bekannte Altlastenverdachtsflächen (ALVF) werden mindestens randlich vom Geltungsbereich Opladen erfasst. Es handelt sich um folgende flächige ALVF des Bodenschutz- und Altlastenkatasters (BAK) der Stadt Leverkusen:

- NE2025 Busbahnhof,
- NE2059 Betriebsgelände VW Zentrum Leverkusen,
- NE2063 Eisenbahnstandort Opladen,
- NE2064 Kleingartenanlage ehemaliges Bahnbetriebswerk.

Die Belastungen der gesamten nbso-Fläche auf dem Eisenbahnstandort Opladen (NE2063) entstanden im Laufe der jahrzehntelangen bahnbezogenen Nutzung. Die hiesigen flächigen Aufschüttungen unter-



schiedlicher Zusammensetzung und Mächtigkeit werden durch weitere kleinräumigere, spezifische Altlastenverdachtsflächen überlagert. Zuletzt wurden 2009 im Rahmen einer Detail- und Sanierungsuntersuchung unter Zugrundelegung der zahlreichen Voruntersuchungen die einzelnen konkreten Altlastenverdachtsflächen (ALVF) westlich der Hauptbahnstrecke erkundet, im Jahr 2010 wurden hier in Vorbereitung der Gütergleisverlegung ebenfalls Gleisschotter beprobt. Eine der betreffenden Flächen, die Verdachtsfläche N 101 (ALVF B-008181-030, ehem. Tankanlage für Dieselloks) befindet sich direkt im geplanten Trassenverlauf der neuen Bahnallee nördlich der Campusbrücke. Hier wurden Bleianteile von 13 g/kg und Benzo(a)pyrenbelastungen von bis zu 28 mg/kg festgestellt. Daneben wurden deutlich erhöhte Konzentrationen für Kupfer (8.900 mg/kg) und PAK (EPA, 188-406 mg/kg) ermittelt.

Die übrigen Belastungen entstanden nicht unmittelbar im Zusammenhang mit eisenbahnspezifischen Nutzungen. Bei Bodenuntersuchungen in Vorbereitung des Busbahnhofsneubaus (NE2025 Busbahnhof) wurden Kohlenwasserstoffbelastungen festgestellt, welche jedoch im Zuge der Aushubentsorgung weitestgehend behoben wurden, so dass nachfolgend lediglich unbedenkliche Restbelastungen festgestellt werden konnten und die Fläche nunmehr als sanierte Fläche mit Überwachung geführt wird. Die betreffende Fläche liegt im nördlichen Teilbereich des Plangebiets Opladen und umfasst hier den nördlichen Verlauf der bestehenden Bahnhofsstraße sowie den Anschluss an die Lützenkirchener Straße.

Die ALVF NE2059 (Betriebsgelände VW Zentrum Leverkusen) liegt südlich der Robert-Blum-Straße und wird nur äußerst randlich im Südwesten der Planfläche vom Geltungsbereich Opladen erfasst. Bei der Fläche NE 2059 handelt es sich um den Bereich einer ehemaligen Abgrabungsfläche, die nach Abschluss der Abgrabungstätigkeiten wieder verfüllt wurde. Das Gelände ist heute nahezu vollständig überbaut bzw. versiegelt und wird von der Gottfried Schultz GmbH & Co. KG als Betriebsgelände für das VW-Zentrum Leverkusen genutzt. Im Zuge von diversen Erweiterungs- und Umbaumaßnahmen wurden zwischen 2004 und 2006 in den jeweils von dem Bauvorhaben betroffenen Teilbereichen des Geländes vorhabenbezogene Boden- und Bodenluftuntersuchungen durchgeführt. Ausweislich der vorliegenden Bohrbefunde wird der unmittelbare Untergrund im Bereich der untersuchten Teilflächen durch bis zu 4,1 m mächtige Auffüllungen gebildet. Die Auffüllungen setzen sich dabei aus umgelagertem Bodenaushub mit Fremdbeimengungen aus Bauschutt, Ziegelbruch, Schotter, Schlacken und Aschen in unterschiedlichen Anteilen zusammen. Die an den Proben der erbohrten Auffüllungen durchgeführten chemischen Untersuchungen zeigten lokal leicht erhöhte Gehalte an mineralölähnlichen Kohlenwasserstoffen (MKW) und polyzyklischen aromatischen Kohlenwasserstoffen (PAK). Die durchgeführten Bodenluftuntersuchungen zeigten hingegen durchweg unauffällige Befunde.



Unter Berücksichtigung der derzeitigen Verhältnisse vor Ort ist aus Sicht der Unteren Bodenschutzbehörde der Stadt Leverkusen im Bereich der bislang untersuchten Teilflächen eine Gefährdung von Schutzgütern (z.B. Mensch, Grundwasser) nicht zu besorgen. Unbeschadet dessen sind jedoch bei Entsiegelungen, Bodeneingriffen oder Nutzungsänderungen die an die Auffüllungen gebundenen, leicht erhöhten Schadstoffgehalte sowohl im Hinblick auf eine potentielle Gefährdung von Schutzgütern (z.B. Mensch, Grundwasser) als auch unter abfalltechnischen Gesichtspunkten zu berücksichtigen.

Zur abschließenden Erkundung und Bewertung potentieller, an die Auffüllungsmaterialien gebundener schädlicher Bodenveränderungen sind in den bislang nicht oder nur unzureichend untersuchten Teilflächen weitere Untersuchungen erforderlich. Für den vom Geltungsbereich Opladen erfassten Teil liegen bisher keine Untersuchungsbefunde vor. Es ist jedoch zu vermuten, dass auch in diesem Bereich der unmittelbare Untergrund durch Auffüllungen gebildet wird. Potentielle, an die Auffüllungsmaterialien gebundene schädliche Bodenveränderungen sind dabei ebenfalls nicht auszuschließen, weshalb der Bereich als „Fläche, deren Böden erheblich mit umweltgefährdenden Stoffen belastet ist“, im dort geltenden Bebauungsplan Nr. 125/II gekennzeichnet ist.

Bei der ALVF NE2064 handelt es sich um die seit den 1960er Jahren durch die Bahnlandwirtschaft genutzte Kleingartenanlage, die sich überwiegend östlich des Gütergleisverlaufs (u.a. heutiger Standort der Firma Bender Recycling) befindet. Lediglich ein kleiner randlicher Teilbereich ragt in das Plangebiet Opladen (Teilflächen der ehemaligen Parzellen 1, 6, 7 und 8). Im Bereich der Parzelle 1 wurden bei Untersuchungen im Jahr 2003 Belastungen von 230 mg/kg Blei bzw. 2,8 mg/kg TS Benzo(a)pyren festgestellt.

Insgesamt lässt sich zusammenfassen, dass umfangreiche und flächige Bodenbelastungen vorhanden sind, sich aus den Ergebnissen der vorliegenden Untersuchungen jedoch gegenwärtig kein Handlungsbedarf bezüglich der genannten Bodenbelastungen innerhalb des Geltungsbereichs Opladen ergibt. Es besteht angesichts der momentanen Nutzungen auf dem Gelände keine unmittelbare Gefahr der Schadstoffverlagerung in angrenzende Bodenschichten oder ins Grundwasser.

Wasser

Grundwasser

Der Betrachtungsraum befindet sich im Einzugsgebiet von Rhein und Wupper (Abschnitt Rhein-Ruhr-Lippe), jedoch außerhalb von Überschwemmungsgebieten der Fließgewässer. In den Geltungsbereichen oder ihrer Umgebung findet keine Trinkwasserförderung statt, die nächstgelegenen Wasserschutzonen befinden sich ca. 3 km westlich bzw. nordwestlich des Geltungsbereichs Opladen im Stadtteil Rheindorf (Zone III B des Wasserschutzgebiets Leverkusen-Rheindorf) sowie ca. 3,7 km westsüdwestlich im Stadtteil Hitdorf (Zone III des Wasserschutzgebiets Leverkusen-Hitdorf). Der Grundwasserflurabstand beträgt im Plangebiet Opladen zwischen 6 und 15 m unter Geländeober-



kante (GOK); bei Baugrunduntersuchungen im Zuge der Gütergleisverlegung wurde bis in Tiefen von 8 m kein Grundwasser angetroffen, es wird hingegen saisonales Stau- bzw. Schichtenwasser oberhalb der lokal anzutreffenden Hochflutlehme vermutet. Die Grundwasserverhältnisse im Geltungsbereich Alkenrath werden angesichts der jährlich stark schwankenden Grundwasserflurabstände zwischen ca. 1,60 m und 5,60 m deutlich vom angrenzend verlaufenden Fließgewässer der Dhünn beeinflusst.

Entscheidend für den Grundwasserschutz ist die Verschmutzungsempfindlichkeit des obersten Grundwasserleiters, welche sich aus dem geologischen Aufbau ergibt, das heißt der Lagerungsweise und Mächtigkeit von bindigen und nicht bindigen Sedimenten. Die Gesteinsschichten im Planungsraum weisen eine gute Filtereigenschaft auf, der Hauptgrundwasserleiter ist somit gut gegen Verschmutzungen geschützt. Dies gilt auch angesichts der vorwiegend größeren Flurabstände für das oberflächennahe Grundwasser, wenngleich die Aufschüttungsböden im Geltungsbereich Opladen mit sandigen Anteilen des Bahnareals eine vergleichsweise geringe Wasserhaltefähigkeit aufweisen. Für den Eisenbahnstandort Opladen besteht per Allgemeinverfügung ein Verbot der Grundwasserförderung, da in diesem Gebiet Belastungen oberer Grundwasserschichten mit Herbiziden vorliegen. Das Gebiet ist zudem, wie bereits erwähnt, durch vorhandene Bodenbelastungen vorbelastet, so dass die Gefahr des Schadstoffeintrags über die Bodenpassage ins Grundwasser im Rahmen von Zersetzungsprozessen vorhandener Schadstoffe (Altlasten, Aufschüttungen) im Boden sowie eine entsprechende Gefahr der Schadstoffmobilisierung und Verlagerung ins Grundwasser durch den Bodenversauerungsprozess auf sandigen Standorten nicht völlig auszuschließen ist. Insgesamt ist jedoch von einer geringen Verschmutzungsempfindlichkeit des Hauptgrundwasserleiters auszugehen.

Oberflächenwasser

Innerhalb der Plangebiete selbst sind keine Oberflächengewässer vorhanden. Westlich angrenzend an den Geltungsbereich Opladen befindet sich auf mittlerer Höhe ein im Zuge der Lagernutzung entstandenes, sehr flaches naturfernes Kleingewässer mit stark schwankendem, niederschlagsdominiertem Wasserstand und entsprechend schwankender Ausdehnung (durchschnittlich schätzungsweise 200-500 m²). Es wird von einer Ruderalflur gesäumt, die auch einige typische Feuchtezeiger sowie einzelne junge Silber-Weiden (*Salix alba*) umfasst.

Im Bürgerbusch, nordöstlich des Geltungsbereichs Alkenrath jenseits der Autobahn A 1, entspringt der Kötterbach, welcher verrohrt nach Süden unter der Autobahn hindurchgeführt wird und sich dort parallel zur gehölzbestandenen Böschung nördlich, nordwestlich und westlich des Plangebiets Alkenrath fortsetzt, bevor er in die Dhünn mündet, die ca. 60 m südlich des Plangebiets verläuft.

Der Geltungsbereich Opladen des Bebauungsplans befindet sich in ca. 650 m südöstlich der Wupper, die in ca. 4,3 km Entfernung süd-



westlich des Plangebiets Opladen in den Rhein mündet. Als Standgewässer sind in der näheren Umgebung die im Zuge der Kiesgewinnung entstandenen Gewässer des Großen und Kleinen Silbersees (ca. 300 m südlich) sowie der Bergsee und das Gewässer im Aquilapark ca. 800 m südsüdwestlich des Plangebiets Opladen sowie einzelne kleinere Tümpel östlich der Bahntrasse zu nennen. Im Bereich des Bürgerbusches, ca. 1 km südöstlich, kommen weitere kleinere Fließgewässer hinzu. Nordöstlich verläuft zudem ca. 180 m nördlich des Geltungsbereichs Opladen der Wiembach, der nordnordwestlich des Gebiets in die Wupper mündet (Verlauf im Bereich der Bahntrasse und der Rennbaumstraße verrohrt) und im Zusammenhang mit dem von ihm geprägten Tal der Wiembachau nordwestlich des Plangebiets Opladen von hoher Bedeutung für den lokalen Wasserhaushalt ist.

Klima/Luft

Makroklimatisch ist der Planungsraum innerhalb der maritim beeinflussten Großlandschaft des Norddeutschen Tieflands der Köln-Bonner Rheinebene zuzuordnen, in der milde Winter und mäßig warme Sommer vorherrschen. Die Jahresmitteltemperatur beträgt knapp unter 11°C mit jahreszeitlichen Schwankungen von einer durchschnittlichen Minimaltemperatur im Januar von 0,8°C bis zu einer durchschnittlichen Maximaltemperatur von 24,4°C im Julimittel. Die durchschnittliche Jahresniederschlagssumme betrug in den letzten 20 Jahren im Raum Leverkusen zwischen 775 mm und 790 mm. Die innerstädtische Lage bestimmt das Mesoklima des Planungsraums. Das Lokalklima wird im Wesentlichen durch die Topographie beeinflusst, wozu insbesondere Relief, Vegetation, Gewässer und Bebauung zählen. Im Untersuchungsgebiet Opladen wirkt sich vor allem der hohe Versiegelungsgrad durch eine erhöhte lokale Schwülegefahr aus, insbesondere in den Sommermonaten.

Der Geltungsbereich Opladen selbst umfasst keine Flächen, die eine über das Mikroklima hinausgehende Bedeutung für die Kalt- bzw. Frischluftproduktion aufweisen. Derartige Flächen mit Austausch- und Entlastungsfunktionen für angrenzende Siedlungsbereiche befinden sich mit dem Wiembachtal sowie dem Wupperverlauf mit Auenstrukturen und Grünlandflächen nördlich bzw. nordwestlich sowie südlich des Plangebiets Opladen mit dem Bürgerbusch. Dieser ist als größtes zusammenhängendes Waldgebiet Leverkusens für die Siedlungsflächen der angrenzenden Stadtteile aufgrund seiner klimatischen Ausgleichsfunktionen besonders bedeutsam.

Die Offenlandfläche des Geltungsbereichs Alkenrath kann im Zusammenhang mit der südlich gelegenen Dhünnaue in ihrer Funktion als Luftleitbahn zur Verbesserung des Stadtklimas beitragen.

Hinsichtlich der Lufthygiene lässt sich feststellen, dass im Umfeld der beiden Plangebiete mehrere Belastungsquellen existieren. Die beiden Autobahnverläufe der Autobahn A 1 und A 3 westlich und südlich des Geltungsbereichs Opladen sowie weitere regionale Verbindungsstraßen mit hohem Verkehrsaufkommen sorgen für eine gewisse, für Ballungs-



räume bzw. innerstädtische Standorte in verkehrsgünstiger Lage typische Vorbelastung. Hinzu kommen verschiedene Industrie-, Gewerbe- und Logistikunternehmen im Umfeld, die Emissionen verursachen, beispielsweise die Firma SKF Sealing Solutions GmbH an der Düsseldorfer Straße (Vulkanisierung von Kautschuk) und die Firma Reisgies Schaumstoffe GmbH an der Dieselstraße (Herstellung von Basiskunststoffen) sowie für den Geltungsbereich Alkenrath die Firma TMD Friction GmbH (Herstellung von Reibbelägen aus Phenoplasten) an der Schlebuscher Straße 99. Die umfangreichen Versiegelungen tragen zudem durch geringere nächtliche Abkühlung und stärkere Aufheizung bei Sonneneinstrahlung zum bereits erwähnten innenstadtnahen Wärmeinseleffekt bei, der zur bioklimatischen Vorbelastung des Standorts zählt.

Pflanzen und Biotope

Die Bestandsaufnahme wurde im Rahmen einer umfassenden Biotopkartierung in der Vegetationsperiode 2012 sowie durch ergänzende Begehungen im August 2013 und Januar 2014 vorgenommen. Die Einstufung und Abgrenzung der Biotoptypen erfolgte mithilfe des Biotoptypenschlüssels (Numerische Bewertung von Biotoptypen für die Eingriffsregelung sowie für die Bauleitplanung in NRW) des Landesamtes für Natur, Umwelt und Verbraucherschutz NRW sowie ergänzend auf Grundlage der Biotoptypenliste von NRW.

Der Geltungsbereich Opladen des Bebauungsplans weist nach der Verlegung der Gütergleise großflächig mehr oder weniger stark befestigte Baustellen- und Lagerflächen (teilversiegelte Flächen mit Schotterauflage sowie versiegelte Anteile und offene Bodenstellen – diese insbesondere in Form angelegter Sandhaufen auch westlich außerhalb des Geltungsbereichs Opladen) auf, die überwiegend unbewachsen sind. Darüber hinaus sind im Norden Verkehrsflächen (Parkplätze, Zufahrten) im Zusammenhang mit der Bahnnutzung vorhanden. Bei den kleinräumigen Vegetationsbeständen im Plangebiet Opladen handelt es sich vorwiegend um ruderale Pionier- und Staudenfluren (zumeist Säume) sowie kleine vorwaldartige Pioniergehölzbestände und Gehölzinseln mit lebensraumtypischen Arten (kein Wald nach LWaldG). Kleinflächig weist das Gebiet Gebüschbestände (u.a. mit Ziersträuchern) im Bereich der Parkplätze sowie entlang der Bahnstrecke auf. Entlang der neuen Gütergleisstrecke sind begleitende Böschungsflächen (Raseneinsaat) zu finden, an die sich abschnittsweise schmale begleitende, frisch gepflanzte Hecken aus lebensraumtypischen Gehölzen anschließen. In den äußersten nördlichen und südlichen Teilbereichen befinden sich Verkehrsflächen mit begrüntem Böschungen und anderem begleitendem Straßengrün, teils mit Laubgehölzen.

Beim Plangebiet Alkenrath handelt es sich überwiegend um zur Heugewinnung genutztes Grünland, an das sich nördlich und westlich gehölzbestandene Böschungen an Bahntrasse und Autobahn A1 einschließlich des Verlaufs des Köttelbachs und östlich eine modellierte Lärmschutzanlage (Wall mit Gehölzinseln) anschließen, sowie klein-



räumig im südlichen Randbereich der Fläche um Laubgehölzbestände, die sich außerhalb des Plangebiets entlang der Dhünnaue fortsetzen.

Unmittelbar westlich des Plangebiets Opladen befindet sich ein sehr flaches naturfernes Kleingewässer innerhalb der von Goldrute dominierten Staudenflur südlich der Campusbrücke. Die Ausmaße des Gewässers schwanken über einen sehr kleinräumigen Kernbereich hinaus im Jahresverlauf stark (durchschnittliche Ausdehnung schätzungsweise 200-500 m²). Die gewässerbegleitende Vegetation ist als üppig zu bezeichnen und weist typische Feuchte- bzw. Nässezeiger auf. Rohrkolben (*Typha latifolia*) und Schilf (*Phragmites australis*) bilden dabei flächig deutliche Dominanzbestände aus, stellenweise kommen auch Silber-Weiden (*Salix alba*) auf. Darüber hinaus ist als auffällige Vegetationsstruktur außerhalb des Plangebiets Opladen der Säulenpappelstreifen einschließlich anschließender Gehölzbestände zwischen dem ehemaligen Gleisverlauf der Güterbahnstrecke und der Wohnbebauung westlich des Bahnareals zu nennen.

Die anteilig unversiegelten Baustellenflächen bieten als vegetationsfreie Störstellen insbesondere wuchsstarken, nitrophilen Pionierarten einen geeigneten Lebensraum. Die meisten vorkommenden Biotoptypen sind in ihrer aktuellen Ausprägung und Struktur in überschaubaren Zeitfenstern von ca. 15 Jahren wiederherstellbar; dies trifft zum Beispiel auf die die Großparkplätze vor dem Bahnhof gliedernden Strauchpflanzungen sowie die Böschungsbegleitpflanzungen entlang der Bahnstrecke zu. Dagegen benötigen ruderale Pionier- und Staudenfluren weniger als fünf Jahre. Dichtere Gehölzbestände geringen bis mittleren Alters benötigen ein Zeitfenster von ca. 25 Jahren. Lediglich Gehölzbestände mit starkem Baumholz, wie beispielsweise die Rosskastanien (*Aesculus hippocastanum*) im Parkplatzbereich (außerhalb des Plangebietes Opladen), sind mit Regenerationszeiten bis zu 100 Jahren nach menschlichem Ermessen nicht wieder herstellbar.

In den beiden Geltungsbereichen kommen keine gesetzlich geschützten Biotope vor. Bestandsgefährdete oder besonders geschützte Pflanzenarten und Pflanzengesellschaften fehlen ebenfalls. Die Fläche liegt nicht innerhalb von Gebieten, die im Zuge des Biotopkatasters NRW als schutzwürdige Biotope aufgenommen wurden.

Tiere und Biotopverbund

In den Jahren 2009 und 2010 wurden laut den Entwurfsunterlagen für das laufende Planfeststellungsverfahren zur Gütergleisverlegung die Artengruppen Vögel, Fledermäuse, Amphibien, Reptilien, Heuschrecken und Tagfalter untersucht und in diesem Zusammenhang auch die entsprechenden Datenbestände des LINFOS abgefragt. Im Rahmen der Planung zur Gütergleisverlegung wurden in den Jahren 2011 und 2012 erneut umfangreiche Daten zu Flora und Fauna erhoben, die auch den Geltungsbereich Opladen des hiesigen Bebauungsplans abdecken. Die Aufnahmen erfolgten in Abstimmung mit dem zuständigen Fachbereich Umwelt der Stadt Leverkusen in Form von jeweils anerkannten



Verfahren für die Artengruppen Reptilien, Amphibien und Heuschrecken.

Insgesamt handelt es sich um einen deutlich anthropogen beeinflussten Lebensraum. Die vielfältigen Störungen durch Bau- und Lagertätigkeiten und die verkehrliche Nutzung schränken zudem das Lebensraumfunktionspotential des Geltungsbereichs Opladen für viele Wildtiere ein. Das Säugetierartenspektrum wird sich voraussichtlich auf wenige, weit verbreitete Arten beschränken, sogenannte Ubiquisten. Dazu gehören Arten, die häufig auf siedlungsnahen Brachen zu finden sind, wie Feldmaus (*Microtus arvalis*), Hausmaus (*Mus musculus*), Wanderratte (*Rattus norvegicus*) und Wildkaninchen (*Oryctolagus cuniculus*).

Die versiegelten Flächen des Plangebiets Opladen bieten nur sehr eingeschränkte Habitatmöglichkeiten für die heimische Fauna und können für Arten mit geringem Aktionsradius eine Barrierewirkung haben. Das abschnittsweise kleinteilige Mosaik verschiedener Biotope aus Gehölzgruppen, ruderalen Staudenfluren und unbefestigten Flächen kann jedoch als für einige Artengruppen wertvoll bezeichnet werden. Die ebenfalls vorhandenen offenen Bodenstellen bzw. nur sehr spärlich bewachsenen Bereiche können Teillebensraumfunktionen insbesondere für Arten der Pionier- und Sekundärstandorte erfüllen. Vor allem Schmetterlinge und andere Insekten finden vorteilhafte Lebensbedingungen vor, die in geringem Umfang vorhandenen Gehölzstrukturen bieten einigen Vögeln und Fledermausarten Nahrungsraum. Aufgrund der Nähe zum Waldgebiet des Bürgerbusches, der Fixheide und zur gehölzreichen Wiembachau sowie zu agrarisch und forstwirtschaftlich geprägten Flächen im weiteren Umfeld ist zumindest ein sporadisches Aufsuchen der Flächen durch Wildarten wie Rehwild (*Capreolus capreolus*), Rotfuchs (*Vulpes vulpes*) oder Schwarzwild (*Sus scrofa*) nicht auszuschließen. Allerdings dürfte es sich angesichts der Verkehrsstrassen mit deutlicher Barrierewirkung (Bahnlinie, Autobahn und weitere stark befahrene Schnellstraßen) dabei eher um seltene Ereignisse handeln.

Das Plangebiet Alkenrath kann aufgrund seiner Lage im Verbund mit der Dhünnaue und den entsprechend angrenzenden Strukturen für Insekten, Vögel, Fledermäuse und andere Wildtiere mindestens Funktionen als Teillebensraum erfüllen. Für empfindlichere Arten können jedoch die die Fläche erreichenden Geräuschemissionen der im Umfeld verlaufenden Verkehrswege vergrämend wirken.

Vögel

Von den Vogelarten finden vorwiegend Kulturfolger und anspruchslosere Arten der Siedlungsbereiche geeignete Lebensbedingungen im Plangebiet Opladen vor. Die vorhandenen Biotope ermöglichen grundsätzlich die Nutzung durch Bodenbrüter und Gebüschbrüter, die häufigen Störungen im Gebiet sowie das mangelnde Nahrungsangebot aufgrund des hohen Versiegelungsgrades schränken jedoch die hiesigen Lebensraumfunktionen ein. Der spärliche Gehölzbestand des Plangebiets Opladen weist keine Baumhöhlen auf, die für Höhlenbrüter (Eulen-,



Kauz- und Spechtarten) in Frage kämen. Mit Abschluss der Gütergleisverlegung sind ebenfalls keine Gebäudestrukturen mehr im Geltungsbereich Opladen vorhanden, die von Gebäudebrütern genutzt werden könnten. Bei den Untersuchungen wurden gefährdete bzw. streng geschützte Arten lediglich außerhalb des Plangebiets Opladen in den Gehölzbeständen südöstlich sowie nördlich des Gebiets in der Wiembachau festgestellt. Hier gelangen Brutnachweise von Kleinspecht (*Dendrocopos minor*), Nachtigall (*Luscinia megarhynchos*), Pirol (*Oriolus oriolus*), Sperber (*Accipiter nisus*) und Waldkauz (*Strix aluco*). Auch Grünspecht (*Picus viridis*), Mäusebussard (*Buteo buteo*) und Turmfalke (*Falco tinnunculus*), die im weiteren Umfeld östlich des Plangebiets Opladen brüten, kommen als sporadische Nahrungsgäste in Frage, der Geltungsbereich Opladen weist jedoch nur in sehr geringem Umfang entsprechend geeignete Strukturen auf.

Fledermäuse

Bei den Untersuchungen der Fledermausfauna im Geltungsbereich Opladen sowie im Umfeld lag der Schwerpunkt entsprechend den bekannten Habitatansprüchen von Fledermäusen auf Gehölzstrukturen sowie dem Gebäudebestand (außerhalb Plangebiet Opladen), die Erfassung der Jagdaktivitäten erfolgte per Horchboxen. Es wurden sechs Fledermausarten jagend im Gebiet und seiner Umgebung nachgewiesen, namentlich Bartfledermaus (*Myotis mystacinus* oder *brandtii*, nicht bis auf Artebene bestimmbar), Breitflügelfledermaus (*Eptesicus serotinus*), Wasserfledermaus (*Myotis daubentonii*), Kleiner und Großer Abendsegler (*Nyctalus leisleri* bzw. *N. noctula*) und Zwergfledermaus (*Pipistrellus pipistrellus*). Hierbei fungierten insbesondere die linearen Gehölzbestände in Nord-Süd-Ausrichtung jenseits des ehemaligen Gütergleisverlaufs westlich des Geltungsbereichs Opladen als wichtige Leitstruktur und Verbindungselement zwischen der Fixheide/dem Bürgerbusch bzw. den Gehölzbeständen des Kleinen und Großen Silbersees und der Wiembachau. Ebenso war eine gewisse Orientierung an den übrigen Gehölzen und Gebüsch im Untersuchungsraum erkennbar. Quartiere konnten innerhalb der Geltungsbereiche oder ihres unmittelbaren Umfeldes nicht nachgewiesen werden, diese werden südlich der Fixheider Straße am Kleinen und Großen Silbersee vermutet. Bäume mit geeigneten Höhlen als Tagesversteck sind innerhalb der Plangebiete nicht vorhanden.

Amphibien

Angesichts der bisherigen Kenntnisse zur Amphibienfauna des Untersuchungsraums lag der Schwerpunkt der Untersuchungen im Jahr 2012 auf der Erfassung der nach Bundesnaturschutzgesetz (BNatSchG) streng geschützten Kreuzkröte (*Bufo calamita*). Hierzu erfolgten im August sowohl Begehungen am Tage (Sichtung von Laich und Kaulquappen in bekannten geeigneten Habitatstrukturen) wie auch nachts (Verhören der Tiere). Die Kreuzkröte ist vorwiegend in warm-trockenen Gebieten mit sandigen Böden und schütterer Vegetation zu finden, wobei Versteckmöglichkeiten in ausreichendem Umfang vorhanden sein müs-



sen. Als Laichgewässer werden sehr flache Kleingewässer mit nur gering ausgeprägter Ufervegetation oder völlig ohne Bewuchs bevorzugt.

Im Ergebnis der Untersuchungen vor Ort konnten zahlreich Jungtiere sowie einzelne subadulte und adulte Individuen mit deutlichem Vorkommensschwerpunkt im Uferbereich des Gewässers sowie an den gewässernah angelegten Sandhaufen unter Steinplattenverstecken westlich des Geltungsbereichs Opladen (südlich der Campusbrücke) festgestellt werden. Hier wurde unter einer der Steinplatten auch ein einzelner Teichmolch (*Lissotriton vulgaris*) gesichtet. Die Art ist nach BNatSchG besonders geschützt. Es handelte sich insgesamt um über 150 Kreuzkröten, die einzelnen Krötengruppen im Gewässerumfeld umfassten dabei bis zu 15 Tiere. Rufaktivitäten beschränkten sich jedoch lediglich auf Flächen südöstlich des Plangebiets Opladen nahe der Werkstättenstraße östlich der Bahntrasse. Es ist von einer Teilpopulation der Kreuzkröte mit bis zu 15 adulten Tieren westlich der Bahntrasse auszugehen; Teilbereiche des Lebensraums befinden sich innerhalb des Geltungsbereichs Opladen. Im Jahr 2012 wurden in den Pfützen des Plangebiets Opladen bzw. den temporären Kleingewässern im Umfeld weder Laich noch Kaulquappen gefunden (später Überprüfungszeitpunkt im Jahr), bei Begehungen Ende Mai 2014 konnten jedoch entsprechende Nachweise erbracht werden.

Das erwähnte Kleingewässer bildet als Laichplatz einen essentiellen Teillebensraum der streng geschützten Kreuzkröte (*Bufo calamita*). Weitere Kleingewässer und geeignete Teillebensraumstrukturen sind, wie bereits erwähnt, östlich der Gleisanlagen vorhanden. Wanderbewegungen der Kreuzkröte über die Gleise nach Osten zu den nachweislich besiedelten Kleingewässern sowie ein übergeordneter Populationszusammenhang mit den dort verhörten Individuen sind als wahrscheinlich anzunehmen.

Zur Sicherung des Bestands auf der Westseite der Bahntrasse sind im Zuge der Gütergleisverlegung baubegleitende Schutzmaßnahmen des weiteren Gewässerumfeldes und eine Habitatoptimierung durch schonende anteilige Entfernung der dichten Ufervegetation, Anlage von Sandhaufen als Winterquartiere sowie Einbringung diverser Tagesversteckmöglichkeiten (Steinplatten, Holztafeln) erforderlich. Einige dieser Strukturen befinden sich innerhalb des hiesigen Geltungsbereichs Opladen.

Reptilien

Ähnlich wie bei der Vorgehensweise der jüngsten Amphibienerfassung konzentrierte sich die Reptilienuntersuchung auf die nach BNatSchG streng geschützte Zauneidechse (*Lacerta agilis*), die zuletzt im Jahr 2010 neben Blindschleiche (*Anguis fragilis*) und Waldeidechse (*Lacerta vivipara*) im Plangebiet Opladen festgestellt wurde. Die Art benötigt ein kleinräumiges Mosaik verschiedener Biotopstrukturen, beispielsweise aus ruderalen Säumen, Gebüsch, Waldrändern und Offenlandbereichen, welches sowohl Versteckmöglichkeiten als auch Plätze zum Son-



nen und von Mai bis August zur Eiablage bietet. Aufgrund der vorhandenen Versteckstrukturen, Sonnenplätze und offenen Bodenstellen wurde für die Zauneidechse eine vorteilhafte Habitatausstattung des Plangebiets Opladen angenommen. Die Suche nach Vertretern der Art erfolgte entsprechend zwischen Mitte August und Anfang September 2012 an fünf Terminen tagsüber innerhalb der für Reptilien geeigneten Biotope, verlief jedoch ergebnislos. Auch unter als Versteck in Frage kommenden Strukturen konnten keine Zauneidechsenvorkommen bestätigt werden. Somit ist trotz vorheriger Feststellung der Art derzeit nicht von einer Besiedlung des Gebiets durch die Zauneidechse oder andere Reptilienarten auszugehen. Auch im Umfeld des Plangebiets Opladen östlich der Bahntrasse gelangen bei den jüngsten Untersuchungen keine Nachweise der Zauneidechse.

Insekten

Der Artenbestand an Insekten hängt wesentlich von der jeweiligen Artzusammensetzung der Krautschicht und Gehölzarten sowie dem jeweiligen Gehölzalter und -zustand ab (z. B. auch vom Vorhandensein von Totholzstrukturen). Der Geltungsbereich Opladen bietet mit seinen teils nicht oder nur lückig bewachsenen, besonnten Strukturen insbesondere wärmeliebenden Arten Lebensraum, wie beispielsweise Sandlaufkäfer (*Cicindela hybrida* bzw. *C. campestris*) oder der Braune Grashüpfer (*Chorthippus brunneus*), aber auch selteneren Arten. So wurden bei den Untersuchungen im Gelände insbesondere auf den spärlich bewachsenen Schotterflächen an der Bahnstrecke regelmäßig die in NRW stark gefährdeten Arten Blauflügelige Ödlandschrecke (*Oedipoda caerulea*) und Blauflügelige Sandschrecke (*Sphingonotus caeruleus*) nachgewiesen, wenngleich nur in geringer Individuenzahl. Die Blauflügelige Ödlandschrecke (*Oedipoda caerulea*) kommt ebenfalls in den Böschungsbereichen im Umfeld des Geltungsbereichs Alkenrath (BAB, Bahn, modellierte Lärmschutzanlage) vor. Aus der Gruppe der Tagfalter wurden im Plangebiet Opladen und seiner unmittelbaren Umgebung ausschließlich wenig spezialisierte, häufige Arten festgestellt, die insbesondere die Ruderalfluren sowie die vereinzelt Exemplare des Sommerflieders (*Buddleja davidii*; vermutlich Relikte der einstigen gärtnerischen Nutzung) aufsuchten. Im Umfeld des Plangebiets Opladen gelangen erwartungsgemäß häufige Tagfalternachweise in den Waldsäumen, den hieran angrenzenden Gehölzbeständen südlich der Fixheider Straße sowie östlich der Bahntrasse ebenfalls insbesondere an Ziersträuchern.

Biotopverbund

Die Geltungsbereiche Opladen und Alkenrath selbst umfassen keine ausgewiesenen Kern- oder Verbindungsflächen des Biotopverbunds in Nordrhein-Westfalen. Wichtiger Bestandteil des regionalen und überregionalen Biotopverbunds sind die Schutzgebiete im Umfeld des Plangebiets Opladen, welche sich in weiten Teilen mit den vom LANUV benannten Verbundsflächen überschneiden. Gebiete, die von besonderer Bedeutung für den Biotopverbund sind, sind ebenfalls im Umfeld vorhanden, beispielsweise das Fließgewässer der Dhünn mit seinen Au-



enbereichen und angrenzenden Freiflächen, zu denen auch das Plangebiet Alkenrath gehört.

Durch die parallele Lage des Geltungsbereichs Opladen entlang der Bahnanlagen kann das Gebiet für einige mobilere Arten eine Verbindungsfunktion zwischen den nördlich und südlich gelegenen Verbundflächen (Wupperaue und Wiembachtal bzw. Fixheide und Bürgerbusch) erfüllen. Weitere kleinere Freiflächen in der Umgebung des Plangebiets Opladen sind als potentielle Trittsteine zu erwähnen, beispielsweise die Grünflächen des St. Remigius-Krankenhauses und anschließende kleinflächige Grünanlagen im Nordwesten, die Gehölz- und Vegetationsbestände entlang der Menchendahler Straße und in deren Verlängerung der Friedhof am Friesenweg im Westen sowie die bereits erwähnten Gehölzbestände entlang der Friedrich-List-Straße im Südwesten.

Landschaftsbild

Der Geltungsbereich Opladen des Bebauungsplans umfasst neben dem Bahnhof Opladen, dem Bahnsteig, zugehörigen Gleisanlagen sowie der bestehenden Straßenverkehrsanbindung von Nordwesten, Zuwegungen und einem Teil der bahnhofsbezogenen Parkplätze überwiegend verschiedene Brach-, Bau- und Lagerflächen und ist durchgängig als deutlich anthropogen geprägter Standort zu bezeichnen. Die vorhandenen versiegelten Bereiche werden oder wurden im Zusammenhang mit dem Bahnbetrieb gewerblich oder verkehrlich genutzt, die Freiflächen mit vorwiegend Ruderalvegetation und jungen Gehölzen sind als stark gestört zu beschreiben, viele Teilflächen sind vegetationsarm oder -frei. Das Plangebiet Opladen ist Teil eines siedlungsrandlichen Bahnbetriebs- und Verkehrsgeländes ohne herausragenden, landschaftsprägenden Bewuchs; seine Strukturierung erfährt das Areal vorwiegend durch die markanten Bahntrassen in Nord-Süd-Ausrichtung.

Die überwiegend einheitlich wirkende Grünlandfläche des Geltungsbereichs Alkenrath befindet sich ebenfalls in einer durch Verkehrsstrassen eher isolierten Lage, an die an drei Seiten Gehölzbestände mit landschaftsprägendem Bewuchs sowie die heterogen strukturierten Kleingärten (Kleingartenanlage Burgloch) östlich der Fläche angrenzen.

Insgesamt ist der landschaftsästhetische Wert des Geltungsbereichs Opladen als stark eingeschränkt zu bezeichnen und der größtenteils vorhandene Brachecharakter seiner innerstädtischen Lage wenig angemessen. Er besitzt ebenfalls keine nennenswerte Bedeutung für die Erholungsnutzung und ist südlich der Bahnsteige als Bahngelände nicht für die öffentliche Nutzung bestimmt. Eine hier befindliche ehemalige Kleingartenanlage der Bahn Landwirtschaft Opladen (BLW) westlich der Gleisverläufe bzw. im Bereich der neuen Gütergleisstrasse wurde zurückgebaut sowie das zugehörige Vereinshaus im Zuge der Gütergleisverlegung entfernt. Die intensive ganztägige Nutzung der Gleise durch den Personen- und Güterverkehr verursacht eine deutlich wahrnehmbare Verlärmung des Gebiets. Hinzu kommen die Verkehrsgeräusche von



der L 288 (Fixheider Straße) im Süden und der L 291 (Rat-Deycks-Straße, Rennbaumstraße) im Norden sowie gewerbliche Emissionen im Umfeld der Fixheider Straße und südöstlich des Geltungsbereichs Opladen. Von den östlich an das Plangebiet Opladen angrenzenden Verkehrsanlagen geht mangels Querungen außerhalb der beiden neu errichteten Brücken (nach Gütergleisverlegung) sowie der Unterführung im Norden zudem eine Barrierewirkung aus, die den Standort entgegen seiner geografisch zentralen Position zwischen zwei Stadtteilen (Opladen und Quettingen) zur Randlage werden lässt. Im direkten Umfeld setzt sich der Eindruck des größtenteils brachgefallenen Bahngeländes nach Westen fort, hier ist als landschaftsprägende Struktur der den Wohngebäuden an der Friedrich-List-Straße östlich vorgelagerte Gehölzstreifen mit Säulenpappeln zu nennen.

Im Umfeld des Plangebiets Alkenrath finden sich sowohl im Böschungsbereich des östlich gelegenen Lärmschutzwalls und entlang des Bachverlaufs des Köttelbachs parallel zu Bahn und Autobahn A1 als auch Richtung Süden entlang der Dhünn prägende Gehölzbestände, die sich am südlichen Rand in das Plangebiet hinein erstrecken. Auf der Offenlandfläche dominieren die Masten der etwa mittig durch das Gebiet verlaufenden Hochspannungsfreileitung den optischen Eindruck.

Der Charakter der an das Plangebiet Opladen angrenzenden Siedlungsbereiche ist von der zentralen Lage durch kompakte Strukturierung geprägt, in der Altstadt bestimmen neben den vorwiegend ab den 1960er Jahren errichteten Gebäuden einige ältere, zum Teil in Fachwerk ausgeführte Wohnhäuser, Gebäude öffentlicher Einrichtungen und Kirchen das Bild. Insgesamt ist der Stadtteil Opladen als recht durchgrünt und belebt zu bezeichnen.

Mensch

Der Untersuchungsraum beinhaltet sowohl westlich als auch östlich des Plangebiets Opladen (hier teils noch im Bau bzw. in Planung) Wohn- und Wohnumfeldfunktionen, Erholungs- und Freizeitfunktionen sowie Einrichtungen mit medizinisch-gesundheitlichen, sozialen und bildungsbezogenen Funktionen. Die Geltungsbereiche selbst erfüllen keine Wohnfunktionen, das Plangebiet Opladen im Zusammenhang mit den angrenzenden Flächen ist von der Bahnnutzung geprägt und erfüllte jahrzehntelang verkehrliche bzw. bahnbetriebliche Funktionen. Es umfasst auch den für die verkehrliche Anbindung bedeutenden Bahnhof Opladen, in unmittelbarer Nähe befindet sich zudem der Busbahnhof Opladen, über den Anbindungen an das städtische ÖPNV-Netz sowie den regionalen Verkehrsverbund der Kraftverkehr Wupper-Sieg AG bestehen. Diverse Infrastruktur-, Versorgungs- und Gesundheitseinrichtungen bestehen ebenfalls im an das Plangebiet Opladen anschließenden Siedlungsraum. Das nächste Krankenhaus ist das katholische Klinikum St. Remigius, dessen Gelände nordwestlich an den Geltungsbereich Opladen angrenzt. Hier befinden sich auch die nächstgelegenen Bildungseinrichtungen sowie ein Kindergarten. Nordöstlich des Geltungsbereichs Opladen, an der Stauffenbergstraße, ist zudem das Berufskolleg Opladen ansässig.



Der Stadtteil Opladen verfügt über ein lebendiges Kunst- und Kulturangebot. Die Innenstadt westlich des Plangebiets Opladen bietet eine kulturräufine Kneipenszene mit regelmäßigen Lesungen, Konzerten und anderen kulturellen Veranstaltungen für alle Altersstufen. Für die Erholungsnutzung sind das Plangebiet Opladen sowie das gesamte ehemalige Bahnareal westlich der Gleisverläufe nicht von Bedeutung, der Branchencharakter schränkt seine Erlebniswirksamkeit deutlich ein. Auch das Plangebiet Alkenrath ist nicht unmittelbar für Erholungszwecke zugänglich (überwiegend landwirtschaftliche Nutzung). Die bereits erwähnten Grünzüge an der Wupper und am Birkenberg westlich der Innenstadt sowie die Grünräume des Wiembachtals, des Kleinen und Großen Silbersees sowie des Bürgerbusches nördlich und südlich des Plangebiets Opladen, erfüllen Naherholungsfunktionen im Umfeld, welche im regionalen Zusammenhang u.a. mit dem Unteren Dhünntal sowie dem Wupperverlauf stehen. Das Bergische Land (u.a. Naturpark nordöstlich des Plangebiets Opladen) sowie der Kölner Raum einschließlich des Rheinverlaufs bieten auf regionaler Ebene weitere zahlreiche Möglichkeiten zur Freizeitgestaltung und Erholung.

Derzeitig ist der Untersuchungsraum durch bestehende verkehrsbedingte Lärmimmissionen, gewerbebedingte Lärmentwicklung sowie ggf. olfaktorische Emissionen und die Trennwirkung der Gleisanlagen im Stadtgefüge beeinträchtigt. Im Gewerbegebiet Fixheide östlich der Bahnstrecke befindet sich an der Dieselstraße der Produktionsbereich eines Störfallbetriebs gemäß § 50 BImSchG, von dem bei schweren Unfällen schädliche Umwelteinwirkungen auf sonstige schutzbedürftige Gebiete ausgehen können. Hierzu zählen auch wichtige Verkehrsstraßen. Nach den bisherigen Erkenntnissen befinden sich südliche Teilbereiche des Bebauungsplans innerhalb der „pauschalen Achtungsabstände ohne Detailkenntnisse“. Innerhalb dieses Bereichs gelten spezifische Vorschriften zur Nutzung. Im Rahmen eines gesamtstädtischen Gutachtens erfolgt derzeit eine Untersuchung der angemessenen Abstände der Leverkusener Störfallbetriebe. Sollte das Gutachten ergeben, dass zukünftig die Neue Bahnallee außerhalb des angemessenen Abstands liegt, sind keine weiteren Maßnahmen erforderlich. Sollte der südliche Teil der Neuen Bahnallee weiterhin innerhalb des angemessenen Abstands liegen, wären weitere Betrachtungen und Abwägungsentscheidungen erforderlich. (vgl. Kap. 7.4 der Begründung). Ein gewisses Gefahrenpotential lässt sich zudem innerhalb des Plangebiets Opladen angesichts der bestehenden Bodenbelastungen (vgl. Abschnitt zum Schutzgut Boden) für die Wirkungspfade Boden ↔ Wasser, Boden ↔ Mensch und Wasser ↔ Mensch nicht vollständig ausschließen.

Kultur- und Sachgüter

Kulturgüter sind kulturhistorische Zeugnisse, die ein identitätsprägendes Merkmal für die jeweilige Region darstellen. Hierzu zählen Boden-, Bau- und Gartendenkmale. In übergeordneten Planungen wurden für das unmittelbare Untersuchungsgebiet (Plangebiets Opladen und Alkenrath) keine Denkmale oder archäologischen Fundstellen benannt.



Die bis zur Gütergleisverlegung westlich der Bahnstrecke vorhandenen Brückenpfeiler (Teil des Baudenkmals Nr. 269 'Eisenbahnersiedlung mit Brückensteg') wurden entfernt. Die weiterhin erhaltene Mehrfamilienhäusersiedlung westlich des Bahngeländes mit einheitlichem Baustil entstand bis 1914 im Zuge der Gründung des Reichsbahn-Ausbesserungswerkes. Im weiteren Umfeld befinden sich einige Baudenkmale, die aufgrund der Blickbeziehung mit dem Geltungsbereich Opladen im Rahmen des Umgebungsschutzes gemäß § 9 Abs. 1b DSchG zu beachten sind. Dabei handelt es sich um die Evangelische Kirche in der Humboldtstraße (Nr. 346, westlich des Plangebiets Opladen) und das Baudenkmal des ehemaligen Friedhofs Rennbaumstraße mit seiner zum Denkmal gehörenden Einfriedungsmauer (Nr. 283, nordwestlich des Plangebiets Opladen), das Kesselhaus und den Einmannbunker des ehemaligen Ausbesserungswerks (Nr. 342 und Nr. 351, östlich des Plangebiets Opladen) sowie das Ledigenheim und die Eisenbahnerwohnhäuser an der Werkstättenstraße (Nr. 355 und Nr. 356, östlich des Plangebiets Opladen). Werden im Zuge bauvorbereitender Maßnahmen bzw. der Entwicklungsmaßnahmen der Kompensationsfläche archäologisch bedeutsame Funde gemacht, sind diese unverzüglich der zuständigen Behörde anzuzeigen und in der Folge denkmalpflegerisch zu dokumentieren und zu sichern.

Sachgüter sind natürliche oder vom Menschen geschaffene Güter, die für Einzelne oder besondere Gruppen oder die Gesellschaft insgesamt von materieller Bedeutung sind. Südlich der Goethestraße befindet sich im Bereich der bestehenden Bahnallee ein Gebäude der Deutschen Bahn AG (BASA-Gebäude), von dem Leitungen in östliche Richtung verlaufen. Diese wurden im Bebauungsplan (Blatt 1) als Hinweise aufgenommen. Hierzu sind im Rahmen des Straßenneubaus Abstimmungen zur Sicherung der Leitungen mit der Deutschen Bahn AG erforderlich. Östlich angrenzend an den Geltungsbereich Opladen verläuft die Gleistrasse der Güterzugstrecke. Im Geltungsbereich Alkenrath verläuft in Nordost-Südwest-Richtung eine 110-kV-Hochspannungsfreileitung. Darüber hinaus bestehen außerhalb der Maßnahmenfläche unmittelbar angrenzend weitere Leitungen, die zu beachten sind. Darüber hinaus sind Teilflächen mit verschiedenen Grundbuchrechten und Gestattungsverträgen belegt.

Die im Plangebiet Opladen befindlichen Flächen sind zum überwiegenden Teil noch bahnrechtlich gewidmet. Bezüglich der Flächen der „neue bahnstadt opladen“ und der städtebaulichen Entwicklung dieses Standortes nach Verlegung der Güterzuggleise besteht zwischen der Stadt Leverkusen und der DB AG Einvernehmen. 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. Bis zu diesem Zeitpunkt bleiben gemäß den vertraglichen Vereinbarungen die Flächen für den Eisenbahnverkehr gewidmet (vgl. Kap. 6.6 der Begründung).



Wechselwirkungen

Der Begriff Wechselwirkungen umfasst die in der Umwelt ablaufenden Prozesse. Die Schutzgüter beeinflussen sich gegenseitig in unterschiedlichem Maße. Diese Wirkungsketten und -netze sind bei der Beurteilung der Folgen eines Eingriffs zu betrachten, um sekundäre Effekte und Summationswirkungen erkennen und bewerten zu können. Umweltauswirkungen auf ein Schutzgut können indirekte Folgen für ein anderes Schutzgut nach sich ziehen.

Die bestehende Altlastensituation im Plangebiet Opladen ruft Wechselwirkungen zwischen den Schutzgütern Boden, Wasser und Mensch hervor. Sensible Nutzungen (Wohngebiet, Kinderspielplatz) sind hier ohne Sanierungskonzept nicht uneingeschränkt möglich. Durch menschliches Tun sind aus artenschutzrechtlicher Sicht wertvolle Sekundärhabitats entstanden (bspw. Landlebensraum der Kreuzkröte), die durch fortschreitende Sukzessionsprozesse aber auch einem steten Wandel unterliegen.

11.2.2 Prognose des Umweltzustandes bei Nichtdurchführung der Planung

Die Nichtdurchführung der vorliegenden Bebauungsplanung würde in erster Linie bedeuten, dass auf eine wichtige Haupterschließungsstraße im Stadtteil Opladen verzichtet werden müsste. Im Zusammenhang mit der geplanten angrenzenden Quartiersentwicklung würde die Inwertsetzung bestehender Freiflächen, einschließlich der Möglichkeit, neue Beziehungen zum direkten städtischen Umfeld zu schaffen, versäumt werden. Mit der Planungsabsicht einer Folgenutzung und Nachverdichtung innerstädtischer Standorte kann der Zielvorgabe eines sparsamen Umgangs mit Grund und Boden (§ 1a Abs. 2 BauGB) gefolgt und die Inanspruchnahme weiterer Freiflächen in Siedlungsrandlage vermieden werden – diese Möglichkeit bliebe bei Nichtdurchführung der Planung ungenutzt.

Die Flächen des Bahngeländes unterstehen derzeit dem Eisenbahnbundesrecht (Allgemeines Eisenbahngesetz). Erfolgt keine Freistellung der gewidmeten Flächen, könnte die Bahn die vorhandene Infrastruktur weiter für den Bahnbetrieb nutzen; ebenso könnten derzeitige gewerbliche Miet- und Pachtnutzungen fortgesetzt werden. Weite Teile der großflächigen Gleisbrachen in zentraler Lage zum Zentrum Opladens würden vermutlich trotz des Rechts seitens der Bahn auf Pflegemaßnahmen der fortschreitenden Sukzession unterliegen; vom Zustand nach der Gütergleisverlegung ausgehend vegetationslose bzw. vegetationsarme Flächen würden sich langfristig zu flächendeckenden Waldstadien entwickeln. Dies hätte eine Verschiebung des Artenspektrums hin zu der daran adaptierten Tier- und Pflanzenwelt zur Folge.

Die derzeitige Altlastensituation bliebe voraussichtlich bestehen, ein Gefahrenpotential für die Wirkungspfade Boden ↔ Wasser, Bo-



den ↔ Mensch und Wasser ↔ Mensch würde wie bereits gegenwärtig nicht vollständig auszuschließen sein.

11.2.3 Prognose des Umweltzustandes bei Durchführung der Planung

Im folgenden Kapitel werden die Konflikte zwischen dem zugrunde gelegten Ausgangszustand nach Gütergleisverlegung und der absehbaren Entwicklung im Plangebiet Opladen sowie den Entwicklungszielen von Naturschutz und Landschaftspflege aufgezeigt. Bei der Konfliktdanalyse werden sowohl mögliche Konflikte nach der naturschutzrechtlichen Eingriffsregelung für die Schutzgüter Boden, Wasser, Klima, Pflanzen und Tiere sowie das Landschaftsbild als auch Beeinträchtigungen der Schutzgüter Mensch sowie Sach- und Kulturgüter einschließlich möglicher Wechselwirkungen betrachtet. Zur Einschätzung der Schwere einer von der Planung ermöglichten Auswirkung auf ein Schutzgut wird der Begriff der Erheblichkeit im Zusammenhang mit einer gewissen Langfristigkeit der Beeinträchtigung verwendet. Losgelöst von tatsächlich auftretenden Konflikten und deren Bewertung fußt die Ermittlung des Eingriffs auf den gesetzlichen Vorgaben des Bundesnaturschutzgesetzes (BNatSchG), des Landschaftsgesetzes Nordrhein-Westfalen (LG NW) und des Baugesetzbuches (BauGB). Zudem sind die bisher vor Ort durch bestehende Festsetzungen der Bauleitplanung bzw. anderweitig gesicherten Nutzungsmöglichkeiten (Art und Maß) heranzuziehen. Der Ausgangszustand ist somit nicht unbedingt anhand des tatsächlichen Bestands zu bewerten, sondern unter Umständen auch nach den bisher planungsrechtlich möglichen Eingriffen. Die Beurteilung des Eingriffstatbestands hängt wesentlich von der zugrunde liegenden planungsrechtlichen Ausgangssituation ab. Als durch den Bebauungsplan 208 A/II, III angestrebter Zielzustand (= Planungssituation) werden neben den zeichnerischen Darstellungen auch die Vorgaben der Textlichen Festsetzungen einbezogen, die über die zeichnerischen Festsetzungen hinausgehen. Jeweils unabhängig von planungsrechtlich möglichen Veränderungen sind artenschutzrechtliche Belange zu beachten.

Beim Plangebiet Opladen handelt es sich überwiegend um ehemaliges Bahnbetriebsgelände, welches bis zur Freistellung in diesem Sinne genutzt werden könnte. Unabhängig von der vorliegenden Bebauungsplanung wäre eine Inanspruchnahme der Flächen einschließlich der Beseitigung der Vegetation bereits gegenwärtig möglich. Gemäß § 4 Abs. 2 Nr. 1 LG NW gilt die Beseitigung von durch Sukzession oder Pflege entstandenen Biotopen auf Flächen, die in der Vergangenheit rechtmäßig baulich oder für verkehrliche Zwecke genutzt waren, in der Regel nicht als Eingriff (Natur auf Zeit). Eine Ausnahme bildet das westlich des Geltungsbereichs Opladen befindliche Kleingewässer (vgl. § 4 Abs. 1 Nr. 8 LG NW).

Der Geltungsbereich Opladen des vorliegenden Bebauungsplans umfasst Teilflächen folgender rechtsverbindlicher Bebauungspläne, für die



die Einschlägigkeit eines Eingriffs nach § 30 BauGB beurteilt werden muss (vgl. auch Kap. 6.4 der Begründung):

- BP Nr. 98/II ‚Busbahnhof Opladen‘ 2. Änderung,
- BP Nr. 125/II ‚Karl-Ulitzka-Straße‘,
- BP Nr. 172 A/II ‚nbso – Grüne Mitte‘.

Bei den Flächen des Plangebiets Opladen außerhalb bereits gültiger Bebauungspläne handelt es sich überwiegend um Vorhabenflächen der öffentlichen Versorgung und damit verbundener Betriebe (Bahnbetriebsgelände) im Außenbereich nach § 35 BauGB. Der vom südlichsten Teil des Geltungsbereichs Opladen erfasste Abschnitt der Fixheider Straße östlich des Geltungsbereichs des BP Nr. 125/II einschließlich der Zubringer zur Robert-Blum-Straße ist ebenfalls als Außenbereich einzustufen (Anteil der zukünftigen Anbindung über Kreisverkehre, welcher nicht innerhalb des Geltungsbereichs des BP Nr. 125/II liegt), steht jedoch nicht in Zusammenhang mit der Bahnnutzung. Im südwestlichen Teil des Geltungsbereichs Opladen (Abschnitt Robert-Blum-Straße südlich Raiffeisen-Erzeugergenossenschaft) wird die planungsrechtliche Situation für einen kleinen Teilbereich nördlich der Fixheider Straße durch die Lage im Innenbereich bestimmt (Beurteilung nach § 34 BauGB).

Boden

Durch die geplante Verkehrsfläche wird sich trotz Bestandsversiegelung der Anteil versiegelter Flächen im Plangebiet Opladen erhöhen. Betroffen davon sind jedoch ausnahmslos stark anthropogen geprägte Böden im Bereich des Bahngeländes sowie kleinflächig im Bereich der Straßenbegleitflächen bzw. Böschungen an den Anschlüssen der geplanten Neuen Bahnallee im Süden (Robert-Blum-Straße/Fixheider Straße) sowie im Norden (Rat-Deycks-Straße/Rennbaumstraße). Im Zuge der Umgestaltung der bestehenden Verkehrsflächen unter Integration der Anschlüsse der Neuen Bahnallee werden jedoch gleichzeitig auch begrünte Straßenbegleitflächen in vergleichbarem Umfang einschließlich Gehölzpflanzungen vorgesehen.

Durch den Baustellenbetrieb und das Lagern von umweltgefährdenden Stoffen besteht bei unsachgemäßem Umgang grundsätzlich das Risiko des Schadstoffeintrags in den Boden. Das Risiko des Schadstoffeintrags ins Grundwasser im Falle unsachgemäßen Umgangs über die Bodenpassage bzw. von Auswaschungen bestehender Bodenbelastungen in den Grundwasserkörper reduziert sich im Plangebiet Opladen jedoch deutlich durch die vorherrschenden hohen Grundwasserflurabstände.

Im Bebauungsplan wird die gesamte Fläche des Geltungsbereichs Opladen als Fläche mit Bodenbelastungen gekennzeichnet. Im Hinblick auf die angestrebte verkehrliche Nutzung sind zur Orientierung die Prüfwerte der Bundesbodenschutzverordnung (BBodSchV) für gewerbliche Nutzungen heranzuziehen. Diese werden lediglich im Fall der ALVF B-008181-030 (ehemalige Tankanlage für Dieselloks) für Blei und



Benzo(a)pyren lokal deutlich überschritten. Im betreffenden Bereich nördlich der Campusbrücke ist vor Umsetzung der Planung eine Sanierung des Schadens nach dem Stand der Technik einschließlich der fachgerechten Entsorgung des belasteten Aushubmaterials im Zuge der Gütergleisverlegung vorgesehen. Anfallendes Aushubmaterial ist aufgrund des flächendeckenden Altlastenverdachts (Aufschüttungen) auch im übrigen Geltungsbereich Opladen bei Umsetzung der Planung in Abstimmung mit der Fachbehörde zu beproben, gemäß den Regelungen des Kreislaufwirtschaftsgesetzes abfallrechtlich einzustufen und bei entsprechender Erfordernis fachgerecht zu entsorgen. Für den Fall, dass zukünftig ggf. sensiblere Nutzungen innerhalb des Geltungsbereichs Opladen angestrebt werden, sind jeweils die strengeren Prüfwerte der einschlägigen Verordnungen und Regelwerke heranzuziehen. Zumindest für Teilbereiche des übrigen Plangebiets Opladen wäre dann eine Überschreitung für einzelne Parameter nicht auszuschließen und entsprechend erneut zu prüfen.

Aufgrund der Lage des Geltungsbereichs Opladen innerhalb eines bekannten Bombenabwurfgebiets des Zweiten Weltkriegs sowie des Verdachts auf einzelne Bombenblindgänger werden **im Falle von Bodenarbeiten mit erheblichen mechanischen Belastungen Sicherheitsdetektionen sowie die Abstimmung mit dem Kampfmittelbeseitigungsdienst der Bezirksregierung Düsseldorf empfohlen.**

Zur Vermeidung möglicher baubedingter Auswirkungen auf den Boden und das Grundwasser sind entsprechende Vorsorgemaßnahmen bei der Baudurchführung zu beachten (DIN 18300 und 18915). Nach Erstellung des mit dem Bebauungsplan ermöglichten Straßenbaus sind betriebsbedingt an den Straßenrändern die für den motorisierten Verkehr typischen Immissionen durch Abgase und Abrieb zu erwarten. Langfristig kann hiermit eine Akkumulation von Nähr- und Schadstoffen in den Straßenbanketten einhergehen, die jedoch angesichts des bereits deutlich gestörten Charakters des Bodens sowie der umfangreichen Vorbelastung nicht als erheblich zu bezeichnen ist. Da das Niederschlagswasser von den Verkehrsflächen nicht auf den angrenzenden Flächen versickert werden soll, sind Stoffeinträge auf diesem Wege weitestgehend ausgeschlossen (vgl. Abschnitt zum Schutzgut Wasser).

Abschließend kann für das Schutzgut Boden festgehalten werden, dass die Beeinträchtigung der Bodenhaushaltsfunktionen, hervorgerufen durch die Flächeninanspruchnahme angesichts der erwähnten Vorbelastungen und Nutzungen des Plangebiets Opladen, nicht als erheblich einzustufen ist.

Feststellung des Eingriffs (Schutzgut Boden)

Beim Plangebiet Opladen handelt es sich überwiegend um ehemaliges Bahnbetriebsgelände, welches bis zur Freistellung in diesem Sinne genutzt werden könnte. Unabhängig von der vorliegenden Bebauungsplanung wäre eine Inanspruchnahme des Bodens bereits gegenwärtig



möglich. **Aus der Bebauungsplanung ergibt sich somit hier kein Eingriff in das Schutzgut Boden.**

Der Bebauungsplan Nr. 172 A/II ‚nbso – Grüne Mitte‘ umfasst die Bahnhofsbrücke, deren westlicher Zugang mit Anschluss an den Bebauungsplan Nr. 98/II sich im Plangebiet Opladen befindet. Der Plan sieht Verkehrsflächen sowie Verkehrsflächen besonderer Zweckbestimmung vor. Im Bereich des Bebauungsplans Nr. 98/II ‚Busbahnhof Opladen‘ (2. Änderung), welcher den nördlichen Teil des Plangebiets Opladen umfasst, sind außer Verkehrsflächen und Bahnanlagen südlich der Bahnunterführung (Anschluss zur Lützenkirchener Straße nach Osten) sowie den nördlichen Anschlussbereich der Freiherr-vom-Stein-Straße an die L 291 flankierend Flächen mit der Zweckbestimmung öffentliche Parkanlage einschließlich zum Erhalt festgesetzter Bäume. Diese Flächen weisen gegenwärtig zwar nicht den Charakter einer zur Erholung nutzbaren öffentlichen Parkanlage auf, sind jedoch planungsrechtlich dennoch gemäß ihrer Zweckbestimmung zu behandeln. Sie werden für Verkehrsflächen beansprucht und somit anteilig neu versiegelt. Der Straßenquerschnitt der Neuen Bahnallee sieht Verkehrsbegleitgrün (unversiegelter Begleitstreifen) einschließlich der Pflanzung von insgesamt mindestens 50 Straßenbäumen (vgl. textliche Festsetzung I.3) sowie die Gestaltung der Kreisverkehrsmittelinseln mit Bepflanzungen vor. Es werden somit angrenzend an die beanspruchten Bereiche bzw. unmittelbar am Ort der Beeinträchtigung wiederum kleinräumig Flächen entsiegelt und begrünt und mit entsprechender Zweckbestimmung als Straßenbegleitgrün ausgewiesen. Für diesen Teilbereich des Geltungsbereichs Opladen des Bebauungsplans Nr 208 A/II, III ergibt sich voraussichtlich eine Vergrößerung der Straßenbegleitgrünflächen um 1.687 m². **Im Ergebnis der Erstellung der neuen Straßenanbindung sind daher keine erheblichen negativen Auswirkungen auf das Schutzgut Boden zu erwarten und somit kein Eingriffstatbestand festzustellen.**

Im südwestlichen Teil des Geltungsbereichs Opladen (Abschnitt Robert-Blum-Straße südlich Raiffeisen-Erzeugergenossenschaft) wird die planungsrechtliche Situation für einen kleinen Teilbereich nördlich der Fixheider Straße durch die Lage im Innenbereich bestimmt. Hier ist somit eine Nutzung möglich, die sich nach Art und Maß sowie der Bauweise und der beanspruchten Grundstücksfläche in die Eigenart der näheren Umgebung einfügt. Bei der in diesem Teil des Plangebiets Opladen vorgesehenen Verkehrsanbindung der Neuen Bahnallee an die Robert-Blum-Straße über einen Kreisverkehr handelt es sich um eine solche Nutzung. Die übrigen vom Geltungsbereich Opladen erfassten angrenzenden Flächen umfassen Verkehrsflächen im Außenbereich, wobei sich die zukünftige Anbindung an die L 288 bzw. die Robert-Blum-Straße über Kreisverkehre anteilig im Geltungsbereich des Bebauungsplans Nr. 125/II befindet (siehe nächster Abschnitt). Hier ergibt sich voraussichtlich eine Entsiegelung bestehender Verkehrsflächen (zukünftig Straßenbegleitgrünflächen) im Umfang von ca. 272 m². Der gesamte Bereich wird im Zuge der Vernetzung mit der Neuen Bahnal-



lee umgestaltet. **Nach Umsetzung der Planung umfasst dieser Teilbereich somit wie im Bestand versiegelte Verkehrsflächen mit begleitenden begrünten Freiflächen und Gehölzpflanzungen in jeweils mindestens vergleichbarem Umfang (vgl. Bioökologische Bilanz in Anhang III des LFB), so dass im Ergebnis der Erstellung der neuen Straßenanbindung keine erheblichen negativen Auswirkungen auf das Schutzgut Boden zu erwarten sind und somit kein Eingriffstatbestand zu konstatieren ist.**

Der südwestlichste Randbereich des Plangebiets Opladen wird durch den Geltungsbereich des Bebauungsplans Nr. 125/II, 'Karl-Ulitzka-Straße' erfasst, der die Fixheider Straße einschließlich ihrer Böschungsbereiche darstellt und für den Bereich südlich der Fixheider Straße ein Gewerbegebiet vorsieht. Hier darf die zulässige Grundflächenzahl von 0,8 gemäß den Festsetzungen durch Garagen und Stellplätze mit ihren Zufahrten sowie Nebenanlagen im Sinne des § 14 BauNVO bis zu einer GRZ von 0,9 überschritten werden, wenn je 5 Stellplätze ein standortgerechter Laubbaum gepflanzt wird bzw. die Dächer der Garagen bzw. Nebenanlagen begrünt werden. Durch bauliche Anlagen unterhalb der Geländeoberfläche darf es zu einer GRZ von 1,0 kommen (gleichbedeutend mit einer Vollversiegelung), wenn die nicht überbaubaren Teile dieser Anlagen begrünt werden. In diesem Sinne ergibt sich aus der im vorliegenden Bebauungsplan vorgesehenen Entwicklung als Verkehrsfläche mit begrünten Bereichen kein höherer Versiegelungsanteil auf den Gewerbeflächen, als dies bisher möglich wäre. Von den bauleitplanerisch festgesetzten Böschungsbereichen der Fixheider Straße gehen anteilig Flächen verloren, so dass sich in diesem Teilbereich des Geltungsbereichs Opladen des Bebauungsplans Nr. 208 A/II, III voraussichtlich eine Verringerung der Straßenbegleitgrünflächen um ca. 1.042 m² und somit eine Versiegelung über das derzeit mögliche Maß ergibt. Bei singulärer Betrachtung der südlichen Straßenanschlüsse im Geltungsbereich des Bebauungsplans Nr. 125/II, 'Karl-Ulitzka-Straße' ergäbe sich somit planungsrechtlich ein Eingriff. Da jedoch bei der Gesamtbetrachtung der durch den Bebauungsplan Nr. 208 A/II, III vorbereiteten Straßenplanung außerhalb der Bahnflächen eine Vergrößerung der unversiegelten Straßenbegleitgrünflächen um ca. 917 m² zu erwarten ist, **liegt somit in der Endbilanz kein Eingriff in das Schutzgut Boden vor.**

Wasser

Grundwasser

Hinsichtlich der Gefahr der Grundwasser- und Oberflächengewässerkontamination durch bau- und betriebsbedingten Schadstoffeintrag sei bezüglich des von den geplanten Entwicklungen ausgehenden Gefährdungspotentials auf die Ausführungen zu Bodenbelastungen im vorigen Abschnitt zum Schutzgut Boden verwiesen. Es ist von einem recht gut vor Schadstoffeinträgen geschützten Grundwasserkörper auszugehen, wengleich saisonales Stau- bzw. Schichtenwasser oberhalb der lokal anzutreffenden Hochflutlehme in geringerer Tiefe auftreten kann und eingedenk der im Plangebiet Opladen vorhandenen Belastungen des



Oberbodens eine grundsätzliche Gefahr der Schadstoffverlagerung ins Grundwasser nicht ausgeschlossen werden kann. Bei entsprechend sachgemäßem Umgang mit belastetem Aushubmaterial wird das Risiko eines baubedingten Schadstoffeintrags ins Grundwasser jedoch als äußerst gering eingeschätzt. Auch während des Betriebs ist mit der verkehrlichen Nutzung des Standortes eine vernachlässigbar geringe Gefahr der Grundwasserverschmutzung durch Schadstoffe verbunden, da das anfallende Niederschlagswasser auf der geplanten Verkehrsfläche in das örtliche Mischwasserkanalsystem abgeführt wird. **Es ist anlagebedingt mit einer Reduzierung der Grundwasserspende zu rechnen, welche jedoch angesichts der bereits bestehenden Versiegelungen sowie der vorgesehenen anteiligen Entsiegelungen eher gering ausfällt.**

In den Geltungsbereichen oder ihrer Umgebung findet keine Trinkwasserförderung statt, für den Eisenbahnstandort Opladen besteht ein Verbot der Grundwasserförderung aufgrund von Herbizidbelastungen. Beeinträchtigungen der Schutzziele von Trinkwasserschutzgebieten der Umgebung durch das hiesige Vorhaben können aufgrund der Art des Vorhabens und des Abstands zwischen Schutzgebieten und dem Geltungsbereich Opladen ausgeschlossen werden. **Insgesamt ist weder bau- oder anlagebedingt, noch im Zusammenhang mit der vorgesehenen Nutzung mit erheblichen negativen Auswirkungen auf das Grundwasser zu rechnen.**

Oberflächengewässer

Das starken Wasserstandsschwankungen unterliegende Kleingewässer unmittelbar westlich des Plangebiets Opladen liegt außerhalb des Geltungsbereichs und wird nicht unmittelbar von der Planung tangiert. Es könnte somit grundsätzlich vorerst bestehen bleiben. Auswirkungen auf diesen Bereich durch Umsetzung der Bebauungsplanung sind jedoch nicht ohne weiteres auszuschließen, wenngleich bei der Bauausführung den Grundsätzen eines flächensparenden Umgangs durch Beschränkung der Beanspruchung von Boden auf das unbedingt notwendige Maß Rechnung getragen werden soll. Vor dem Hintergrund der Gesamtplanung zur Entwicklung der „neue bahnstadt opladen“ (nbso) westlich der Bahntrasse und der vorliegenden Planung als Bebauungsplan dieser Gesamtplanung ist die Inanspruchnahme der betreffenden Fläche langfristig unvermeidbar.

Da somit langfristig mit dem Verlust des Biotops zu rechnen ist, wird bereits für die im Rahmen der Umsetzung der Straßenplanung möglichen Beeinträchtigung das worst-case-Szenario des Verlustes angenommen, statt Schutzmaßnahmen bei der Bauausführung vorzusehen. Stattdessen wird im Rahmen der Maßnahme FCS 1 (measure for a favourable conservation status, Artenschutzmaßnahme für die Kreuzkröte) ein angemessener Ersatz sichergestellt. Darüber hinaus sind keine Beeinträchtigungen von Oberflächengewässern in der Umgebung zu erwarten.



Feststellung des Eingriffs (Schutzgut Wasser)

Da sich aus der vorliegenden Bebauungsplanung planungsrechtlich kein Eingriff in den Boden ergibt (vgl. Abschnitt Boden), ist ebenfalls kein Eingriff im Sinne möglicher, aus Versiegelung resultierender Veränderungen der Grundwasserspense bzw. des Wasserhaushalts festzustellen. Auch im Zusammenhang mit dem Bau und Betrieb der Straße sind **keine erheblichen negativen Auswirkungen auf das Schutzgut Wasser zu erwarten, ein Eingriffstatbestand ist nicht festzustellen.**

Wenngleich der vorliegende Bebauungsplan das vorhandene Kleingewässer im Untersuchungsraum nicht unmittelbar tangiert, ist im Rahmen der Gesamtentwicklung der „neue bahnstadt opladen“ (nbso) mit dem Verlust des Gewässers zu rechnen. Das Vorliegen eines Eingriffs ist auf Konversionsflächen wie dem betroffenen Abschnitt des Untersuchungsraums nach § 4 Abs. 2 Nr. 1 zu beurteilen (Natur auf Zeit). Gemäß § 4 Abs. 1 Nr. 8 des LG NW gilt jedoch unabhängig von den sonstigen Vorschriften des § 4 die Beseitigung von Tümpeln und Weihern mit einer Fläche von mehr als 100 m² als Eingriff. Das in Rede stehende Kleingewässer hat eine durchschnittliche Flächenausdehnung von schätzungsweise 200-500 m², welche im Jahresverlauf niederschlagsbedingt stark schwankt. **Es wird somit durch die im ungünstigsten Fall anzunehmende Beeinträchtigung oder Beseitigung des Gewässers der Eingriffstatbestand erfüllt.** Die vorgezogene Umsetzung der Kompensationsmaßnahme FCS 1 auf der im Rahmen des vorliegenden Bebauungsplans festgesetzten Kompensationsfläche (Geltungsbereich Alkenrath, Blatt 2) stellt die Herstellung neuer Gewässer sicher, die multifunktional auch zur Kompensation des langfristig zu erwartenden Verlustes des vorhandenen Kleingewässers westlich des Geltungsbereichs Opladen dienen. **Es ist somit ein angemessener Ersatz im Rahmen der Maßnahme FCS 1 sichergestellt.**

Klima/Luft

Durch die mit der Umsetzung der Straßenplanung verbundene Beseitigung kleinflächig bestehender Vegetationsbestände, gehen dem Naturhaushalt klimatisch wirksame Flächen verloren, deren lufthygienische bzw. klimatische Ausgleichsfunktion allerdings als gering einzustufen ist. Gleichzeitig sieht der Bebauungsplan Straßenbegleitgrün sowie Gehölzpflanzungen vor, die eine positive Wirkung auf das Lokalklima in vergleichbarem Umfang wie die verlorengewandene Vegetation haben. Darüber hinaus ist festzustellen, dass die kleinräumig zunehmende thermische Belastung vorwiegend auf die versiegelten und überbauten Bereiche beschränkt bleibt und angesichts der bestehenden Versiegelungen nicht ins Gewicht fällt. **Negative Auswirkungen auf lufthygienische bzw. bioklimatische Ausgleichsflächen im nördlichen und südlichen Umfeld des Plangebiets Opladen sind durch die Umsetzung des Vorhabens daher ausgeschlossen.**



Der Baustellenbetrieb wird zeitweise zu einem erhöhten Verkehrsaufkommen im Plangebiet Opladen führen. Dadurch können der Gehalt an Luftschadstoffen sowie die Staubbildung im Plangebiet Opladen während der Bauphase kurzfristig ansteigen. Die Straße selbst wird nach Fertigstellung zur Entlastung der innerstädtischen Verkehrsströme beitragen und Durchgangsverkehr aufnehmen, die bislang die Robert-Koch-Straße, die Humboldtstraße und die bestehende Bahnallee nutzen. Hier ergeben sich durch die Planung lufthygienische Verbesserungen, was sich positiv auf die derzeit belasteten Siedlungsbereiche (Innenstadt Opladen) auswirkt. Durch die angrenzend an die geplante Straße zu erwartende Entwicklung ist langfristig jedoch auch mit einem höheren Verkehrsaufkommen und entsprechend mit einer Zunahme der Schadstoffimmissionen durch Abgase und Stäube im unmittelbaren Plangebiet Opladen zu rechnen. Insgesamt erfüllt die Neue Bahnallee im lokalen Verkehrsnetz jedoch vorrangig wichtige Entlastungsfunktionen für den Durchfahrtsverkehr; **im Stadtteil Opladen ist somit nicht mit einer erheblichen Verschlechterung der lufthygienischen Verhältnisse durch den Betrieb der geplanten Straße zu rechnen.**

Feststellung des Eingriffs

Insgesamt sind im Zuge der Straßenplanung keine erheblichen negativen klimatischen Auswirkungen für das Plangebiet Opladen zu befürchten, vielmehr werden derzeit belastete Siedlungsbereiche durch die Neuordnung des Verkehrs lufthygienisch entlastet. Gleichzeitig sieht der Bebauungsplan die Schaffung von Begleitgrünflächen und die straßenbegleitende Pflanzung von mindestens 50 standortgerechten Laubbäumen sowie die Begrünung und Bepflanzung der Mittelinseln der verkehrlichen Anschlüsse der geplanten Straße im Norden und Süden vor. Die Pflanzflächen und Gehölze wirken sich ausgleichend auf das Lokalklima aus. **Aus der Bebauungsplanung ergibt sich kein Eingriff in das Schutzgut Klima und Lufthygiene.**

Pflanzen und Biotope

Beim Entwicklungsraum der „neuen bahnstadt opladen“ handelt es sich um ein technisch geprägtes, innerstädtisches Areal, das aufgrund der zurückliegenden Nutzungen und angrenzenden Verkehrs-, Gewerbe- und Siedlungsflächen bereits stark durch menschliche Einflüsse vorbelastet ist. Die planerische Vorbereitung der neuen Nutzungen erfolgt entsprechend dem Grundsatz der vorrangigen Innenentwicklung und innerstädtischen Verdichtung und wirkt so indirekt der Zersiedelung des Landschaftsraums entgegen.

Größtenteils werden bereits versiegelte bzw. verdichtete und vegetationsfreie Flächen in Anspruch genommen. Im Zusammenhang mit der Errichtung und dem Betrieb der neuen Bahnallee gehen kleinräumig jedoch auch Vegetationsflächen unterschiedlicher Qualitäten verloren. Dies betrifft zumeist Sekundärbiotopie in verschiedenen Sukzessionsphasen, zu nennen sind ein-, zwei- und mehrjährige Ruderalgesellschaften und junge Gehölzbestände, aber auch Straßenbegleitgrün bzw. Böschungsbereiche. Bei der Umsetzung der Planung ist auf dem



ehemaligen Bahnstandort kleinräumig die Entfernung von Gehölzbeständen erforderlich, die jedoch nicht als prägende Landschaftsbestandteile gelten können. Im nördlichen und südlichen Anschlussbereich der geplanten Neuen Bahnallee müssen voraussichtlich im Zuge der Gestaltung der Verkehrsanschlüsse der Neuen Bahnallee an die Robert-Blum-Straße, die Fixheider Straße und die Lützenkirchener Straße Gehölze entfernt werden. Es ist im ungünstigsten Fall mit dem Verlust von 11 in den bestehenden Bebauungsplänen zum Erhalt festgesetzten Bäumen sowie einzelnen weiteren Gehölzen im Böschungsbereich der Straßen zu rechnen. **Im Zuge der verkehrlichen Neuordnung der Anschlussbereiche der Neuen Bahnallee werden verkehrsbegleitende Grünflächen sowie begrünte Kreisverkehrsmittelinseln, vgl. Maßnahme A3) neu geschaffen, so dass in diesem Zusammenhang entstehende Verluste am Ort des Eingriffs bzw. in direkter Nähe ausgeglichen werden (vgl. Bioökologische Bilanz in Anhang III des LFB). Die Gehölzverluste werden durch straßenbegleitende Pflanzungen von mindestens 50 standortgerechten Laubgehölzen (vgl. Maßnahme A2 bzw. TF I.2) sowie die Begrünung der Verkehrsmittelinseln (Maßnahme A3 bzw. TF I.2) kompensiert.**

Wenngleich der vorliegende Bebauungsplan das im Untersuchungsraum vorhandene Kleingewässer unmittelbar westlich des Geltungsbereichs Opladen südlich der Campusbrücke nicht unmittelbar tangiert, ist im Rahmen der Gesamtentwicklung „neue bahnstadt opladen“ (nbso) mit dem Verlust des Gewässers zu rechnen. **Da das Gewässer spezifische Lebensraumfunktionen für streng geschützte Amphibien erfüllt, erfolgt die Maßnahmenkonzeption und -sicherung im Zusammenhang mit den artenschutzrechtlichen Kompensationserfordernissen.** Bei der Bauabwicklung ist grundsätzlich darauf zu achten, dass nicht unnötig weitere Flächen – auch temporär – in Anspruch genommen werden (vgl. Maßnahme V1). Die Gefahr der Schädigung von Vegetationsstrukturen durch Schadstoffe wird angesichts der vorwiegend nährstoffliebenden, robusten Ruderalvegetation und dem prognostizierten verkehrlichen Nutzungsmaß der geplanten Straße als gering eingeschätzt. Im Zuge der Verkehrsnutzung der Straße ist mit einer Zunahme der Schadstoffimmissionen durch Abgase und Stäube in unmittelbar angrenzende Flächen zu rechnen, welche jedoch für die weiterhin gegebene Eignung der Umgebung als Pflanzenstandort als unerheblich einzustufen sind. Bauarbeiten sind unter Beachtung der einschlägigen DIN-Vorschriften und nach dem Stand der Technik durchzuführen, daher ist auch das baubedingte Gefahrenpotenzial diesbezüglich vernachlässigbar gering (vgl. Maßnahmen V2 und V3).

Zusammenfassend lässt sich feststellen, dass die an den Verkehrsanschlüssen im Norden und Süden des Geltungsbereichs Opladen erforderlichen Gehölzfällungen sowie der langfristige Verlust des Kleingewässers westlich außerhalb des Plangebiets Opladen als erheblich einzustufen sind.



Tiere

Beim Bau von Straßen kann man im Allgemeinen davon ausgehen, dass Beeinträchtigungen erheblicher Art aus der direkten Flächeninanspruchnahme, Barrierewirkung des neuen Verkehrsweges sowie aus dem betriebsbedingten Unfallrisiko für Kleinsäuger, Amphibien, Reptilien und Insekten resultieren können. Bei dem Plangebiet Opladen handelt es sich um einen Standort mit vielfältigen Störungen und Versiegelungen innerhalb eines insgesamt technogen geprägten Areals mit begrenzter Lebensraumfunktion für Kleinsäuger, insbesondere solche mit einem engen Aktionsradius. Für Arten, die häufig auf siedlungsnahen Brachen zu finden sind und eher einen weiteren Aktionsradius aufweisen, stellt die geplante Straße eine überwindbare Barriere dar. **Die möglichen resultierenden Beeinträchtigungen sind nicht als erheblich zu bezeichnen, auch da die Straße unmittelbar parallel zur Gütergleisstrasse verläuft und so die einhergehende weitere Lebensraumzerschneidung durch die Bündelung der Verkehrsverbindungen minimiert wird. Das unmittelbare Kollisionsrisiko für Kleinsäuger im Zuge der verkehrlichen Nutzung der Straße ist angesichts der prognostizierten Verkehrszahlen und der innerorts üblicherweise zulässigen Fahrgeschwindigkeit vergleichsweise gering und somit als unerheblich zu bezeichnen.**

Bau- und betriebsbedingt treten aus dem Verkehr resultierende Schallemissionen auf, wobei nach derzeitigem wissenschaftlichen Erkenntnisstand hier nicht von einer erheblichen Beeinträchtigung der Tierwelt auszugehen ist. Gleichwohl können sich insbesondere für Vögel, die ansonsten eher ruhigere Lebensräume besiedeln, Vergrämungseffekte ergeben, die mitunter signifikante Lebensraumverluste bedeuten können. Da das Plangebiet Opladen sowie sein Umfeld jedoch, wie bereits dargelegt, einen innerstädtischen Standort mit häufig auftretenden Störungen umfasst, weist es ohnehin keine Eignung für störungsempfindliche Vogelarten auf. Insofern werden sich für die ansässige siedlungsauffine bzw. anspruchslose Avifauna neben dem direkten Flächenverlust durch den Straßenverlauf allenfalls geringfügige Meidungsdistanzen zur geplanten Straße ergeben, die angesichts des angrenzend vorhandenen Ausweichraums nicht als erheblich zu bezeichnen sind.

Die Untersuchung des Areals auf Amphibienvorkommen ergab, dass westlich der Bahntrassen von einer Teilpopulation der streng geschützten Kreuzkröte (*Bufo calamita*) mit bis zu 15 adulten Tieren auszugehen ist. Teilbereiche des Lebensraums befinden sich innerhalb des Geltungsbereichs Opladen. **Bei Umsetzung der Straßenplanung gehen anteilig Teillebensräume der Kreuzkröte verloren, ebenso ist eine Beeinträchtigung des unmittelbar westlich des Geltungsbereichs Opladen gelegenen Kleingewässers im Zuge von Bauarbeiten nicht auszuschließen und ein langfristiger Verlust des Gewässers nicht zu vermeiden** (vgl. voriger Abschnitt zu Pflanzen und Biotopen). Das Kleingewässer bildet als Laichplatz einen essentiellen Teillebensraum der Kreuzkröte. Wenngleich mitunter durch entsprechende Schutzvorkehrungen bei Baumaßnahmen der lokale Bestand der



Kreuzkröte erhalten werden könnte, ist der Erhalt angesichts der weiteren Entwicklungsabsichten im direkten Umfeld des Geltungsbereichs Opladen langfristig nicht möglich. **Da somit erhebliche, populationsrelevante Auswirkungen der sich aus den Bebauungsplänen zusammensetzenden Gesamtplanung nicht auszuschließen sind, erfolgt für die Kreuzkröte eine gesonderte Auseinandersetzung mit den Erfordernissen des besonderen Artenschutzes im entsprechenden nachfolgenden Abschnitt (Besonderer Artenschutz).**

Die Feststellung eines Teichmolchs (*Lissotriton vulgaris*) wurde als Einzelfund eingestuft, **bei Umsetzung der Straßenplanung muss daher nicht von Beeinträchtigungen der Art ausgegangen werden.**

Die Artengruppe der Reptilien wurde ebenfalls umfassend untersucht; trotz der in Teilen vorhandenen Habitataignung, z. B. für Zauneidechsen (*Lacerta agilis*), gelangen jedoch keine entsprechenden Nachweise im Plangebiet Opladen und seiner Umgebung. **Daher kann festgestellt werden, dass nicht mit Konflikten für Reptilien zu rechnen ist und Eingriffstatbestände ausgeschlossen werden können.**

Die Habitatfunktionen innerhalb des Geltungsbereichs Opladen für Vögel beschränken sich auf anspruchslose Bodenbrüter und Gebüsch- bzw. Freibrüter. Die Ruderalfluren bieten Lebensraum für die Wirbellosenfauna und stellen somit potentiell Teillebensräume für Vogelarten mit entsprechendem Nahrungsspektrum dar. Die Reviere planungsrelevanter Arten, die im Umfeld festgestellt wurden, sind üblicherweise recht groß, der Geltungsbereich Opladen weist zudem nur in geringem Umfang geeignete Strukturen als Nahrungsfläche auf. **Daher ist festzustellen, dass die durch Umsetzung des Bebauungsplans entstehende Flächenveränderung auf der eher kleinen und wenig bedeutsamen potentiellen Teilfläche der Gesamtreviere nicht ins Gewicht fällt.** Die zu erwartenden Gehölzverluste betreffen vorwiegend jüngere Einzelgehölze und solche mittleren Alters im Bereich der Verkehrsanschlüsse im Norden und Süden. Da der geplante Straßenquerschnitt ebenfalls Straßenbegleitgrünflächen mit Gehölzen vorsieht, ist mit der Umgestaltung der Straßenanbindungen sowie dem Bau der neuen Straße nur eine unerhebliche, zeitlich begrenzte Verschlechterung der Habitatausstattung verbunden. Aufgrund der unmittelbar verkehrsnahen Standorte der Gehölze ist im gegenwärtigen wie geplanten Zustand ihre Eignung als Brutplatz ohnehin limitiert.

Die Untersuchungen der Fledermäuse ergaben den Nachweis von sechs im Gebiet und seiner Umgebung jagenden Fledermausarten, wobei insbesondere die linearen Gehölzbestände in Nord-Süd-Ausrichtung jenseits des ehemaligen Gütergleisverlaufs, westlich des Geltungsbereichs Opladen Leitfunktionen erfüllten. Quartiere konnten nicht festgestellt werden. Zur Vermeidung versehentlicher Quartierzerstörungen werden vor erforderlichen Fällungen die betreffenden Bäume einer Kontrolle auf mögliche Quartiere für Fledermäuse hin untersucht, wengleich angesichts des Alters der Bäume nicht damit zu rechnen ist



(Maßnahme V5). Sollte ein Quartier festgestellt werden, so erfolgt vor der Fällung eine fachgerechte Umsiedlung der Tiere in ein geeignetes Ersatzquartier. **Durch die Umsetzung der geplanten Straße werden in sehr geringem Anteil Jagdhabitats von Fledermäusen in Anspruch genommen. Von einer hieraus resultierenden erheblichen Beeinträchtigung ist jedoch nicht auszugehen**, da die Flächen keine essentiellen Nahrungshabitats darstellen und vorwiegend als Verbindungsflächen zwischen den bekannten Fledermausvorkommen in Fixheide und Bürgerbusch bzw. den Gehölzbeständen des Kleinen und Großen Silbersees und der Wiembachau dienen. Vielmehr ist zu erwarten, dass die vorgesehenen linearen Gehölzpflanzungen entlang der Straße langfristig die Leitlinienfunktion im Gebiet für Fledermäuse stärken. **Die Einschlägigkeit artenschutzrechtlicher Verbotstatbestände sowie von Eingriffstatbeständen kann ausgeschlossen werden.**

Für die Lebensraumeignung des Plangebiets Opladen für die Wirbellosenfauna sind die Artzusammensetzung der Krautschicht und der Gehölzbestände sowie jeweils Gehölzalter und -zustand entscheidend. Von der Bebauungsplanung sind keine Gehölze betroffen, die aufgrund ihres Alters und Totholzanteils Lebensstätten für streng geschützte Arten bieten könnten. In geringem Umfang gehen Ruderalfluren und Gebüsche verloren. Das Umfeld des Plangebiets Opladen bietet jedoch insbesondere mit den Böschungsbereichen der Bahnanlagen ausreichend Ausweichstrukturen, so dass sich durch die Verringerung der zur Verfügung stehenden Flächen keine erheblichen Auswirkungen auf die lokale Insektenfauna ergeben werden. Bei der nächtlichen Beleuchtung der Straße wird durch die Verwendung von Leuchtmitteln mit überwiegend langwelliger Strahlung eine Lockwirkung auf flugfähige Insekten weitestgehend vermieden (Maßnahme V7). **Das unmittelbare Kollisionsrisiko für flugfähige Insekten im Zuge der verkehrlichen Nutzung der Straße ist angesichts der prognostizierten Verkehrszahlen und der innerorts üblicherweise zulässigen Fahrgeschwindigkeit vergleichsweise gering und somit als unerheblich zu bezeichnen.**

Besonderer 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 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.

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 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.

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

Im Zusammenhang mit der Bewertung der artenschutzrechtlichen Betroffenheit der streng geschützten Kreuzkröte auf der Westseite der „neuen bahnstadt opladen“ (nbso) 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 und
- 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 in den Maßnahmen V6 und FCS 1 näher beschrieben (vgl. Kap. 1.2.4). Die ca. 4 ha umfassende Maßnahmenfläche FCS 1 in städtischem Eigentum in Alkenrath (Blatt 2) liegt ca. 1,5 km südlich des Plangebiets Opladen und wird derzeit überwiegend intensiv als Grünland bewirtschaftet. Der Bereich wurde in enger Abstimmung mit der zuständigen Fachbehörde als für die Maßnahme geeignete Fläche mit entsprechendem Aufwertungspotential ausgewählt. Hier soll ein struktureicher, vollwertiger Ersatzlebensraumkomplex für Kreuzkröten entwickelt und dauerhaft gesichert werden. Im Zuge der Umsetzung der Maßnahme FCS 1 sind ausschließlich positive Auswirkungen auf den Naturhaushalt einschließlich der lokalen Flora und Fauna des Geltungsbereichs Alkenrath zu erwarten.



Die Sicherung der Maßnahmenfläche erfolgt durch die zeichnerische und textliche Festsetzung im vorliegenden Bebauungsplan (textliche Festsetzung Nr. 1.2, zeichnerische Festsetzung Geltungsbereich Alkenrath, Blatt 2). Zur konkreten Maßnahmenumsetzung auf der Fläche wurde in enger Abstimmung mit der Fachbehörde eine Ausführungsplanung erstellt, bei der auch die angrenzenden Böschungsflächen sowie die Verlegung und naturnahe Ausgestaltung des Köttelbachs einbezogen wurde, da die Bereiche als geeignetes Nahrungshabitat der Kreuzkröte ebenfalls Lebensraumfunktion übernehmen können und die Böschungsbereiche zudem Lebensraum der Blauflügeligen Ödland-schrecke (*Oedipoda caerulescens*) sind.

Unter der Voraussetzung der Umsetzung der beschriebenen Maßnahmen wurde die Gestattung der Ausnahme von den Verboten des § 44 BNatSchG seitens der Fachbehörde in Aussicht gestellt.

Schutzgebiete nach Naturschutzrecht

Innerhalb des Geltungsbereichs Opladen des vorliegenden Bebauungsplans befinden sich keine Schutzgebiete nach Naturschutzrecht. Angesichts der Entfernungen bestehender Schutzgebiete im Umfeld des Plangebiets Opladen sowie der jeweiligen Schutz-, Erhaltungs- und Entwicklungsziele **können erhebliche Beeinträchtigungen im Zusammenhang mit der vorgesehenen Planung ausgeschlossen werden.**

Biotopverbund

Der Geltungsbereich Opladen des Bebauungsplans selbst umfasst keine ausgewiesenen Kern- oder Verbindungsflächen des Biotopverbunds in Nordrhein-Westfalen. Es handelt sich um einen stark anthropogen geprägten, wiederkehrend gestörten Standort, der nur für ein sehr eingeschränktes Artenspektrum Lebensraum- und Verbindungsfunktionen zu übernehmen vermag. Die Funktion des Plangebiets Opladen für den Biotopverbund ist allerdings eher als untergeordnet einzustufen. Es verbleibt auch nach Umsetzung der Planung ein ausreichend breiter Böschungstreifen zwischen Bahntrasse und Straße für Arten, die die Bahnstrecke als Verbindungsstruktur nutzen. Die im Geltungsbereich Alkenrath vorgesehene Entwicklung strukturreicher Kreuzkrötenlebensräume wird den örtlichen Biotopverbund stärken. **Insgesamt ist somit nicht mit erheblichen negativen Auswirkungen auf den lokalen Biotopverbund zu rechnen.**

Feststellung des Eingriffs (Schutzgut Pflanzen und Tiere)

Im folgenden Abschnitt wird für die jeweiligen Teilbereiche des Geltungsbereichs Opladen ermittelt, ob ein Eingriffstatbestand vorliegt und im Fall des Erfordernisses die entsprechend vorgeschlagene Bewältigungsstrategie dargelegt.

Beim Plangebiet Opladen handelt es sich überwiegend um ehemaliges Bahnbetriebsgelände, welches bis zur Freistellung in diesem Sinne genutzt werden könnte. Unabhängig von der vorliegenden Bebauungsplanung wäre somit eine Inanspruchnahme der Flächen einschließlich der



vollständigen Beseitigung der Vegetation bereits gegenwärtig möglich. Gemäß § 4 Abs. 2 Nr. 1 LG NW gilt die Beseitigung von durch Sukzession oder Pflege entstandenen Biotopen auf Flächen, die in der Vergangenheit rechtmäßig baulich oder für verkehrliche Zwecke genutzt waren, in der Regel nicht als Eingriff (Natur auf Zeit). Auf dem ehemaligen Bahnbetriebsgelände, welches den überwiegenden Teil des vom vorliegenden Bebauungsplan in Anspruch genommenen Plangebiets Opladen ausmacht, **liegt dementsprechend trotz Verlust der Vegetation überwiegend kein Eingriff vor.**

Da es sich bei den zu entfernenden kleinflächigen Gehölzbeständen im Plangebiet Opladen nicht um prägende Bestandteile der Landschaft handelt, liegt auch im Sinne des § 4 Abs. 1 Nr. 8 LG NW hier kein Eingriff vor. **Gemäß § 4 Abs. 1 Nr. 8 des LG NW gilt jedoch unabhängig von den sonstigen Vorschriften des § 4 die Beseitigung von Tümpeln und Weihern mit einer Fläche von mehr als 100 m² als Eingriff.** Das westlich des Geltungsbereichs Opladen befindliche Kleingewässer hat eine durchschnittliche Flächenausdehnung von schätzungsweise 200-500 m², wenngleich diese im Jahresverlauf stark schwankt und so mitunter auch eine deutlich größere oder kleinere Wasserfläche aufweisen kann. **Es wird somit durch die im ungünstigsten Fall anzunehmende Beeinträchtigung des Gewässers im Zuge der Straßenbauarbeiten der Eingriffstatbestand erfüllt.** Die im Rahmen des vorliegenden Bebauungsplans (Blatt 2) festgesetzte Kompensationsfläche Alkenrath - westlich Schlebuschrath für die Umsetzung der artenschutzrechtlichen Kompensationsmaßnahme FCS 1 stellt bereits vorgezogen die Herstellung von Gewässern sicher, die multifunktional auch zur Kompensation des langfristig zu erwartenden Verlustes des vorhandenen Kleingewässers westlich des Geltungsbereichs Opladen dienen. **Für Beeinträchtigungen des vorhandenen Kleingewässers westlich des Geltungsbereichs Opladen ist ein angemessener Ersatz im Rahmen der Maßnahme FCS 1 sichergestellt.**

Der Bebauungsplan Nr. 172 A/II ‚nbso – Grüne Mitte‘ umfasst die Bahnhofsbrücke, deren westlicher Zugang sich mit Anschluss an den Bebauungsplan Nr. 98/II im Plangebiet Opladen befindet. Der Plan sieht Verkehrsflächen sowie Verkehrsflächen besonderer Zweckbestimmung vor. Im Bereich des Bebauungsplans Nr. 98/II ‚Busbahnhof Opladen‘ (2. Änderung), welcher den nördlichen Teil des Plangebiets Opladen umfasst, sind außer Verkehrsflächen und Bahnanlagen südlich der Bahnunterführung (Anschluss zur Lützenkirchener Straße nach Osten) sowie den nördlichen Anschlussbereich der Freiherr-vom-Stein-Straße an die L 291, flankierend Flächen mit der Zweckbestimmung öffentliche Parkanlage einschließlich zum Erhalt festgesetzter Bäume dargestellt. Diese Flächen weisen gegenwärtig zwar nicht den Charakter einer zur Erholung nutzbaren öffentlichen Parkanlage auf, sind jedoch planungsrechtlich dennoch gemäß ihrer Zweckbestimmung zu behandeln. Von der öffentlichen Parkanlage werden kleinräumige Teilflächen zukünftig durch Verkehrsflächen beansprucht. Es ist in diesem Bereich insgesamt mit dem Verlust von ca. 163 m² Grünfläche mit einem Biotopwert von



595 Punkten zu rechnen (vgl. Bioökologische Bilanz in Anhang III des LFB). Gleichzeitig werden neue Grünflächen mit einem Biotopwert von insgesamt 6.294 Punkten geschaffen (ohne Pflanzung der Baumreihe). Wenngleich sich die zum Erhalt festgesetzten Bäume überwiegend im Bereich der zukünftigen Kreisverkehrsmittelinsel befinden, kann ihr Verlust nicht ausgeschlossen werden. **Es ist im ungünstigsten Fall mit dem Verlust von sieben zum Erhalt festgesetzten Bäumen zu rechnen.** Der Straßenquerschnitt sieht Verkehrsbegleitgrün einschließlich der Pflanzung von insgesamt mindestens 50 Straßenbäumen (vgl. textliche Festsetzung I.2) vor. **Die in ihrer Ausprägung mit den verloren gehenden Biotopstrukturen vergleichbaren Begleitstreifen sowie die die Anzahl der zu entfernenden Gehölze deutlich überschreitenden Neupflanzungen sichern eine angemessene Kompensation des Eingriffs.**

Im südwestlichen Teil des Geltungsbereichs Opladen (Abschnitt Robert-Blum-Straße südlich Raiffeisen-Erzeugergenossenschaft nördlich der Fixheider Straße) wird die planungsrechtliche Situation für einen kleinen Teilbereich durch die Lage im Innenbereich bestimmt. Hier ist somit eine Nutzung möglich, die sich nach Art und Maß sowie der Bauweise und der beanspruchten Grundstücksfläche in die Eigenart der näheren Umgebung einfügt. Bei der in diesem Teil des Plangebiets Opladen vorgesehenen Verkehrsanbindung der Neuen Bahnallee an die Robert-Blum-Straße über einen Kreisverkehr handelt es sich um eine solche Nutzung. Die übrigen vom Geltungsbereich Opladen erfassten angrenzenden Flächen umfassen Verkehrsflächen im Außenbereich, wobei sich die zukünftige Anbindung an die L 288 bzw. die Robert-Blum-Straße über Kreisverkehre anteilig im Geltungsbereich des Bebauungsplans Nr. 125/II befindet (siehe nächster Abschnitt). Der gesamte Bereich wird im Zuge der Vernetzung mit der Neuen Bahnallee umgestaltet. Es ist in diesem Bereich insgesamt mit dem Verlust von ca. 628 m² Grünfläche mit einem Biotopwert von 2.338 Punkten zu rechnen (vgl. Bioökologische Bilanz in Anhang III des LFB). Gleichzeitig werden neue Grünflächen mit einem Biotopwert von insgesamt 2.232 Punkten geschaffen (ohne Pflanzung der Baumreihe). **Es handelt sich nach Umsetzung der Planung wie im Bestand um versiegelte Verkehrsflächen mit begleitenden begrünnten Freiflächen und Gehölzpflanzungen in jeweils vergleichbarem Umfang, so dass im Ergebnis der Erstellung der neuen Straßenanbindung insbesondere eingedenk der vorgesehenen Grüngestaltungen im gesamten Plangebiet keine erheblichen negativen Auswirkungen auf das Schutzgut Pflanzen und Tiere zu erwarten sind und somit kein Eingriffstatbestand resultiert.**

Der südwestlichste Randbereich des Plangebiets Opladen wird durch den Geltungsbereich des Bebauungsplans Nr. 125/II ‚Karl-Ulitzka-Straße‘ erfasst, der die Fixheider Straße einschließlich ihrer Böschungsbereiche darstellt und für den Bereich südlich der Fixheider Straße ein Gewerbegebiet vorsieht. Hier darf die zulässige Grundflächenzahl von 0,8 gemäß den Festsetzungen durch Garagen und Stell-



plätze mit ihren Zufahrten sowie Nebenanlagen im Sinne des § 14 BauNVO bis zu einer GRZ von 0,9 überschritten werden, wenn je 5 Stellplätze ein standortgerechter Laubbaum gepflanzt wird bzw. die Dächer der Garagen bzw. Nebenanlagen begrünt werden. Durch bauliche Anlagen unterhalb der Geländeoberfläche darf es zu einer GRZ von 1,0 kommen (gleichbedeutend mit einer Vollversiegelung), wenn die nicht überbaubaren Teile dieser Anlagen begrünt werden. In diesem Sinne ergibt sich aus der im vorliegenden Bebauungsplan vorgesehenen Entwicklung als Verkehrsfläche mit begrünten Bereichen keine umfangreichere Inanspruchnahme von Flächen, als dies bisher möglich wäre. Von den bauleitplanerisch festgesetzten Böschungsbereichen der Fixheider Straße gehen jedoch ebenfalls anteilig Flächen verloren, so dass sich in diesem Teilbereich des Geltungsbereichs Opladen des Bebauungsplans Nr. 208 A/II, III voraussichtlich eine Verringerung der Straßenbegleitgrünflächen um 1.042 m² und somit eine Flächenbeanspruchung über das derzeit mögliche Maß ergibt. Die kleinräumige Beseitigung von Vegetationsbeständen im Zuge der Neustrukturierung der Straßenanbindungen zur Robert-Blum-Straße und Fixheider Straße geht zwar mit einer randlichen Begrünung (u.a. Mittelinsel der Verkehrskreisführung und Böschungsbereiche) einher, bei singulärer Betrachtung der südlichen Straßenanschlüsse innerhalb des Geltungsbereichs des Bebauungsplans Nr. 125/II ‚Karl-Ulitzka-Straße‘ ergäbe sich jedoch planungsrechtlich ein Eingriff, da gemäß Numerischem Biotopwertverfahren in diesem Bereich ein Verlust von 4.168 Biotopwertpunkten zu verzeichnen ist (vgl. Bioökologische Bilanz in Anhang III des LFB). Bei der Gesamtbetrachtung der durch den Bebauungsplan Nr. 208 A/II, III vorbereiteten Straßenplanung außerhalb der Bahnflächen ist jedoch eine Biotopwertsteigerung um 1.425 Punkte im Rahmen der Straßenbegleitgrünflächen zu erwarten, so dass sich kein erheblicher Eingriff feststellen lässt. Abgesehen von den veränderten Flächennutzungen werden von der Planung jedoch ebenfalls **vier im Bebauungsplan Nr. 125/II zum Erhalt festgesetzte Bäume erfasst; in diesem Sinne wird hier der Eingriffstatbestand erfüllt. Ein entsprechender Ausgleich erfolgt im Rahmen der Pflanzung von insgesamt mindestens 50 Straßenbäumen entlang der Neuen Bahnallee (vgl. Maßnahme A2 bzw. textliche Festsetzung I.2)**, wodurch zudem eine weitere Aufwertung um 6.825 Biotopwertpunkte entsteht. Ebenfalls ausgleichend auf den Gehölzverlust wirken die innerhalb der südlichen Verkehrsanbindung vorgesehenen Bepflanzungen (Begleitgrün; vgl. Maßnahme A3 bzw. TF I.2).

Insgesamt lässt sich für das Schutzgut Pflanzen und Tiere feststellen, dass sich für die streng geschützte Kreuzkröte, das Kleingewässer und die zum Erhalt festgesetzten, verloren gehenden Gehölze Eingriffe ergeben, für die entsprechende Kompensationsmaßnahmen vorgesehen werden. Darüber hinaus sind eingedenk der vorgesehenen Vermeidungs- und Begrünungsmaßnahmen keine erheblichen negativen Auswirkungen mit der Umsetzung des Bebauungsplans verbunden. Der Geltungsbereich Alkenrath sowie



Teilflächen des Geltungsbereichs Opladen erfahren eine Aufwertung.

Landschaft

Gegenwärtig stellt sich das Plangebiet Opladen überwiegend als verkehrlich-gewerbliche Restfläche dar, die hinsichtlich der Landschaftsbildparameter Schönheit, Vielfalt und Eigenart als wenig reizvoll beschrieben werden muss. Der Gesamteindruck ist eher trostlos und wirkt nicht der innenstadtnahen Lage angemessen; es handelt sich um einen bereits durch Gewerbe und Infrastruktur technisch stark vorbelasteten Raum. Die vorliegende Bebauungsplanung soll den ersten wesentlichen Schritt zu einer städtebaulich sinnvollen Nachnutzung des ehemaligen Bahnareals durch die verkehrliche Anbindung an den umgebenden Stadtraum leisten und die Voraussetzung für die Quartiersentwicklung schaffen. Der Geltungsbereich Opladen erhält eine völlig neue funktionale Ausrichtung und wird als zweispurige Straße mit Fußgängerweg, begleitendem Grünstreifen und Laubgehölzpflanzungen neu gestaltet. Die Zugänglichkeit des Geländes für die Öffentlichkeit wird ermöglicht und die schrittweise Integration des Areals in das Stadtbild begonnen. Temporäre visuelle und akustische Beeinträchtigungen bedingt durch Lagerflächen, Baustelleneinrichtungen und Baufahrzeuge während der Umsetzungsphase der Planung können nicht ausgeschlossen werden, sind jedoch nur von vergleichsweise kurzer Dauer und als unerheblich einzustufen.

Für die Bewohner der Gebäude an der Friedrich-List-Straße mit Ostfassade ergeben sich zukünftig Ausblicke auf den neuen Straßenverlauf; der trostlose Charakter der Brachflächen wird gemindert. Für Bahnreisende ergibt sich ebenfalls ein insgesamt angenehmerer Eindruck am ebenfalls neu zu gestaltenden Bahnhof und seinem direkten Umfeld. Der neue Verkehrsweg stellt für Erholungssuchende eine direkte Verbindung zwischen den nördlich und südlich des Plangebiets Opladen gelegenen, für die Erholung bedeutsamen Räumen des Bürgerbusches und des Wiembachtals her. Langfristig soll die straßenbegleitende Baumreihe eine landschaftsprägende Wirkung ausbilden. **Anlagebedingt ist demnach ausschließlich mit positiven Auswirkungen auf das Landschaftsbild zu rechnen.**

Die geplante Straße wird nach Fertigstellung zur Entlastung der innerstädtischen Verkehrsströme beitragen und Durchgangsverkehre aufnehmen, die bislang kleine innerstädtische Straßen nutzen und diese entsprechend mit Immissionen belasten (u.a. Lärm), die das dortige Ortsbild beeinträchtigen. Durch die Bündelung der Verkehrsstrassen Schiene und Straße (geplante Neue Bahnallee) wird somit die Aufenthaltsqualität in Opladens Innenstadt verbessert. Gleichzeitig wird zukünftig Verkehrslärm im Plangebiet Opladen entstehen. **Angesichts der geringen Bedeutung bzw. größtenteils nicht gegebenen Zugänglichkeit des Geländes für die Erholungsnutzung und des gegenwärtig bereits minderwertigen Landschaftsbildes ist diese Auswirkung jedoch eingedenk der Verbesserungen in Opladens**



Innenstadt und der allgemeinen sonstigen Verbesserung des Stadtbildes durch die geplante Entwicklung der „neue bahnhofsstadt opladen“ (nbso) nicht als erheblich einzustufen.

Feststellung des Eingriffs

Durch die mit der Planung vorbereitete Entwicklung der „neue bahnhofsstadt opladen“ ergibt sich eine positive Veränderung des Gesamtareals. Gleichzeitig wird die Innenstadt verkehrlich entlastet, was das Ortsbild Opladens durch eine verbesserte Aufenthaltsqualität aufwertet. Vor dem Hintergrund des im Geltungsbereich Opladen bereits deutlich anthropogen geprägten Landschaftsbildes sowie der aufgrund der Vorbelastungen geringen Erholungseignung des Raums werden die als negativ festzustellenden Auswirkungen der Planung (Verkehrslärm, mögliche optische Störung durch Beleuchtung) insgesamt als nicht erheblich eingestuft. **Da sich keine erheblichen negativen Auswirkungen auf das Landschaftsbild ergeben, ist kein Eingriff für das Schutzgut festzustellen.**

Mensch

Wie bereits im vorigen Abschnitt beschrieben handelt es sich gegenwärtig beim Plangebiet Opladen überwiegend um einen geringwertigen ehemaligen Bahnstandort, der seiner innenstadtnahen Lage in Gestaltung, Strukturierung und Nutzung nicht gerecht wird. Bis auf den Bahnhofsbereich und die öffentlichen Straßenflächen am Nord- und Süden des Plangebiets Opladen ist das Gelände gegenwärtig weitestgehend nicht öffentlich zugänglich und erfüllt daher nur sehr eingeschränkt bis gar keine Funktionen des öffentlichen Raums. Die Gesamtplanung für das Areal der „neue bahnhofsstadt opladen“ sieht eine lagegemäße Entwicklung als Wohn-, Gewerbe- und Dienstleistungsstandort sowie die Verknüpfung angrenzender Stadtteile und Stärkung der innerstädtischen Qualitäten durch eine sinnvolle Ergänzung des bestehenden Angebots in Opladen vor. **Aus der Planung ergeben sich verschiedene positive Auswirkungen auf das Schutzgut Mensch, beispielsweise durch die bessere Vernetzung der innenstadtnahen Funktions- und Erholungsbereiche sowie die Aufwertung des Bahnhofsbereichs und dessen Anbindung nach Süden.**

Eine Verbesserung für das Schutzgut Mensch ist darüber hinaus indirekt durch die veränderte Verkehrssituation für den innerstädtischen Verkehr in Opladen westlich des Plangebiets zu erwarten. Die heutige Bahnallee, die Robert-Koch-Straße und die Humboldtstraße sowie die Freiherr-vom-Stein-Straße sind gegenwärtig in ihrer Funktion als Nord-Süd-Verbindung verkehrlich deutlich belastet: Auf der Bahnallee und der Humboldtstraße liegt die Verkehrsbelastung (DTV_w) an Werktagen zwischen 12.300 und 14.700 Kfz, auf der Robert-Koch-Straße bei 11.600 bis 11.500 Kfz. Die weiter westlich gelegene Kölner Straße weist derzeit Verkehrsbelastungen im Norden von 10.200 Kfz auf, welche in Richtung Süden (Fixheider Straße) bis auf 23.000 Kfz ansteigen. Die mit der geplanten Neuen Bahnallee erreichte Umfahrung des Zent-



rums von Opladen soll eine Entlastung der bisher für den Durchgangsverkehr genutzten Robert-Koch-Straße, Humboldtstraße und Bahnallee durch Reduzierung der Verkehrsstärken auf maximal 8.500 Kfz sowie an der Kölner Straße auf 8.400 Kfz (nördlicher Bereich) bzw. 20.500 Kfz (südlicher Bereich) erreicht werden. Gleichzeitig hält sich die Belastung der geplanten Neuen Bahnallee in einem verträglichen Rahmen: Gleichzeitig hält sich die Belastung der geplanten Neuen Bahnallee in einem verträglichen Rahmen: Das prognostizierte Gesamtverkehrsaufkommen liegt bei bis zu 17.000 Kfz für den nördlichen Abschnitt zwischen Lützenkirchener Straße und Goethestraße bzw. für den südlichen Bereich im Mittel bei rund 10.000 Kfz (Prognosehorizont 2025). Die jeweiligen Verkehrsanschlüsse an die regionalen Verbindungsstraßen werden als Kreisverkehrslösung mit begrünter Mittelinsel hergestellt, so dass eine vergleichsweise reibungslose Verkehrsabwicklung und damit verbunden eine geringe Stauwahrscheinlichkeit zu erwarten ist.

Die bereits im vorherigen Abschnitt erwähnten **baubedingten unvermeidbaren Auswirkungen** (optische Veränderung, Baulärm, ggf. Erschütterungen) sind aufgrund der beschränkten Dauer, des Abstands von jeweils mindestens 100 m zur Siedlungsbebauung im Umfeld und der größtenteils nicht gegebenen öffentlichen Zugänglichkeit des Geländes **nicht als erhebliche Beeinträchtigung der Wohn- und Wohnumfeldfunktionen zu bewerten**. Die Straße soll neben ihrer Funktion als Achse für den motorisierten Verkehr auch für Radfahrer und Fußgänger die grünen Erholungsräume im Umfeld der Innenstadt verbinden und durch eine ansprechende Gestaltung mit begrüntem Begleitstreifen und Gehölzpflanzungen den Auftakt der Quartiersentwicklung bilden. Die sichere Nutzung der Straße für alle Verkehrsteilnehmer wird durch eine ausreichende nächtliche Beleuchtung und die Vermeidung unübersichtlicher Kreuzungs- bzw. Einmündungssituationen gewährleistet. **Mit der verkehrlichen Nutzung der Straße sind allerdings dauerhafte Lärmemissionen verbunden, die zu Belastungen der angrenzenden Siedlungsbereiche führen. Laut den schalltechnischen Untersuchungen ist jedoch nur bei fünf Gebäudefassaden im Umfeld mit einer Überschreitung der Grenzwerte der 16. BImSchV zu rechnen.** Betroffen sind das freistehende Haus Lützenkirchener Straße Nr. 3 sowie um die Gebäude mit den Hausnummern 84, 86, 88 und 90 an der Robert-Blum-Straße. Hier bestehen dem Grunde nach Anspruchsvoraussetzungen für Schallschutzmaßnahmen. Aktive Schallschutzmaßnahmen können im vorliegenden Fällen nicht durchgeführt werden (vgl. Kap. 7.4 der Begründung). Die Prüfung der konkreten Anspruchsberechtigung und der Dimensionierung passiver Schallschutzmaßnahmen an den betroffenen Gebäuden sowie ggf. die Durchführung erfolgt auf Grundlage der Regelungen der 24. BImSchV außerhalb dieses Bebauungsplanverfahrens vor Beginn der geplanten Straßenbaumaßnahme, so dass weiterhin gesunde Wohn- und Arbeitsverhältnisse gewährleistet werden.



Für die Beurteilung der Konflikte der Planung mit dem Schutzgut Mensch sind auch die vorhandenen Bodenbelastungen im Plangebiet Opladen hinsichtlich möglicher Gefährdungen durch die Schadstoffaufnahme über den direkten Wirkungspfad Boden ↔ Mensch sowie den indirekten Pfad Boden ↔ Grundwasser bedeutsam. Der Pfad Wasser ↔ Mensch kann anhand des indirekt auf den Menschen wirkenden Pfades Boden ↔ Grundwasser betrachtet werden (vgl. Abschnitte zu den Schutzgütern Boden und Wasser). Es lässt sich somit ein unerhebliches Risiko im Zusammenhang mit der Planumsetzung ableiten. Im Abgleich mit den Prüfwerten der BBodSchV für den Wirkungspfad Boden ↔ Mensch ist der Großteil der vorhandenen Altlasten als unkritisch einzustufen, da die Prüfwerte für alle Schadparameter eingehalten bzw. unterschritten werden. Auf der im Geltungsbereich Opladen befindlichen Verdachtsfläche N 101 (ALVF B-008181-030, ehem. Tankanlage für Dieselloks) nördlich der Campusbrücke wurden jedoch bei den Untersuchungen die Prüfwerte für Blei und Benzo(a)pyren überschritten sowie deutlich erhöhte Konzentrationen für Kupfer (8.900 mg/kg) und PAK (EPA, 188-406 mg/kg) ermittelt. Der Schaden ist vor Baudurchführung nach dem Stand der Technik zu beheben und das belastete Aushubmaterial fachgerecht zu entsorgen. Da die Westseite des Gesamtprojekts „neue bahnstadt opladen“ nicht Gegenstand des Sanierungsplans ist, sind in Abstimmung mit der Fachbehörde vor Umsetzung der Planung ggf. erforderliche Maßnahmenschritte zu formulieren.

Für den Fall, dass zukünftig sensiblere Nutzungen innerhalb des Geltungsbereichs Opladen angestrebt werden, sind jeweils die strengeren Prüfwerte der einschlägigen Verordnungen und Regelwerke heranzuziehen. Zumindest für Teilbereiche des übrigen Plangebiets Opladen wäre dann eine Überschreitung für einzelne Parameter nicht auszuschließen und entsprechend erneut zu prüfen.

Feststellung der Intensität möglicher Beeinträchtigungen

Aus der Umsetzung des Bebauungsplans ergeben sich überwiegend positive sowie unerhebliche Auswirkungen auf das Schutzgut Mensch. **Als erhebliche negative Auswirkung auf die Wohn- bzw. Wohnumfeldfunktion von Bestandsgebäuden südwestlich und nördlich des Geltungsbereichs Opladen ist jedoch der zu erwartende Verkehrslärm durch den Betrieb der neuen Straße festzustellen. Es ergeben sich erhebliche Beeinträchtigungen, die durch geeignete Vermeidungs- bzw. Minimierungsmaßnahmen auf ein unerhebliches Maß gesenkt werden müssen. Hierzu ist außerhalb dieses Bebauungsplanverfahrens vor Beginn der geplanten Straßenbaumaßnahme die Prüfung und Dimensionierung entsprechender passiver Schallschutzmaßnahmen vorzunehmen.**

Kultur- und Sachgüter

Für den Untersuchungsraum können baubedingte Auswirkungen für Bau- und Naturdenkmäler sicher ausgeschlossen werden, da innerhalb der Geltungsbereiche sowie in ihrem direkten Umfeld keine Bau- und Naturdenkmäler vorhanden sind und bau- sowie betriebsbedingt lediglich Erschütterungen mit lokal sehr begrenzter Reichweite verursacht



werden könnten. Da das Baudenkmal des ehemaligen Friedhofs Rennbaumstraße mit seiner zum Denkmal gehörenden Einfriedungsmauer nicht unmittelbar an das Plangebiet Opladen angrenzt, sind hinsichtlich möglicher Erschütterungen keine erheblichen Auswirkungen zu erwarten. Auch Bodendenkmale sind für die Plangebiete nicht bekannt. Sollten im Zusammenhang mit Bodenarbeiten im Zuge der Umsetzung des Bebauungsplans Steinsetzungen, Mauerwerk, Erdverfärbungen, Holzpfähle oder -bohlen, Tonscherben, Metallgegenstände, Knochen u. ä. entdeckt werden, sind diese Funde unverzüglich der Gemeinde bzw. dem Landschaftsverband mitzuteilen, welcher die Obere Denkmalbehörde unterrichtet (§ 15 Denkmalschutzgesetz NW (DSchG)). Die entdeckten Bodendenkmale und die Entdeckungsstätte sind dann mindestens bis zum Ablauf von drei Werktagen bzw. einer Woche nach der Anzeige, auf Verlangen ggf. auch darüber hinaus bis zum Abschluss der Bergung bzw. sachgerechten Untersuchung in unverändertem Zustand zu erhalten (§ 16 DSchG).

Mit der Umsetzung der Planung sind somit ebenfalls anlage- und betriebsbedingt keine negativen Auswirkungen auf Denkmale im Umfeld zu befürchten. Die vorgesehene neue Straße fügt sich optisch harmonisch in das Stadtbild ein und umfasst keine hochbaulichen Anlagen, die Blickbeziehungen zu Denkmalen im Umfeld wie beispielsweise der Mehrfamilienhäusersiedlung westlich des Bahngeländes (Teil des Baudenkmal Nr. 269) oder der Evangelische Kirche in der Humboldtstraße (westlich des Plangebiets Opladen, Baudenkmal Nr. 346) stören könnten. **Der Umgebungsschutz gemäß § 9 Abs. 1b DSchG wird gewahrt.** Auch in Bezug auf Sachgüter ist nicht mit Konfliktpunkten zu rechnen (vgl. Kap. 5.4, 5.6 und 9.3 der Begründung). Der Abstand von 5 m zum Verlauf der nächstgelegenen Gütergleisachse östlich des geplanten Straßenkörpers einschließlich einer Abgrenzung gewährleistet ebenfalls die Vermeidung eines Sicherheitsrisikos für die vorhandenen Bahnanlagen bzw. Verkehrsteilnehmer. Vor Baubeginn sind zudem die Schachtgenehmigungen der Medienträger einzuholen sowie die geplanten Anschlüsse der Kanalisierung zur Straßenentwässerung mit den Technischen Betrieben der Stadt Leverkusen abzustimmen. Vorhandene unterirdische Leitungen sind bei Planung und Ausführung der technischen Infrastruktur zu berücksichtigen. Im Rahmen des Straßenneubaus sind zur Sicherung der vom Gebäude der Deutschen Bahn AG (BASA-Gebäude) in östlicher Richtung verlaufenden Leitungen Abstimmungen mit der Deutschen Bahn AG erforderlich. Der Bebauungsplan ruft keine Konflikte mit bahnbetrieblichen Nutzungen hervor. Im Geltungsbereich Alkenrath bleibt die in Nordost-Südwest-Richtung verlaufende 110-kV-Hochspannungsfreileitung im Rahmen der Maßnahmenumsetzung erhalten. Die außerhalb der Maßnahmenfläche unmittelbar angrenzend bestehenden sonstigen unterirdischen Leitungen werden bei Umsetzung des Bebauungsplans nicht verändert, insofern können auch hier Konflikte ausgeschlossen werden. Sie sind bei der Baudurchführung zu beachten. Vor Umsetzung der Maßnahme sind ggf. konfliktierende Gestattungs- oder Nutzungsvereinbarungen aufzu-



heben bzw. im Sinne der Zielsetzung der Maßnahme durch die Stadt Leverkusen abzuwandeln.

Feststellung der Intensität möglicher Beeinträchtigungen

Die Umsetzung der Planung ist nicht mit erheblichen negativen Auswirkungen auf Kultur- oder Sachgüter verbunden.

Wechselwirkungen

In den vorigen Abschnitten fanden die für das Plangebiet Opladen und dessen unmittelbares Umfeld relevanten Wechselwirkungsbeziehungen der Schutzgüter jeweils Eingang in die Betrachtung der Auswirkungen der Planung auf die Schutzgüter sowie die entsprechende Konfliktbewertung. Die Umweltfolgen möglicher Wechselwirkungen sind vor dem Hintergrund der Bestandssituation einerseits und der geplanten Gebietsentwicklung andererseits als vergleichsweise gering einzustufen.

Es ist daher nicht von einer Verstärkung der festgestellten erheblichen Umweltauswirkungen durch sich negativ summierende Wechselwirkungen auszugehen.

Zusammenfassung der Umweltauswirkungen und des Eingriffs

Die Verwirklichung der Bebauungsplanung ist mit Auswirkungen auf die Umwelt verbunden. Den Status der Erheblichkeit überschreiten dabei die als Eingriff festzustellenden bzw. erheblichen Beeinträchtigungen der Schutzgüter Pflanzen, Tiere und Mensch, wobei das Ausmaß der Erheblichkeit sowohl von der bestehenden Vorbelastung als auch von der Bedeutung des Standortes für die entsprechenden beeinträchtigten Tierarten abhängig ist.

Die folgenden negativen Auswirkungen der Planung sind planungsrechtlich nicht als Eingriff zu bewerten und daher nicht kompensationsrelevant:

- Bau- und anlagebedingter Verlust oder Minderung der bodenökologischen Funktionen durch Versiegelung und Überbauung
- Bau- und anlagebedingte Verringerung der Grundwasserspende durch Bodenüberdeckung und Neuversiegelung
- Bau- und anlagebedingter Verlust von Vegetationsflächen durch Versiegelung

Bei den folgenden Konflikten handelt es sich um als Eingriff festzustellende, erhebliche Auswirkungen mit Umweltrelevanz (Angabe der Konfliktnummern zur Zuordnung im Konflikt- und Maßnahmenplan):

- Baubedingter Verlust eines Kleingewässers auf angrenzenden Flächen (K1)
- Bau- bzw. anlagebedingter Verlust zum Erhalt festgesetzter Gehölze (K2)
- Bau- und anlagebedingte Beeinträchtigung streng geschützter/ gefährdeter Arten durch den Teillebensraumverlust der streng geschützten Kreuzkröte (*Bufo calamita*) (K3)
- Betriebsbedingte Individuenverluste der streng geschützten Kreuzkröte (*Bufo calamita*) (K4)



Ferner ist folgender Konflikt als erhebliche dauerhafte Beeinträchtigung einzustufen:

Betriebsbedingte Beeinträchtigung der Wohn-, Wohnumfeld- und Erholungsfunktion durch Lärmemissionen (K5)

Im Rahmen der Bebauungsplanung ist die Umsetzung verschiedener Vermeidungs-, Minimierungs- und Kompensationsmaßnahmen vorgesehen, die insgesamt dazu führen, dass nach Umsetzung der Planung keine negativen Umweltauswirkungen verbleiben (vgl. auch Anhang II und III des Landschaftspflegerischen Begleitplans). Im folgenden Kapitel werden diese zur Vermeidung, Minimierung und Kompensation vorgesehenen Maßnahmen unter Bezugnahme auf die jeweiligen positiven Auswirkungen auf die Schutzgüter erläutert. Zur räumlichen Veranschaulichung dient der Konflikt- und Maßnahmenplan, in dem die genannten Konflikte anhand der Orte ihres Auftretens im Untersuchungsraum dargestellt werden und ebenfalls die Wirkungen der Vermeidungs- und Ausgleichsmaßnahmen verortet werden.

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

Vermeidung, Ausgleich und Ersatz sind naturschutzrechtliche Gebote. Primäres Ziel der Eingriffsregelung ist die Vermeidung von Beeinträchtigungen der Leistungs- und Funktionsfähigkeit des Naturhaushalts und des Landschaftsbildes. Kernstück der Eingriffsregelung ist die Verpflichtung zur Durchführung von Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen. Die damit gewährleistete Kompensation der unvermeidbaren Eingriffsfolgen soll die Wiedergutmachung im Rahmen des praktisch Möglichen gewährleisten, ohne dass damit eine naturwissenschaftlichen Ansprüchen genügende Ableitung oder Begründbarkeit vorgegeben wird.

Durch die mit dem vorliegenden Bebauungsplan angestrebte Wiedernutzbarmachung einer innerstädtischen Bahnbrache erfolgt ein sparsamer Umgang mit Grund und Boden im Sinne des § 1a Abs. 2 BauGB. Eine Inanspruchnahme von Freiflächen in Siedlungsrandlage wird vermieden. Diese Vorgehensweise ist aus Sicht des Landschafts- und Naturschutzes grundsätzlich als sehr positiv einzustufen und entsprechend zu würdigen. Folgende Maßnahmen tragen darüber hinaus der Forderung Rechnung, vermeidbare Beeinträchtigungen zu unterlassen bzw. zu vermindern:

V1 Minimierung der Flächeninanspruchnahme

Die DIN-Vorschriften 18300 'Erdarbeiten' und 18915 'Bodenarbeiten' (Bodenabtrag und Bodenlagerung) sind zu beachten. Zur Vermeidung von Bodenverdichtung ist der Bodenaushub abseits des Baubetriebes auf Erdmieten zu lagern und nach Baufertigstellung auf den gelockerten Grund aufzubringen. Die Erdmieten dürfen dabei eine Höhe von 1,50 m nicht überschreiten. Oberboden ist grundsätzlich getrennt zu lagern, abzudecken und mit besonderer Sorgfalt zu behandeln (kein Befahren,



keine Verunreinigung). Bei längerer Zwischenlagerung empfiehlt sich eine vorübergehende Aussaat von Leguminosen.

Es ist dafür zu sorgen, dass die Flächen, welche von Baufahrzeugen befahren werden, befestigt werden. Bodenverdichtungen sind durch das Auslegen von Holzbohlen o. ä. im Bereich des Baustellenverkehrs und der Zufahrten zu verhindern. Nach Möglichkeit sind vorhandene befestigte Wege zu befahren. Ein Baustelleneinrichtungsplan ist aufzustellen. Die Baumaterial- und Lagerplätze sind nach Möglichkeit auf derzeit schon versiegelten Flächen bzw. nachfolgend durch die Bebauung beanspruchten Flächen einzurichten. Baubedingte Bodenbelastungen (z.B. Verdichtungen, Durchmischung von Böden mit Fremdstoffen) sind auf das den Umständen entsprechend notwendige Maß zu beschränken und nach Abschluss der Baumaßnahmen zu beseitigen (§ 1 Satz 3 i.V.m. § 7 BBodSchG); z.B. durch mechanische Bodenlockerungsmaßnahmen zur Wiederherstellung der natürlichen Bodendurchlässigkeit. Alle provisorischen Befestigungen sind komplett zu entfernen.

Die bei den Bautätigkeiten anfallenden Aushubmaterialien sind entsprechend den Regelungen des Kreislaufwirtschaftsgesetzes (KrWG) ordnungsgemäß zu verwerten oder zu beseitigen, um eine Ausbreitung von Schadstoffen zu verhindern. Die Maßnahmen sind frühzeitig mit der zuständigen Abfallwirtschaftsbehörde abzustimmen.

Die von den Baumaßnahmen betroffenen Flächen befinden sich nach Entwidmung der frei werdenden Bahnflächen und Ankäufen privater Grundstücksflächen in untergeordnetem Umfang in städtischem Eigentum, die Beachtung und Umsetzung der Maßnahme wird durch Satzungsbeschluss und die damit verbundene Selbstbindung der Stadt Leverkusen sichergestellt. Der Bebauungsplan enthält einen entsprechenden Hinweis.

V2 Bodenschutz durch Altlastensanierung im Bedarfsfall

Innerhalb des Geltungsbereichs Opladen bzw. der Baustelleneinrichtungsbereiche des Bebauungsplans befinden sich Bodenbelastungen. Wird in diese Bodenbelastungen eingegriffen oder fallen bei anderen baulichen Tätigkeiten Aushubmaterialien an, handelt es sich bei diesen Stoffen um Abfälle, die entsprechend den Regelungen des Kreislaufwirtschaftsgesetzes ordnungsgemäß zu verwerten oder beseitigen sind. Für den Bereich der ALVF B-008181-030 (Ehem. Tankanlage für Dieselloks) ist im Zuge der Gütergleisverlegung eine Sanierung vorgesehen. Vor Bodeneingriffen innerhalb dieser Teilfläche sind die Untere Bodenschutzbehörde und die Untere Abfallwirtschaftsbehörde zu informieren und in Abstimmung mit den Behörden Beprobungen durchzuführen. Sollten im Ergebnis nach der im Zuge der Gütergleisverlegung erfolgten Sanierung noch Restbelastungen auf der Fläche festgestellt werden, die einen Sanierungsbedarf aufweisen, erfolgt die vollständige Auskoffierung und Entsorgung des schadstoffbelasteten Materials sowie die Auffüllung mit sauberem, kulturfähigem Boden zur Wiederherstellung des bestehenden bzw. geplanten Geländeneiveaus in Abstimmung



mit der Fachbehörde. Bei Eingriffen in Bereichen mit schädlichen Bodenverunreinigungen, Altlastenverdachtsflächen und Altlasten sowie bei großflächigen Baumaßnahmen ist eine frühzeitige Abstimmung mit der Unteren Abfallwirtschaftsbehörde und der Unteren Bodenschutzbehörde erforderlich. Zur Sicherstellung der ordnungsgemäßen Verwertung oder Beseitigung der anfallenden Aushubmaterialien sind in Abstimmung mit der Unteren Abfallwirtschaftsbehörde Entsorgungskonzepte zu erstellen. Die Maßnahmen sind durch eine unabhängige, fachlich qualifizierte Person zu begleiten und zu dokumentieren.

Des Weiteren ist aufgrund der flächigen Belastungen vor Bodeneingriffen grundsätzlich der Fachbereich Umwelt der Stadtverwaltung Leverkusen hinzuzuziehen. Die von den Baumaßnahmen betroffenen Flächen befinden sich nach Entwidmung der frei werdenden Bahnflächen und Ankäufen privater Grundstücksflächen in untergeordnetem Umfang in städtischem Eigentum, die Beachtung und Umsetzung der Maßnahme wird durch Satzungsbeschluss und die damit verbundene Selbstbindung der Stadt Leverkusen sichergestellt. Der Bebauungsplan enthält einen entsprechenden Hinweis.

V3 Vorsorgender Umgang mit toxischen Stoffen

Die Treibstofflagerung für Baumaschinen oder Ähnliches darf nur in verschließbaren Behältern erfolgen. Die Aufstellung soll regensicher und verschließbar (Verschlag, Schuppen oder Ähnliches) vorgenommen werden. Zur Bekämpfung eventueller Ölunfälle sowie zum Binden der Tropföle aus Auffangwannen sind geeignete, das heißt wasserabweisende (schwimmfähige) Ölbindemittel bereitzuhalten. Gleiches gilt für die betriebsbedingte Lagerung und den Umgang mit wassergefährdenden Stoffen; geeignete Vorkehrungen gemäß dem Stand der Technik sind zu treffen. Die Entsorgung gefährlicher und schadstoffhaltiger Abfälle ist mit der zuständigen Abfallwirtschaftsbehörde abzustimmen.

Die von den Baumaßnahmen betroffenen Flächen befinden sich nach Entwidmung der frei werdenden Bahnflächen und Ankäufen privater Grundstücksflächen in untergeordnetem Umfang in städtischem Eigentum, die Beachtung und Umsetzung der Maßnahme wird durch Satzungsbeschluss und die damit verbundene Selbstbindung der Stadt Leverkusen sichergestellt.

V4 Minimierung von Schäden an Bäumen, Pflanzbeständen und Vegetationsflächen

Alle Gehölze, die in unmittelbarer Nähe der Baustelle, der Materiallager und des Baustellenverkehrs stehen, sind besonderen Schutzmaßnahmen zu unterziehen (DIN 18920). Direkt an den Baubetrieb angrenzende Vegetationsflächen sind durch einen Bauzaun als 'Bereichsschutz' gegen Befahren und Betreten abzugrenzen. Sämtliche Einzelbäume, die im Rangierbereich der Baufahrzeuge stehen, sind mit einem Stammschutz aus Holz zu versehen. Alle anderen Bäume im Baustellenbereich sind mit Schutzzäunen zu versehen. Äste von Bäumen, die in den Baustellenbereich ragen, sind zu erhalten, tief hängende Äste



nach Möglichkeit hochzubinden; die Bindestellen sind abzupolstern. Ist dieses nicht möglich, sind sie nur auf das notwendige Maß – unter Betrachtung des Gesamthabitus' des Baumes – zurückzunehmen.

Gegen mechanische Schäden sind feste Absperrungen in der Größe des Kronenbereiches zu errichten. Wurzelbereiche sind bei Abgrabungen mit einem Wurzelvorhang zu versehen. Ist ein Überfahren der Baumwurzeln nicht zu verhindern, sind sie mit einer mindestens 20 cm dicken Schicht aus für Dränschichten geeigneten Stoffen abzudecken, auf die eine verschiebfeste Auflage aus Bohlen oder ähnlichem zu legen ist. Nach dem Entfernen der Abdeckung ist der Boden unter Schonung der Wurzeln in Handarbeit flach zu lockern. Materiallagerungen im Wurzelbereich der Bäume sind nicht gestattet. Während der Bauzeit sind die Bäume regelmäßig zu wässern und sofern erforderlich von Staub zu befreien. Staubaufwirbelnde Bauvorbereitungsarbeiten sind in ausreichendem Abstand von schützenswerter Vegetation durchzuführen.

Es ist verboten, Bäume, Hecken, Gebüsche und andere Gehölze in der Zeit vom 1. März bis zum 30. September abzuschneiden oder auf den Stock zu setzen; zulässig sind schonende Form- und Pflegeschritte zur Beseitigung des Zuwachses der Pflanzen oder zur Gesunderhaltung von Bäumen (§ 39 Abs. 5 BNatSchG). Die von den Baumaßnahmen betroffenen Flächen befinden sich nach Entwidmung der frei werdenen Bahnflächen und Ankäufen privater Grundstücksflächen in untergeordnetem Umfang in städtischem Eigentum, die Beachtung und Umsetzung der Maßnahme wird durch Satzungsbeschluss und die damit verbundene Selbstbindung der Stadt Leverkusen sichergestellt. Der Bebauungsplan enthält einen entsprechenden Hinweis.

V5 Vermeidung nicht durch § 44 Abs. 5 BNatSchG freigestellter Zugriffe auf besonders geschützte Arten

Die Spezialnorm des § 44 Abs. 5 BNatSchG stellt nur unvermeidbare Zugriffe von den Verboten des § 44 Abs. 1 Nr. 1 bis 3 BNatSchG frei. Daher ist sicherzustellen, dass im Fall der Beseitigung von Bäumen oder anderer Vegetation weder Alt- oder Jungvögel oder deren Gelege zu Schaden kommen, noch ein in den betroffenen Vegetationsbeständen ggf. aktuell ablaufendes Aufzuchtsgeschehen erheblich gestört wird. Das Aufzuchtsgeschehen ist erst mit Selbstständigkeit der Jungvögel abgeschlossen. Daher erfüllen Vegetationsbestände wie Bäume, Büsche oder Krautfluren auch ungeachtet darin angelegter individueller Nester die Funktion einer Fortpflanzungsstätte im Sinne des Zugriffsverbots nach § 44 Abs. 1 Nr. 3 BNatSchG, wenn und soweit noch nicht selbständige Jungvögel auf diese als Schutzgehölz angewiesen sind. Daher sind Maßnahmen der Vegetationsbeseitigung grundsätzlich nur außerhalb des Zeitraums der Fortpflanzungsperiode durchzuführen; der zulässige Maßnahmenzeitraum ist auf Anfang September bis Ende Februar zu begrenzen. Kann diese Zeitbeschränkung trotz rechtzeitiger und sorgfältiger Planung nicht eingehalten werden, bedarf es der öko-



logischen Baubegleitung durch eine nachweislich avifaunistisch fachkundige Person.

Höhlenaufweisende Bäume stellen insbesondere für höhlenbewohnende Fledermäuse potenziell fast ganzjährig nutzbare Lebensstätten dar. Zudem stellen sie je nach Lage potentielle Niststätten für höhlenbrütende Vögel dar. Soweit höhlenaufweisende Bäume beseitigt werden müssen, sind diese Strukturen ungeachtet der Jahreszeit auf eine tatsächliche Nutzung hin durch eine nachweislich fledermauskundige Person zu kontrollieren und ggf. anwesende Tiere in Abstimmung mit der Unteren Landschaftsbehörde in fachkundige Obhut zu verbringen.

Die von den Baumaßnahmen betroffenen Flächen befinden sich nach Entwidmung der frei werdenden Bahnflächen und Ankäufen privater Grundstücksflächen in untergeordnetem Umfang in städtischem Eigentum, die Beachtung und Umsetzung der Maßnahme wird durch Satzungsbeschluss und die damit verbundene Selbstbindung der Stadt Leverkusen sichergestellt. Der Bebauungsplan enthält einen entsprechenden Hinweis.

V6 *Amphibienschutz während der Bauphase*

Der Geltungsbereich Opladen des Bebauungsplans erfüllt Lebensraumfunktionen für Amphibien, er umfasst Teillebensräume der streng geschützten Kreuzkröte (*Bufo calamita*). Da der Lebensraum auf Dauer für die Kreuzkröte nicht erhalten werden kann, ist die Umsiedlung der lokalen Teilpopulation vor Baubeginn vorgesehen. Es ist somit davon auszugehen, dass vor Beginn der Baumaßnahmen keine eigenständige Teilpopulation auf den betreffenden Flächen besteht. Angesichts der Vorkommen der Kreuzkröte im Umfeld ist jedoch weiterhin das Risiko der unabsichtlichen Tötung einzelner eingewanderter Individuen im Zuge der Bauarbeiten gegeben. Um auch das baubedingte Risiko einer Verletzung bzw. Tötung dieser Kreuzkröten auf ein Minimum zu reduzieren, wird zunächst die Attraktivität der von der Baumaßnahme betroffenen Flächen als Lebensraum für die Art herabgesetzt und hierdurch die Aufenthaltswahrscheinlichkeit von Tieren in diesen Bereichen reduziert. Mit zeitlichem Vorlauf zum Beginn der Bauarbeiten werden daher möglichst sämtliche innerhalb des Baufelds befindlichen und der Kreuzkröte als Unterschlupf dienenden Strukturen (insbes. Sandhaufen, Steinplatten, Holzdielen etc.) schonend entfernt. Hierbei angetroffene Kreuzkröten werden aufgenommen und in Bereiche außerhalb des Baufelds umgesetzt. Um der Kreuzkröte zudem ein aktives Ausweichen in unbeeinträchtigte Bereiche zu ermöglichen, sind die Arbeiten während der Aktivitätszeit der Art zwischen April und September durchzuführen. Vor Beginn der eigentlichen Bauarbeiten wird das Baufeld durch einen amphibiensicheren Schutzzaun abgegrenzt. Hierdurch wird eine Wanderung der Tiere in das Baufeld unterbunden und eine daraus resultierende Gefährdung ausgeschlossen. Bei Verwirklichung der beschriebenen Zäunungsmaßnahmen ist eine Ausführung von Bodenarbeiten innerhalb der eingezäunten, nicht von Amphibien genutzten Bereiche (Sicherstellung durch Begehung) uneingeschränkt möglich. Wer-



den im Rahmen der ökologischen Baubegleitung trotz vorsorglicher Zäunung und ggf. Absammlung zu einem späteren Zeitpunkt Tiere im Baustellenbereich angetroffen, sind diese ebenso fachgerecht einzufangen und umzusetzen. Die Umsetzung der Maßnahme wird im Zusammenhang mit der Festsetzung I.2 im Bebauungsplan sichergestellt.

Der als einfacher Drahtzaun vorgesehene Schutz muss nach unten bündig abschließend in den Boden eingegraben werden und am oberen Ende gegen die Wanderrichtung umgebogen sein, damit die Tiere ihn nicht überklettern können. Die Schutzzäunung bleibt während der gesamten Bauzeit erhalten. Werden Wege gekreuzt, sind die Zäune mit Sammeleimern zu installieren. Diese Eimer (10-15 l) müssen so eingegraben werden, dass die Amphibien beim Entlanglaufen am Zaun 'automatisch' hineinfallen – sie sollten nicht am Zaun entlang um den Eimer herumlaufen können. Ggf. kann hier am Zaunfuß mit einem Stein oder Erdklumpen eine Wanderbarriere errichtet werden.

Beim Einsatz von Sammeleimern besteht grundsätzlich die Gefahr, dass Amphibien vertrocknen bzw. erfrieren. In die Eimer sollte man daher eine Handvoll Laub geben, unter dem sich die Tiere verstecken können. Der Einsatz von Sammeleimern verpflichtet die Betreuer zur täglichen Kontrolle. Bei Frosteinbruch oder bei großer Trockenheit muss morgens und abends kontrolliert werden. Häufig finden sich in Fangeimern auch andere Tiere, z.B. Käfer und Mäuse. Ein dünner Stock, der vom Boden zum Eimerrand führt, hat sich als Kletterhilfe bewährt. Die vorgefundenen Amphibien sind umzusetzen. Über die Wanderbewegung ist Buch zu führen und ein Bericht mit Angaben zu Art, Zeitpunkt, Anzahl, Wanderkorridor und Richtung zu verfassen und der Unteren Landschaftsbehörde der Stadtverwaltung Leverkusen zur Verfügung zu stellen.

V7 Insekten- und vogelverträgliche Beleuchtungseinrichtungen
Zur Minimierung von Lichtemissionen sind Beleuchtungseinrichtungen entlang der geplanten Straße auf das unvermeidbare Maß zu beschränken. Fernwirkungen sind z.B. durch Abblendkonstruktionen oder asymmetrische Reflektoren, die oberhalb von 85° Ausstrahlungswinkel (zur Vertikalen) kein Licht abgeben, zu vermeiden. Zur Minimierung negativer Auswirkungen auf die Tiere der freien Landschaft durch Lichtemissionen und damit verbundene Lockwirkungen werden zur Straßenbeleuchtung insekten- und vogelverträgliche Leuchtmittel verwendet, deren Strahlung überwiegend im langwelligen Bereich liegt (Natriumdampf-Lampen, NAV-, NA-Lampen). Dabei sind unter Beachtung des vogel- und insektenverträglichen Spektrums aufgrund ihrer günstigen Energiebilanz LED-Leuchtmittel zu bevorzugen. Die von den Baumaßnahmen betroffenen Flächen befinden sich nach Entwidmung der frei werdenden Bahnflächen und Ankäufen privater Grundstücksflächen in untergeordnetem Umfang in städtischem Eigentum, die Beachtung und Umsetzung der Maßnahme wird durch Satzungsbeschluss und die damit verbundene Selbstbindung der Stadt Leverkusen sichergestellt. Der Bebauungsplan enthält einen entsprechenden Hinweis.



V8 Reduzierung von Baulärm und Erschütterungen

Lärm während der Bauphase ist durch Minimierung des Baustellenverkehrs und Aufstellen eines Baustelleneinrichtungsplans entgegenzuwirken. Die gesetzlichen Regelungen zum Schutz gegen Lärm sind unbedingt zu berücksichtigen. Hierzu zählen unter anderem das Bundesimmissionsschutzgesetz (BImSchG), die Verordnung zur Bekämpfung des Lärms (LärmVO) und die Allgemeinen Verwaltungsvorschriften zum Schutz gegen Baulärm-Geräuschimmissionen. Die von den Baumaßnahmen betroffenen Flächen befinden sich nach Entwidmung der frei werdenden Bahnflächen und Ankäufen privater Grundstücksflächen in untergeordnetem Umfang in städtischem Eigentum, die Beachtung und Umsetzung der Maßnahme wird durch Satzungsbeschluss und die damit verbundene Selbstbindung der Stadt Leverkusen sichergestellt.

V9 Schutz vor Lärmimmissionen an bestehenden Gebäuden

Der Betrieb der Straße verursacht Geräuschemissionen, die an fünf Wohngebäuden im Umfeld des Geltungsbereichs Opladen zu Grenzwertüberschreitungen nach 16. BImSchV führen können. Im Fall von Grenzwertüberschreitungen und nicht realisierbarer aktiver Schallschutzmaßnahmen stellt der Einbau von Schallschutzfenstern an den betroffenen Wohngebäuden eine sinnvolle Maßnahme zur Sicherung gesunder Wohnverhältnisse dar. Die Prüfung der tatsächlichen Anspruchsberechtigung und der Dimensionierung entsprechender passiver Schallschutzmaßnahmen erfolgt außerhalb dieses Bebauungsplanverfahrens vor Beginn der geplanten Straßenbaumaßnahme. Hierbei ist auch der Schutz von Außenwohnbereichen (z.B. Loggia, Balkon und Terrasse) zu überprüfen.

Die von den Baumaßnahmen betroffenen Flächen befinden sich nach Entwidmung der frei werdenden Bahnflächen und Ankäufen privater Grundstücksflächen in untergeordnetem Umfang in städtischem Eigentum, die Beachtung und Umsetzung der Maßnahme wird durch Satzungsbeschluss und die damit verbundene Selbstbindung der Stadt Leverkusen im Rahmen nachfolgender Genehmigungsverfahren sichergestellt.

Trotz der erläuterten Bemühungen, negative Auswirkungen der Planung auf die Schutzgüter zu vermeiden und zu minimieren, lassen sich nicht alle Auswirkungen vermeiden. Unvermeidbar sind alle die Beeinträchtigungen, die vom anlagebedingten Neubau der Straße Neue Bahnallee ausgehen. Da die Straße auf Dauer erhalten bleiben soll, sind die Beeinträchtigungen als nachhaltig zu bewerten. Die Konflikte beruhen vorwiegend auf der Flächeninanspruchnahme und dem Betrieb der Straße. Der Bebauungsplan ermöglicht die signifikante Erhöhung des Tötungsrisikos sowie den Teillebensraumverlust einer streng geschützten Amphibienart, die Beeinträchtigung eines Kleingewässers, den Verlust einzelner Gehölze sowie die dauerhafte Beeinträchtigung des Wohnumfeldes durch Lärmimmissionen. Die verbleibenden unvermeidbaren Beeinträchtigungen betreffen somit die Schutzgüter Pflanzen und



Tiere sowie den Menschen. Die Bauleitplanung stellt selbst keinen Eingriff in Natur und Landschaft dar, bereitet diesen jedoch vor, da die Umsetzung der Planung Auswirkungen auf die Schutzgüter haben kann. Nach § 15 Abs. 1 und 2 BNatSchG i.V.m. § 1a BauGB ist der Verursacher eines Eingriffs verpflichtet, unvermeidbare Beeinträchtigungen durch Maßnahmen des Naturschutzes und der Landschaftspflege vorrangig auszugleichen oder in sonstiger Weise zu kompensieren. Nicht unbedingt erforderliche Beeinträchtigungen sind durch die planerische Konzeption zu unterlassen bzw. zu minimieren und entsprechende Wertverluste durch Aufwertung von Teilflächen soweit möglich innerhalb des Gebiets bzw. außerhalb des Gebiets durch geeignete Maßnahmen auszugleichen. Ausgeglichen ist eine Beeinträchtigung, wenn und sobald die beeinträchtigten Funktionen des Naturhaushalts wiederhergestellt sind und das Landschaftsbild landschaftsgerecht wiederhergestellt oder neu gestaltet ist. In sonstiger Weise kompensiert ist eine Beeinträchtigung, wenn und sobald die beeinträchtigten Funktionen des Naturhaushalts in gleichwertiger Weise ersetzt sind oder das Landschaftsbild landschaftsgerecht neu gestaltet ist. Die Maßnahmen stehen damit in einem gelockerten räumlichen, zeitlichen und funktionalen Zusammenhang mit dem zu erwartenden Eingriff in Natur und Landschaft.

Die nachfolgend benannten Maßnahmen werden vor dem Hintergrund der Konfliktsituation begründet und in ihrer Zielstellung beschrieben; zudem werden Aussagen zur Biotopentwicklung und Pflege getroffen. Eine Verortung der Maßnahmen innerhalb des Geltungsbereichs Opladen ist dem Konflikt- und Maßnahmenplan (Plan 1117/01, Anhang I des Landschaftspflegerischen Fachbeitrags) zu entnehmen, die Fläche für Maßnahme FCS 1 wird in Blatt 2 des Bebauungsplans Nr. 208 A/II, III zeichnerisch festgesetzt.

FCS 1 Anlage eines strukturreichen Lebensraum-Komplexes für die Kreuzkröte

Im Zuge der Entwicklung der Konversionsfläche westlich der Bahntrasse zu einem neuen Wohn- und Dienstleistungsstandort mit entsprechender Verkehrsanbindung ist mit dem Verlust bedeutsamer Teillebensräume der Kreuzkröte (*Bufo calamita*) zu rechnen. Langfristig kann der Lebensraum der lokalen Teilpopulation westlich der Bahnstrecke nicht erhalten bleiben, weshalb mit dem Verlust der Teilpopulation zu rechnen ist. Um die regionalen Bestände der Kreuzkröte zu stärken und Lebensraum für eine stabile Teilpopulation auf Dauer zu sichern, soll der Bestand der Kreuzkröten auf der Westseite abgesammelt und auf eine geeignete Ersatzfläche umgesiedelt werden (Tierrettung).

Als Ersatzlebensraum soll auf einer Fläche von ca. 4 ha in Alkenrath ca. 1,5 km südlich des Plangebiets Opladen ein strukturreicher, vollwertiger Ersatzlebensraumkomplex für Kreuzkröten entwickelt und dauerhaft gesichert werden. Dazu soll das derzeit landwirtschaftlich genutzte Grünland durch Extensivierung bzw. Oberbodenabtrag und Sandschüttungen ausgehagert und zu einer ruderalen Pioniergras- und



-staudenflur mit vereinzelt offenen Bodenstellen gestaltet werden. Darüber hinaus werden vier bis sechs besonnte, flache Tümpel als Laichgewässer angelegt sowie stellenweise Sand- und Steinschüttungen und Totholzhaufen eingebracht. Die Stein-Sand-Haufen werden so angelegt, dass sie gleichermaßen als Verstecke und als Winterquartiere dienen. Die flachen Laichgewässer sollten insgesamt eine Größe von 300 m² nicht unterschreiten und überwiegend Flachwasserbereiche aufweisen, die in der Fortpflanzungszeit (April bis August) nicht vollständig trockenfallen. Die Ufer sind größtenteils vegetationsfrei zu halten. Der Offenlandcharakter des Geländes mit Störstellen und vegetationsfreien Abschnitten ist durch geeignete Maßnahmen zu erhalten. Zur konkreten Maßnahmenumsetzung auf der Fläche wurde in enger Abstimmung mit der Fachbehörde eine Ausführungsplanung erstellt, bei der auch die angrenzenden Böschungflächen sowie die Verlegung und naturnahe Ausgestaltung des Köttelbachs einbezogen wurde, da die Bereiche als geeignetes Nahrungshabitat der Kreuzkröte ebenfalls Lebensraumfunktion übernehmen können. Die Umsetzung wird im Bebauungsplan durch die Festsetzung I.1 gesichert.

Die FCS-Maßnahme (measure for a favourable conservation status) dient dem Erhalt der Populationen der Kreuzkröte im betroffenen Naturraum. Gleichzeitig entfaltet sie durch die Anlage und Pflege mehrerer Kleingewässer eine kompensierende Wirkung für den langfristigen Verlust des Kleingewässers westlich des Plangebiets Opladen. Die Flächensicherung erfolgt durch Festsetzung im vorliegenden Bebauungsplan (Geltungsbereich Alkenrath, Blatt 2) als öffentliche Grünfläche mit der Zweckbestimmung Kompensationsfläche für Eingriffe in Natur und Landschaft, Artenschutz. Die Maßnahme ist vorgezogen umzusetzen, ihre Funktionsfähigkeit vor Baubeginn ist durch einen Vertreter der zuständigen Fachbehörde (Untere Landschaftsbehörde, Stadt Leverkusen) zu bestätigen.

Tierrettung und Umsiedlung

Nach Bestätigung der Funktionsfähigkeit des neu geschaffenen Kreuzkrötenlebensraums und Gestattung sind gemäß der entsprechenden Ausnahmegenehmigung die derzeit westlich der Bahnstrecke angesiedelten Kreuzkröten unter größtmöglicher Schonung der Tiere fachgerecht abzufangen und auf die Ersatzfläche umzusiedeln. Die Tierrettungsmaßnahme findet vor Einleitung der Vergrämnungsmaßnahmen (vgl. Maßnahme V6) zwischen dem 1. März und dem 15. Oktober statt. Zur Erleichterung des Auffindens der Amphibien im betroffenen Gebiet ist das gezielte Absuchen ausgelegter Sammeleinrichtungen (z. B. Bretter, Platten) sowie von Versteckmöglichkeiten bei Nachtbegehungen zu empfehlen. Das Aufnehmen der Tiere erfolgt vorsichtig in Handarbeit durch eine herpetofaunistisch fachkundige Person. Die konkrete Durchführung der Umsiedlung auf die zuvor hergerichteten Ersatzflächen findet in enger Abstimmung mit der Unteren Landschaftsbehörde, Fachbereich Umwelt statt. Die Kombination der Tierrettungsmaßnahme mit der Vermeidungsmaßnahme V6 im Sinne einer unmittelbar nachfolgenden Amphibienschutzzaunung der Eingriffsbereiche ist zu empfehlen, um



die zwischenzeitliche Einwanderung weiterer Individuen in die Baustellenbereiche zu vermeiden.

A2 Pflanzung straßenbegleitender Baumreihen

Im Rahmen der Maßnahme sollen mindestens 50 Solitärbäume (mit Drahtballen, 3 x verpflanzt, Stammumfang 18-20 cm) standortgerechter Laubgehölzarten nach gärtnerischer Pflanzenauswahl beispielsweise aus der Vorschlagsliste (max. 4 verschiedene) in einem Mindestabstand von ca. 18 m parallel zum Straßenverlauf im als Straßenbegleitgrün mindestens mit Rasen eingesäten Begleit- bzw. Mittelstreifen gepflanzt werden. Die Pflanzungen sollen so vorgenommen werden, dass ein einheitlicher Charakter entsteht. Die genaue Lage der zu pflanzenden Bäume wird im Rahmen des Straßenausbaus festgelegt. Bei Pflanzungen außerhalb des begrüneten Begleit- bzw. Mittelstreifens sind Baumscheiben in einer Größe von mind. 6 m² anzulegen, mit Bodendeckern zu bepflanzen und dauerhaft zu unterhalten bzw. zu pflegen.

Es sind in Abgleich mit dem gestalterischen Gesamtkonzept standortgerechte, vorzugsweise einheimische Gehölze zu verwenden, wobei autochtones Material aus gesicherten Gebietsherkünften zu bevorzugen ist. Die Gehölze müssen den FLL-Gütebestimmungen für Baumschulware entsprechen. Sie sind gemäß DIN 18 916 während der Wachstumsruhe in Pflanzlöcher zu pflanzen, die dem eineinhalbfachen Durchmesser des Wurzelwerkes bzw. Ballens entsprechen, wobei die Solitärbäume standsicher zu verankern sind. Alle Gehölze erhalten eine einjährige Fertigstellungs- und eine zweijährige Entwicklungspflege gemäß DIN. Die Umsetzung wird im Bebauungsplan durch die Festsetzung I.3 gesichert.

Die Pflanzmaßnahmen wirken kompensatorisch für den Verlust einzelner Gehölze im nördlichen und südlichen Verkehrsanschlussbereich der geplanten Straße, unterstützen die ökologischen Funktionen innerhalb des Plangebiets Opladen sowie seine Anbindung an den Biotopverbund und tragen zur Entwicklung eines hochwertigen Ortsbildes bei.

A3 Bepflanzung der verkehrsbegleitenden Grünflächen

Im Rahmen der Umsetzung der Straßenplanung sind verkehrsbegleitende Grünflächen im Umfang von mindestens 3.000 m² gärtnerisch herzustellen und dauerhaft zu pflegen. Dazu sind mindestens 50% der Fläche jeweils in gestufter, lockerer Zusammensetzung von Sträuchern (2x verpflanzt, 80/100 cm) bzw. Heistern (2x verpflanzt, ohne Ballen, 150/200 cm) aus zwei bis sechs verschiedenen Arten gemäß gärtnerischer Auswahl (vgl. beispielhaft Pflanzvorschlagslisten in Kap. 8) zu bepflanzen. Die Pflanzdichte für Sträucher sollte je nach Artenzusammensetzung durchschnittlich 1,5 m betragen, 2 m jedoch nicht unterschreiten. Dabei sollen jeweils gestufte, lockere Pflanzungen ausgebildet werden. Die Pflanzungen sind zu entwickeln, dauerhaft zu erhalten und zu pflegen. Es sind in Abgleich mit dem gestalterischen Gesamtkonzept standortgerechte, vorzugsweise einheimische Gehölze zu verwenden, wobei autochtones Material aus gesicherten Gebietsherkünften



ten zu bevorzugen ist. Die Gehölze müssen den FLL-Gütebestimmungen für Baumschulware entsprechen. Sie sind gemäß DIN 18 916 während der Wachstumsruhe in Pflanzlöcher zu pflanzen, die dem eineinhalbfachen Durchmesser des Wurzelwerkes bzw. Ballens entsprechen, wobei die Solitärbäume standsicher zu verankern sind. Alle Gehölze erhalten eine einjährige Fertigstellungs- und eine zweijährige Entwicklungspflege gemäß DIN.

Die übrigen Flächen sind mindestens durch Raseneinsaat zu begrünen und extensiv zu pflegen, gleiches gilt für die Kreisverkehrsmittelinseln an den Nord- und Südan schlüssen der Neuen Bahnallee.

Die Schaffung verkehrsbegleitender Grünflächen und die Begrünung der Mittelinseln der Verkehrsanschlussstellen der neuen Straße wirken kompensatorisch für die im Zuge der verkehrlichen Neuordnung der Anschlussstellen verloren gehenden Vegetationsbereiche, erleichtern die Orientierung für Verkehrsteilnehmer und tragen zur optischen Einbindung der Verkehrsflächen in die Umgebung bei. Die Umsetzung wird durch die Textliche Festsetzung I.2 gesichert.

11.2.5 In Betracht kommende anderweitige Planungsmöglichkeiten

Der Aufstellung des hiesigen Bebauungsplans ging ein langjähriger und umfassender Planungs- und Beteiligungsprozess (Perspektivwerkstatt, Machbarkeitsstudie, Stadtteilentwicklungskonzept Opladen, Kosten-Nutzen-Analyse) voraus, der stets auch Überlegungen zu einer das Zentrum von Opladen entlastenden Erschließungsstruktur beinhaltete. Die Planungsidee und deren Machbarkeit wurden über die zurückliegenden Jahre immer wieder auf den Prüfstand gestellt und letztlich durch verschiedene Planungsschritte konkretisiert und optimiert. Die durchgeführten Verkehrsuntersuchungen zeigten, dass es keine geeignete anderweitige verkehrstechnische Lösungsalternative gibt (vgl. Kap. 9 der Begründung). Vor dem Hintergrund einer sich manifestierenden Erschließungsplanung wird gegenwärtig das Planfeststellungsverfahren zur Verlegung der Gütergleisstrecke durchgeführt.

11.3 Zusätzliche Angaben

11.3.1 Beschreibung der Methodik der Umweltprüfung

Die Methodik der Umweltprüfung, die durch den Umweltbericht dokumentiert wird, orientiert sich grundsätzlich an der klassischen Vorgehensweise innerhalb einer Umweltverträglichkeitsstudie unter besonderer Berücksichtigung der Anlage zu § 2 Abs. 4 und § 2a BauGB. Die Belange des Umweltschutzes ergeben sich aus § 1 Abs. 6 Nr. 7 BauGB und den ergänzenden Vorschriften zum Umweltschutz gemäß § 1a. Das Ergebnis der Umweltprüfung ist in der Abwägung zu berücksichtigen. Vorgaben für die im Umweltbericht darzustellenden Informationen enthält die Anlage zum BauGB, auch Anlage zu § 2 Abs. 4 und § 2a



BauGB genannt, wobei die Beschreibung und Bewertung der Umweltauswirkungen das Kernstück des Berichts bilden.

Die Konfliktanalyse zu den Schutzgütern Mensch, biotische und abiotische Naturhaushaltsfaktoren sowie Landschaftsbild und Erholungsvorsorge einschließlich Sach- und Kulturgüter und der Wechselwirkungen der Schutzgüter untereinander wurde auf den Eingriffsbereich Opladen des Bebauungsplans bzw. dessen direktes Umfeld begrenzt. Die Fläche besitzt keine besondere Bedeutung für übergeordnete umweltfachliche Zusammenhänge im Stadtgebiet (z.B. Luftleitbahnen, Biotopverbundnetz usw.). Es konnten auch keine direkt angrenzenden oder im Umfeld befindlichen Schutzgebiete nachgewiesen werden, die durch das Vorhaben berührt oder beeinflusst werden und eine Ausweitung des Untersuchungsraums erfordert hätten.

Die verwendeten Gutachten und Fachplanungen umfassten:

- 'neue bahn stadt opladen', Städtebauliche Rahmenplanung zur Entwicklung des ehemaligen Bahnareals, Planungsteam: Werkgemeinschaft Freiraum, Ingenieurbüro Kühnert, B.A.S. Kopferschmidt und Moczala, Okt. 2009,
- Stadtteilentwicklungskonzept Opladen (STEK), 19.12.2013
- Landschaftspflegerischer Fachbeitrag zum Bebauungsplan Nr. 208 A/II, III, PW.U – PlanWerk.Umwelt Berlin, Stand 29.08.2014,
- Detail-/Sanierungsuntersuchung nbs:o, Tauw GmbH, Niederlassung Moers, 31.07.2009,
- Verkehrsgutachten zum Gesamtvorhaben „neue bahnstadt opladen“, Planungsbüro VIA eG, Köln, 17.06.2011
- Schalltechnische Untersuchung u. Prüfung nach 16. BImSchV, ACCON Köln GmbH, 28.08.2014,
- Fachgutachten zum laufenden Planfeststellungsverfahren der Verlegung der Gütergleisstrecke 2324: Landschaftspflegerischer Begleitplan, DB international GmbH, Frankfurt/Main, 17.06.2013, Umweltverträglichkeitsstudie, Biotoptypenkartierung und Faunistische Sonderuntersuchungen (Reptilien, Amphibien, Heuschrecken),
- Artenschutzrechtliche Prüfungen, Pöyry Deutschland GmbH, 28.06.2013 bzw. 03.01.2014,
- Genehmigungsplanung zur Ausgleichsmaßnahme Kreuzkröten-Lebensraum, Pöyry Deutschland GmbH 2014,
- Verkehrsuntersuchung – Anbindung der Neuen Bahnallee an die Fixheider Straße unter Berücksichtigung der Robert-Blum-Straße (Planungsbüro VIA eG vom 25.08.2014).

11.3.2 Beschreibung der geplanten Maßnahmen des Monitoring

Maßnahmen zur Überwachung sollten vor allem einsetzen, wenn es durch eine vorgeschaltete Beobachtung Anzeichen dafür gibt, dass erhebliche nachteilige Auswirkungen vorhanden oder in Entstehung sind. Dies gilt insbesondere hinsichtlich unvorhergesehener erheblicher Umweltauswirkungen. Solche Auswirkungen könnten sich angesichts der



vorhandenen bzw. vermuteten Bodenbelastungen im Plangebiet Opladen und seinem direkten Umfeld im Zuge von Bauarbeiten ergeben. Die Umweltüberwachung ist in dieser Hinsicht lokal unmittelbar vor Beginn von Bodenarbeiten sowie ggf. baubegleitend zu leisten. Vor Bodeneingriffen innerhalb der Teilfläche ALVF B-008181-030 (Ehem. Tankanlage für Dieselloks) sind die Untere Bodenschutzbehörde und die Untere Abfallwirtschaftsbehörde zu informieren und in Abstimmung mit den Behörden Beprobungen durchzuführen. Sollten im Ergebnis noch Restbelastungen auf der Fläche festgestellt werden, die einen Sanierungsbedarf aufweisen, erfolgt die vollständige Auskoffnung und Entsorgung des schadstoffbelasteten Materials sowie die Auffüllung mit sauberem, kulturfähigem Boden zur Wiederherstellung des bestehenden bzw. geplanten Geländeniveaus in Abstimmung mit dem Fachbereich Umwelt der Stadtverwaltung Leverkusen. Die Maßnahme ist gegebenenfalls durch einen Fachgutachter zu begleiten.

Das Monitoring für die umweltrelevanten Festsetzungen zu Vermeidung, Minimierung und Ausgleich erheblicher nachteiliger Auswirkungen erfolgt von Seiten der zuständigen Fachbehörde der Stadt Leverkusen. Die festzuschreibende einjährige Fertigstellungs- und die zweijährige Entwicklungspflege gewährleisten die Anwachskontrolle für sämtliche Pflanzmaßnahmen. Alle Pflanz- und Pflegemaßnahmen sollen zum ersten Mal drei Jahre nach Bauabnahme der jeweiligen Baumaßnahme(n) in Hinblick auf ihr Entwicklungsziel beurteilt werden. Eine weitere Erfolgskontrolle soll nach weiteren drei Jahren vorgenommen werden. Bei einer gravierenden Abweichung von den Entwicklungszielen ist ggf. nachzubessern.

Für das Artenschutz-Monitoring ist zwecks Prüfung der Sicherung der Lebensraumeignung eine Durchführungs- und Funktionskontrolle für alle verankerten Maßnahmen festzuschreiben. Erfolgskontrollen in Form quantitativer Erfassungen von Individuen einer Art und Prüfung auf Erreichen zuvor definierter, starrer Zielgrößen wird als nicht zielführend angesehen, da der Bestand vieler Arten auch ohne menschlichen Eingriff einer ständigen natürlichen Fluktuation unterliegt. Dies ist aufgrund ihrer an schnell veränderliche Pionierlebensräume angepassten Lebensraumansprüche insbesondere bei der vom Vorhaben betroffenen Art (Kreuzkröte) der Fall. Vielmehr ist die Überprüfung der Eignung der Ersatzhabitatflächen als Lebensraum für die betroffene Art (Kreuzkröte) nachzuweisen, bevor die lokale Population von der betroffenen Fläche auf die Zielfläche umgesiedelt wird. Nach erfolgter Umsiedlung ist der Erhalt des Lebensraumkomplexes in einem für die Kreuzkröte geeigneten Zustand alle 2 Jahre zu überprüfen. Ggf. sind entsprechende Maßnahmen zur konkreten lokalen Habitatverbesserung durchzuführen. Die Überwachung erfolgt durch die Untere Landschaftsbehörde, Fachbereich Umwelt, der Stadtverwaltung Leverkusen.



11.3.3 Allgemeinverständliche Zusammenfassung

Die nicht mehr für den Schienenverkehr benötigten Flächen des Bahngeländes im Stadtteil Opladen sollen im Rahmen des Projekts „neue bahnstadt opladen“ (nbso) schrittweise städtebaulich entwickelt und einer neuen Nutzung zugeführt werden, die der innerstädtischen Lage des Areals gerecht wird. Der vorliegende Bebauungsplan stellt den ersten Schritt zur Entwicklung der nbso westlich der Bahnlinie dar. Der Umweltbericht beschreibt und bewertet die vor Umsetzung der Planung anzutreffende Ausprägung der Schutzgüter Boden, Wasser, Klima, Tiere, Pflanzen, Landschaftsbild und Mensch und erörtert die zu erwartenden jeweiligen Auswirkungen der Planung auf diese Schutzgüter. Der Umweltbericht ermittelt die mit der Planung verbundenen Eingriffe, formuliert in der Folge Maßnahmen zur Vermeidung von Beeinträchtigungen und – sofern erforderlich – Kompensationsmaßnahmen für unvermeidbare Beeinträchtigungen.

Die Verwirklichung der Bebauungsplanung ist mit Auswirkungen auf die Umwelt verbunden. Den Status der Erheblichkeit überschreiten dabei die als Eingriff bzw. erheblich festzustellenden Beeinträchtigungen der Schutzgüter Pflanzen, Tiere und Mensch, wobei das Ausmaß sowohl von der bestehenden Vorbelastung als auch von der Bedeutung des Standortes für die entsprechenden beeinträchtigten Tierarten abhängig ist. Die folgenden negativen Auswirkungen der Planung sind planungsrechtlich nicht als Eingriff zu bewerten und daher nicht kompensationsrelevant:

- Bau- und anlagebedingter Verlust oder Minderung der bodenökologischen Funktionen durch Versiegelung und Überbauung
- Bau- und anlagebedingte Verringerung der Grundwasserspende durch Bodenüberdeckung und Neuversiegelung
- Bau- und anlagebedingter Verlust von Vegetationsflächen durch Versiegelung

Bei den folgenden Konflikten handelt es sich um als Eingriff festzustellende, erhebliche Auswirkungen mit Umweltrelevanz bzw. erhebliche Beeinträchtigungen (in Klammern angegeben ist die entsprechende Konfliktnummer):

- Baubedingter Verlust eines Kleingewässers auf angrenzenden Flächen (K1)
- Bau- bzw. anlagebedingter Verlust zum Erhalt festgesetzter Gehölze (K2)
- Bau- und anlagebedingte Beeinträchtigung streng geschützter/gefährdeter Arten durch den Teillebensraumverlust der streng geschützten Kreuzkröte (*Bufo calamita*) (K3)
- Betriebsbedingte Individuenverluste der streng geschützten Kreuzkröte (*Bufo calamita*) (K4)
- Betriebsbedingte Beeinträchtigung der Wohn-, Wohnumfeld- und Erholungsfunktion durch Lärmemissionen (K5)



Dem allgemeinen Grundsatz zum Schutz von Natur und Landschaft folgend sind zuvorderst Maßnahmen zur Vermeidung und Verminderung der durch die Planung ermöglichten negativen Umweltauswirkungen zu definieren. Gleiches gilt für erhebliche Beeinträchtigungen der übrigen Schutzgüter, die in der Umweltprüfung zu untersuchen sind (im vorliegenden Fall das Schutzgut Mensch). Für unvermeidbare negative Auswirkungen der Planung sind entsprechende Kompensationsmaßnahmen abzuleiten und auf ihre Ausgewogenheit zu prüfen. Für die vorgenannten, als erheblich festgestellten Auswirkungen wurden entsprechende Konfliktvermeidungs- und Ausgleichsstrategien entwickelt. Zur Vermeidung bzw. Minderung sind folgende Maßnahmen vorgesehen (in Klammern angegeben die jeweilige Nummer der Maßnahme):

- Minimierung der Flächeninanspruchnahme während der Bauphase sowie bei der Ablagerung von Baustoffen und Baueinrichtungen (V1)
- Bodenschutz durch Altlastensanierung (V2)
- Vorsorgender Umgang mit toxischen Stoffen (V3)
- Minimierung von Schäden an Bäumen, Pflanzbeständen und Vegetationsflächen (V4)
- Vermeidung nicht durch § 44 Abs. 5 BNatSchG freigestellter Zugriffe auf besonders geschützte Arten (V5)
- Amphibienschutz während der Bauphase (V6)
- Insekten- und vogelverträgliche Beleuchtungseinrichtungen (V7)
- Reduzierung von Baulärm und Erschütterungen (V8)
- Schutz vor Lärmimmissionen an bestehenden Gebäuden (V9).

Maßnahmen zur Kompensation unvermeidbarer Beeinträchtigungen umfassen die artenschutzrechtlich erforderliche, vorgezogen umzusetzende Maßnahme der Anlage eines strukturreichen Lebensraum-Komplexes für die Kreuzkröte (FCS 1 im Geltungsbereich Alkenrath, vgl. Blatt 2 des Bebauungsplans) sowie die Pflanzung straßenbegleitender Baumreihen (A2) und die Bepflanzung straßenbegleitender Grünflächen (A3) im Plangebiet Opladen.

Mit dem Vorhaben sind viele positive Auswirkungen verbunden, insbesondere für den Menschen und das Landschaftsbild. Gleichzeitig ergeben sich durch die Umsetzung der Straßenplanung und die verkehrliche Neuordnung der Anschlussstellen sowohl bau-, anlage- und betriebsbedingt negative Auswirkungen auf die Schutzgüter Tiere und Pflanzen sowie im Rahmen der verkehrlichen Nutzung der Straße durch Lärmemissionen auf den Menschen. Auf Grundlage der behördlichen Inausfertigung einer Ausnahmegenehmigung für die Erfüllung artenschutzrechtlicher Verbotstatbestände bei Umsetzung entsprechender Vermeidungs-, FCS- und Tierrettungsmaßnahmen wird davon ausgegangen, dass der Umsetzung des Bebauungsplans keine unüberwindbaren artenschutzrechtlichen Gründe entgegenstehen. Eine entsprechende Prüfung der Voraussetzungen einer Ausnahme von den Verboten des § 44 BNatSchG wird den Bebauungsplanunterlagen beigelegt. **Zusammenfassend ist festzustellen, dass die mit dem Bebauungsplan ermöglichten Eingriffe mit Umsetzung der beschriebenen**



Maßnahmen als vollständig kompensierbar angesehen werden, da eingedenk der vorgesehenen Vermeidungs- und Minderungsmaßnahmen sowie der Ausgleichsmaßnahmen keine erheblichen negativen Auswirkungen auf die Umwelt verbleiben.



Teil C: Auswirkungen der Planung und Umsetzung

12. Auswirkungen der Planung und Abwägung

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 insgesamt 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.

Zudem wird über die Neue Bahnallee eine Vernetzung des Stadtgebietes Opladens mit den überörtlichen Radwegen erfolgen.

Um die neu zu entwickelnden Flächen auf der Westseite der Gleise leistungsgerecht an das örtliche und überörtliche Straßenverkehrsnetz anzubinden und zugleich eine Entlastung des westlich gelegenen Straßennetzes im Bestand der Opladener Innenstadt vom Durchgangsverkehr in Nord-Süd-Richtung zu erzielen, soll die Neue Bahnallee parallel zum Gleisbündel der Deutschen Bahn AG angelegt werden.

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 (im Geltungsbereich Opladen überwiegend Verkehrsflächen der Deutschen Bahn einschließlich des Bahnhofs) 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.

Im Rahmen des Verfahrens erfolgte ein intensiver Variantenvergleich, (vgl. Kap. 9) aus dem die optimierte, dem Bebauungsplan zugrundeliegende Straßenplanung resultiert. Zu der südlichen Anbindung der Neu-



en Bahnallee an die Robert-Blum-Straße und im weiteren Verlauf an die Fixheider Straße wurden mit dem Landesbetrieb Straßen NRW eingehend unterschiedliche Varianten abgestimmt. Die der Planung zugrunde liegende Anbindung ist für die Fixheider Straße in einer zufriedenstellenden Verkehrsqualität möglich.

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 Verkehrsstrassen verbundenen Immissionen ein maximaler Abstand zur Bestandsbebauung sowie zu den Entwicklungsflächen erreicht. Gleichwohl werden an fünf bestehenden Gebäuden die Immissionsgrenzwerte überschritten. Aufgrund der Überschreitungen sind Anspruchsvoraussetzungen für Schallschutzmaßnahmen gemäß 16. BImSchV dem Grunde nach gegeben. Aktive Schallschutzmaßnahmen sind im innerörtlichen Bereich aus städtebaulichen Gründen nicht sinnvoll und möglich. Bei nicht realisierbaren aktiven Schallschutzmaßnahmen sind passive Maßnahmen erforderlich. Die Prüfung der tatsächlichen Anspruchsberechtigung und der Dimensionierung entsprechender passiver Schallschutzmaßnahmen erfolgt auf Grundlage der Regelungen der 24. BImSchV außerhalb dieses Bebauungsplanverfahrens vor Beginn der geplanten Straßenbaumaßnahme. Hierbei ist auch der Schutz von Außenwohnbereichen (z. B. Loggia, Balkon und Terrasse) zu überprüfen. Im Ergebnis können weiterhin gesunde Wohn- und Arbeitsverhältnisse sichergestellt werden.

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. In diesem Zusammenhang greift die im Landschaftsgesetz NRW verankerte Regelung der „Natur auf Zeit“, nach welcher eine Wiedernutzbarmachung von Konversionsflächen, wie im vorliegenden Fall, nicht als ausgleichspflichtiger Eingriff in Natur und Landschaft zu werten ist. Im Zusammenhang mit der Errichtung und dem Betrieb der Neuen Bahnallee gehen kleinräumig jedoch auch Vegetationsflächen unterschiedlicher Qualitäten verloren.

Durch die Umsetzung des Bebauungsplanes ergeben sich bau-, anlage- und betriebsbedingt negative Auswirkungen auf das Schutzgut Tiere. Auf Grundlage der behördlichen Inaussichtstellung einer Ausnahmegenehmigung für die Erfüllung artenschutzrechtlicher Verbotstatbestände bei Umsetzung entsprechender Vermeidungs-, FCS (measure for a favourable conservation status)- und Tierrettungsmaßnahmen wird davon ausgegangen, dass der Umsetzung des Bebauungsplanes keine unüberwindbaren artenschutzrechtlichen Gründe entgegenstehen.



Zusammenfassend ist festzustellen, dass die mit dem Bebauungsplan ermöglichten Eingriffe 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.

Mit der Bündelung und Optimierung des ÖPNV und dem Bau der Neuen Bahnallee werden Beiträge zur „Stadt der kurzen Wege“ geleistet und somit auch dem Klimaschutz Rechnung getragen.

Die Flächen im Geltungsbereich Alkenrath werden derzeit als landwirtschaftlich genutztes Intensivgrünland genutzt. Nach Umsetzung der Ausgleichsmaßnahme werden die verbleibenden Grünlandflächen als Extensivgrünland entwickelt und extensiv beweidet. Somit kann eine landwirtschaftliche Nutzung weiterhin beibehalten werden. Darüber hinaus stehen im Stadtgebiet grundsätzlich ausreichend Flächen für landwirtschaftliche Zwecke zur Verfügung.

13. Planvollzug

13.1 Bodenordnung / Eigentum

Geltungsbereich Blatt 1 - Opladen

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.

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

Geltungsbereich Blatt 2 - Alkenrath

Die Fläche Schlebuschrath befindet sich in Gänze in städtischem Eigentum. Grunderwerb zur Umsetzung der Kompensationsmaßnahme ist nicht erforderlich, jedoch muss der bestehende Pachtvertrag zur landwirtschaftlichen Nutzung aufgehoben werden.

Bodenordnungsmaßnahmen sind nicht erforderlich.



13.2 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. 6.6), so dass von einem positiven Freistellungsbescheid nach Verlegung der Güterzugstrecke auszugehen ist.

13.3 Kosten

Die Kosten, die der Stadt Leverkusen durch die Umsetzung dieses Bebauungsplanes entstehen, lassen sich wie folgt darstellen:

- Erstellung Verkehrsflächen - ca. 9,19 Mio €,
- Kompensationsmaßnahmen in Alkenrath – westlich Schlebuschrath ca. 150.000 €.

Diese Kosten sind bereits in der Kostenübersicht der nbso enthalten.

Die o. g. Angaben enthalten keine Kosten für Grunderwerb und Tierrettungsmaßnahmen.

Die mit der Umsetzung des Bebauungsplanes in Verbindung stehenden Maßnahmen werden von Seiten des Landes Nordrhein-Westfalen zu 70 % gefördert.



13.4 Flächenbilanz

Geltungsbereich Opladen - Blatt 1

	ca. m ²	ca. m ²
Straßenverkehrsfläche (untere Ebene)		47.031,0
Straßenverkehrsfläche (obere Ebene)	1.113,0 m ²	
davon Verkehrsfläche besonderer Zweckbestimmung Fuß- und Radwegebrücke => 303,0 m ²		
Straßenbegleitgrün		1.741,0
Bahnanlagen (untere Ebene)		10.382,0
Bahnanlagen (obere Ebene)	605,0 m ²	
Fläche Geltungsbereich Opladen – Blatt 1 (untere Ebene)		59.154,0
(obere Ebene)	1.718,0 m ²	
Fläche Geltungsbereich Opladen – Blatt 1 gesamt (untere und obere Ebene)	60.872,0 m²	

Aufgrund der im Plangebiet (Blatt 1 und 2) vorkommenden zahlreichen Brückenbauwerke sind die oben bezifferten Flächen in untere und obere Ebenen unterteilt. Infolgedessen ist der mit ca. 60.872,0 m² angegebene Geltungsbereich gesamt (untere und obere Ebene) lediglich ein theoretischer Wert.

Geltungsbereich Alkenrath - Blatt 2

	ca. m ²	rd. %
Öffentliche Grünfläche Zweckbestimmung Kompensationsfläche für Eingriffe in Natur und Landschaft, Artenschutz	40.050,0	100,0
Gesamtfläche Geltungsbereich Alkenrath - Blatt 2	40.050,0	100,0

14. Übersicht Gutachten

- Artenschutzrechtliche Prüfungen (PÖYRY DEUTSCHLAND GMBH, 28.06.2013 bzw. 03.01.2014)
- Verkehrsuntersuchung zum Gesamtvorhaben (Planungsbüro VIA eG vom 17.06.2011)
- Detail-/Sanierungsuntersuchung neue bahnstadt opladen (Tauw GmbH 2009)
- Verkehrsuntersuchung – Anbindung der Neuen Bahnallee an die Fixheider Straße unter Berücksichtigung der Robert-Blum-Straße (Planungsbüro VIA eG vom 25.08.2014)
- Schalltechnische Untersuchung (ACCON Köln GmbH vom 28.08.2014)
- Landschaftspflegerischer Fachbeitrag (PW.U PlanWerk.Umwelt vom 29.08.2014)

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

Leverkusen,

Aachen,

Im Auftrag
gez.

gez.

Lena Zlonicky

HEINZ JAHNEN PFLÜGER
Stadtplaner und Architekten Partnerschaft, Aachen