



**STADT LEVERKUSEN**

**7. ÄNDERUNG DES FLÄCHENNUTZUNGSPLANES**

**IM BEREICH**

**„neue bahnstadt opladen - Westseite“**

Entwurf der Begründung zur öffentlichen Auslegung

Stand: 21.12.2015

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



## INHALT

### Teil A: Grundlagen und Planung

---

1. Geltungsbereich	3
2. Bestand und Nutzung	3
3. Verfahren	3
3.1 Frühzeitige Beteiligung	4
3.2 Beschluss zur öffentlichen Auslegung	5
4. Planungsanlass	6
5. Ziele	7
6. Planungsbindungen	8
6.1 Regionalplan	8
6.2 Landschaftsplan	8
6.3 Flächennutzungsplan	8
6.4 Fachplanungsvorbehalt der Bahnflächen	9
7. Weitere Planungsbindungen	9
7.1 Stadtumbaugebiet	9
7.2 Stadtteilentwicklungskonzept (STEK)	9
8. Planung	11
8.1 Städtebauliches Konzept	11
8.2 Planinhalte	13
9. Umweltprüfung/Umweltbericht	16
9.1 Kurzdarstellung der Inhalte und Ziele der Änderung des Flächennutzungsplanes	16
9.2 Umweltschutzziele aus einschlägigen Fachgesetzen und Fachplanungen	16
9.3 Bestandsaufnahme – Beschreibung und Bewertung der Umwelt	17
9.4 Prognose – Beschreibung und Bewertung der Planungsauswirkungen auf die Umwelt	22
9.5 Berücksichtigung der Vorgaben des § 1a BauGB	24
9.6 Zusammenfassung	25
10. Auswirkungen der Planung	27
11. Planvollzug	28
12. Flächenbilanz	28

---



## Teil A: Grundlagen und Planung

---

### 1. Geltungsbereich

Der Geltungsbereich der 7. Änderung des Flächennutzungsplanes im Bereich „neue bahnstadt opladen - Westseite“ befindet sich im Stadtteil Opladen, Stadtbezirk II, angrenzend an die östliche Ortslage und umfasst ca. 23 ha.

Der Geltungsbereich erfasst im Wesentlichen das Plangebiet der heutigen Bahnflächen der Güterzugstrecke 2324 einschließlich des ehemaligen Bahnhofsareals. Es reicht westlich bis an die Bebauung Opladens heran. Im südlichen Bereich beinhaltet der Geltungsbereich darüber hinaus die Flächen der neuen Gütergleisrassen sowie für das geplante Stellwerk (ESTW) inklusive Feuerwehrezufahrt und vorhandenen Stellplätzen. Die Flächen südlich der geplanten Gütergleisrassen bis zur Fixheider Straße (L 288) sind ebenfalls im Geltungsbereich enthalten. Die genaue Abgrenzung ist der Planzeichnung zu entnehmen.

### 2. Bestand und Nutzung

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

Südlich davon, östlich entlang der heutigen Bahnallee, ist eine weitere Stellplatzanlage vorhanden. Darüber hinaus sind neben den Verkehrsflächen der Goethestraße, der heutigen Bahnallee sowie der Friedrich-List-Straße die in Nord-Südrichtung verlaufenden Gütergleise inklusive Böschungsbereiche und Brachflächen Teil des Plangebietes. Im Süden des Geltungsbereiches befinden sich zudem die gewerblich genutzten Flächen nördlich der Fixheider Straße (L 288).

### 3. Verfahren

Der Aufstellungsbeschluss zur 7. Änderung des Flächennutzungsplanes wurde vom Bau- und Planungsausschuss gemäß § 2 Abs. 1 Baugesetzbuch (BauGB) am 11.11.2013 gefasst. Das Verfahren erfolgt gemäß § 5 BauGB. Dabei wird die Änderung des Flächennutzungsplans gemäß § 8 Abs. 3 BauGB parallel zum Bebauungsplanverfahren Nr. 208/II „Opladen – nbso/Westseite“ durchgeführt.

Für das gesamte Areal der nbso-Westseite liegt ein Aufstellungsbeschluss für das Bebauungsplanverfahren Nr. 208/II „Opladen – nbso/Westseite“ vor.

Aus verfahrenstechnischen Gründen ist der Bebauungsplan Nr. 208/II – nbso/Westseite in folgende Teilbebauungspläne aufgeteilt worden:

Nr. 208 A/II,III „Opladen – nbso/Westseite – Neue Bahnallee und Alkenrath – westlich Schlebuschrath“ (Rechtskraft: 01.07.2015)

Nr. 208 B/II „Opladen – nbso/Westseite – Quartiere“ (Aufstellungsbeschluss:



11.11.2013 und Beschluss zur frühzeitigen Beteiligung: 03.11.2014)  
Nr. 208 C/II „Opladen – nbso/Westseite – Gewerbe“ (Aufstellungsbeschluss:  
11.11.2013)

Diese Flächennutzungsplanänderung unterliegt der Pflicht einer Umweltprüfung.  
Im Verfahren wird eine umfassende Bürgerbeteiligung vorgesehen.

### 3.1 Frühzeitige Beteiligung

Zur Beteiligung der Öffentlichkeit an der Planung nach § 3 Abs. 1 BauGB wurde am Dienstag, den 22.01.2015, eine Bürgerversammlung durchgeführt. Im Zeitraum von Dienstag, 06.01.2015 bis einschließlich Donnerstag, 05.02.2015, konnten der Vorentwurf des Flächennutzungsplanes 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 gemeinsame Bürgerversammlung für das Flächennutzungsplanänderungs- und das Aufstellungsverfahren des Bebauungsplanes Nr. 208 B/II „Opladen – nbso/Westseite – Quartiere“ fand am 22.01.2015 im Landrat-Lucas-Gymnasium unter dem Vorsitz von Herrn Bezirksvorsteher Schiefer mit einer Beteiligung von ca. 100 Bürgerinnen und Bürgern statt.

Nach der Bürgerversammlung ging eine schriftliche Anregung beim Fachbereich Stadtplanung ein.

Im Wesentlichen wurden in der Versammlung Fragen

- zum geplanten Einzelhandel und dessen Auswirkungen,
  - zu den neuen Bahnsteigen,
  - zu Radabstellanlagen oder einer Radstation,
  - zur Brücke / Unterführung an der Lützenkirchener Straße,
  - zur Nutzung, Höhe und Gestaltung der geplanten Gebäude,
  - zum Ersatz von öffentlichen Parkplätzen,
  - zum Thema Lärm und Wohnen,
  - zur Freiherr-von-Stein-Straße als mögliche Fußgängerzone,
  - zum Radwegenetz,
  - zur Erreichbarkeit der geplanten Wohnbebauung mit dem Pkw sowie
  - zu ggf. neuen ÖPNV-Anbindungen
- gestellt.

Darüber hinaus gab es Hinweise und Anregungen,

- zu verschiedenen Aspekten im Hinblick auf Menschen mit Behinderungen sowie
- zu kostenlosem WLAN-Netz am Bahnhof.

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.



### Äußerungen Bürgerbeteiligung

Zur Beschlussfassung zur öffentlichen Auslegung erfolgte eine Auswertung der im Rahmen der frühzeitigen Bürgerbeteiligung eingegangenen schriftlichen Äußerungen.

Hierbei wurde eine Äußerung abgegeben, welche Hinweise und Anregungen zur gewerblichen Bestandsnutzung im südlichen Plangebiet vorbringt.

### Äußerungen Behörden und Träger öffentlicher Belange

Die in der frühzeitigen Beteiligung eingegangenen Äußerungen betrafen im Wesentlichen

- Informationen und Hinweise zu Leitungstrassen,
- Hinweise zu Kampfmitteln,
- Anregungen zur Abgrenzung der einzelnen Nutzungen,
- Informationen zu störfallrechtlichen Belangen,
- Informationen und Hinweise zur Erdbebengefährdung,
- Hinweise bzgl. Ansprüche durch Immissionen aus Bahnlärm sowie zum Anpflanzen von Bäumen an den Gleisen,
- Hinweise zur Berücksichtigung der umliegenden Kommunen im Hinblick auf den geplanten Einzelhandel.

Die Abgrenzung der einzelnen Nutzungen wurde zur Offenlage entsprechend der städtebaulichen Planung angepasst.

Die weiteren Informationen und Hinweise wurden zur Kenntnis genommen, sind jedoch nicht Gegenstand der Flächennutzungsplanänderung.

Diese werden im Rahmen der parallel aufgestellten Bebauungspläne Nr. 208 B/II "Opladen - nbso/Westseite - Quartiere" und Nr. 208 C/II „Opladen – nbso/Westseite – Gewerbe“ Berücksichtigung finden.

### Planänderungen zur Offenlage

Der Flächennutzungsplanentwurf zur öffentlichen Auslegung hat sich gegenüber dem Flächennutzungsplanvorentwurf zur frühzeitigen Beteiligung in folgenden Punkten geändert:

- Im nördlichen Bereich wurde ein Sondergebiet „Handel – Einzelhandel“ statt Teilflächen des bisherigen Kerngebietes dargestellt,
- die Abgrenzung der einzelnen Nutzungen (Kerngebiet, Wohnbauflächen, Mischgebiete, Gewerbegebiete eingeschränkt) wurde entsprechend dem städtebaulichen Entwurf angepasst,
- die geplanten Bahnanlagen wurden entsprechend des künftigen Flächenbedarfes angepasst und
- im südlichen Bereich des Plangebietes wurden die westlich der Bahnstrecke und nördlich der sonstigen überörtlichen und örtlichen Hauptverkehrsstraße (Fixheider Straße – L 288) gelegenen Flächen als Industriegebiet dargestellt.

## 3.2 Beschluss zur öffentlichen Auslegung

Als nächster Verfahrensschritt im Planverfahren zur 7. Änderung des Flächennutzungsplanes sollen auf Grundlage der hier vorgelegten Unterlagen die Beschlüsse über die öffentliche 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

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 verfügbar, die einer städtebaulichen Entwicklung zugeführt werden sollen.

Um die Umsetzung des dieser Flächennutzungsplanänderung zugrundeliegenden städtebaulichen Konzeptes sicherzustellen und damit eine geordnete städtebauliche Entwicklung zu gewährleisten sowie Planungsrecht für diese Entwicklungsmaßnahmen zu schaffen, ist gemäß § 1 Abs. 3 BauGB die Aufstellung dieses vorbereitenden Bauleitplanes für die geplante Entwicklung erforderlich.

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

Um eine belastbare Entscheidungsgrundlage zu erhalten, wurde in 2010 eine Kosten-Nutzen-Analyse durch das Büro Stadt- und Regionalplanung Dr. Jansen GmbH, Planersocietät und der BDO Technik und Umweltconsulting GmbH erstellt. Diese verfolgte das Ziel, eine möglichst umfassende Darstellung der Wirkungen auf die Bereiche Verkehr, Stadtentwicklung sowie Stadtökonomie aufzuzeigen. Darüber hinaus wurde hiermit, unter Berücksichtigung der derzeit vorhandenen Datenlage, eine belastbare Prognose für die Auswirkungen auf das Plangebiet, den Stadtteil Opladen, die Kommunalfinanzen der Stadt Leverkusen sowie die Volkswirtschaft dargelegt.

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



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

## 5. Ziele

### Allgemeine Ziele

Generelles Ziel dieser 7. Flächennutzungsplanänderung ist die Schaffung der planungsrechtlichen Voraussetzung für die Umsetzung der städtebaulichen Planungen für ein neues Stadtquartier auf der Westseite „neue bahnstadt opladen“.

Folgende konkrete Ziele sollen vorbereitet werden:

- die Schaffung eines neuen Entrees für das Stadtteilbezirkszentrum Opladen,
- Neubau des Bahnhofsgebäudes samt Bahnhofsbereich unter Berücksichtigung standortgerechter Nutzungen,
- eine Stärkung des innerstädtischen Einzelhandels,
- die Schaffung neuer urbaner Quartiere mit den Nutzungen Wohnen, Büros/Dienstleistungen/Handel und Gewerbe in Wechselbeziehung mit dem Stadtteil und unter Berücksichtigung der Nachbarschaft zu den Verkehrsstrassen,
- die verkehrliche Neuordnung und Entlastung Opladens durch eine neue Haupterschließungsstraße („Neue Bahnallee“) zwischen Rat-Deycks-Straße/Rennbaumstraße (L 219) und Fixheider Straße (L 288)
- eine Ausgestaltung mit qualitätvollen öffentlichen Straßenräumen, Infrastruktur und Grün,
- die Bündelung und Optimierung des ÖPNV,
- die Optimierung der Verkehrsanbindung für den Individualverkehr sowie für den örtlichen und überörtlichen Rad- und Fußgängerverkehr,
- die Steuerung der gewerblichen und industriellen Nutzung auf dem Areal zwischen der neuen Güterzugtrasse, der Eisenbahnlinie 2730 und der Fixheider Straße, unter Berücksichtigung der städtebaulichen Entwicklung des nbso-Projektes.

### Ziele für die Wirtschaftsentwicklung

#### *Gewerbe- und Industrieflächen*

Das „Handlungsprogramm Gewerbe“ der Stadt Leverkusen befasst sich ausführlich mit den veränderten wirtschaftlichen Rahmenbedingungen und unmittelbaren Konsequenzen für die lokale Wirtschaft. Ein bedarfsgerechtes, tatsächlich verfügbares und baureifes Flächenangebot ist ein zentraler Faktor für eine erfolgreiche Wirtschaftsstrukturpolitik. Quantität, Qualität und Breite des Angebotspektrums von Gewerbestandorten bestimmen maßgeblich die Attraktivität des Wirtschaftsstandorts.

Ein den Anforderungen entsprechendes Flächenangebot ist ein äußerst wichtiges Element für eine erfolgreiche kommunale Arbeitsmarkt- und Wirtschaftspolitik. Orientiert an den vorhandenen Stärken und Chancen des Standortes Leverkusen kann es erheblich dazu beitragen, den Wirtschaftsstrukturwandel gezielt und aktiv zu unterstützen.



Die Vermarktungserfahrungen mit den Gewerbegrundstücken auf den östlichen Flächen der nbsso belegen die rege Nachfrage nach gewerblich nutzbaren Flächen in Opladen. Auch auf gesamtstädtischer Ebene ist in den letzten Jahren ein Anstieg der Flächenverkäufe von Gewerbe- und Industriegrundstücken zu verzeichnen. Teilweise konnten jedoch einzelne Anfragen nicht bedient werden.

Darüber hinaus ist es Ziel des Flächennutzungsplans den Bedarf an gewerblichen Flächen im Stadtgebiet zu decken sowie bestehende industrielle Arbeitsstandorte zu sichern, um damit die Attraktivität des Wirtschaftsstandortes Leverkusen zu stärken.

Die geplanten Nutzungen im Geltungsbereich der Flächennutzungsplanänderung entsprechen nicht in Gänze den Darstellungen des wirksamen Flächennutzungsplanes. Infolgedessen soll mit der 7. Änderung der Flächennutzungsplan geändert werden.

## **6. Planungsbindungen**

### **6.1 Regionalplan**

Im Regionalplan für den Regierungsbezirk Köln (Stand: März 2012), Teilabschnitt Region Köln sind die Flächen im Geltungsbereich der 7. Flächennutzungsplanänderung allgemeiner Siedlungsbereich (ASB), Bereiche für gewerbliche und industrielle Nutzungen (GIB) und als „Schienenwege unter Angabe der Haltepunkte und Betriebsflächen“ dargestellt. Entsprechend der Verfügung der Bezirksregierung Köln vom 20.01.2015 unter Az.: 32/62.6-1.04 bestehen keine landesplanerischen Bedenken.

### **6.2 Landschaftsplan**

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

### **6.3 Flächennutzungsplan**

Der wirksame Flächennutzungsplan (FNP) der Stadt Leverkusen aus dem Jahr 2006 enthält bereits Entwicklungsziele für die nach der Verlegung der Güterzugstrecke frei werdenden Flächen. Er stellt für den Geltungsbereich dieser Flächennutzungsplanänderung im Norden Kerngebiet, Busbahnhof und Bahnhof dar. Im weiteren Verlauf Richtung Süden werden Mischgebiet und eingeschränktes Gewerbegebiet sowie eine „geplante sonstige überörtliche und örtliche Hauptverkehrsstraße“ für die Trasse der geplanten Neuen Bahnallee dargestellt. Südlich angrenzend an diese Trasse wird ebenfalls eingeschränktes Gewerbegebiet dargestellt.





## 6.4 Fachplanungsvorbehalt der Bahnflächen

Die im Plangebiet befindlichen Flächen unterliegen zum überwiegenden Teil noch dem Fachplanungsvorbehalt des Allgemeinen Eisenbahngesetzes. 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 unterliegen bis dahin dem Fachplanungsvorbehalt des Allgemeinen Eisenbahngesetzes und müssen noch von Bahnbetriebszwecken freigestellt werden.

Die Planfeststellung zur Gütergleisverlegung nach Allgemeinem Eisenbahngesetz (AEG) ist bereits abgeschlossen. Der Beschluss wurde am 15. Juni 2015 gefasst. Die Bekanntmachung erfolgte am 22.06.2015.

Die dieser Flächennutzungsplanänderung zugrundeliegende Planung entspricht dem Zustand der durch die Planfeststellung geschaffen wird. Infolgedessen macht sich diese Änderung die planerischen Entscheidungen des Planfeststellungsbeschlusses zu eigen.

## 7. **Weitere Planungsbindungen**

### 7.1 Stadtumbaugebiet

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

### 7.2 Stadtteilentwicklungskonzept (STEK)

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

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

1. Modul Einzelhandel, Büromarkt und Gewerbe: Positionsbestimmung der Innenstadt als Einkaufs-, Dienstleistungs- und Bürostandort; Aufzeigen von Entwicklungsperspektiven und Handlungsansätzen
2. Modul Wohnen: Verbesserung der Lebens- und Wohnqualität für die Wohnbevölkerung



3. Modul Freizeit: Analyse der Freizeitinfrastruktur und Konzeptentwicklung zur Qualifizierung und Ergänzung der Freizeitangebote
4. Modul Städtebauliches Leitbild: Analyse der städtebaulichen Strukturen; Identifizierung von Maßnahmen zur städtebaulichen Attraktivierung der Innenstadt und Pflege des Stadtbildes; Entwicklungskonzept für die nbso-Westflächen

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

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

Elementare Aussagen des Stadtteilentwicklungskonzeptes können wie folgt zusammengefasst werden:

- Der urbane Charakter des Stadtteils soll gestärkt werden. Hierbei ist insbesondere die Aufwertung und die Attraktivierung der Einkaufsbereiche ein wichtiges Ziel für das gewachsene Opladen. Die Branchenmixoptimierung und die Schaffung marktkonformer Verkaufsflächenstrukturen stehen dabei im Vordergrund. Neue Einzelhandelsnutzungen auf den nbso Westflächen an der Bahnhofstation Opladen sollen die gewachsenen Einzelhandelsstrukturen der Fußgängerzone ergänzen und stärken. Sowohl die angestrebte Aufwertung der Bahnhofstraße als Verbindungsachse und Entree zwischen nbso-Ostseite, Bahnstation und der gewachsenen Innenstadt als auch die mögliche Verlagerung des Opladener Busbahnhofes in die direkte Nähe des Bahnhaltepunktes vervollständigen dieses Bild.
- Eine nachfragegerechte Steuerung des Generationenwandels im Wohnbestand soll erreicht werden und Investitionen in den privaten Wohnbestand forciert werden. Die Sicherung der bestehenden Wohnquartiere durch Nutzung vorhandener Innenentwicklungspotentiale, der Ausbau geförderten Wohnungsbaus und die Nutzung der Flächenpotentiale der nbso-Westflächen zur Schaffung neuer Wohnformen stehen weiterhin auf der Agenda des Stadtteilentwicklungsprozesses.
- Der vorhandene hohe Erholungswert Opladens soll erhalten und weiter ausgebaut werden. Die Empfehlung, einen nbso und den gewachsenen Stadtteil verbindenden Stadtteilpark anzulegen, unterstreicht dies.
- Das städtebauliche Leitbild des Stadtteilentwicklungskonzeptes, welches schließlich als Resümee alle behandelten Themenmodule abbildet, orientiert sich an der Maßgabe eines Zusammenwachsens von Altem und Neuem (nbso). Verbindungen sollen geschaffen und belebt werden. Es beschreibt die Ziele und Handlungsfelder vom faktischen Zustand über die erkennbaren Veränderungstendenzen bis hin zur Vorstellung der angestrebten Ziele. Dieses Leitbild soll die zukünftigen Planungen maßgeblich begleiten. Es ist eine Leitlinie, die Akteuren aus Politik, Verwaltung, Institutionen



und Investoren, aber auch den Bürgern eine Orientierung auf den Weg in die Zukunft gibt.

Das Stadtteilentwicklungskonzept für das Zentrum Opladen wurde in einem breit angelegten Diskussionsprozess mit Bürgern, der Fachöffentlichkeit und Entscheidungsträgern erarbeitet.

Der Endbericht des Stadtteilentwicklungskonzepts 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 dieser Flächennutzungsplanänderung im Rahmen der Abwägung zu berücksichtigen ist.

## **8. Planung**

### **8.1 Städtebauliches Konzept**

#### Anbindung Opladen

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

Der Bahnhof und der Busbahnhof stellen innerhalb des städtebaulichen Konzepts einen verkehrsräumlichen Verknüpfungsschwerpunkt dar.

Die neue Verkehrsführung (Neue Bahnallee) wird zukünftig als Haupterschließungsstraße das gesamte Quartier von Norden nach Süden erschließen, die Durchgangsverkehre aufnehmen und damit die Anbindung an das örtliche und überregionale Straßennetz sicherstellen.

#### „Gesicht zur Bahn“

Die geplante Verlegung der Gütergleisstraße im Stadtbereich von Opladen eröffnet die Chance, auf den hierdurch freiwerdenden Flächen ein neues Stadtquartier als „Gesicht zur Bahn“ zu entwickeln.

#### Sequenz / Abschnitte

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

#### *Handel und Einkauf*

Der nördliche Teil der städtebaulichen Figur bildet ein Einzelhandelskomplex, der sich über den Bereich zwischen Bahnhofstraße und Gerichtsstraße bis zum Verkehrsknoten Lützenkirchener Straße/Freiherr-vom-Stein-Straße erstreckt. Dieser



wird um Nutzungen aus dem Spektrum Verwaltung, Dienstleistung und eventuell Wohnen ergänzt.

#### *Neues Entrée zur Fußgängerzone Bahnhofstraße*

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

#### *Zentraler Omnibusbahnhof (ZOB)*

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

#### *Dienstleistungsquartier*

Südlich vom ZOB soll ein Dienstleistungsquartier mit urbanem Charakter entstehen.

#### *Wohnquartier*

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

#### *Quartiersplatz*

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

#### *Wohnquartier*

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

#### *Mischgebiet*

Im Übergang zu der südlich folgenden gewerblichen Nutzung soll ein Bereich für gemischte Nutzungen vorgehalten werden.

#### *Gewerbliche Nutzung*

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



## 8.2 Planinhalte

### 8.2.1 Art der baulichen Nutzung

#### Sondergebiet „Handel – Einzelhandel“

Das im wirksamen Flächennutzungsplan der Stadt Leverkusen im nördlichen Planbereich dargestellte Kerngebiet wird aufgrund der dort vorrangig geplanten Nutzungen als Sondergebiet „Handel – Einzelhandel“ dargestellt.

Um die städtebauliche Verträglichkeit der geplanten Einzelhandelsnutzungen sicherzustellen, wird im Rahmen des parallel aufgestellten Bebauungsplanes Nr. 208 B/II eine Verträglichkeitsuntersuchung erstellt.

#### Kerngebiet

Das bislang im wirksamen Flächennutzungsplan dargestellte Kerngebiet südlich der Bahnhofstraße wird aufgrund der dort vorgesehenen kerngebietstypischen Nutzungen wie Einrichtungen der Wirtschaft, Verwaltung etc. beibehalten.

#### Wohnbauflächen

Im Bereich südlich angrenzend an das Kerngebiet sind in der städtebaulichen Planung verschiedene Wohnquartiere vorgesehen. Aufgrund dessen wird die derzeitige Darstellung des Mischgebietes sowie des eingeschränkten Gewerbegebietes in Wohnbauflächen geändert. Diese Darstellung erfolgt bis ungefähr auf Höhe der Wilhelmstraße.

#### Mischgebiet

Südlich angrenzend an die neuen Wohnbauflächen wird als Übergangsbereich zu dem südlich anschließenden eingeschränkten Gewerbegebiet (s. u.) ein Mischgebiet dargestellt.

#### Eingeschränkte Gewerbegebiete

Zur Deckung des Bedarfes an gewerblichen Flächen werden im Süden des Plangebietes nördlich sowie südlich der geplanten sonstigen überörtlichen und örtlichen Hauptverkehrsstraße (Neue Bahnallee) und der geplanten Bahnanlagen eingeschränkte Gewerbegebiete dargestellt.

Die Einschränkung der Gewerbegebiete erfolgt im Hinblick auf die vorhandene angrenzende und die geplante schützenswerte Nutzung und soll als Übergang bzw. Puffer zum südlich und östlich anschließenden Industriegebiet dienen.

#### Industriegebiet

Die westlich der bestehenden Bahnstrecke und nördlich der sonstigen überörtlichen und örtlichen Hauptverkehrsstraße (Fixheider Straße L 288) gelegenen Flächen werden entsprechend der umliegenden südlich und östlich ausgewiesenen Flächen als Industriegebiet dargestellt.

Damit wird einer wichtigen Aufgabe dieser Flächennutzungsplanänderung - der Sicherung und Stärkung bestehender Arbeitsstandorte – Rechnung getragen.

Die o.g. Darstellungen von Gewerbe- und Industrieflächen sollen zur Deckung und Sicherung des Bedarfes an gewerblichen Flächen im Stadtgebiet Leverkusen beitragen und somit den Wirtschaftsstandort stärken.



Bei der Charakteristik der vorhandenen industriellen Nutzung ist absehbar, dass Gewerbelärmkontingentierungen im Bebauungsplanverfahren Nr. 208 C/II „Opladen – nbso/Westseite – Gewerbe“ auf der Grundlage detaillierter Emissionsuntersuchungen durchgeführt und festgesetzt werden müssen. Unterlagen aus anderen Verfahren lassen darauf schließen, dass die Emissionsproblematik bewältigbar sein wird.

### 8.2.2 Geplante sonstige überörtliche und örtliche Hauptverkehrsstraßen

#### Neue Bahnallee

Die Trasse der geplanten neuen Stadtstraße (Neue Bahnallee) ist bereits im wirksamen Flächennutzungsplan als „geplante sonstige überörtliche und örtliche Hauptverkehrsstraße“ dargestellt und wird übernommen.

#### Bahnhof/Busbahnhof

Der innerhalb des dargestellten Kerngebietsbereiches mittels Symbol dargestellte Bahnhof sowie der Busbahnhof werden beibehalten, da in diesem Bereich der neue ZOB und der neue Bahnhofsbereich mit Bahnstabsbrücke als neuer verkehrsräumlicher Verknüpfungsschwerpunkt vorgesehen ist.

### 8.2.3 Geplante Bahnanlagen

Angrenzend an den Verlauf der o. g. Trasse für die neue Hauptverkehrsstraße (Neue Bahnallee) wird entsprechend der geplanten Gütergleisverlegung eine Trasse für geplante Bahnanlagen dargestellt, welche auch die Flächen für das Stellwerk und sonstige bahntechnische Nebenanlagen beinhalten.

### 8.2.4 Flächen für die Abwasserbeseitigung

#### Regenbecken

Innerhalb des nördlich dargestellten Kerngebietes ist im wirksamen Flächennutzungsplan ein Regenbecken dargestellt, welches weiterhin übernommen wird.

### 8.2.5 Zentrumsbereich

Die im Flächennutzungsplan dargestellte Abgrenzung des Zentrumsbereiches von Opladen umfasst im östlichen Teil die Bahnstabsstraße sowie angrenzende Bereiche, welche zu einem geringen Teil in den Geltungsbereich der 7. Änderung hineinragen.

Die Abgrenzung des Zentrumsbereiches wurde im Handlungsprogramm Einzelhandel im Jahr 2002 vom Rat der Stadt Leverkusen zustimmend zur Kenntnis genommen und als Grundlage der künftigen Einzelhandelspolitik beschlossen.

Mit dem Feststellungsbeschluss des Flächennutzungsplanes im Jahr 2003 wurde diese Abgrenzung als sonstigen Darstellung übernommen. Es ist vorgesehen, in einem Einzelhandelsgesamt-konzept für die Stadt Leverkusen die Zentrenabgrenzungen von Wiesdorf, Opladen und Schlebusch und die Abgrenzungen der Nahversorgungszentren zu überprüfen und ggf. neu zu fassen.

Nach Ratsbeschluss des Einzelhandelsgesamt-konzeptes wird eine möglicherweise geänderte Darstellung, wenn möglich im weiteren Verfahren in die 7. Ände-



rung, oder in einem separaten Änderungs- oder Anpassungsverfahren als Darstellung eines zentralen Versorgungsbereiches in den Flächennutzungsplan übernommen.



## Teil B: Umweltbericht

---

### 9. Umweltprüfung/Umweltbericht

Im Rahmen des Verfahrens wird gemäß § 2 Abs. 4 BauGB für die Belange des Umweltschutzes gemäß § 1 Abs. 6 Nr. 7 und § 1a BauGB eine Umweltprüfung durchgeführt, in der die voraussichtlichen Umweltauswirkungen ermittelt und bewertet werden. Diese werden in einem Umweltbericht dargelegt, der Teil der Begründung zu dieser Flächennutzungsplanänderung wird.

#### 9.1 Kurzdarstellung der Inhalte und Ziele der Änderung des Flächennutzungsplanes

Die 7. Änderung des Flächennutzungsplans betrifft die Westseite des zukünftigen Stadtquartiers „neue bahnstadt opladen“ (nbso) im Stadtteil Opladen. Die Änderung umfasst die Anpassungen der Nutzungsabgrenzungen und Ausweisungen an den städtebaulichen Entwurf, wonach die Gütergleise im Wesentlichen parallel zur Personenzugstrecke geführt werden und die mittleren und nördlichen Quartiersflächen überwiegend als Wohngebiet mit anteiliger Ausweisung als Sondergebiet Handel - Einzelhandel, Kerngebiet und Mischgebiet entwickelt werden sollen. Im Süden werden die eingeschränkten Gewerbeflächen westlich der nun verschwenkenden Bahnstrecke entsprechend der südlich und östlich umliegenden Flächen sowie der tatsächlich bestehenden Nutzung anteilig als Industriegebiet ausgewiesen. Ziel der Änderung ist eine auf die ermittelten städtebaulichen und verkehrsplanerischen Erfordernisse angepasste Bauleitplanung, die eine bedarfsgerechte und stadtstrukturell sinnvolle Nachnutzung des Bahngeländes vorbereiten soll.

Das Plangebiet umfasst zum überwiegenden Teil noch dem eisenbahnrechtlichen Fachplanungsrecht unterliegenden Flächen. Bezüglich der Flächen des Quartiers „neue bahnstadt opladen“ und der städtebaulichen Entwicklung dieses Standortes nach Verlegung der Güterzuggleise besteht zwischen der Stadt Leverkusen und der DB AG Einvernehmen. Hierzu wurden vertragliche Vereinbarungen getroffen. Die Flächen wurden im Wesentlichen durch einen entsprechenden Kaufvertrag (Urkunden-Nr.: 1315/2012) durch die Stadt Leverkusen von der DB AG in 2012 erworben, der Besitzübergang erfolgt nach Inbetriebnahme der neuen Güterzugtrasse, die Flächen unterliegen bis dahin dem Fachplanungsvorbehalt des Allgemeinen Eisenbahngesetzes.

#### 9.2 Umweltschutzziele aus einschlägigen Fachgesetzen und Fachplanungen

Für Vorgaben, die sich aus geltenden Gesetzen und Planungen ergeben, siehe die jeweiligen Unterkapitel von Kapitel 6 und 7.





### 9.3 Bestandsaufnahme – Beschreibung und Bewertung der Umwelt

#### Schutzgüter Boden, Wasser und Klima

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 und teils versiegelt sind.

Der Betrachtungsraum befindet sich hinsichtlich des Wasserhaushalts im Einzugsgebiet von Rhein und Wupper (Abschnitt Rhein-Ruhr-Lippe), jedoch außerhalb von Überschwemmungsgebieten der Fließgewässer; im Geltungsbereich befinden sich keine Oberflächengewässer, ebenfalls findet hier keine Trinkwasserförderung statt. Der Grundwasserflurabstand beträgt zwischen 6 und 15 m unter Geländeoberkante (GOK).

Die Fläche liegt in einem Bombenabwurfgebiet des Zweiten Weltkriegs, für das zudem Hinweise auf Blindgänger vorliegen. Aufgrund früherer Nutzungen sind auf dem Gelände der neuen bahnstadt opladen (nbso) darüber hinaus verschiedene Bodenbelastungen bekannt. Innerhalb des Geltungsbereichs der 7. Änderung des Flächennutzungsplanes liegen verschiedene Altlastenverdachtsflächen (ALVF), die im Bodenschutz- und Altlastenkatasters der Stadt Leverkusen geführt werden:

- NE2025 Busbahnhof,
- NE2047 Pott (Bahnallee),
- NE2059 Betriebsgelände VW Zentrum Leverkusen,
- NE2063 Eisenbahnstandort Opladen
- NE2064 Kleingartenanlage ehemaliges Bahnbetriebswerk.

Zu den benannten Altlastenverdachtsflächen liegen verschiedene Gutachten in unterschiedlichen Untersuchungstiefen vor.

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. Das Lokalklima wird im Untersuchungsgebiet Opladen in innerstädtischer Lage vor allem durch den hohen Versiegelungsgrad im Sinne einer erhöhten lokalen Schwülegefahr beeinflusst, insbesondere in den Sommermonaten. Kleinflächig besteht Vegetation, die mikroklimatisch wirksam sein kann. Der Standort der nbso umfasst jedoch keine Flächen, die eine über das Mikroklima hinausgehende Bedeutung für die Kalt- bzw. Frischluftproduktion aufweisen.

Insgesamt lässt sich zusammenfassen, dass umfangreiche und flächige Bodenbelastungen vorhanden sind, sich aus den Ergebnissen der vorliegenden Untersuchungen jedoch gegenwärtig kein Handlungsbedarf ergibt. Es ist angesichts der örtlichen Boden- und Grundwasserverhältnisse von einer geringen Verschmutzungsempfindlichkeit des Hauptgrundwasserleiters auszugehen. Wie beim Schutzgut Boden ist bei Umsetzung des Planungsrechts die bestehende Belastungssituation zu beachten. Im Hinblick auf die innerhalb des Planbereichs konkret geplanten Folgenutzungen Wohnen, Gewerbe, Verkehrsflächen und Freianlagen sind die vorliegenden Befunde zu den vorgenannten ALVF noch zu verdichten und



die notwendigen Maßnahmen festzulegen. Im Bereich sensibler Folgenutzungen (Kinderspiel, Wohnen) ist generell die Entfernung der belasteten Auffüllungsböden vorgesehen. Für weniger sensible Nutzungen (Gewerbe, Verkehrsflächen, Freianlagen) ist ggf. ein lokaler Bodenaustausch ausreichend.

#### Schutzgut Pflanzen und Tiere

Das Plangebiet stellt sich aufgrund der zurückliegenden Nutzungen und der angrenzenden Verkehrs-, Gewerbe- und Siedlungsflächen als überwiegend technisch geprägtes, innerstädtisches Areal dar, welches durch menschliche Einflüsse bereits stark vorbelastet ist. Größtenteils handelt es sich um bereits versiegelte bzw. verdichtete und vegetationsfreie Flächen. Das Bahnhofsumfeld ist teils mit Freiflächen mit Sträuchern und überwiegend jüngeren Bäumen gestaltet, am westlichen Rand des Geltungsbereichs verläuft begleitend zur Friedrich-List-Straße eine Baumreihe. Die anteilig unversiegelten Baustellenflächen bieten als vegetationsfreie Störstellen insbesondere wuchsstarken, nitrophilen Pionierarten einen geeigneten Lebensraum. Neben Verkehrsbegleitgrün bestehen abschnittsweise Ruderalfluren mit kleinflächigem Gehölzaufwuchs, Unmittelbar westlich des Verlaufs der geplanten Neuen Bahnallee befindet sich ein sehr flaches naturfernes Kleingewässer innerhalb einer von Goldrute dominierten Staudenflur, welches jedoch im Zusammenhang mit dem Straßenbau beseitigt werden wird. Die Kompensation wird im Rahmen des Bebauungsplans Nr. 208 A/II, III geleistet. Ein Großteil der Flächen unterliegt dem eisenbahnrechtlichen Fachplanungsrecht. Demzufolge umfasst die bisherige mögliche Nutzung eines Großteils des Standortes die Inanspruchnahme für bahnbetriebliche Zwecke einschließlich der Beseitigung der Vegetation.

Für das Plangebiet wurden die Artengruppen Vögel, Fledermäuse, Amphibien, Reptilien, Heuschrecken und Tagfalter untersucht und in diesem Zusammenhang auch die Datenbestände der „Landschaftsinformationssammlung“ (LINFOS) des Landesamtes für Natur, Umwelt und Verbraucherschutz NRW (Lanuv) abgefragt. Von den Vogelarten finden vorwiegend Kulturfolger und anspruchslose Arten der Siedlungsbereiche geeignete Lebensbedingungen im Plangebiet Opladen vor. 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. Der spärliche Gehölzbestand des Plangebiets Opladen weist keine Baumhöhlen auf, die für Höhlenbrüter (Kauz-, Eulen- und Spechtarten) in Frage kämen. Es wurden sechs Fledermausarten jagend im Gebiet und seiner Umgebung nachgewiesen. Hierbei fungierten insbesondere die linearen Gehölzbestände in Nord-Süd-Ausrichtung jenseits des ehemaligen Gütergleisverlaufs westlich des Geltungsbereichs Opladen als Leitstruktur und Verbindungselement zwischen der Fixheide/dem Bürgerbusch bzw. den Gehölzbeständen des Kleinen und Großen Silbersees und der Wiembachau. Quartiere der Fledermausarten wurden nicht im Geltungsbereich festgestellt. Ebenso konnten trotz der anteiligen Habitateignung keine Reptilien nachgewiesen werden.

Das Plangebiet bietet in der für die Planänderung zu betrachtenden Ausgangslage insgesamt nur eingeschränkte Habitatmöglichkeiten für die heimische Fauna. Die vielfältigen Störungen durch Bau- und Lagertätigkeiten und die verkehrliche Nutzung schränken zudem das Lebensraumfunktionspotential für viele Wildtiere ein.



Die versiegelten Flächen und in Nutzung befindlichen Verkehrsflächen können für Arten mit geringem Aktionsradius eine Barrierewirkung haben. Das Säugetierartenspektrum wird sich voraussichtlich auf wenige, weit verbreitete Arten beschränken.

#### *Besonderer Artenschutz*

Die im Rahmen der Planungen zur Gütergleisverlegung auf dem Opladener Bahngelände sowie im Vorfeld der Bauleitplanung durchgeführten faunistischen Untersuchungen ergaben, dass das Gelände punktuell von der streng geschützten Amphibienart Kreuzkröte (*Bufo calamita*) besiedelt wurde. Die Vermeidung der Beseitigung der Lebensräume bzw. des Verlusts essentieller Lebensraumfunktionen war nicht möglich. Die daraus erwachsenden artenschutzrechtlichen Erfordernisse wurden bereits bei den vorhergehenden Planungsverfahren berücksichtigt und vollumfänglich erfüllt; der Bebauungsplan Nr. 208 A/II, III „Opladen - nbso/Westseite - Neue Bahnallee und Alkenrath - westlich Schlebuschrath“ sieht im Rahmen eines entsprechenden Schutzkonzepts u.a. eine Kompensationsmaßnahme vor, die derzeit umgesetzt wird (Ersatzhabitat im Geltungsbereich Schlebuschrath). Es ist somit für das vorliegende Änderungsverfahren des FNP davon auszugehen, dass die Fläche zukünftig nicht mehr von Kreuzkröten genutzt wird. Demnach sind keine Beeinträchtigungen streng geschützter Arten durch das Vorhaben zu erwarten, die Erfüllung von Verbotstatbeständen nach § 44 Abs. 1 Nr. 1 bis 3 i.V.m. Abs. 5 Bundesnaturschutzgesetz (BNatSchG) kann ausgeschlossen werden.

#### *Schutzgebiete, Biotopschutz und Biotopverbund*

Der Geltungsbereich der Änderung umfasst keine national oder international geschützten Gebiete. Im Plangebiet kommen keine nach § 30 BNatSchG geschützten Biotope vor, bestandsgefährdete oder besonders geschützte Pflanzenarten und Pflanzengesellschaften fehlen ebenfalls, insofern sind keine diesbezüglichen Beeinträchtigungen zu berücksichtigen. Das Gebiet umfasst ebenfalls keine Flächen des Biotopverbunds nach § 21 BNatSchG. Die Verkehrsflächen haben vorwiegend Barrierewirkung für bodengebunden in Ost-West-Richtung wandernde Arten. Durch die parallele Lage entlang der Bahnanlagen kann das Verkehrsbegeleitgrün jedoch für einige mobilere Arten trotz der unbedeutenden eigenen Habitatfunktionen eine Verbindungsfunktion zwischen den nördlich und südlich gelegenen Biotopverbundflächen (Wupperrau und Wiembachtal bzw. Fixheide und Bürgerbusch) erfüllen.

#### Mensch/Bevölkerung, Landschaft und Erholung

Das Plangebiet in Opladen stellt sich aufgrund der zurückliegenden Nutzungen und der angrenzenden Verkehrs-, Gewerbe- und Siedlungsflächen als überwiegend technisch-funktional geprägtes, innerstädtisches Areal dar, welches jedoch im Erscheinungsbild eher einer peripheren Lage entspricht. Das Bahngelände Opladen mit Bahnhof, zugehörigen P+R-Plätzen, Gleisanlagen und südlich angrenzenden Lagerhallen sowie Brach-, Bau- und Lagerflächen ist durchgängig als deutlich anthropogen überformter Standort zu bezeichnen. Die vorhandenen versiegelten Bereiche werden oder wurden im Zusammenhang mit den Güterbahnflächen gewerblich oder verkehrlich genutzt, der Großteil der Freiflächen mit vorwiegend Ruderalvegetation und jungen Gehölzen sind als stark gestört zu beschreiben, viele Teilflächen sind vegetationsarm oder -frei. Der südlich gelegene Bereich



zwischen Fixheider Straße (L 288) und Wilhelmstraße wird zum Teil durch bestehende gewerbliche Nutzung und den südlichen Teil der Eisenbahnersiedlung geprägt. Insgesamt ist der landschaftsästhetische Wert der Fläche stark eingeschränkt, sie besitzt keine nennenswerte Bedeutung für die Erholungsnutzung; eine ehemalige Kleingartenanlage zwischen beiden Gleisstrecken wurde zurückgebaut. Von den bestehenden Gleis- und Verkehrsanlagen geht ferner eine beträchtliche Barrierewirkung aus. Außerdem verursacht die intensive, ganztägige Nutzung der Gleisanlagen durch den Personen- und Güterverkehr eine deutlich wahrnehmbare Verlärmung des Gebiets. Im Umfeld prägt die Siedlungsbebauung des Stadtteils Opladen das Erscheinungsbild, der Geltungsbereich selbst erfüllt keine Wohnfunktion.

Die bisherige mögliche Nutzung umfasst entsprechend des noch bestehenden Fachplanungsrechtes die Inanspruchnahme des Standortes für bahnbetriebliche Zwecke einschließlich der Beseitigung der Vegetation.

#### *Schallimmissionen*

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

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.

Im südlichen Bereich des Plangebietes ist eine langjährige gewerblich-industrielle Nutzung vorhanden. Die bestehenden Nutzungen geht bereits gegenwärtig mit der Verpflichtung zur Beachtung entsprechender gesetzlicher Vorgaben des Immissionsschutzes einher.



### *Lufthygiene*

Hinsichtlich der Lufthygiene lässt sich feststellen, dass im Umfeld des Plangebiets mehrere Belastungsquellen existieren. Die beiden Autobahnverläufe der Autobahnen A 1 und A 3 westlich und südlich des Geltungsbereichs sowie weitere regionale Verbindungsstraßen mit hohem Verkehrsaufkommen sorgen für eine gewisse, für Ballungsräume bzw. innerstädtische Standorte in verkehrsgünstiger Lage typische Vorbelastung. Hinzu kommen verschiedene Industrie-, Gewerbe- und Logistikunternehmen im Umfeld, die Emissionen verursachen. Nach Umsetzung der bereits gegenwärtig gemäß FNP bzw. Planfeststellung vorgesehenen Gebietsentwicklung ergeben sich leichte Verbesserungen: Die durch den Bebauungsplan Nr. 208 A/II, III vorbereitete Neuordnung des Verkehrs trägt zur lufthygienischen Entlastung derzeit belasteter Siedlungsbereiche in der Innenstadt von Opladen bei. Mit der Verlegung des Gütergleisverlaufs sind keine nennenswerten Änderungen der lufthygienischen Situation verbunden.

### Schutzgut Kultur- und Sachgüter

Im Rahmen der planfestgestellten Gütergleisverlegung kommt es zum Verlust der beiden verbliebenen Brückenpfeiler des bereits abgerissenen so genannten Eisenbahnerstegs als Teil des Baudenkmals „Eisenbahnersiedlung mit Brückenteg“, hierzu liegt bereits eine denkmalrechtliche Genehmigung vor. Weitere in der Denkmalliste der Stadt Leverkusen eingetragene Objekte befinden sich nicht im Plangebiet. Nach Angabe des Rheinischen Amts für Bodendenkmalpflege sind innerhalb des gesamten Gebietes der nbso ebenfalls keine archäologischen Fundstellen bekannt. Östlich der Bahnstrecke befinden sich das Ledigenheim sowie mehrere Wohnhäuser, die als Baudenkmäler eingetragen sind. Im westlichen Umfeld des Plangebiets befinden sich angrenzend an die nbso-Flächen die Eisenbahnersiedlung sowie der Friedhof St. Remigius.

Oberirdisch sind an Sachgütern die bestehenden, weiterhin in Nutzung befindlichen Verkehrsflächen (Straßen, Stellflächen, Bahngleise etc.) und Gebäude (gewerbliche Nutzung im Süden des Plangebiets) und unterirdisch vorhandene Leitungen zu berücksichtigen. Südlich der Goethestraße befindet sich ein Gebäude mit Versorgungsanlagen der Deutschen Bahn AG (BASA-Gebäude). Von diesem Gebäude verlaufen Leitungen in östlicher Richtung bis in den Bereich der geplanten Gütergleise.

### Wirkungsgefüge und Wechselbeziehungen

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.

Es handelt sich beim Plangebiet um ein intensiv anthropogen geprägtes Gelände: Durch menschliches Tun sind Sekundärhabitats entstanden, die durch fortschreitende Sukzessionsprozesse einem steten Wandel unterliegen. Aufgrund der bestehenden Altlastensituation im Plangebiet sind im vorliegenden Fall insbesondere Wechselwirkungen zwischen den Schutzgütern Boden, Wasser und Mensch zu



beachten. Sensible Nutzungen (Wohngebiet, Kinderspielplatz) sind hier ohne Sanierungskonzept nicht uneingeschränkt möglich.

#### 9.4 Prognose – Beschreibung und Bewertung der Planungsauswirkungen auf die Umwelt

##### Schutzgüter Boden, Wasser, Klima

Die geplante Änderung der möglichen Flächennutzungen wird sich auf die Schutzgüter Boden und Wasser nicht in erheblichem Maße auswirken. Sowohl nach gegenwärtigem wie zukünftigem Planungsrecht ist die anteilige Versiegelung von Boden in vergleichbarem Umfang möglich. Vielmehr ist festzustellen, dass angesichts der derzeit möglichen vollumfänglichen Inanspruchnahme der dem Fachplanungsvorbehalt unterliegenden Flächen einschließlich Versiegelung zukünftig gemäß der angestrebten Entwicklung im Quartier der maximal mögliche Anteil versiegelter Flächen voraussichtlich geringer sein wird.

Im neu zu entwickelnden Stadtquartier werden sowohl in den Wohn- wie auch Misch- und Kerngebietsflächen öffentliche und private Grünflächen sowie straßenbegleitende Pflanzungen geschaffen. Die Pflanzflächen und Gehölze wirken sich ausgleichend auf das Lokalklima aus.

Zusammenfassend ist festzustellen, dass sich aus der vorliegenden Planänderung keine erheblichen Auswirkungen auf die abiotischen Schutzgüter Boden, Wasser oder Klima ergeben. Im Hinblick auf die geplanten Folgenutzungen sind die vorliegenden Befunde zu Bodenbelastungen zu beachten bzw. noch zu verdichten und auf nachfolgenden Planungsebenen die jeweils notwendigen Maßnahmen festzulegen. Im Bereich sensibler Folgenutzungen (Kinderspiel, Wohnen) ist generell die Entfernung der belasteten Auffüllungsböden vorgesehen. Für weniger sensible Nutzungen (Gewerbe, Industrie, Verkehrsflächen, Freianlagen) ist ggf. ein lokaler Bodenaustausch ausreichend.

##### Schutzgut Pflanzen und Tiere

Das Plangebiet stellt sich aufgrund der zurückliegenden Nutzungen als überwiegend technisch geprägtes, innerstädtisches Areal dar, welches durch menschliche Einflüsse bereits stark vorbelastet ist. Größtenteils handelt es sich um versiegelte bzw. verdichtete und vegetationsfreie Flächen. Zukünftig soll das Gebiet als urbanes Quartier in Blockstruktur mit abschnittsweise unterschiedlich ausgestalteten Bauformen entwickelt werden, die wiederum durch angemessen gestaltete Freiflächen gegliedert und verbunden werden sollen. Hierbei sind laut städtebaulichem Konzept ebenfalls verschiedene Grünflächentypen und Bepflanzungen einschließlich Gehölzen und Bäumen vorgesehen, die der siedlungsaffinen Tierwelt Lebensraum bieten.

Die bisherige mögliche Nutzung umfasst gemäß des noch bestehenden Fachplanungsrechtes die Inanspruchnahme des Standortes für bahnbetriebliche Zwecke einschließlich der vollumfänglichen Beseitigung der Vegetation. Dementsprechend ist für diese Flächen durch eine Nachnutzung sowohl in der bisher vom FNP dargestellten Form wie auch nach der vorliegenden Änderung planungsrechtlich hinsichtlich der Vegetation weitestgehend nicht von einem Eingriff auszugehen. Dies



ist mit der im Landschaftsgesetz NRW in § 4 Abs. 2 verankerten Regelung der „Natur auf Zeit“ festgelegt, nach welcher eine Wiedernutzbarmachung von Konversionsflächen wie im vorliegenden Fall bis auf kleinflächige Ausnahmen nicht als ausgleichspflichtiger Eingriff in Natur und Landschaft zu werten ist. In den randlichen Böschungsbereichen im Plangebiet und entlang der heutigen Bahnallee sind allerdings zusammenhängende Vegetationsbestände sowie Baumbestände vorhanden, die teilweise als ökologisch wertvoll einzustufen und von der 'Natur auf Zeit'-Regelung ausgenommen sind (vgl. § 4 Abs. 1 LG NRW). Für diese Vegetationsbestände ist im Zuge der Konkretisierung des städtebaulichen Konzepts festzulegen, inwieweit sie erhalten werden sollen bzw. Beeinträchtigungen vermieden werden können. Unvermeidbare Eingriffe in diese Bestände sind entsprechend im Rahmen des parallel geführten Bebauungsplanverfahrens auszugleichen.

Die Habitataignung für Tiere wird sich auch nach der Planänderung vergleichbar zur derzeit durch den Flächennutzungsplan ermöglichten Situation darstellen, weshalb aus der geplanten Änderung keine erheblichen Auswirkungen auf die Tier- und Pflanzenwelt im Geltungsbereich resultieren. Es ergibt sich ebenfalls aus der vorliegenden Planänderung keine Einschlägigkeit von Verbotstatbeständen nach § 44 Abs. 1 Nr. 1 bis 3 i.V.m. Abs. 5 BNatSchG, da mit der vorgesehenen Planänderung keine artenschutzrechtlichen Konflikte verbunden sind.

#### Schutzgüter Mensch, Landschaft und Erholung

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

Durch das Vorhaben werden keine Wohnbauflächen oder siedlungsnahen Erholungsflächen in Anspruch genommen. Vielmehr werden durch die an das städtebauliche Konzept angepasste Flächennutzungsplanung u.a. neue Wohn- und Erholungsflächen geschaffen und Verknüpfungen mit der bestehenden Ortslage sowie entsprechende Querbezüge ermöglicht, die eine Anbindung an den alten Ortskern sicherstellen sollen.

#### *Immissionsschutz*

Im Rahmen des parallel zu dieser Flächennutzungsplanänderung geführten Bebauungsplanverfahrens Nr. 208 B/II „Opladen – nbso/Westseite – „Quartiere“ und Nr. 208 C/II „Opladen – nbso/Westseite – Gewerbe“ werden umfassende gutachterliche Untersuchungen zum Verkehrs- und Gewerbe- sowie Industrielärm erstellt. Die Ergebnisse werden in der weiteren Konzeption berücksichtigt, um



nach Umsetzung der Planung gesunde Wohn- und Arbeitsverhältnisse sicherzustellen.

Mit der Änderung des FNP wird die Fortführung der gegenwärtig im südlichen Teil des Plangebiets erfolgenden gewerblich-industriellen Nutzung ermöglicht. Die Darstellung von Gewerbe- und Industrieflächen soll so zur Deckung des Bedarfes an entsprechenden Flächen im Stadtgebiet Leverkusen beitragen. Die bestehenden Nutzungen gehen bereits gegenwärtig mit der Verpflichtung zur Beachtung entsprechender gesetzlicher Vorgaben des Immissionsschutzes einher. Insofern sind durch die Änderung der Flächennutzungsplanung keine erheblichen negativen schalltechnischen und lufthygienischen Auswirkungen für das Plangebiet zu erwarten.

Im Gewerbegebiet Fixheide östlich der Bahnstrecke an der Dieselstraße befindet sich der Produktionsbereich eines Störfallbetriebes gemäß § 50 Bundes-Immissionsschutzgesetz. Nach den Ergebnissen eines gesamtstädtischen Gutachtens befindet sich das Plangebiet jedoch außerhalb der für schutzbedürftige Nutzungen zu beachtenden Abstände.

#### Schutzgut Kultur- und Sachgüter

Erhebliche negative Auswirkungen auf die Schutzgüter Kultur- und Sachgüter sind auch nach Änderung der Flächennutzungsplanung mit der Umsetzung der Planung nicht verbunden. Die zum südlich der Goethestraße gelegenen BASA-Gebäude mit Versorgungsanlagen der Deutschen Bahn AG führenden Leitungen sind weiterhin zu sichern.

#### Auswirkungen auf das Wirkungsgefüge

Vor Realisierung der zukünftig möglichen Nutzungen sind aufgrund der Bodenbelastungen entsprechende Untersuchungen und ggf. der Austausch ungeeigneten Bodenmaterials erforderlich. Nähere Vorgaben werden im Rahmen des parallel verlaufenden Bebauungsplanverfahrens Nr. 208 B/II getroffen. Sonstige Umweltfolgen möglicher Wechselwirkungen sind vor dem Hintergrund der derzeitigen Bestandssituation einerseits und der geplanten Gebietsentwicklung andererseits als gering einzustufen. Aus der Flächennutzungsplanänderung resultieren keine durch Wechselwirkungen hervorgerufenen erheblichen Umweltauswirkungen.

### 9.5 Berücksichtigung der Vorgaben des § 1a BauGB

#### *Bodenschutzklausel*

Die planerische Vorbereitung der neuen Nutzungen erfolgt entsprechend dem Grundsatz der vorrangigen Innenentwicklung und innerstädtischen Verdichtung und wirkt so ebenfalls der Inanspruchnahme bisher nicht beeinträchtigter Standorte entgegen. Für die Quartiersentwicklung wird ein ehemaliges Bahngelände nachgenutzt, welches größtenteils bereits versiegelte bzw. verdichtete und vegetationsfreie Flächen umfasst.





### *Umwidmungssperrklausel*

Landwirtschaftliche, als Wald oder für Wohnungszwecke genutzte Flächen werden für das Vorhaben nicht in Anspruch genommen. Die besonderen Belange derartiger Nutzungen sind somit nicht zu berücksichtigen.

### *Vermeidung und Ausgleich*

Vermeidungs- und Verminderungsmaßnahmen sowie ggf. erforderliche Kompensationsmaßnahmen werden im parallel verlaufenden Bebauungsplanverfahren geprüft und festgesetzt bzw. ggf. vertraglich gesichert.

### *Verträglichkeitsprüfung nach § 34 BNatSchG*

Da sich keine entsprechenden Schutzgebiete im Plangebiet bzw. in unmittelbarer Nähe befinden, ist hier eine Verträglichkeitsprüfung verzichtbar.

### *Alternativen*

Im Jahr 2009 beschloss die Stadt Leverkusen die Erarbeitung des Stadtteilentwicklungskonzeptes Opladen (STEK), welches ein Leitbild für den Stadtteil Opladen formuliert und die Themen Einzelhandel, Büromarkt, Wohnen und Freizeit sowie Verkehr unter stadtstrukturellen wie städtebaulichen Gesichtspunkten berücksichtigt und aufeinander abstimmt (Abschlussbericht beschlossen am 17.02.2014). (vgl. Kap. 7.2). Die vorliegende Flächennutzungsplanänderung folgt der detaillierten Zielvorstellung und dem daraus erwachsenen Handlungskonzept des STEK und bereitet die Umsetzung des darauf aufbauenden städtebaulichen Konzepts vor. Die Alternativenprüfung erfolgte somit im Rahmen der in einem breit angelegten Diskussionsprozess einschließlich Kosten-Nutzen-Analyse durchgeführten Konzeptentwicklung des STEK.

## 9.6 Zusammenfassung

Mit der nbso sollen zentrumsnahe Wohnbauflächen sowie Büro- und Gewerbeflächen entwickelt, bestehende Arbeitsstandorte gesichert sowie neue Einzelhandelsangebote geschaffen werden. Durch die Revitalisierung der innerstädtischen Industriebranche 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.

Sowohl nach gegenwärtigem Planungsrecht wie auch nach Änderung der Flächennutzungsplanung handelt es sich beim betreffenden Bereich um Bauflächen und Verkehrsflächen sowie begrünte Bereiche. Die mit der vorliegenden Planänderung angestrebte Nutzungsabgrenzung folgt den im städtebaulichen Konzept formulierten Zielsetzungen, die eine ausgewogene, auf die örtlichen Erfordernisse abgestimmte Entwicklung des Standortes sicherstellen sollen. In diesem Zusammenhang werden neben neuen Wohn- und Arbeitsstätten auch Freiflächen einschließlich einer quartiersgerechten Begrünung vorgesehen. Die Anpassung der geplanten Bahnanlagendarstellung an den zukünftigen Bedarf entspricht der Planfeststellung. Südöstlich des zukünftigen Gleisverlaufs trägt die bedarfsgerechte Darstellung einer Teilfläche als Industriegebiet (GI) der Sicherung bestehender Arbeitsstandorte und der Stärkung des Wirtschaftsstandorts Leverkusen Rechnung. Die Harmonisierung der verschiedenen Nutzungen im Plangebiet ein-



schließlich der Berücksichtigung immissionsschutzrechtlicher Belange erfolgt im Zuge der Konkretisierung auf den nachfolgenden Planungsebenen.

In der schutzgutbezogenen Betrachtung der zu erwartenden Auswirkungen der angestrebten Änderung zeigt sich, dass für keins der Schutzgüter erhebliche negative Auswirkungen zu erwarten sind, sofern weiterhin die bereits geltenden Vorgaben beispielsweise bezüglich der Bodenbelastungen sowie im immissionsschutzrechtlichen Sinne beachtet werden. Grundsätzlich mögliche Auswirkungen, beispielsweise hinsichtlich der Lärmentwicklung oder anteiliger Vegetationsverluste außerhalb der 'Natur auf Zeit'-Regelung nach § 4 LG NRW, werden als kompensierbar angesehen. Ggf. sind auf den nachfolgenden Planungsebenen bzw. im Rahmen des parallel verlaufenden Bebauungsplanverfahrens weitere Untersuchungen erforderlich, um die Abschätzung der konkreten Auswirkungen bei Umsetzung der angestrebten Flächennutzungen zu präzisieren und erforderlichenfalls geeignete Vermeidungs- und Minderungs- sowie ggf. Kompensationsmaßnahmen konzipieren zu können.



## Teil C: Auswirkung, Abwägung und Umsetzung

### 10. Auswirkungen der Planung

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

Das Gesamtprojekt „neue bahnstadt opladen“ (nbso) erstreckt sich in zentraler Lage auf die Flächen beiderseits der Bahnstrecken. Die Planungen zur Ostseite auf dem Gelände des ehemaligen Bahnausbesserungswerkes befinden sich bereits in der Umsetzung.

Im Zuge der Entwicklung auf der Westseite beabsichtigt die Stadt Leverkusen, in Kooperation mit der Deutschen Bahn AG, die Gleise der überwiegend für den Güterverkehr genutzten Eisenbahntrasse 2324 Duisburg-Wedau – Niederlahnstein im Bereich „neue bahnstadt opladen“ an die parallel verlaufende Strecke 2730 Köln-Mülheim – Wuppertal zu verlegen, um eine Bündelung der Gleise zu erreichen. Hierdurch werden östlich der bestehenden Ortslage in erheblichem Umfang Flächen verfügbar, die einer städtebaulichen Entwicklung zugeführt werden sollen. So soll die Nachfrage nach zentrumsnahen Wohnbauflächen sowie Büro- und Gewerbeflächen bedient werden, welche u.a. die Attraktivität des Wirtschaftsstandortes Leverkusen stärken sollen.

Darüber hinaus sollen neue Einzelhandelsangebote zur Optimierung und Stärkung des innerstädtischen Einzelhandels angesiedelt werden. Die Planung wird durch die geplante verkehrliche Neuordnung des ÖPNV sowie den Bau der neuen Stadtstraße abgerundet.

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

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

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

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



## 11. Planvollzug

### Freistellung von Bahnbetriebszwecken

Die Freistellung von Bahnbetriebszwecken gemäß § 23 Allgemeines Eisenbahngesetz (AEG) wird derzeit beantragt und voraussichtlich bis zum Abschluss dieses Bauleitplanverfahrens abgeschlossen sein. Nach Freistellung von Bahnbetriebszwecken unterliegen die Bahnflächen der Güterzugstrecke nicht mehr dem Fachplanungsrecht (Fachplanungsvorbehalt nach § 38 Satz 1 BauGB) sondern der Planungshoheit der Stadt Leverkusen.

Über die beabsichtigte Nutzung besteht zwischen der Stadt Leverkusen und der DB AG Einvernehmen, so dass von einem positiven Freistellungsbescheid nach Verlegung der Güterzugstrecke 2016 auszugehen ist.

## 12. Flächenbilanz

bisherige Darstellung	ha	geplante Darstellung	ha
Wohnbaufläche	0,32	Wohnbaufläche	5,55
Mischgebiet	3,28	Mischgebiet	0,99
Kerngebiet	3,17	Kerngebiet	2,32
Sondergebiet – „Handel – Einzelhandel“	0	Sondergebiet – „Handel – Einzelhandel“	1,23
Industriegebiet	0	Industriegebiet	2,63
Gewerbegebiet	12,32	Gewerbegebiet	5,03
Bahnanlage	0,25	Bahnanlage	1,70
Verkehrsflächen	3,21	Verkehrsflächen	3,10
Grünflächen	0,01	Grünflächen	0,01

Leverkusen, den 21.12.2015

Im Auftrag

gez.

Petra Cremer