Anlage 8
Niederschrift
Rat 20.02.17
TOP 24 ö. S.

STADT LEVERKUSEN

Bebauungsplan Nr. 114/74 – 4. Änderung „Wiesdorf – westlich Heinrich-von-Stephan-Straße / südlich Busbahnhof“

Stellungnahmen zur öffentlichen Auslegung gem. § 3 Abs. 2 BauGB und der Behörden und Träger öffentlicher Belange gem. § 4 Abs. 2 BauGB sowie Abwägungsvorschlag der Verwaltung und Beschlussentwurf

Inhaltsverzeichnis

I/A Stellungnahmen der Öffentlichkeit 3
I/A 114_I_3(2)_ Stellungnahme_01 3
I/A 114_I_3(2)_ Stellungnahme_02 9
I/A 114_I_3(2)_ Stellungnahme_03 15

I/B Stellungnahmen der Behörden und sonstigen Trägern öffentlicher Belange 21
I/B 1: avea 21
I/B 2: Deutsche Bahn 26
I/B 3: EVL 28
I/B 4: E-Plus 32
I/B 5 Fachbereich Umwelt 35

I/A Stellungnahmen der Öffentlichkeit

I/A 114_I_3(2)_ Stellungnahme_01

05. 12. 16

Leverkusen, den 2.12.2016

I. 61/Hr. Bauerfeld
II. 613/Hr. Buran

Stadtverwaltung Leverkusen
Fachbereich Stadtplanung
Hauptstraße 101
51373 Leverkusen
FAX: 0214 / 406 – 61021
e-mail: 61@stadt.leverkusen.de

Bebauungsplan Nr. 114/IV 4. Änderung „Westlich Heinrich-von-Stephan-Straße / südlich Busbahnhof"

Sehr geehrte Damen und Herren,

zu o.g. Bebauungsplan wird wie folgt Stellung genommen:

Der Bebauungsplan Nr. 214/ IV 4. Änderung „Westlich Heinrich-von- Stephan-Straße" / südlich Busbahnhof wird zurückgewiesen.

Begründung:

1.

Durch den o.g. Bebauungsplan wird erneut ein überregional bedeutsamer Radverkehrsweg abgebunden, der auch innerörtlich als Nord-Süd-Radweg zwischen Opladen , Wiesdorf und der Stadtgrenze zu Köln eine sehr große Bedeutung hat.

Bereits durch den Bau großflächigen Einzelhandels am Wiesdorfer Platz (Rathaus-Galerie) wurde die Fuß- und Radwegverbindung aus Richtung Chempark Leverkusen (Friedrich-Ebert-Str.) in Fahrtrichtung Leverkusen-Küppersteg und Leverkusen-Bürrig und umgekehrt unterbrochen.

2.

Durch den avisierten Bebauungsplan sollen nunmehr erneut öffentliche Rad- und Fußwegeverkehrsfläche in eine rein private Nutzung (Errichtung privater Stellplatzflächen für 15 KFZ) umgewidmet und baurechtlich überplant werden.

Die Umwidmung bisheriger öffentlich zugänglicher Verkehrsflächen und die Einleitung eines Bebauungsplanverfahrens zur Errichtung privater Stellplatzflächen ist weder notwendig und erforderlich noch verhältnismäßig und genügt daher den Erfordernissen eines rechtlich wie fachlich zulässigen Planverfahrens nicht.

3.

Die aus Sicht der Deutschen Bahn AG im Zuge der Ausbaumaßnahmen für den Rhein-Ruhr-Express (RRX) notwendige Verlegung eines zusätzlichen Bahngleises im Bereich des derzeitigen Bahnhofbereiches Leverkusen-Wiesdorf bedingt hiernach den Wegfall von maximal 6 bis 7 Stellplätzen im Eigentum der WGL (Wohnungsbaugesellschaft Leverkusen), da die parallel zu den bisherigen Gleiskörpern verlaufende Heinrich-von-Stephan-Straße einige Meter in Richtung Westen („Rialto-Boulevard" bzw. Fußgängerzonenbereich Leverkusen-Wiesdorf) verschoben werden soll.

Das Angebot der Deutschen Bahn AG, unmittelbar gegenüber dem WGL-Gebäude Ersatz zu schaffen, lehnte die WGL ohne weitere Begründung ab.

Auch die Nachfrage, ob die WGL den Wegfall der Stellplatzflächen gar in ihrer eigenen Tiefgarage unterhalb des WGL-Gebäudes kompensieren könne, blieb unbeantwortet.

4.

Es liegen demnach hinreichende Alternativen vor, die wegfallenden Stellplatzflächen zeit-, ortsnah und für die WGL kostenneutral zu kompensieren.

Die Errichtung von nunmehr 15 KFZ-Stellplätzen auf bislang öffentlich zugänglichen Verkehrsflächen stellt zudem eine sachlich wie rechtlich unzulässige Überkompensierung dar.

5.

Der betroffene Rad- und Fußweg ist Teil eines überregionalen Radwegenetzes zwischen Köln und Düsseldorf mit einem Anschluss an das Bergische Land (Panoramaradweg Balkantrasse).

Er verläuft auf einer eigenen separaten und vom übrigen KFZ-Verkehr durch Grünflächen abgeschirmten Trasse parallel zur Bundesstraße 8, die aufgrund fehlender Radwege und gleichzeitig eines extrem hohen KFZ-Verkehrsaufkommens für Radfahrer zur Nutzung nicht geeignet ist.

Die verwaltungsseitig nunmehr vorgeschlagene Trassenführung entlang der neu verlegten Heinrich-von-Stephan-Straße ist tatsächlich nicht durchführbar, da dies der neue Straßenquerschnitt faktisch nicht zulassen wird.

Zudem führt die geplante neue Trassenführung mitten durch den ebenfalls neu geplanten Omnibusbahnhof und muss sich den Straßen- und Einmündungsbereich der neuen bahneigenen Park-and-ride-Stellplätze, des Postverteilzentrums, der Kundenparkplätze der Postbank und des Post-Service-Centers sowie der neu zu errichtenden Parkplatzflächen der WGL teilen.

Dieses Ansinnen ist ordnungs-, planungs- und verkehrsrechtlich unstatthaft.

6.

Die erneute tatsächliche Benachteiligung und Behinderung des Fuß- und Radwegeverkehrs widerspricht nachhaltig dem Anspruch der Stadt Leverkusen, eine fahrradfreundliche Stadt zu sein und unterläuft das stadteigene Mobilitäts- und Klimaschutzkonzept, durch gezielte Förderung des Rad- und Fußgängerverkehrs wie auch des öffentlichen Personennahverkehrs nachhaltig den insbesondere durch den motorisierten Individualverkehr hervorgerufenen Beeinträchtigen infolge von Emissionen, Immissionen und Flächenverbrauch Einhalt zu gebieten bzw. kontinuierlich zurückzuführen.

Dieses Ziel wird durch die o.g. Baumaßnahme nachhaltig verfehlt bzw. in sein Gegenteil verkehrt.

Bis zum heutigen Tag liegt auch noch kein Konzept vor, wie im Bereich des Bahnhofs Leverkusen-Mitte der Fahrradverkehr mit seiner Infrastruktur (Radstation, Fahrradabstellanlagen, Wegeführung) an Busbahnhof und DB-Bahnhof angebunden werden soll und wie die dafür notwendigen Flächen bereitgestellt werden können.

Das avisierte Bauvorhaben muss daher aus sachlichen wie rechtlichen Gründen eindringlich zurückgewiesen werden.

Mit freundlichen Grüßen

Abwägungsvorschlag der Verwaltung:

Zu 1.:
Die Trasse des überregional und städtisch bedeutsamen Radweges wird nicht abgebunden, sondern erhält lediglich eine veränderte Wegeführung.
Die Unterbrechung des Radweges durch die Rathaus-Galerie ist nicht Gegenstand dieses Verfahrens, sondern wurde im rechtskräftigen Bebauungsplan Nr. 166/I geregelt.

Zu 2.:
Die neue Verkehrsführung ist erforderlich, um die Verkehrsabläufe zum Zentralen Omnibusbahnhof zu optimieren und damit auch die Verkehrssicherheit im Umfeld zu erhöhen. Durch die Wegführung des Radverkehrs über die Heinrich-von-Stephan-Straße wird es zukünftig nur noch eine Querung der Fußgängerströme geben, auf die sich alle Verkehrsteilnehmer einstellen können.
Die nun frei werdenden Flächen können für private Stellplätze, die durch die Verlegung der Heinrich-von-Stephan-Straße entfallen, genutzt werden. Die 4. Änderung des Bebauungsplanes Nr. 114/74 ist daher erforderlich, um die neue geschaffene Fläche für die Stellplätze planungsrechtlich zu sichern.

Zu 3.:
Die notwendigen städtebaulichen und verkehrlichen Änderungen, welche durch das Planfeststellungsverfahren ausgelöst werden, sind zutreffend beschrieben.
Die Option östlich der Heinrich-von-Stephan-Straße unmittelbar südlich des neuen Bahnhaltepunktes Ersatzstellplätze für die WGL anzubieten, ist städtebaulich und verkehrsplanerisch nicht sinnvoll. Hier ist vorgesehen, Platz für öffentliche Verkehrsnutzungen bereitzuhalten und nicht für private Stellplätze. Die zukünftig wegfallenden Stellplätze der WGL werden in erster Linie von Kunden genutzt und sollen auch aus organisatorischen Gründen weiterhin von den Stellplätzen für die Angestellten in der Tiefgarage entkoppelt sein.

Zu 4.:

Bei der Angabe „15 Stellplätze“ handelt es sich um eine Maximalangabe. Grundsätzlich ist hier die Anlage von mindestens 7 Stellplätzen möglich. Die Festsetzung der Stellplatzfläche stellt einen Vorschlag dar, der im Rahmen einer Umsetzungsplanung auf Machbarkeit zu prüfen ist. Die beengte Lage am Gebäude kann z.B. dazu führen, dass eine andere Planung erforderlich wird. Daher wurde eine größere Fläche planungsrechtlich gesichert. Nach Aussage der WGL sind die Stellplätze in der Tiefgarage für Mitarbeiter mittels eines „Chips“ personalisiert und stehen somit nicht den Kunden oder der AGL zu Verfügung. Diese sind daher auf ein Angebot an oberirdischen Stellplätzen angewiesen.

Zu 5.
Um den Verkehrsfluss der überregional und innerstädtisch bedeutsamen Radwegeverbindung zu verbessern, ist eine veränderte Verkehrsführung, weg von der problematischen Kreuzung des Radweges mit den Wegbeziehungen der Fußgänger vor dem Rialto-Boulevard sinnvoll. Der Wunsch, eine schnelle und direkte Radwegeverbindung beizubehalten, wird gegenüber der höher zu bewertenden verkehrssicheren Wegeführung und einer Bündelung der Verkehre auf der übersichtlichen Heinrich-von-Stephan-Straße zurückgestellt.

Auch die zu erwartenden positiven sozialen Aspekte in direkter Bahnhofsnähe sprechen für die Umverlegung des Rad- und Fußweges.

Durch die neu geplante direkte Verknüpfung des Radweges mit dem neu konzipierten Bahnhof „Leverkusen-Mitte“ wird die Verknüpfung zweier umweltfreundlicher Verkehrsmittel, des Fahrrades und des Personenzuges, sinnvoll optimiert und bietet damit deutliche Vorteile gegenüber der gegenwärtigen Situation.
In dem vom Rat der Stadt Leverkusen am 27.06.2016 beschlossenen Rahmenkonzept „Bahnhof Leverkusen-Mitte“ ist bereits auf der Ebene der Rahmenplanung nachgewiesen, dass die vorgeschlagene neue Trassenführung des Radweges problemlos durchführbar ist und eine sehr gute Anbindung zum Bahnhof mitsamt Fahrrad- und E-Bike-Stationen bietet.
Die neue Trassenführung des Radweges wird am Rande des neuen Busbahnhofs parallel zu den Gleisen geführt, wodurch Konflikte mit anderen Verkehrsteilnehmern weitgehend ausgeschlossen werden. Mittel- bis langfristig soll darüber hinaus der Bereich vor dem Bahnhof für den Durchgangsverkehr gesperrt werden, wodurch die Verknüpfung von Rad- und Fußgängerverkehren zum Bahnhof optimal gestaltet ist. Hierfür ist eine Anbindung der Heinrich-von-Stephan-Straße über das derzeitige Postgelände und die B8 vorgesehen.

Zu 6.:
Das vom Rat der Stadt Leverkusen am 27.06.2016 beschlossene „Rahmenkonzept Bahnhof Leverkusen-Mitte“ (siehe Vorlage Nr. 2016/1058) und der Wettbewerb zum Dach des ZOB (siehe Vorlage Nr. 2016/1165/1), beschlossen am 29.08.2016, stellen die Verknüpfung von Radverkehr, sowie Bussen und Bahnen mitsamt Radstationen, Fahrradabstellanlagen sowie Wegeführungen bereits auf der Ebene übergeordneter Planungen dar. Mit der Umsetzung dieser Planung ist eine deutliche Verbesserung der städtebaulichen Situation für alle Verkehrsteilnehmer verbunden, denn sie entschärft Konfliktpunkte und schafft damit mehr Verkehrssicherheit.
Somit wird auch das Leitziel der Stadt Leverkusen als fahrradfreundliche Stadt deutlich gestärkt und ein wichtiger Beitrag zu einem umweltfreundlichen und sicheren Mobilitätskonzept geleistet.

Beschlussvorschlag der Verwaltung:

Der Stellungnahme wird nicht gefolgt.

I/A 114_I_3(2)_ Stellungnahme_02

09. 12. 16

Leverkusen, den 20.11.2016

Stadtverwaltung Leverkusen
Fachbereich Stadtplanung
Hauptstraße 101
51373 Leverkusen
FAX: 0214 / 406 – 61021
e-mail: 61@stadt.leverkusen.de

Bebauungsplan Nr. 114/IV 4. Änderung „Westlich Heinrich-von-Stephan-Straße / südlich Busbahnhof"

Sehr geehrte Damen und Herren.

Zu o.g. Bebauungsplan wird wie folgt Stellung genommen:

Der Bebauungsplan Nr. 214/ IV 4. Änderung „Westlich Heinrich-von- Stephan-Straße" / südlich Busbahnhof wird zurückgewiesen.

Begründung:

1.

Durch den o.g. Bebauungsplan wird erneut ein überregional bedeutsamer Radverkehrsweg abgebunden.

Bereits durch den Bau großflächigen Einzelhandels am Wiesdorfer Platz (ECE-Center) wurde die Fuß- und Radwegverbindung aus Richtung Bayer – Werk (Friedrich-Ebert-Platz) in Fahrtrichtung Leverkusen-Küppersteg und Leverkusen-Bürrig unterbrochen.

2.

Durch den avisierten Bebauungsplan sollen nunmehr erneut öffentliche Rad- und Fußwegeverkehrsfläche in eine rein private Nutzung (Errichtung privater Stellplatzflächen für 15 KFZ) umgewidmet und baurechtlich überplant werden.

Die Umwidmung bisheriger öffentlich zugänglicher Verkehrsflächen und die Einleitung eines Bebauungsplanverfahrens zur Errichtung privater Stellplatzflächen ist weder notwendig und erforderlich noch verhältnismäßig und genügt daher den Erfordernissen eines rechtlich wie fachlich zulässigen Planverfahrens nicht.

3.

Die aus Sicht der Deutschen Bahn AG im Zuge der Ausbaumaßnahmen für den Rhein-Ruhr-Express (RRX) notwendige Verlegung eines zusätzlichen Bahngleises im Bereich des derzeitigen Bahnhofbereiches Leverkusen-Wiesdorf bedingt hiernach den Wegfall von maximal 6 bis 7 Stellplätzen im Eigentum der WGL (Wohnungsbaugesellschaft Leverkusen), da die parallel zu den bisherigen Gleiskörpern verlaufende Heinrich-von-Stephan-Straße einige Meter in Richtung Westen („Rialto - Boulevard" bzw. Fußgängerzonenbereich Leverkusen-Wiesdorf) verschoben werden soll.

Das Angebot der Deutschen Bahn AG, unmittelbar gegenüber dem WGL-Gebäude Ersatz zu schaffen lehnte die WGL ohne weitere Begründung ab.

Auch die Nachfrage, ob die WGL den Wegfall der Stellplatzflächen gar in ihrer eigenen Tiefgarage unterhalb des WGL-Gebäudes kompensieren könne, blieb unbeantwortet.

4.

Es liegen demnach hinreichende Alternativen vor, die wegfallenden Stellplatzflächen zeit-, ortsnah und für die WGL kostenneutral zu kompensieren.

Die Errichtung von nunmehr 15 KFZ-Stellplätzen auf bislang öffentlich zugänglichen Verkehrsflächen stellt zudem eine sachlich wie rechtlich unzulässige Überkompensierung dar.

5.

Der betroffene Rad- und Fußweg ist Teil eines überregionalen Radwegenetzes zwischen Köln und dem Bergischen Land.

Er verläuft auf einer eigenen separaten und vom übrigen KFZ-Verkehr durch Grünflächen abgeschirmten Trasse parallel zur Bundesstraße 8.

Die verwaltungsseitig nunmehr vorgeschlagene Trassenführung entlang der neu verlegten Heinrich-von-Stephan-Straße ist tatsächlich nicht durchführbar, da dies der neue Straßenquerschnitt faktisch nicht zulassen wird.

Zudem führt die geplante neue Trassenführung mitten durch den ebenfalls neu geplanten Omnibusbahnhof und muss sich den Straßen- und Einmündungsbereich der neuen bahneigenen Park-and-ride-Stellplätze, des Postverteilzentrums, der Kundenparkplätze der Postbank und des Post-Service-Centers sowie der neu zu errichtenden Parkplatzflächen der WGL teilen.

Dieses Ansinnen ist ordnungs-, planungs- und verkehrsrechtlich unstatthaft.

6.

Die erneute tatsächliche Benachteiligung und Behinderung des Fuß- und Radwegeverkehrs widerspricht nachhaltig dem Anspruch der Stadt Leverkusen, eine fahrradfreundliche Stadt zu sein und unterläuft das stadteigene Mobiltäts- und Klimaschutzkonzept, durch gezielte Förderung des Rad- und Fußgängerverkehrs wie auch des öffentlichen Personennahverkehrs nachhaltig den insbesondere durch den motorisierten Individualverkehr hervorgerufenen Beeinträchtigen infolge von Emissionen, Immissionen und Flächenverbrauch Einhalt zu gebieten bzw. kontinuierlich zurückzuführen.

Dieses Ziel wird durch die o.g. Baumaßnahme nachhaltig verfehlt bzw. in sein Gegenteil verkehrt.

Das avisierte Bauvorhaben muss daher aus sachlichen wie rechtlichen Gründen eindringlich zurückgewiesen werden.

Mit freundlichen Grüßen,

Abwägungsvorschlag der Verwaltung:

Zu 1.:
Die Trasse des überregional und städtisch bedeutsamen Radweges wird nicht abgebunden, sondern erhält lediglich eine veränderte Wegeführung.
Die Unterbrechung des Radweges durch die Rathaus-Galerie ist nicht Gegenstand dieses Verfahrens, sondern wurde im rechtskräftigen Bebauungsplan Nr. 166/I geregelt.

Zu 2.:
Die neue Verkehrsführung ist erforderlich, um die Verkehrsabläufe zum Zentralen Omnibusbahnhof zu optimieren und damit auch die Verkehrssicherheit im Umfeld zu erhöhen. Durch die Wegführung des Radverkehrs über die Heinrich-von-Stephan-Straße wird es zukünftig nur noch eine Querung der Fußgängerströme geben, auf die sich alle Verkehrsteilnehmer einstellen können.
Die nun frei werdenden Flächen können für private Stellplätze, die durch die Verlegung der Heinrich-von-Stephan-Straße entfallen, genutzt werden. Die 4. Änderung des Bebauungsplanes Nr. 114/74 ist daher erforderlich, um die neue geschaffene Fläche für die Stellplätze planungsrechtlich zu sichern.

Zu 3.:
Die notwendigen städtebaulichen und verkehrlichen Änderungen, welche durch das Planfeststellungsverfahren ausgelöst werden, sind zutreffend beschrieben.
Die Option östlich der Heinrich-von-Stephan-Straße unmittelbar südlich des neuen Bahnhaltepunktes Ersatzstellplätze für die WGL anzubieten, ist städtebaulich und verkehrsplanerisch nicht sinnvoll. Hier ist vorgesehen, Platz für öffentliche Verkehrsnutzungen bereitzuhalten und nicht für private Stellplätze. Die zukünftig wegfallenden Stellplätze der WGL werden in erster Linie von Kunden genutzt und sollen auch aus organisatorischen Gründen weiterhin von den Stellplätzen für die Angestellten in der Tiefgarage entkoppelt sein.

Zu 4.:

Bei der Angabe „15 Stellplätze“ handelt es sich um eine Maximalangabe. Grundsätzlich ist hier die Anlage von mindestens 7 Stellplätzen möglich. Die Festsetzung der Stellplatzfläche stellt einen Vorschlag dar, der im Rahmen einer Umsetzungsplanung auf Machbarkeit zu prüfen ist. Die beengte Lage am Gebäude kann z.B. dazu führen, dass eine andere Planung erforderlich wird. Daher wurde eine größere Fläche planungsrechtlich gesichert. Nach Aussage der WGL sind die Stellplätze in der Tiefgarage für Mitarbeiter mittels eines „Chips“ personalisiert und stehen somit nicht den Kunden oder der AGL zu Verfügung. Diese sind daher auf ein Angebot an oberirdischen Stellplätzen angewiesen.

Zu 5.
Um den Verkehrsfluss der überregional und innerstädtisch bedeutsamen Radwegeverbindung zu verbessern, ist eine veränderte Verkehrsführung, weg von der problematischen Kreuzung des Radweges mit den Wegbeziehungen der Fußgänger vor dem Rialto-Boulevard sinnvoll. Der Wunsch, eine schnelle und direkte Radwegeverbindung beizubehalten, wird gegenüber der höher zu bewertenden verkehrssicheren Wegeführung und einer Bündelung der Verkehre auf der übersichtlichen Heinrich-von-Stephan-Straße zurückgestellt.

Auch die zu erwartenden positiven sozialen Aspekte in direkter Bahnhofsnähe sprechen für die Umverlegung des Rad- und Fußweges.
Durch die neu geplante direkte Verknüpfung des Radweges mit dem neu konzipierten Bahnhof „Leverkusen-Mitte“ wird die Verknüpfung zweier umweltfreundlicher Verkehrsmittel, des Fahrrades und des Personenzuges, sinnvoll optimiert und bietet damit deutliche Vorteile gegenüber der gegenwärtigen Situation.
In dem vom Rat der Stadt Leverkusen am 27.06.2016 beschlossenen Rahmenkonzept „Bahnhof Leverkusen-Mitte“ ist bereits auf der Ebene der Rahmenplanung nachgewiesen, dass die vorgeschlagene neue Trassenführung des Radweges problemlos durchführbar ist und eine sehr gute Anbindung zum Bahnhof mitsamt Fahrrad- und E-Bike-Stationen bietet.
Die neue Trassenführung des Radweges wird am Rande des neuen Busbahnhofs parallel zu den Gleisen geführt, wodurch Konflikte mit anderen Verkehrsteilnehmern weitgehend ausgeschlossen werden. Mittel- bis langfristig soll darüber hinaus der Bereich vor dem Bahnhof für den Durchgangsverkehr gesperrt werden, wodurch die Verknüpfung von Rad- und Fußgängerverkehren zum Bahnhof optimal gestaltet ist. Hierfür ist eine Anbindung der Heinrich-von-Stephan-Straße über das derzeitige Postgelände und die B8 vorgesehen.

Zu 6.:
Das vom Rat der Stadt Leverkusen am 27.06.2016 beschlossene „Rahmenkonzept Bahnhof Leverkusen-Mitte“ (siehe Vorlage Nr. 2016/1058) und der Wettbewerb zum Dach des ZOB (siehe Vorlage Nr. 2016/1165/1), beschlossen am 29.08.2016, stellen die Verknüpfung von Radverkehr, sowie Bussen und Bahnen mitsamt Radstationen, Fahrradabstellanlagen sowie Wegeführungen bereits auf der Ebene übergeordneter Planungen dar. Mit der Umsetzung dieser Planung ist eine deutliche Verbesserung der städtebaulichen Situation für alle Verkehrsteilnehmer verbunden, denn sie entschärft Konfliktpunkte und schafft damit mehr Verkehrssicherheit.
Somit wird auch das Leitziel der Stadt Leverkusen als fahrradfreundliche Stadt deutlich gestärkt und ein wichtiger Beitrag zu einem umweltfreundlichen und sicheren Mobilitätskonzept geleistet.

Beschlussvorschlag der Verwaltung:

Der Stellungnahme wird nicht gefolgt.

09. 12. 16

Bund für Umwelt und Naturschutz Deutschland

Kreisgruppe Leverkusen

BUND-Leverkusen
Gustav-Heinemann-Straße 11
51377 Leverkusen

Leverkusen, den 20.11.2016

Stadtverwaltung Leverkusen
Fachbereich Stadtplanung
Hauptstraße 101
51373 Leverkusen
FAX: 0214 / 406 – 61021
e-mail: 61@stadt.leverkusen.de

Bebauungsplan Nr. 114/IV 4. Änderung „Westlich Heinrich-von-Stephan-Straße / südlich Busbahnhof"

Sehr geehrte Damen und Herren.

Zu o.g. Bebauungsplan wird wie folgt Stellung genommen:

Der Bebauungsplan Nr. 214/ IV 4. Änderung „Westlich Heinrich-von- Stephan-Straße" / südlich Busbahnhof wird zurückgewiesen.

Begründung:

1.

Durch den o.g. Bebauungsplan wird erneut ein überregional bedeutsamer Radverkehrsweg abgebunden.

Bereits durch den Bau großflächigen Einzelhandels am Wiesdorfer Platz (ECE-Center) wurde die Fuß- und Radwegverbindung aus Richtung Bayer – Werk (Friedrich-Ebert-Platz) in Fahrtrichtung Leverkusen-Küppersteg und Leverkusen-Bürrig unterbrochen.

Kreisgruppensprecherin
Ingrid Mayer
Richard-Wagner-Str. 23
51375 Leverkusen
Tel. 02 14 / 5 58 22
ingridmayer@arcor.de

stellv. Sprecherin
Waltraud König-Scholz
Leichlinger Str. 31A
51379 Leverkusen
Tel. 0 21 71 / 4 35 12

2.stellv. Sprecher
Benedikt Rees
Blankenburg 15
51381 Leverkusen
Tel. 0 21 71 / 5 16 06
b.rees@gmx.net

Anerkannter Naturschutzverband nach § 12 Landschaftsgesetz NRW

2.

Durch den avisierten Bebauungsplan sollen nunmehr erneut öffentliche Rad- und Fußwegeverkehrsfläche in eine rein private Nutzung (Errichtung privater Stellplatzflächen für 15 KFZ) umgewidmet und baurechtlich überplant werden.

Die Umwidmung bisheriger öffentlich zugänglicher Verkehrsflächen und die Einleitung eines Bebauungsplanverfahrens zur Errichtung privater Stellplatzflächen ist weder notwendig und erforderlich noch verhältnismäßig und genügt daher den Erfordernissen eines rechtlich wie fachlich zulässigen Planverfahrens nicht.

3.

Die aus Sicht der Deutschen Bahn AG im Zuge der Ausbaumaßnahmen für den Rhein-Ruhr-Express (RRX) notwendige Verlegung eines zusätzlichen Bahngleises im Bereich des derzeitigen Bahnhofbereiches Leverkusen-Wiesdorf bedingt hiernach den Wegfall von maximal 6 bis 7 Stellplätzen im Eigentum der WGL (Wohnungsbaugesellschaft Leverkusen), da die parallel zu den bisherigen Gleiskörpern verlaufende Heinrich-von-Stephan-Straße einige Meter in Richtung Westen („Rialto - Boulevard" bzw. Fußgängerzonenbereich Leverkusen-Wiesdorf) verschoben werden soll.

Das Angebot der Deutschen Bahn AG, unmittelbar gegenüber dem WGL-Gebäude Ersatz zu schaffen lehnte die WGL ohne weitere Begründung ab.

Auch die Nachfrage, ob die WGL den Wegfall der Stellplatzflächen gar in ihrer eigenen Tiefgarage unterhalb des WGL-Gebäudes kompensieren könne, blieb unbeantwortet.

4.

Es liegen demnach hinreichende Alternativen vor, die wegfallenden Stellplatzflächen zeit-, ortsnah und für die WGL kostenneutral zu kompensieren.

Die Errichtung von nunmehr 15 KFZ-Stellplätzen auf bislang öffentlich zugänglichen Verkehrsflächen stellt zudem eine sachlich wie rechtlich unzulässige Überkompensierung dar.

5.

Der betroffene Rad- und Fußweg ist Teil eines überregionalen Radwegenetzes zwischen Köln und dem Bergischen Land.

Er verläuft auf einer eigenen separaten und vom übrigen KFZ-Verkehr durch Grünflächen abgeschirmten Trasse parallel zur Bundesstraße 8.

Die verwaltungsseitig nunmehr vorgeschlagene Trassenführung entlang der neu verlegten Heinrich-von-Stephan-Straße ist tatsächlich nicht durchführbar, da dies der neue Straßenquerschnitt faktisch nicht zulassen wird.

Zudem führt die geplante neue Trassenführung mitten durch den ebenfalls neu geplanten Omnibusbahnhof und muss sich den Straßen- und Einmündungsbereich der neuen bahneigenen Park-and-ride-Stellplätze, des Postverteilzentrums, der Kundenparkplätze der Postbank und des Post-Service-Centers sowie der neu zu errichtenden Parkplatzflächen der WGL teilen.

Dieses Ansinnen ist ordnungs-, planungs- und verkehrsrechtlich unstatthaft.

6.

Die erneute tatsächliche Benachteiligung und Behinderung des Fuß- und Radwegeverkehrs widerspricht nachhaltig dem Anspruch der Stadt Leverkusen, eine fahrradfreundliche Stadt zu sein und unterläuft das stadteigene Mobiltäts- und Klimaschutzkonzept, durch gezielte Förderung des Rad- und Fußgängerverkehrs wie auch des öffentlichen Personennahverkehrs nachhaltig den insbesondere durch den motorisierten Individualverkehr hervorgerufenen Beeinträchtigen infolge von Emissionen, Immissionen und Flächenverbrauch Einhalt zu gebieten bzw. kontinuierlich zurückzuführen.

Dieses Ziel wird durch die o.g. Baumaßnahme nachhaltig verfehlt bzw. in sein Gegenteil verkehrt.

Das avisierte Bauvorhaben muss daher aus sachlichen wie rechtlichen Gründen eindringlich zurückgewiesen werden.

Mit freundlichen Grüßen,

I.A.

Die verwaltungsseitig nunmehr vorgeschlagene Trassenführung entlang der neu verlegten Heinrich-von-Stephan-Straße ist tatsächlich nicht durchführbar, da dies der neue Straßenquerschnitt faktisch nicht zulassen wird.

Zudem führt die geplante neue Trassenführung mitten durch den ebenfalls neu geplanten Omnibusbahnhof und muss sich den Straßen- und Einmündungsbereich der neuen bahneigenen Park-and-ride-Stellplätze, des Postverteilzentrums, der Kundenparkplätze der Postbank und des Post-Service-Centers sowie der neu zu errichtenden Parkplatzflächen der WGL teilen.

Dieses Ansinnen ist ordnungs-, planungs- und verkehrsrechtlich unstatthaft.

6.

Die erneute tatsächliche Benachteiligung und Behinderung des Fuß- und Radwegeverkehrs widerspricht nachhaltig dem Anspruch der Stadt Leverkusen, eine fahrradfreundliche Stadt zu sein und unterläuft das stadteigene Mobiltäts- und Klimaschutzkonzept, durch gezielte Förderung des Rad- und Fußgängerverkehrs wie auch des öffentlichen Personennahverkehrs nachhaltig den insbesondere durch den motorisierten Individualverkehr hervorgerufenen Beeinträchtigen infolge von Emissionen, Immissionen und Flächenverbrauch Einhalt zu gebieten bzw. kontinuierlich zurückzuführen.

Dieses Ziel wird durch die o.g. Baumaßnahme nachhaltig verfehlt bzw. in sein Gegenteil verkehrt.

Das avisierte Bauvorhaben muss daher aus sachlichen wie rechtlichen Gründen eindringlich zurückgewiesen werden.

Mit freundlichen Grüßen,

I.A.

Abwägungsvorschlag der Verwaltung:

Zu 1.:
Die Trasse des überregional und städtisch bedeutsamen Radweges wird nicht abgebunden, sondern erhält lediglich eine veränderte Wegeführung.
Die Unterbrechung des Radweges durch die Rathaus-Galerie ist nicht Gegenstand dieses Verfahrens, sondern wurde im rechtskräftigen Bebauungsplan Nr. 166/I geregelt.

Zu 2.:
Die neue Verkehrsführung ist erforderlich, um die Verkehrsabläufe zum Zentralen Omnibusbahnhof zu optimieren und damit auch die Verkehrssicherheit im Umfeld zu erhöhen. Durch die Wegführung des Radverkehrs über die Heinrich-von-Stephan-Straße wird es zukünftig nur noch eine Querung der Fußgängerströme geben, auf die sich alle Verkehrsteilnehmer einstellen können.
Die nun frei werdenden Flächen können für private Stellplätze, die durch die Verlegung der Heinrich-von-Stephan-Straße entfallen, genutzt werden. Die 4. Änderung des Bebauungsplanes Nr. 114/74 ist daher erforderlich, um die neue geschaffene Fläche für die Stellplätze planungsrechtlich zu sichern.

Zu 3.:
Die notwendigen städtebaulichen und verkehrlichen Änderungen, welche durch das Planfeststellungsverfahren ausgelöst werden, sind zutreffend beschrieben.
Die Option östlich der Heinrich-von-Stephan-Straße unmittelbar südlich des neuen Bahnhaltepunktes Ersatzstellplätze für die WGL anzubieten, ist städtebaulich und verkehrsplanerisch nicht sinnvoll. Hier ist vorgesehen, Platz für öffentliche Verkehrsnutzungen bereitzuhalten und nicht für private Stellplätze. Die zukünftig wegfallenden Stellplätze der WGL werden in erster Linie von Kunden genutzt und sollen auch aus organisatorischen Gründen weiterhin von den Stellplätzen für die Angestellten in der Tiefgarage entkoppelt sein.

Zu 4.:

Bei der Angabe „15 Stellplätze“ handelt es sich um eine Maximalangabe. Grundsätzlich ist hier die Anlage von mindestens 7 Stellplätzen möglich. Die Festsetzung der Stellplatzfläche stellt einen Vorschlag dar, der im Rahmen einer Umsetzungsplanung auf Machbarkeit zu prüfen ist. Die beengte Lage am Gebäude kann z.B. dazu führen, dass eine andere Planung erforderlich wird. Daher wurde eine größere Fläche planungsrechtlich gesichert. Nach Aussage der WGL sind die Stellplätze in der Tiefgarage für Mitarbeiter mittels eines „Chips“ personalisiert und stehen somit nicht den Kunden oder der AGL zu Verfügung. Diese sind daher auf ein Angebot an oberirdischen Stellplätzen angewiesen.

Zu 5.
Um den Verkehrsfluss der überregional und innerstädtisch bedeutsamen Radwegeverbindung zu verbessern, ist eine veränderte Verkehrsführung, weg von der problematischen Kreuzung des Radweges mit den Wegbeziehungen der Fußgänger vor dem Rialto-Boulevard sinnvoll. Der Wunsch, eine schnelle und direkte Radwegeverbindung beizubehalten, wird gegenüber der höher zu bewertenden verkehrssicheren Wegeführung und einer Bündelung der Verkehre auf der übersichtlichen Heinrich-von-Stephan-Straße zurückgestellt.

Auch die zu erwartenden positiven sozialen Aspekte in direkter Bahnhofsnähe sprechen für die Umverlegung des Rad- und Fußweges.
Durch die neu geplante direkte Verknüpfung des Radweges mit dem neu konzipierten Bahnhof „Leverkusen-Mitte“ wird die Verknüpfung zweier umweltfreundlicher Verkehrsmittel, des Fahrrades und des Personenzuges, sinnvoll optimiert und bietet damit deutliche Vorteile gegenüber der gegenwärtigen Situation.
In dem vom Rat der Stadt Leverkusen am 27.06.2016 beschlossenen Rahmenkonzept „Bahnhof Leverkusen-Mitte“ ist bereits auf der Ebene der Rahmenplanung nachgewiesen, dass die vorgeschlagene neue Trassenführung des Radweges problemlos durchführbar ist und eine sehr gute Anbindung zum Bahnhof mitsamt Fahrrad- und E-Bike-Stationen bietet.
Die neue Trassenführung des Radweges wird am Rande des neuen Busbahnhofs parallel zu den Gleisen geführt, wodurch Konflikte mit anderen Verkehrsteilnehmern weitgehend ausgeschlossen werden. Mittel- bis langfristig soll darüber hinaus der Bereich vor dem Bahnhof für den Durchgangsverkehr gesperrt werden, wodurch die Verknüpfung von Rad- und Fußgängerverkehren zum Bahnhof optimal gestaltet ist. Hierfür ist eine Anbindung der Heinrich-von-Stephan-Straße über das derzeitige Postgelände und die B8 vorgesehen.

Zu 6.:
Das vom Rat der Stadt Leverkusen am 27.06.2016 beschlossene „Rahmenkonzept Bahnhof Leverkusen-Mitte“ (siehe Vorlage Nr. 2016/1058) und der Wettbewerb zum Dach des ZOB (siehe Vorlage Nr. 2016/1165/1), beschlossen am 29.08.2016, stellen die Verknüpfung von Radverkehr, sowie Bussen und Bahnen mitsamt Radstationen, Fahrradabstellanlagen sowie Wegeführungen bereits auf der Ebene übergeordneter Planungen dar. Mit der Umsetzung dieser Planung ist eine deutliche Verbesserung der städtebaulichen Situation für alle Verkehrsteilnehmer verbunden, denn sie entschärft Konfliktpunkte und schafft damit mehr Verkehrssicherheit.
Somit wird auch das Leitziel der Stadt Leverkusen als fahrradfreundliche Stadt deutlich gestärkt und ein wichtiger Beitrag zu einem umweltfreundlichen und sicheren Mobilitätskonzept geleistet.

Beschlussvorschlag der Verwaltung:

Der Stellungnahme wird nicht gefolgt.

I/B Stellungnahmen der Behörden und sonstigen Trägern öffentlicher Belange

I/B 1: avea

25. 11. 16

AVEA GmbH & Co. KG
- Abfallwirtschaft und Logistik -

Im Eisholz 3 – 51373 Leverkusen
Datum: 2016-11-23
Unsere Zeichen: cy-
Ansprechpartner: Herr Czyborra
Telefon: +49 214 8668-372
Telefax: +49 214 8668-360
E-Mail: cy@avea.de
Internet: www.avea.de

AVEA GmbH & Co. KG – Postfach 100140 – 51301 Leverkusen

Stadtverwaltung Leverkusen
FB Stadtplanung
Herr Bauerfeld
Hauptstraße 101

51373 Leverkusen

Stellungnahme: Auslegung des Bebauungsplanes Nr. 114/74 - 4. Änderung
- "Wiesdorf - westlich Heinrich-von-Stephan-Straße/südlich Busbahnhof"
- Beteiligung der Behörden und sonstigen Träger öffentlicher Belange gemäß
§ 4 Abs. 2 Baugesetzbuch (BauGB)

Sehr geehrte Damen und Herren,

bezugnehmend auf die „**Auslegung des Bebauungsplanes Nr. 114/74 - 4. Änderung**
- "Wiesdorf - westlich Heinrich-von-Stephan-Straße/südlich Busbahnhof"
- Beteiligung der Behörden und sonstigen Träger öffentlicher Belange gemäß
§ 4 Abs. 2 Baugesetzbuch (BauGB)" nehmen wir wie folgt Stellung und weisen auf folgende Anforderungen bzgl. der Ausgestaltung der Sammelplätze, Anforderungen um eine geregelte Entleerung der Behälter und Sperrmüllabholung sicherzustellen, sowie Standplätze für Glas- und Altkleiderbehälter hin.

Behältergrößen und Abfuhrrhythmen

Die AVEA stellt für die Beseitigung von Hausmüll und Gewerbeabfällen Restmüllbehälter mit einem Fassungsvermögen von 60 l, 120 l, 240 l, 660 l, 770 l, 1.100 l, 2.500 l und 5.000 l zur Verfügung. Die Restmüllbehälter werden in der Regel 14-tägig entleert. Bestehen Stellplatzprobleme oder ist aus hygienischen Gründen eine wöchentliche Abfuhr erforderlich, kann diese gegen Gebühr erfolgen.

Zur Sammlung von Papierabfällen stellt die AVEA Behälter folgender Größen zur Verfügung: 120 l, 240 l, 660 l, 770 l, 1.100 l, 2.500 l und 5.000 l. Sie werden alle 4 Wochen entleert. Eine 14-tägige Entleerung gegen Zusatzgebühr ist möglich.

Die Behälter für die Abfallentsorgung werden grundsätzlich je Grundstück bereitgestellt. Das erforderliche Mindestgefäßvolumen richtet sich bei Haushalten nach der Anzahl der für das Grundstück beim Einwohnermeldeamt gemeldeten Personen. Es wird ein Mindestvolumen von 30 l Restmüll pro Person in 14 Tagen und 40 l Altpapier pro Person in 4 Wochen zur Verfügung gestellt.

Der Behälterbedarf für die Abfuhr von Abfällen aus Gewerbebetrieben, Institutionen, freiberuflich Tätigen usw. wird unter Zugrundelegung von Einwohnergleichwerten ermittelt. Die Ermittlung der Einwohnergleichwerte erfolgt anhand des § 10 Absatz 3 der Abfallentsorgungssatzung.
Es ist für die Zukunft nicht auszuschließen, dass weitere Abfallgefäße für die getrennte Erfassung von Bioabfällen und Wertstoffen bereitgestellt werden.

Behälterstandplätze und Transportwege:

Der Grundstückseigentümer ist lt. Abfallsatzung der Stadt Leverkusen verpflichtet, auf seinem Grundstück einen Stellplatz für die von der AVEA bereitgestellten Behälter einzurichten. Der Stellplatz muss befestigt, eben und so bemessen sein, dass die Gefäße gefahrlos und ungehindert befüllt werden können. Standplätze für 2.500 l und 5.000 l Behälter müssen so angelegt sein, dass das Sammelfahrzeug diese zur Entleerung direkt anfahren kann.

Als Richtlinie für die Größe eines solchen Stellplatzes dienen die nachfolgenden Maße:

60 l - 240 l Behälter	= 0,8 m x 0,8 m
660 l - 1.100 l Behälter	= 1,5 m x 1,5 m
2.500 l - 5.000 l Behälter	= 2,6 m x 2,6 m

Die Abmessungen verstehen sich zzgl. Flächen für die Befüllung und das Handling der Behälter.

Die Transportwege für Behälter von 660 l bis 1.100 l Fassungsvermögen müssen eben und frei von Stufen und Kanten sein. Ist ein Gefälle unvermeidbar, so darf die Neigung nicht über 1:20 liegen. Der Transportweg bis zu der nächsten vom Entsorgungsfahrzeug zu erreichenden Stelle darf nicht weiter als 15 m sein.

Behälter kleiner als 660 l sowie Gelbe Säcke und Sperrmüll müssen zur Entleerung bzw. Abholung am Straßenrand bereitgestellt werden.

Außerdem verweisen wir auf die aktuell gültige Satzung über die Abfallentsorgung in der Stadt Leverkusen, insbesonders auf folgende Abschnitte:

...
III. Sammlung, Transport und Entsorgung
§ 9
Bereitstellung der Abfälle
(4)...Die Behälter und Säcke der jeweiligen Systeme müssen getrennt voneinander stehen und dürfen weder Vorübergehende gefährden, noch den Straßenverkehr beeinträchtigen. Nach der Entleerung müssen die Abfallbehälter unverzüglich wieder auf den Standplatz des jeweiligen Grundstücks gebracht werden. Ab einem Behältervolumen von 660 l und größer sind diese nicht am Straßenrand aufzustellen, sondern auf den gem. § 16 Abs.2 bzw. 3 eingerichteten Standplätzen zu belassen. Die Anweisungen der Bediensteten der AVEA bezüglich der Aufstellplätze sind zu beachten, besonders in den Fällen, in denen die Sammelfahrzeuge das Grundstück nicht unmittelbar erreichen können.

(6) Wenn die Abfuhr wegen der besonderen Lage des Grundstücks (z. B. Fehlen geeigneter Zufahrtswege, Privatstraßen, Rückwärtsfahrten) oder aus technischen oder betrieblichen Gründen erhebliche Schwierigkeiten bereitet oder besondere Maßnahmen erfordert, sind die Abfallbehältnisse an von dem Einsammelfahrzeug anfahrbaren Straßen bereitzustellen.

Sicherheitstechnische Anforderungen an Straßen und Fahrwege für die Sammlung von Abfällen

2 Grundsätzliche Anforderungen an die Gestaltung von Straßen:

(...) Straßen müssen
2.1 für Abfallsammelfahrzeuge ausreichend tragfähig sein,
2.2 als Anliegerstraßen oder -wege ohne Begegnungsverkehr bei geradem Straßenverlauf eine Breite von mindestens 3,55 m aufweisen (nach StVZO zulässige Fahrzeugbreite von 2,55 m zzgl. 2 x 0,5 m Sicherheitsabstand).
2.5 eine lichte Durchfahrtshöhe von mindestens 4 m zuzüglich Sicherheitsabstand aufweisen. Dächer, Äste von Bäumen, Straßenlaternen usw. dürfen nicht in das Lichtraumprofil ragen, da bei einer Kollision die Gefahr besteht, dass sicherheitstechnisch wichtige Bauelemente am Abfallsammelfahrzeug unbemerkt beschädigt werden.
2.6 an ihren Banketten so gestaltet sein, dass seitliches Abrutschen oder Umstürzen von Fahrzeugen verhindert ist. Dies gilt besonders in der Nähe von Böschungen und Gräben.
2.7 so bemessen sein, dass an Ein- und Ausfahrten mindestens die Schleppkurven der eingesetzten bzw. einzusetzenden Abfallsammelfahrzeuge berücksichtigt sind. Dies gilt ebenso bei Verschwenkungen der Fahrbahn, z. B. an Pflanzinseln, Bäumen und ausgewiesenen Parkplätzen.
2.8 so gestaltet sein, dass Bodenschwellen problemlos von Abfallsammelfahrzeugen befahren werden können. Beim Überfahren von Bodenschwellen muss eine ausreichende Bodenfreiheit der hinteren Standplätze des Abfallsammelfahrzeuges gewährleistet sein.

3 Anforderungen an die Gestaltung von Sackgassen, Stichstraßen und – wegen

Müll darf nach den geltenden Arbeitsschutzvorschriften gemäß § 16 UVV „Müllbeseitigung" (BGV C27) nur abgeholt werden, wenn die Zufahrt zu Müllbehälterstandplätzen so angelegt ist, dass ein Rückwärtsfahren nicht erforderlich ist. Die identische Forderung ergibt sich aus § 4 Abs. 3 Betriebssicherheitsverordnung.
Sackgassen, die nach dem Erlass der UVV „Müllbeseitigung" am 01.10.1979 gebaut sind oder bei denen der Feststellungsbeschluss nach dem 01.10.1979 rechtskräftig wurde, müssen wie folgt beschaffen sein:
Am Ende der Sackgasse muss eine geeignete Wendeanlage vorhanden sein.

4 Wendeanlagen
Zu den Wendenanlagen gehören in diesem Zusammenhang Wendekreise, Wendeschleifen und Wendehämmer.
4.1 Wendekreise
sind dann geeignet, wenn sie
a) einen Mindestdurchmesser von 22,00 m einschließlich der erforderlichen Freiräume für die Fahrzeugüberhänge aufweisen und in der Wendekreismitte frei befahrbar sind (keine Bäume, Büsche u. ä.).
b) mindestens die Schleppkurven für die eingesetzten bzw. einzusetzenden Abfallsammelfahrzeuge berücksichtigen.
c) in der Zufahrt eine Fahrbahnbreite von mindestens 5,50 m haben.
d) am Wendekreisrand frei von Hindernissen, wie Schaltschränken der Telekommunikation oder Elektrizitätsversorgung, Lichtmasten und anderen festen baulichen Einrichtungen, sind.
Das Einrichten von Parkplätzen sollte in Wendeanlagen unterbleiben.

4.2 Wendeschleifen – Wendekreise mit Pflanzinseln

Ein Durchmesser von mindestens 25,00 m ist erforderlich, wenn der Wendekreis in der Mitte eine Pflanzinsel aufweist. Die Pflanzinsel darf einen Durchmesser von maximal 6 m haben und muss überfahrbar – ohne Hochbord – ausgeführt sein.
4.3 Wendehämmer

Wenn aufgrund von topographischen Gegebenheiten oder bereits vorhandener Bausubstanz Wendekreise bzw. -schleifen in der zuvor beschriebenen Form nicht realisiert werden können, sind ausnahmsweise auch andere Bauformen, z. B. Wendehämmer zulässig. Dabei ist zu berücksichtigen, dass verschiedene Fahrzeugausführungen unterschiedliche Dimensionierungen erforderlich machen.
Wichtige Voraussetzung dabei ist, dass ein Wenden mit ein- bis höchstens zweimaligem Zurückstoßen möglich ist.

7 Rückwärtsfahren

7.1 Die Sammelfahrt ist so zu planen, dass ein Rückwärtsfahren nicht erforderlich ist. Ein Zurücksetzen z. B. bei Wendemanövern gilt nicht als Rückwärtsfahrt.

Außerdem verweisen wir auf die BGI 5104

Standplätze für Glas- und Altkleidercontainer

Um eine haushaltsnahe Sammlung zu ermöglichen, sind Standplätze für Glas- und Altkleidercontainer vorzusehen. Die Stellflächen für die Container müssen einen ebenerdigen Untergrund haben und sind zu befestigen. An den Containern ist eine entsprechende Fläche für die gefahrlose Befüllung der Container einzurichten.

Containerabmessungen:

Glascontainer (Länge / Breite / Höhe):	1.800 x 1.570 x 1.530 mm
Altkleidercontainer (Höhe / Breite / Tiefe):	2.200 x 1.150 x 1.150 mm

Da die Leerung der Glascontainer über Spezialfahrzeuge mit Kran erfolgt, müssen die Standplätze so angelegt und gestaltet werden, dass die Entleerung so erfolgen kann, dass größere Verkehrsbehinderungen vermieden werden und eine sichere Leerung erfolgen kann. Über den Containern ist ein Freiraum von mind. 10m erforderlich.

Weitere Fragen zur genauen Ausgestaltung der Sammelplätze, Wendehammer, sowie der Standplätze für Glas- und Altkleidercontainer sollten in einem Vorortttermin besprochen werden.

Mit freundlichen Grüßen
AVEA GmbH & Co. KG

im Auftrag

Michael Czyborra
-Abteilungsleiter Kommunale Entsorgungslogistik -

im Auftrag

Uwe Zucht
- Disposition -

Abwägungsvorschlag der Verwaltung:

Die Stellungnahme mit den allgemeinen Hinweisen zu Anforderungen bezüglich der Ausgestaltung der Sammelplätze für Abfallbehälter, der Ausgestaltung von Wendeanlagen etc. wird bei den weiteren Planungen berücksichtigt.
Die im Bebauungsplan festgesetzten Flächen beinhalten keine Straßenverkehrsflächen, sondern Stellplatzflächen. Für Flächen für Wendeanlagen für Entsorgungsfahrzeuge wird im Plangebiet kein Bedarf ausgelöst.

Beschlussvorschlag der Verwaltung:

Die Stellungnahme wird zur Kenntnis genommen.

I/B 2: Deutsche Bahn

Deutsche Bahn AG
DB Immobilien
Region West
Deutz-Mülheimer Straße 22-24
50679 Köln
www.deutschebahn.com

Karl-Heinz Sandkühler
Telefon 0221 141-3797
Telefax 0221 141-2244
karl-heinz.sandkuehler@deutschebahn.com
Zeichen FRI-W-L(A) TÖB-KÖL-16-11231 (Sa 19410)

05.12.2016

Deutsche Bahn AG • DB Immobilien • Deutz-Mülheimer Straße 22-24 • 50679 Köln

Stadt Leverkusen
Der Oberbürgermeister
Fachbereich: Stadtplanung
Herr Bauerfeld
Postfach 10 11 40
51311 Leverkusen

Ihr Zeichen: 61.01-bau
Ihre Nachricht vom 28.10.2016

Auslegung des Bebauungsplanes Nr. 114/74 - 4. Änderung
"Wiesdorf - westlich Heinrich-von-Stephan-Straße/südlich Busbahnhof"

Sehr geehrte Frau Cremer,
sehr geehrter Herr Bauerfeld,

die Deutsche Bahn AG, DB Immobilien, als von der DB Netz AG bevollmächtigtes Unternehmen, übersendet Ihnen hiermit folgende Gesamtstellungnahme:

Die DB AG begrüßt die 4. Änderung des im Betreff genannten Bebauungsplanes vor dem Hintergrund der damit im Zusammenhang stehenden Möglichkeiten zur Optimierung des im Bereich des Bahnhofs existierenden Verkehrsknotenpunktes sowie zur Schaffung von Flächen, die dem Nachweis von Stellplätzen dienen, welche durch die Verschiebung der Heinrich-von-Stephan-Straße nach Westen wegfallen.

Auch handelt es sich aus unserer Sicht bei der im Rahmen des Bebauungsplanes veröffentlichten Darstellung der Ersatzparkplätze um diejenigen, mit der geringsten Betroffenheit. Die DB Netz AG hat diese Planung entsprechend in die Planungen für den PFA 1.2 des Projekts Rhein-Ruhr-Express mit aufgenommen.

Bei möglichen Rückfragen stehen wir Ihnen gerne zur Verfügung.

Mit freundlichen Grüßen
Deutsche Bahn AG

i. V. Bonner

i. A. Grams

Abwägungsvorschlag der Verwaltung:

Die Stellungnahme wird zur Kenntnis genommen.

Beschlussvorschlag der Verwaltung:

Die Stellungnahme wird zur Kenntnis genommen.

I/B 3: EVL

I 61/Baufeld
II 613/Hr. Müller

Partner der RheinEnergie

Energieversorgung Leverkusen GmbH & Co. KG
Overfeldweg 23
51371 Leverkusen

Telefon 0214/8661 451
Telefax 0214/8661 515
E-Mail klaus.pavlik@evl-gmbh.de

Servicenummer Störungsannahme 0214/8661 661
0214/89298 510

17. 11. 16

Energieversorgung Leverkusen GmbH & Co. KG • Postfach 10 11 60 • 51311 Leverkusen

Stadt Leverkusen
Fachbereich Stadtplanung
Herr Müller
Miselohestr. 4
51379 Leverkusen

2 STADT LEVERKUSEN Eingegangen am: 16.11.16 13-14 Uhr FB: Az.:

16. November 2016

Stellungnahme
Auslegung des Bebauungsplanes Nr. 114/74 – 4. Änderung – „Wiesdorf – westlich Heinrich-von-Stephan-Str./südlich Busbahnhof
- **Beteiligung der Behörden und sonstigen Träger öffentlicher Belange gemäß § 4 Absatz 2 Baugesetzbuch (BauGB)**

Ihr Zeichen: 61.01-bau
Ihr Schreiben vom 28.10.2016

Sehr geehrter Herr Müller,

in der Anlage erhalten Sie die gemeinsame Stellungnahme unserer Fachbereiche TBS (Stromnetze) und TBG (Gas, Wasser, Fernwärme) sowie die Stellungnahme unseres Fachbereiches TZL (Leit-und Betriebstechnik).

Sollten Sie weitere Fragen haben, wenden Sie sich bitte an den oben aufgeführten Ansprechpartner.

Mit freundlichen Grüßen

i. V.
Wolfgang Klein

i. V.
Klaus Pavlik

Anlagen

Energieversorgung Leverkusen GmbH & Co. KG
Overfeldweg 23
51371 Leverkusen

Ansprechpartner: Lars Oehlmann
Fachbereich: TBS

Telefon: 0214 / 86 61-572
Telefax: 0214 / 86 61-228
lars.oehlmann@evl-gmbh.de
www.evl-gmbh.de

Stellungnahme TBS und TBG

Projekt	Nr. 114/74 - 4Heinrich von Stephan Str. – Umverlegung des Radweges für neue Parkflächen	
Teilnehmer	**Stadtplanung Herr Bauerfeld**	
Aufgestellt	**Oehlmann / Prenn / Sladeczek**	

Mit Bezug auf die Anfrage der Stadtplanung von Herrn Bauerfeld, anbei die Stellungnahme von TBS und TBG für die Gewerke Strom, Gas und Wasser sowie Fernwärme. Die Stellungnahme gilt vorbehaltlich der Angabe der uns vorgelegten Ausführungspläne.

Strom:
Im Bereich der neuen Parkplatzflächen hinter Haus Nr. 6 liegen zwei 10kV Kabel. Diese sollten beim Ausbau einer Parkplatzanlage ausreichend Deckung haben. Evtl. müssen dort Suchschlitze gemacht werden um die aktuelle Deckung zu bestimmen.
Bei Eigentümerwechsel ist darauf zu achten das eine Dienstbarkeit eingetragen wird.

Gas / Wasser:
Es bestehen keine Bedenken, gegen den Bebauungsplan.
Im Bereich der südlichen B.-Plangrenze, verläuft eine TW-Leitung d 160 Pe. Dort ist besondere Vorsicht geboten.

Fernwärme:
Es bestehen keine Bedenken gegen den Bebauungsplan.
Im angegebenen Bereich der B-Plan-Änderung befinden sich keine Fernwärmeversorgungsleitungen.

Allgemein:

Es ist zu beachten, dass unsere Leitungen im Vorfeld durch Suchschlitze lokalisiert, die Tiefenlage ermittelt und entsprechend den Vorschriften geschützt (Schutzhinweis Leitungen der Energieversorgung Leverkusen).
Für eine erforderliche Umverlegung der Leitungen ist mit einer Vorlaufzeit von ca. 4 Monaten zu rechnen.

Energieversorgung Leverkusen GmbH & Co. KG
Overfeldweg 23
51371 Leverkusen

Ansprechpartner: Peter Otten
Fachbereich: TZL

Telefon: 0214 / 86 61-249
Telefax: 0214 / 86 61-9249
peter.otten@evl-gmbh.de
www.evl-gmbh.de

Stellungnahme TZL

Projekt	**Bebauungsplan Nr. 114/74 - 4. Änderung - „Wiesdorf - westlich Heinrich-von-Stephan-Str./südlich Busbahnhof“**	
Teilnehmer	**Herr Bauerfeld Fachbereich Stadtplanung**	
Aufgestellt	**Y. Cinar, NDT**	**15.11.2016**

Die für den Fachbereich NDT relevanten Punkte wurden bei der Vorplanung berücksichtigt.

Abwägungsvorschlag der Verwaltung:

Hinweise zu den 10 KV-Kabeln und zu erforderlichen Suchschlitzen wurden an die Grundstückseigentümer zur Beachtung weitergeleitet.

Beschlussvorschlag der Verwaltung:

Die Stellungnahme wird zur Kenntnis genommen.

I/B 4: E-Plus

Von: O2-MW-BImSchG
An: Bauerfeld, Ingo
Cc: Alexander Müller (External); Frank Weigt
Betreff: 4_Änd_Bplan_Nr_114_74_Wiesdorf_westlich_Heinrich-von-Stephan-Str_E-Plus_Link_16EM2790
Datum: Dienstag, 22. November 2016 14:22:58
Anlagen: Belange_E-Plus_4_Änd_Bplan_Nr_114_74_Wiesdorf_westlich_Heinrich-von-Step....xlsx

E-PLUS GRUPPE

Betrifft hier Richtfunk von E-Plus

IHR SCHREIBEN VOM: 28. Oktober 2016
IHR ZEICHEN: 61.01-bau

Sehr geehrter Herr Bauerfeld,

aus Sicht der E-Plus Mobilfunk GmbH sind nach den einschlägigen raumordnerischen Grundsätzen die folgenden Belange bei der weiteren Planung zu berücksichtigen, um erhebliche Störungen bereits vorhandener Telekommunikationslinien zu vermeiden:

- in der Nähe Ihres Plangebiets verlaufen drei unserer Richtfunkverbindungen.

- um zukünftige mögliche Interferenzen zu vermeiden, sollten entlang der Richtfunktrassen (Bereich Plangebiet) geplante Gebäude/ Baukonstruktionen folgende Höhen nicht überschreiten:

Link 16EM2790 (schwarz) grenzt
- max. Bauhöhe 25 m. Schutzstreifen um die Mittellinie des Links +/- 5 m (Trassenbreite).

Link 16EM2757 / 16931574 (schwarz) grenzen
- max. Bauhöhe 25 m. Schutzstreifen um die Mittellinie des Links +/- 5 m (Trassenbreite).

- zur besseren Visualisierung erhalten Sie beigefügt zur E-Mail zwei digitale Bilder, welche den Verlauf unserer Punkt-zu-Punkt-Richtfunkverbindungen verdeutlichen sollen. Die schwarzen Linien verstehen sich als Punkt-zu-Punkt-Richtfunkverbindungen der E-Plus Mobilfunk GmbH (zusätzliche Info: farbige Verbindungen gehören zu Telefónica Germany, werden aber in der Belange-Liste nicht aufgeführt). Das Plangebiet ist in den Bildern mit einer dicken orangen Linie eingezeichnet.

Es gelten folgende Eckdaten für die Funkfelder dieser Telekommunikationslinien:

Richtfunkverbindung	A-Standort in WGS84						Höhen			B-Standort in WGS84						Höhen		
							Fußpunkt	Antenne ü.								Fußpunkt	Antenne ü.	
	Grad	Min	Sek	Grad	Min	Sek	ü. Meer	Grund	Gesamt	Grad	Min	Sek	Grad	Min	Sek	ü. Meer	Grund	Gesamt
16EM2790	51	2	8,75	6	59	18,23	46	33,6	79,6	51	1	25,86	6	59	32,72	47	23,12	70,12
16EM2757	51	2	8,75	6	59	18,23	46	33	79	50	58	7,14	7	0	41,08	49,4	36,1	85,5
16931574	*siehe Link 16EM2757*									*siehe Link 16EM2757*								

Legende
in Betrieb
in Planung

Man kann sich diese Telekommunikationslinien als einen horizontal über der Landschaft verlaufenden Zylinder mit einem Durchmesser von rund 20-60m (einschließlich der Schutzbereiche) vorstellen (abhängig von verschiedenen Parametern). Bitte beachten Sie zur Veranschaulichung die beiliegenden Skizzen mit Einzeichnung der Trassenverläufe. Alle geplanten Konstruktionen und notwendige Baukräne dürfen nicht in die Richtfunktrassen ragen. Wir bitten um Berücksichtigung und Übernahme der o.g. Richtfunktrassen in die Vorplanung und in die zukünftige Bauleitplanung bzw. den zukünftigen Flächennutzungsplan. Innerhalb der Schutzbereiche (horizontal und vertikal) sind entsprechende Bauhöhenbeschränkungen festzusetzen, damit die raumbedeutsamen Richtfunkstrecken nicht beeinträchtigt werden.

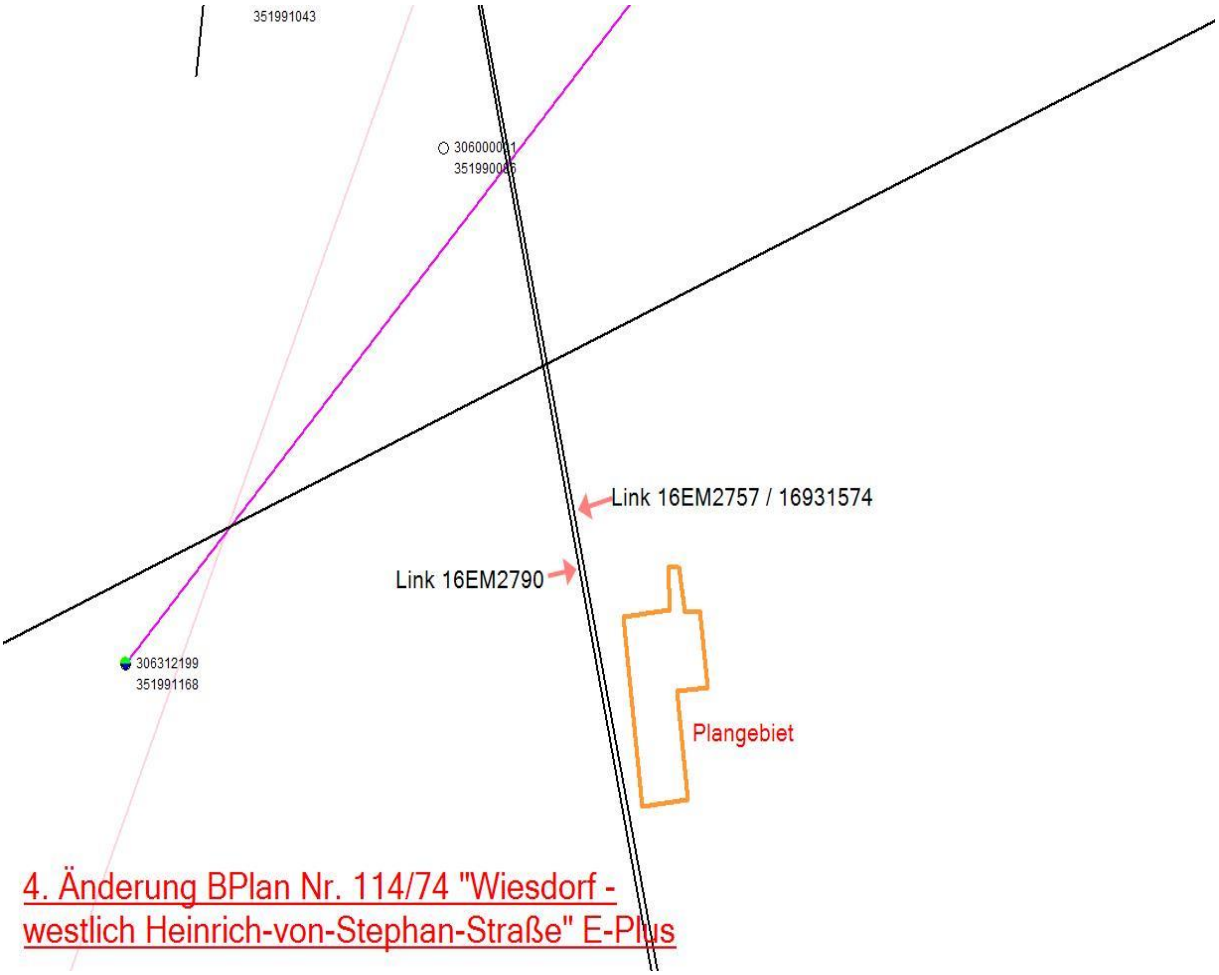
Wenn Sie Fragen haben, können Sie sich gern an mich wenden.

Mit freundlichen Grüßen / Yours sincerely
i.A. Herr Quoc Tan HOANG, B.Eng.
Specialist for microwave links issues

Bei Telefónica Germany GmbH & Co. OHG zu erreichen unter:
Rheinstr 15, 14513 Teltow, t +49 30 23 69-25 33/-24 11 (Herr Quoc Tan Hoang / Herr Mirco Schallehn)
und o2-MW-BImSchG@telefonica.com

Anfragen zu Stellungnahmen für E-Plus & Telefonica gerne an: o2-mw-BImSchG@telefonica.com,
oder auf dem Postweg an: Telefónica Germany, Rheinstr. 15, 14513 Teltow

Die E-Plus Mobilfunk GmbH, Kriegerstr. 1D, D-30161 Hannover, ist ein Mitglied der Telefónica Deutschland Gruppe


351991043
Link 16EM2757 / 16931574
Link 16EM2790
306312199
351991168
Plangebiet
4. Änderung BPlan Nr. 114/74 "Wiesdorf -
westlich Heinrich-von-Stephan-Straße" E-Plus

Abwägungsvorschlag der Verwaltung:

Das Plangebiet ist nicht betroffen. Es sind keine Hochbauten geplant, daher sind keine Auswirkungen auf Richtfunktrassen zu erwarten.

Beschlussvorschlag der Verwaltung:

Die Stellungnahme wird zur Kenntnis genommen.

02. 12. 16

322-be
Brigitte Beier-Witte
Tel.: 32 49

30.11.16

61 – Herrn Müller

Auslegung des Bebauungsplanes Nr. 114/74 – 4. Änderung – „Wiesdorf – westlich Heinrich-von-Stephan-Straße/südlich Busbahnhof“

- Beteiligung der Fachbereiche
- Ihre Bitte um Stellungnahme vom 28.10.16

Nach fachbereichsinterner Prüfung nehme ich wie folgt Stellung:

Natur- und Landschafts-/Artenschutz

Eine Stellungnahme ist entbehrlich.

Klima/Luft

Eine Stellungnahme ist entbehrlich.

Lärm

Eine Stellungnahme ist entbehrlich.

Wasser (Frau Marschollek, 32 15)

I. Schutzgutbezogene Informationen

Für den Bebauungsplanbereich ist kein Wasserschutzgebiet festgesetzt.
Im Bereich des Bebauungsplanbereiches befinden sich keine Grundwassermessstellen.
Im Plangebiet befinden sich keine Oberflächengewässer und Hochwasserschutzanlagen, sodass hierfür keine Anregungen vorgetragen werden.

Unter Berücksichtigung und Einhaltung der gesetzlichen und fachlichen Vorgaben sowie der Nebenbestimmungen aus dem Planfeststellungsbeschluss bestehen aus wasserwirtschaftlicher Sicht grundsätzlich keine Bedenken für die Realisierung dieses Vorhabens.

II. Rechtliche Vorgaben aufgrund fachgesetzlicher Regelungen

Gemäß § 123 Abs .1 BauGB ist die Erschließung Aufgabe der Gemeinde.
Bei der Erschließung handelt es sich um die baulichen Maßnahmen, die der Errichtung von zusätzlichen Parkplätzen dienen und dessen Nutzung ermöglichen.
Dies beschränkt sich nicht auf die bauliche Anlage der Erschließungswege.

Zur Erschließung der entsprechenden Grundstücke rechnen daher neben der wegemäßigen Anbindung die Einrichtungen der Ver- und Entsorgung (B. des BVerwG v. 22.3.1972 –IV C 121.68-DÖV 1972).
Der Begriff steht damit im Zusammenhang mit der Erschließungssicherung nach den §§ 30 ff BauGB.
Gemäß § 123 Abs. 2 BauGB müssen dem entsprechend auch die Anlagen der Ver- und Entsorgung spätestens bis zur Fertigstellung der anzuschließenden baulichen Anlagen benutzbar sein. (Der Ausdruck benutzbar bedeutet insofern eine Erleichterung, als dass die Anlagen nicht fertig gestellt sein, aber in ihrer Zweckbestimmung funktionieren müssen.)
Es wird vorausgesetzt, dass die geplante Schmutzwasser- und Niederschlagswasserentsorgung den a.a.R.d.T. entspricht. Eventuell erforderliche Sanierungsmaßnahmen der äußeren Erschließung sind in der Planbegründung zu beschreiben bzw. in Abstimmung mit dem Abwasserbeseitigungskonzept bzw. Niederschlagswasserbeseitigungskonzept umzusetzen.

Boden/Altlasten (Herr Kaiser, 32 38)

I. Schutzgutbezogene Informationen

Für den Geltungsbereich des B-Plans ist im Bodenschutz- und Altlastenkataster (BAK) der Stadt Leverkusen die nachfolgend genannte Fläche ausgewiesen:

SW 2111 - Geländeauffüllung Busbahnhof/Heinrich-v.-Stephan-Str.

Weitere Hinweise auf Altlasten oder sonstige schädliche Bodenveränderungen liegen ausweislich der im Zuge der Erfüllung der Nachforschungspflicht eingesehenen und ausgewerteten Unterlagen [Bodenschutz- und Altlastenkataster (BAK), Gewerbekataster, GIS Leverkusen „OSIRIS", Topographische Karte TK 25, Deutschen Grundkarte DGK 5] für den Geltungsbereich des B-Plans Nr. „114/74 - 4. Änderung" nach heutigem Kenntnisstand nicht vor.

SW 2111 - Geländeauffüllung Busbahnhof/Heinrich-v.-Stephan-Str.

Bei der im BAK unter der Bezeichnung „SW 2111 - Geländeauffüllung Busbahnhof / Heinrich-v.-Stephan-Str." geführten Fläche handelt es sich um eine ehemalige Abgrabungsfläche die nach Abschluss der Abgrabungstätigkeiten wiederverfüllt wurde.

Hinweise über Art und Zusammensetzung der abgelagerten Materialien liegen der UBB - zumindest für den nunmehr überplanten Bereich - nicht vor. Da nicht auszuschließen ist, dass im Zuge der Verfüllung auch schadstoffbelastete Materialien zur Ablagerung gelangten, wird die Fläche im BAK derzeit unter dem Status „Altlastverdächtige Fläche / Verdachtsfläche" geführt.

Zur Erkundung und Bewertung von potentiell an die Auffüllungen gebundenen Bodenverunreinigungen ist eine gezielte Untersuchung der Altablagerung erforderlich. Durch eine orientierende Untersuchung gemäß BBodSchG in Verbindung mit BBodSchV ist zu klären, ob eine Gefährdung von Schutzgütern (z.B. Mensch, Grundwasser) vorliegt oder zukünftig zu besorgen ist und ob diese ggf.

weitere Maßnahmen, wie z.B. Sanierungsmaßnahmen und/oder gezielte planungsrechtliche Restriktionen, erforderlich macht.

II. Rechtliche Vorgaben aufgrund fachgesetzlicher Regelungen

Gesetzliche Grundlagen u.a.:

- BBodSchG
- BBodSchV
- LbodSchG NRW
- BauGB
- Altlastenerlass NRW

III. Anregungen/Hinweise

Aus Sicht der UBB bestehen keine grundsätzlichen Bedenken gegen die Umsetzung des B-Planes Nr. 114/74 – 4. Änderung „Wiesdorf – westlich Heinrich-von-Stephan-Straße / südlich Busbahnhof".

Es wird vorgeschlagen, die Ausführungen zum Thema „Altlasten und/oder sonstige schädliche Bodenveränderungen" im **Abschnitt 6.** (Umweltbelange) der vorliegenden Begründung zur öffentlichen Auslegung durch folgende Formulierungen zu ersetzen:

Das Plangebiet liegt im Bereich der im Bodenschutz- und Altlastenkataster (BAK) der Stadt Leverkusen unter der Bezeichnung „SW 2111 - Geländeauffüllung Busbahnhof / Heinrich-v.-Stephan-Str." geführten Altablagerung. Informationen über Art und Zusammensetzung der bei der Verfüllung der ehemaligen Abgrabungsfläche zur Ablagerung gelangten Materialien liegen dem Fachbereich Umwelt bislang nicht vor.

Zur Erkundung und Bewertung von potentiell an die Auffüllungen gebundenen Bodenverunreinigungen ist eine gezielte Untersuchung der Altablagerung erforderlich. Durch eine orientierende Untersuchung gemäß BBodSchG in Verbindung mit BBodSchV ist zu klären, ob eine Gefährdung von Schutzgütern (z.B. Mensch, Grundwasser) vorliegt oder zukünftig zu besorgen ist und ob diese ggf. weitere Maßnahmen, wie z.B. Sanierungsmaßnahmen und/oder gezielte planungsrechtliche Restriktionen, erforderlich macht.

Über den folgenden textlichen Hinweis wird auf die Altlastensituation im Plangebiet aufmerksam gemacht:

Hinweis zu Altlasten und/oder sonstige schädliche Bodenveränderungen

Das Plangebiet liegt im Bereich der im Bodenschutz- und Altlastenkataster (BAK) der Stadt Leverkusen unter der Bezeichnung „SW 2111 - Geländeauffüllung Busbahnhof / Heinrich-v.-Stephan-Str." geführten Altablagerung. Sämtliche Eingriffe in den Untergrund / Tiefbaumaßnahmen unterliegen den geltenden Umweltschutzvorschriften und sind mit der Unteren Bodenschutzbehörde (UBB) und der Unteren Abfallwirtschaftsbehörde (UAB) im Vorfeld abzustimmen.

Analog hierzu ist der Hinweis in **Anlage 3** (Textliche Festsetzungen) zu ersetzen.

Immissionsschutz

Aus Sicht des anlagenbezogenen Immissionsschutzes sind zum jetzigen Planungsstand keine Konflikte erkennbar.

Für Rückfragen stehen die v. g. Mitarbeiter gerne zur Verfügung.

Abwägungsvorschlag der Verwaltung:

Die Stellungnahme wird insgesamt zur Kenntnis genommen. Es handelt sich hier um ein Bebauungsplanverfahren und nicht um ein Planfeststellungsverfahren, wie in der Stellungnahme, dem Abschnitt I, „Wasser, schutzgutbezogene Informationen“ aufgeführt wird.
Zur der in der Stellungnahme Abschnitt II „rechtliche Vorgaben aufgrund fachgesetzlicher Regelungen“ wird darauf hingewiesen, dass es sich bei der festgesetzten Fläche um Flächen für private Stellplätze handelt, die bereits erschlossen sind. Die Erschließung befindet sich außerhalb des Geltungsbereichs des Bebauungsplans.
Es handelt sich um grundsätzliche Aussagen zu den Belangen der Fachämter, die keine Auswirkungen auf die Planinhalte haben.

Dem Änderungsvorschlag hinsichtlich des Hinweises zum Thema Altlasten oder sonstige schädliche Bodenveränderungen wird gefolgt. Die in der Stellungnahme, Abschnitt „Boden/Altlasten“ aufgeführten Geländeauffüllungen bedürfen im Hinblick auf die geplante unsensible Nutzung eines Stellplatzes nicht zwingend einer Untersuchung, weshalb eine Abstimmung mit der ULB im Vorfeld von Tiefbaumaßnahmen ausreichend ist. Daher wird dem Vorschlag zum Thema Altlasten gefolgt und ein entsprechender Hinweis in den Bebauungsplan mit aufgenommen.

Beschlussvorschlag der Verwaltung:

Die Stellungnahme wird zur Kenntnis genommen. Dem Änderungsvorschlag hinsichtlich des Hinweises zum Thema Altlasten oder sonstige schädliche Bodenveränderungen wird gefolgt.