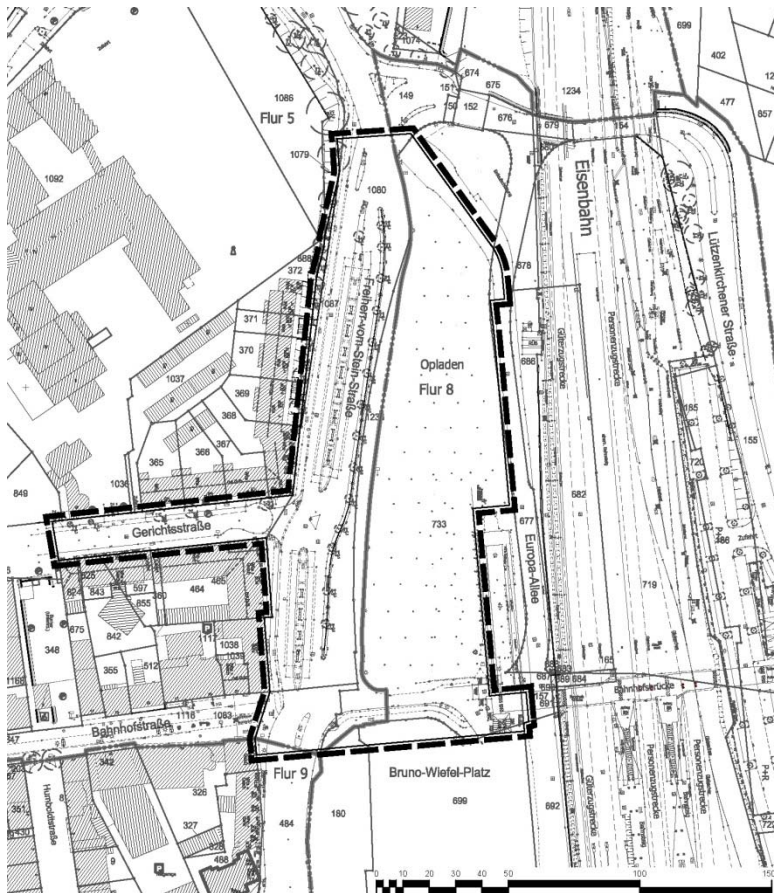




Bebauungsplan Nr. 240/II „Opladen – nbso Quartier westlich des Bahnhofs“

Begründung zur öffentlichen Auslegung
gemäß §§ 3 (2) und 4 (2) BauGB



Stand: Oktober 2019

Bearbeitung:
Stadt Leverkusen, Fachbereich Stadtplanung

in Zusammenarbeit mit

HEINZ JAHNEN PFLÜGER
Stadtplaner und Architekten Partnerschaft, Aachen
Kasinostraße 76a, 52066 Aachen



Inhaltsverzeichnis

1.	GELTUNGSBEREICH.....	4
2.	ANLASS UND VERFAHREN	4
2.1	Anlass der Planung	4
2.2.	Verfahren	7
3.	PLANUNGSZIELE.....	7
4.	PLANUNGSBINDUNGEN UND BESTAND	9
4.1	Regionalplan	9
4.2	Landschaftsplan	9
4.3	Flächennutzungsplan	9
4.4	Bestehende verbindliche Bauleitpläne	9
4.5	Fachplanungsvorbehalt von Bahnflächen	10
4.6	Realnutzung	10
5.	WEITERE PLANUNGSBINDUNGEN.....	10
5.1	Stadtumbaugebiet	10
5.2	Stadtteilentwicklungskonzept (STEK) Opladen – Allgemeines	10
5.3	Einzelhandel.....	12
5.4	Denkmalschutz.....	20
5.5	Verkehr.....	20
5.6	Immissionsschutz.....	24
5.7	Boden/Altlasten	30
5.8	Artenschutz	30
5.9	Natur und Landschaft.....	31
5.10	Technische Infrastruktur.....	32
5.11	Kampfmittel	32
5.12	Eigentumsverhältnisse	32
6.	STÄDTEBAULICHES KONZEPT	33
7.	BEGRÜNDUNG DER FESTSETZUNGEN	37
7.1	Art der baulichen Nutzung.....	37
7.2	Maß der baulichen Nutzung	43
7.3	Bauweise/überbaubare Grundstücksfläche	47
7.4	Stellplätze, Tiefgaragen und Nebenanlagen	50
7.5	Verkehrsflächen	51
7.6	Geh-, Fahr- und Leitungsrechte	52
7.7	Bauliche oder sonstige Maßnahmen zum Schutz vor schädlichen Umwelteinwirkungen im Sinne des Bundes-Immissionsschutzgesetzes (gemäß § 9 (1) Nr. 24 BauGB)	52
7.8	Festsetzungen zum Anpflanzen und für die Erhaltung von Bäumen, Sträuchern und sonstigen Bepflanzungen.....	56
7.9	Bedingte Festsetzungen	57
7.10.	Bauordnungsrechtliche Festsetzungen.....	58



7.11. Kennzeichnungen	62
7.12. Hinweise.....	62
Teil B: UMWELTBERICHT	65
8. UMWELTPRÜFUNG / UMWELTBERICHT	65
8.1. Einleitung	65
8.2 Beschreibung und Bewertung der Umweltauswirkungen.....	79
8.3 Geplante Maßnahmen zur Vermeidung, Verringerung und zum Ausgleich der nachteiligen Auswirkungen	103
8.4 Maßnahmen zur Klimaanpassung	107
8.5 Zusätzliche Angaben.....	108
Teil C: AUSWIRKUNGEN DER PLANUNG UND UMSETZUNG.....	112
9. AUSWIRKUNGEN DER PLANUNG.....	112
10. BODENORDNUNG	113
11. KOSTEN UND DURCHFÜHRUNG DER PLANUNG	113
12. FREISTELLUNG VON BAHNFLÄCHEN.....	113
13. FLÄCHENBILANZ	114



Teil A – BEGRÜNDUNG

1. GELTUNGSBEREICH

Der Geltungsbereich des Bebauungsplanes Nr. 240/II „Opladen - nbso Quartier westlich des Bahnhofs“ befindet sich im Stadtteil Opladen, Stadtbezirk II, östlich angrenzend an das Stadtbezirkszentrum und umfasst ca. 18.200 m².

Der Geltungsbereich beinhaltet die Flächen zwischen der Europa-Allee im Osten und dem im Westen vorhandenen Straßennetz von Gerichtsstraße und Freiherr-vom-Stein-Straße, zwischen der bestehenden Wohnbebauung und nördlich des geplanten Zentralen Omnibusbahnhofes (ZOB) Opladen. Im Norden sind in Teilen Flächen des geplanten Nordkreisels sowie geringfügig Böschungsbereiche Teil des Geltungsbereiches.

Das Plangebiet umfasst die Flurstücke der Gemarkung Opladen, Flur 5, das Flurstück 1087, Gemarkung Opladen, Flur 5, die Teil-Flurstücke 1079, 1080, 1116, 1205 und 1236 sowie Gemarkung Opladen, Flur 5, die Teil-Flurstücke 149, 157, 180, 484, 677, 692, 699 und 733.

Dieser Bebauungsplan ersetzt einen Bereich des Gesamtbebauungsplanes Nr. 208/II „Opladen - nbso/Westseite“, welcher zur Steuerung der gesamten städtebaulichen Entwicklung einschließlich der Herstellung der städtischen Verkehrsinfrastruktur auf der Westseite des Projektgebietes der neuen bahnstadt opladen notwendig ist.

Die Flächen im Geltungsbereich des Bebauungsplanes Nr. 240/II liegen innerhalb des Geltungsbereiches des rechtsverbindlichen Bebauungsplanes Nr. 208 B/II „Opladen – nbso/Westseite – Quartiere“ und in Teilen innerhalb des Geltungsbereiches des rechtsverbindlichen Bebauungsplanes Nr. 208 A/II, III „Opladen – nbso/Westseite – Neue Bahnallee und Alkenrath – westlich Schlebuschrath“ – 2. Änderung.

Die Festsetzungen dieser Bebauungspläne werden durch die Festsetzungen des Bebauungsplanes Nr. 240/II überlagert. Die Festsetzungen der rechtsverbindlichen Bebauungspläne treten im Geltungsbereich mit Rechtskraft des Bebauungsplanes Nr. 240/II außer Kraft.

2. ANLASS UND VERFAHREN

2.1 Anlass der Planung

2.1.1 Rahmenbedingungen Demografie & Wohnen

Die Einwohnerzahl lag am 31.12.2018 bei 167.150 und ist gegenüber dem Vorjahr um 413 Einwohner gestiegen. Leverkusen kann seit Jahren aufgrund hoher Zuwanderungen eine wachsende Einwohnerzahl für sich verbuchen. Seit 2010 sind die jährlichen Wachstumsraten sogar deutlich gestiegen. Laut aktueller Bevölkerungsprognose¹ des Instituts für Information und Technik Nordrhein-Westfalen (kurz IT.NRW) von 2018 wächst die Bevölkerung in Leverkusen bis 2030 auf 170.400 Ein-

¹ IT.NRW, Bevölkerungsvorausberechnung 2018 bis 2040/2060 (Basisvariante)



wohner an. Die Einwohnerzahl von IT.NRW von 2018 zu Grunde gelegt², ist dies ein Zuwachs von rund 6.900 Einwohnern.

Die Stadt erarbeitet derzeit die Fortschreibung des jetzigen Handlungsprogramms Wohnen, das Wohnungsbauprogramm 2030+. Nach Berechnungen des beauftragten Gutachterbüros F+B wächst die Leverkusener Bevölkerung bis 2030 noch stärker als in der IT.NRW-Prognose, nämlich auf 175.100 Einwohner in der Status quo-Variante an. Das ist gegenüber 2018 ein Zuwachs von 7.950 Einwohnern. Die Status quo-Variante ist vom Ausschuss für Stadtentwicklung, Bauen und Planen der Stadt Leverkusen als Leitlinie für die weitere Planung und Entwicklung auch gegenüber übergeordneten Planungen beschlossen worden.³

In beiden Prognosen werden anhaltende Zuwanderungsüberschüsse nach Leverkusen wie in den vergangenen Jahren angenommen. Die außerordentlichen Flüchtlingszuwanderungen in 2015/2016 sind in beiden Prognosen nicht berücksichtigt worden.

Der Bedarf an zusätzlichem Wohnraum in Leverkusen hält aufgrund des beschriebenen Bevölkerungswachstums weiter an. Laut Wohnungsbauprogramm 2030+ müssen bis 2030 jährlich 520 Wohnungen neu gebaut werden, um den Bedarf decken zu können⁴.

Vor diesem Hintergrund werden die vorhandenen Reserveflächen des Flächennutzungsplanes voraussichtlich nicht ausreichen, um die Wohnbevölkerung angemessen mit Wohnraum zu versorgen. Ein Bestandteil des Wohnungsbauprogramms 2030+ ist deshalb der Vorschlag von 62 Hektar zusätzlichen Potenzialflächen, bei denen eine wohnbauliche Aktivierung vorstellbar wäre. Die Diskussion über diese Potentialflächen ist zum jetzigen Zeitpunkt noch nicht abgeschlossen.

Es ist deshalb zwingend erforderlich, die derzeit vorhandenen Bauflächenpotentiale zu aktivieren und attraktiven Wohnraum im Einklang mit weiteren wohnverträglichen Nutzungen zu schaffen.

2.1.2 Allgemeines

Die Flächen westlich der Bahnstrecken in Opladen einschließlich des Bahnhofes Leverkusen-Opladen sollen im Rahmen der Entwicklung „neue bahnstadt opladen“ (nbso) 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. Geplante Vorhaben wurden bereits entwickelt bzw. realisiert.

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

Im Zuge der Entwicklung auf der Westseite wurden durch die Stadt Leverkusen in Kooperation mit der Deutschen Bahn AG, die Gleise der überwiegend für den Güter-

² Die Einwohnerdaten IT.NRW stellen Fortschreibungswerte des im Jahr 2011 erhobenen Zensus dar. Sie liegen zahlenmäßig niedriger als die von der Statistikstelle Leverkusen verwendeten Einwohnerdaten, die aus dem städtischen Einwohnermelderegister generiert werden.

³ Vgl. Vorlage 2019/2821: Wohnungsbauprogramm 2030+ - Zwischenergebnisse nach der 5. Sitzung der AG Wohnungsbauprogramm 2030+

⁴ Vgl. Vorlage 2019/2821: Wohnungsbauprogramm 2030+ - Zwischenergebnisse nach der 5. Sitzung der AG Wohnungsbauprogramm 2030+



verkehr genutzten Eisenbahntrasse 2324 Duisburg-Wedau – Niederlahnstein im Bereich der „neuen bahnstadt opladen“ an die parallel verlaufende Strecke 2730 Köln-Mülheim – Wuppertal verlegt, um hier eine Bündelung der Gleise zu erreichen. Hierdurch wurden östlich der bestehenden Ortslage in erheblichem Umfang Flächen verfügbar, die einer städtebaulichen Entwicklung zugeführt werden sollen.

Westlich angrenzend an die verlegten Gütergleise wurde bereits die in Nord-Süd-Richtung verlaufende neue Straße („Europa-Allee“) als Bestandteil der verkehrlichen Neuordnung des Opladener Zentrums in Teilen errichtet.

Durch die Verlegung der Gütergleise ergibt sich die Möglichkeit, den zentralen Omnibusbahnhof (ZOB) in zentraler Lage in Kombination mit der 2015 errichteten Bahnhofsbrücke und dem neuen Bahnhofsbereich verkehrlich neu zu ordnen und zu gestalten. Die geplante Lage des ZOB ermöglicht kurze Wege und erleichtert die Orientierung der Fahrgäste.

Um die Umsetzung des diesem Bebauungsplan zugrunde liegenden städtebaulichen und verkehrlichen Konzeptes zu sichern und damit eine geordnete städtebauliche Entwicklung dieser Gesamtentwicklungsmaßnahme zu gewährleisten, wurde gemäß § 1 Abs. 3 Baugesetzbuch (BauGB) die Aufstellung eines Bebauungsplanes erforderlich. Dieser Bebauungsplan (Nr. 208 B/II „Opladen – nbso/Westseite – Quartiere“) ist rechtswirksam.

2.1.3 Anlass der Aufstellung des Bebauungsplanes Nr. 240/II

Zur Qualifizierung des Einzelhandels- und Dienstleistungsquartiers im Norden der nbso-Westseite wurde 2018 ein dialogorientiertes Investorenauswahlverfahren durchgeführt. Im Rahmen dieses Verfahrens sollte ein betriebliches und architektonisches Konzept zur Umsetzung dieses Projektes gefunden werden.

Ausgewählt wurde das Konzept der Momentum Real Estate, Köln, mit dem Entwurf von kadawittfeldarchitektur, Aachen.

Der Entwurf sieht eine Anbindung an die bestehende Stadtstruktur und deren Maßstäblichkeit durch die Ausbildung von einzelnen Baukörpern, den sogenannten „Stadt-Steinen“, vor. Im nördlichen Quartiersbereich sind im Erd- und Untergeschoss Handelsflächen vorgesehen. Auf diesem Sockelgeschoss sollen fünf dieser „Stadt-Steine“ angeordnet werden.

Die Anordnung und Ausbildung der einzelnen Baukörper entsprechen nicht in Gänze den Festsetzungen des rechtswirksamen Bebauungsplanes 208 B/II. Darüber hinaus ist aufgrund der vorliegenden hohen Schallimmissionen das neue städtebauliche Konzept schalltechnisch zu überprüfen und diesbezüglich konkretere Festsetzungen zu treffen.

Für den rechtswirksamen Bebauungsplan 208 B/II ist somit eine Änderung notwendig, um die Umsetzung des städtebaulichen Entwurfes planungsrechtlich zu sichern. Für das vorliegende Plangebiet erfolgt die Neuaufstellung des Bebauungsplanes 240/II.



2.2. Verfahren

Für das gesamte Areal der nbso/Westseite liegt der Aufstellungsbeschluss für das Bebauungsplanverfahren Nr. 208/II „Opladen – nbso/ Westseite“ aus dem Jahr 2013 vor (Vorlage Nr. 2378/2013). Aufgrund der Größe des Plangebietes, der zeitlichen Abfolgen sowie der Komplexität des gesamten Bebauungsplanverfahrens wurden hieraus verschiedene Teil-Bebauungspläne erstellt.

Der Bebauungsplan Nr. 208 B/II „Opladen – nbso/Westseite – Quartiere“ ist einer dieser Bebauungspläne, der mit der Bekanntmachung im Amtsblatt der Stadt Leverkusen am 15.05.2017 in Kraft getreten ist (Vorlage Nr. 2017/1471).

Der Bebauungsplan Nr. 208 B/II wurde als qualifizierter Bebauungsplan im Sinne des § 30 Abs. 1 Baugesetzbuch aufgestellt. In diesem Verfahren wurden zwei Bürgerbeteiligungen inklusive einer Bürgerversammlung durchgeführt. Jeweils parallel erfolgten die Beteiligungen der Behörden und Träger öffentlicher Belange.

Änderungen der Planung ergaben sich nach der öffentlichen Auslegung nicht, sodass eine erneute Offenlage nicht erforderlich war.

Der Satzungsbeschluss wurde in der Sitzung des Rates der Stadt Leverkusen am 03.05.2017 (Vorlage Nr. 2017/1471) gefasst.

2.2.1 Aufstellung

Die Flächen innerhalb des Geltungsbereiches des Bebauungsplanes Nr. 240/II befinden sich innerhalb der bislang in den Bebauungsplänen Nr. 208 B/II und 208 A/II, III festgesetzten Sondergebietsflächen und öffentlichen Verkehrsflächen.

Der vorliegende Bebauungsplan wird als qualifizierter Bebauungsplan im Sinne des § 30 Abs. 1 Baugesetzbuch aufgestellt. Im Zuge des Verfahrens wird ein Umweltbericht im Sinne des § 2a Nr. 2 BauGB als gesonderter Teil der Begründung beigelegt.

Da die Planung bereits im Rahmen des dialogorientierten Investorenauswahlverfahrens 2018 in der Öffentlichkeit vorgestellt wurde, wird auf eine frühzeitige Unterrichtung und Erörterung nach § 3 Abs. 1 und § 4 Abs. 1 BauGB verzichtet.

In o. g. Auswahlverfahren wurden alle Entwürfe der Öffentlichkeit im Rahmen einer Veranstaltung vorgestellt. Währenddessen konnten Anregungen und Bedenken geäußert werden, welche im Nachgang protokolliert wurden. Dem Gremium zur Vergabeentscheidung wurden die vorgebrachten Anregungen und Bedenken vorgetragen und bei der Entscheidung zur Vergabe berücksichtigt.

2.2.2 Öffentliche Auslegung

Es ist vorgesehen, die Aufstellung und öffentliche Auslegung des Bebauungsplänenentwurfes Nr. 240/II in der Sitzung des Ausschusses für Stadtentwicklung, Bauen und Planen am 18.11.2019 beschließen zu lassen.

3. PLANUNGSZIELE

Generelles Ziel dieses Bebauungsplanes ist die Schaffung der planungsrechtlichen Voraussetzung für die Umsetzung der geplanten städtebaulichen Entwicklung auf der Westseite der „neuen bahnstadt opladen“ im Bereich nördlich der Bahnhofstraße und der Bahnhofsbrücke.



Inhalt des Bebauungsplanes ist die Schaffung eines urbanen Quartiers mit innerstädtischen Nutzungen wie einem Einkaufszentrum, weiterer Einzelhandelsflächen, Beherbergungsgewerbe, Büros, Dienstleistungen und Wohnen.

Folgende konkrete Ziele werden insbesondere durch die Aufstellung des Bebauungsplanes verfolgt:

- die Schaffung eines neuen Stadteingangs für das Stadtteilbezirkszentrum Opladen,
- die Integration des neuen Bahnhofsbereiches einschließlich eines Empfangsgebäudes in eine Neubebauung mit bahnhofsaffinen (z. B. Ticketverkauf, Infocenter DB, etc.) und öffentlichkeitswirksamen Nutzungen,
- eine Stärkung des innerstädtischen Einzelhandels,
- eine Stärkung des innerstädtischen Wohnens, unter Berücksichtigung anderer wohnverträglicher Nutzungen,
- die Schaffung eines neuen urbanen Quartiers mit den Nutzungen Wohnen, Büros/Dienstleistungen/Handel und Gewerbe in Wechselbeziehung mit dem Stadtteil mit Anbindung an die bestehenden Verkehrsstrassen,
- die Schaffung von neuen öffentlichen und privaten Bereichen mit hoher Aufenthaltsqualität,
- eine qualitätvolle Ausgestaltung der öffentlichen Straßen,
- die notwendige Ausstattung mit Infrastruktur,
- Optimierung der Verkehrsanbindung für den Individualverkehr sowie für den Rad- und Fußgängerverkehr.

Im Rahmen des Bebauungsplanes Nr. 208 B/II werden Ziele wie kinderfreundliches Wohnumfeld, kurze und sichere Wege für Familien, familienfreundliche Wohnungsgrößen und Grundrisse, Ergänzung von bestehenden öffentlichen Kinderspielplätzen und die Schaffung von Spielbereichen im öffentlichen Raum verfolgt. Die Beteiligung von Familien und Kindern am Planverfahren und konkreten Umsetzungsmaßnahmen sollen zumindest teilweise Berücksichtigung finden.

Der Klimawandel ist ein globales Problem, welches nur durch viele lokale Beiträge gelöst werden kann. Ein weiteres Ziel ist es deshalb, im Rahmen des Gesamtprojektes der nbso-Westseite durch die Bündelung und Optimierung des ÖPNV, des motorisierten und nicht motorisierten Individualverkehrs sowie durch die geplanten Maßnahmen zur Innenentwicklung und Stärkung des Stadtteiles Opladen, dem Klimaschutz Rechnung zu tragen. Die von der Stadt Leverkusen angestrebten Ziele zum Klimaschutz werden im Rahmen dieses Bebauungsplanes in den Themen energetischer Gebäudestandard neuer Baugebiete, Umsetzung der Verordnung über energiesparenden Wärmeschutz und energiesparende Anlagentechnik bei Gebäuden (Energieeinsparverordnung – EnEV) über gesetzliches Mindestmaß, aktive und passive solare Strahlungsenergie, Beratung/Optimierung städtebaulich raumwirksamer Baugebiete, Kraftwärmekopplung und Fernwärmennutzung, Grüne Siedlung, kompakte und verdichtete Stadt – Stadt der kurzen Wege, Berücksichtigung finden. Diese Klimaschutzziele gelten auch für die diesem Bebauungsplan zugrunde liegende Planung für das nördliche Quartier der nbso-Westseite.



4. PLANUNGSBINDUNGEN UND BESTAND

4.1 Regionalplan

Im Regionalplan für den Regierungsbezirk Köln (Stand: März 2012), Teilabschnitt Region Köln, sind die Flächen im Plangebiet 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 zum rechtswirksamen Bebauungsplan Nr. 208 B/II bestehen keine landesplanerischen Bedenken.

Dem sachlichen Teilabschnitt „Vorbeugender Hochwasserschutz“ aus dem Jahr 2006 ist zu entnehmen, dass das Plangebiet nicht innerhalb von Überschwemmungsbereichen oder potenziellen Überflutungsbereichen liegt.

4.2 Landschaftsplan

Die Flächen im Plangebiet des Bebauungsplanes Nr. 240/II liegen außerhalb des Geltungsbereiches des Landschaftsplanes.

4.3 Flächennutzungsplan

Der Bebauungsplan Nr. 240/II „Opladen – nbso Quartier westlich des Bahnhofs“ führt weiterhin zur Umsetzung des wirksamen Flächennutzungsplanes (7. Änderung des Flächennutzungsplanes, 2016), in welchem die Flächen im Geltungsbereich als Sondergebiet „Handel-Einzelhandel“ dargestellt sind. Darüber hinaus sind östlich angrenzend „geplante, sonstige überörtliche und örtliche Hauptverkehrsstraßen“ sowie südlich Busbahnhof und Bahnhof dargestellt.

Das geplante urbane Bahnhofsquartier befindet sich im zentralen Versorgungsbereich und soll Nutzungen wie ein Einkaufszentrum, sonstige Handelsflächen, Beherbergungsgewerbe, Dienstleistungen, Büros, bahnaffine Nutzungen (z. B. Ticketverkauf, Infocenter DB, etc.) und Wohnen beherbergen.

Des Weiteren sind die umliegenden öffentlichen Verkehrsflächen sowie der Bereich des Bruno-Wiefel-Platzes Bestandteil des Bebauungsplanes Nr. 240/II.

Die Festsetzungen im vorliegenden Bebauungsplan entsprechen somit den Darstellungen des wirksamen Flächennutzungsplanes. Demnach ist eine Anpassung des Flächennutzungsplanes nicht erforderlich.

4.4 Bestehende verbindliche Bauleitpläne

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

Für den überwiegenden Teil der Flächen des Plangebietes besteht derzeit der Bebauungsplan Nr. 208 B/II „Opladen – nbso/Westseite - Quartiere“. Dieser Bebauungsplan wurde mit Bekanntmachung im Amtsblatt der Stadt Leverkusen vom 05.05.2017 rechtskräftig.

Die Flächen im Geltungsbereich sind hier als Sondergebiete Zweckbestimmung „Einkaufszentrum, Dienstleistung und Wohnen“, „Einzelhandel und Dienstleistung“ und „Verwaltung, Büro und Dienstleistung“ festgesetzt. Südlich angrenzend ist eine Verkehrsfläche besonderer Zweckbestimmung „Fußgängerbereich“ festgesetzt und die Flächen der Freiherr-vom-Stein-Straße sowie die Gerichtsstraße sind als Straßenverkehrsflächen ausgewiesen.



Bebauungsplan Nr. 208 A/II, III „Opladen – nbso/Westseite – Neue Bahnallee und Alkenrath – westlich Schlebuschrath“ - 2. Änderung (Teilbereich Opladen)

Ein kleiner Teil der nördlichen Flächen des Plangebietes liegen innerhalb des Geltungsbereiches des Bebauungsplan Nr. 208 A/II, III 2. Änderung. Der Ratsbeschluss erfolgte am 06.12.2017. Dieser Bebauungsplan wurde mit Bekanntmachung im Amtsblatt der Stadt Leverkusen vom 11.12.2017 rechtskräftig.

Im rechtswirksamen Bebauungsplan sind die betroffenen Flächen als Straßenverkehrsflächen festgesetzt.

Die o. g. rechtsverbindlichen Bebauungspläne werden in den betroffenen Teilbereichen durch den Bebauungsplan Nr. 240/II überlagert.

4.5 Fachplanungsvorbehalt von Bahnflächen

Das Verfahren zur Freistellung von Bahnbetriebszwecken gemäß § 23 Allgemeines Eisenbahngesetz (AEG) ist für die Flächen im Plangebiet eingeleitet worden.

Mit Freistellungsbescheid gemäß § 23 AEG vom 31.07.2019 sind die Flächen, die bislang noch dem Fachplanungsrecht (Fachplanungsvorbehalt nach § 38 Satz 1 BauGB) unterlagen, von den Bahnbetriebszwecken freigestellt.

Somit unterliegen die Flächen im Plangebiet in Gänze der Planungshoheit der Stadt Leverkusen.

4.6 Realnutzung

Die Flächen im Plangebiet beinhalten den bestehenden ZOB, temporäre Stellplatzanlagen, einen Teil der bestehenden Gerichtsstraße, der Freiherr-vom-Stein-Straße, der Bahnhofstraße sowie Baustellenflächen.

5. WEITERE PLANUNGSBINDUNGEN

5.1 Stadtumbaugebiet

Der Geltungsbereich dieses Bebauungsplanes befindet sich im Norden des westlichen Abschnittes des förmlich festgelegten Stadtumbaugebietes gemäß § 171 b BauGB, das durch Ratsbeschluss für das Gesamtprojekt „neue bahnstadt opladen“ im Jahr 2005 festgelegt worden ist.

5.2 Stadtteilentwicklungskonzept (STEK) Opladen – Allgemeines

Der Rat der Stadt Leverkusen hat in seiner Sitzung am 16.02.2009 (Vorlage Nr. 1495/16.TA Ergänzung vom 11.02.2009) die Erarbeitung eines umfassenden STEK 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 Stadtteiles 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 als ein themenübergreifendes, integratives Handlungskonzept angelegt, welches insbesondere die Anforderungen an den Stadtteil als Einkaufs-, Arbeits-, Wohn- und Freizeitstandort in Einklang mit zukünftig zu verfolgenden, städtebaulichen Vorstellungen bringen soll. Gleichzeitig soll ein hohes Maß an tatsächlicher Umsetzbarkeit erreicht werden.

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

Elementare Aussagen des Stadtteilentwicklungskonzeptes sind zusammengefasst:

- Der urbane Charakter des Stadtteiles 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 Entrée zwischen nbso-Ostseite, Bahnstation und der gewachsenen Innenstadt als auch die mögliche Verlagerung des Opladener Busbahnhofs in die direkte Nähe des Bahnhaltepunktes vervollständigen dieses Bild.
- Eine nachfragegerechte Steuerung des Generationenwandels im Wohnbestand soll erreicht 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 die 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 Veränderungsstendenzen bis hin zur Vorstellung der angestrebten Ziele. Dieses Leitbild soll die zukünftigen Planungen maßgeblich begleiten. Es ist eine Leitlinie, die Akteuren aus Politik, Verwaltung, Institutionen und Investoren, aber auch den Bürgern eine Orientierung auf den Weg in die Zukunft gibt.

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

Der Endbericht des Stadtteilentwicklungskonzeptes wurde am 17.02.2014 (Vorlage Nr. 2500/2013) vom Rat beschlossen. Dieses Stadtteilentwicklungskonzept ist eine städtebauliche Planung im Sinne des § 1 Abs. 6 Nr. 11 BauGB, welche bei der Aufstellung dieses Bebauungsplanes im Rahmen der Abwägung zu berücksichtigen ist.

Die Fortschreibung des STEK wurde mit Datum vom 14.12.2015 durch den Rat der Stadt Leverkusen beschlossen (Vorlage 2015/0850).

5.3 Einzelhandel

5.3.1 Stadtteilentwicklungskonzept (STEK) Opladen

Im STEK erfolgte bereits eine Analyse der Einzelhandelsituation im Bestand. Hierbei wurde festgestellt, dass insbesondere größere und marktgängige Ladenlokale in der Innenstadt fehlen. Im Bestand dominiert derzeit kleinteiliger Einzelhandel.

Im Geltungsbereich des vorliegenden Bebauungsplanes Nr. 240/II werden ausreichend Flächenpotenziale mit sehr guter Lagegunst konstatiert. Es wird durch eine entsprechende Einzelhandelsansiedlung auf den Flächen des vorliegenden Geltungsbereiches eine insgesamt städtebauliche und funktionale Aufwertung der Innenstadt prognostiziert.

Weiterhin wurden im STEK unter Berücksichtigung der Bestandsanalyse, der Flächenpotenziale und einer Branchenmixanalyse bereits geeignete Verkaufsflächenstrukturen abgeleitet und Rahmenbedingungen aufgezeigt. So wurde eine Verkaufsflächenstruktur mit einer Obergrenze von 6.000 - 7.000 m² Gesamtverkaufsfläche für die ergänzende Einzelhandelsnutzung am neuen Bahnhofsbereich empfohlen. Darüber hinaus soll der bestehende Einzelhandel um bislang nicht oder nur unzureichend vorhandene Angebote ergänzt werden. Diesbezüglich wurden im STEK ein Lebensmittelmarkt, Fachmärkte mit einer Verkaufsfläche (VK) zwischen 400 und 800 m² sowie vier bis fünf kleinere Shops mit je 150 - 200 m² aus den Sortimenten Schuhe, Bekleidung, Geschenkartikel, Bücher etc. empfohlen.

Angestrebtes Ziel ist, eine Magnetfunktion für die gesamte Innenstadt von Opladen zu erreichen. Mit dem geplanten Standort kann eine attraktive Verbindung zwischen dem neuen Verkehrsknotenpunkt und dem gewachsenen zentralen Versorgungsbe- reich Opladen über die Bahnhofstraße geschaffen werden.

Diese Vorgaben wurden bereits im Rahmen des Bebauungsplanverfahrens Nr. 208 B/II in den Verträglichkeitsanalysen geprüft.



5.3.2 Verträglichkeitsanalyse

Um den geplanten Einzelhandel im Bereich der nbso-Westseite auf seine Verträglichkeit im Hinblick auf die städtebaulichen Strukturen Opladens sowie der Gesamtstadt Leverkusens zu prüfen, wurde bereits im Rahmen des Bebauungsplanverfahrens Nr. 208 B/II eine Verträglichkeitsanalyse erstellt (Stadt + Handel, 05.04.2016).

Im Rahmen der Analyse wurden für die als verträglich ermittelten Sortimente Verkaufsflächenobergrenzen definiert. Damit entsteht ein sogenannter „Flächenpool“ für die zentren- und nahversorgungsrelevanten Sortimente, der durch die Festlegung einer Gesamtverkaufsfläche begrenzt wird. Die Addition der einzelnen sortimentsbezogenen Verkaufsflächen-Obergrenzen übersteigt zwar die Gesamtverkaufsfläche, dies jedoch nur als theoretische Annahme – die Gesamtverkaufsfläche bleibt bei maximal 7.000 m², lediglich die einzelnen Sortimente erhalten mehr Puffer in ihrer Flächeninanspruchnahme. Damit wurde zusätzlich eine so genannte „worst-case“-Betrachtung für einzelne Sortimente in den betroffenen Zentren durchgeführt, um hier eine möglichst differenzierte Darstellung der absatzwirtschaftlichen und städtebaulichen Auswirkungen bis hinein in einzelne Sortimente der potenziell betroffenen zentralen Versorgungsbereiche und Nahversorgungsstandorte vornehmen zu können.

Für die Sortimente Nahrungs- und Genussmittel sowie Drogeriewaren wurde der Untersuchungsraum auf die Stadtbezirksebene Opladen (Stadtbezirk II) bezogen. Für die weiteren Sortimente wird eine höhere Strahlkraft prognostiziert, sodass hier der Untersuchungsraum auf die Gesamtstadt Leverkusen erweitert wurde.

Nahrungs- und Genussmittel

Im Stadtbezirkszentrum Opladen ist das Angebot im Sortimentsbereich Nahrungs- und Genussmittel derzeit mit ca. 3.500 m² VK eher unterdurchschnittlich ausgeprägt. Mit zwei großen Standorten wird es von einem Anbieter stark geprägt. Mit einer Ansiedlung eines weiteren Lebensmittelvollsortimenters könnte zu einer Steigerung der Angebotsstabilität und -vielfalt im zentralen Versorgungsbereich in Opladen beigetragen und damit die Nahversorgungsfunktion weiter gestärkt werden.

Mit einer Verkaufsflächenzunahme von 1.800 m² VK wird eine signifikante Erhöhung erreicht, die jedoch aus gutachterlicher Sicht nicht zu negativen Auswirkungen auf das Stadtbezirkszentrum Opladen führt, sondern eher einen Beitrag zur Steigerung der Funktionalität insgesamt leisten kann. Aufgrund der geringen Umsatzumverteilungen im Stadtbezirk sind negative Auswirkungen auf Nachbarkommunen ebenfalls nicht zu erwarten.

Demnach ist ein Lebensmittelvollsortimenter mit 1.800 m² VK als angemessen dimensioniert und städtebaulich verträglich einzustufen.

Drogeriewaren

Für das Sortiment Drogeriewaren ist das heutige Angebot mit ca. 1.400 m² VK als gut zu bewerten. Die in der Untersuchung angenommene Ansiedlung eines Drogeriefachmarktes mit 800 m² VK würde sehr hohe Umsatzumverteilungen bewirken, welche als nicht verträglich einzustufen sind. Im Vergleich zur heutigen Situation würde



eine Verkaufsflächenzunahme von ca. 57 % erreicht. Dies würde aus gutachterlicher Sicht zu negativen Auswirkungen für das Stadtbezirkszentrum Opladen führen.

Folglich ist ein Drogeriefachmarkt mit 800 m² VK für den Stadtbezirk II als überdimensioniert zu bewerten. Im Zusammenhang mit den anderen analysierten Sortimenten könnte sich jedoch eine Ergänzung im Kontext mit einem drogeriewarenorientierten Kaufhaus ergeben. Aus gutachterlicher Sicht ist ein Verkaufsflächenpotenzial im Drogeriewarensegment von maximal 400 m² möglich.

Bekleidung

In der Verträglichkeitsanalyse wurde im Hinblick auf die Ansiedlung eines Bekleidungs-Fachmarktes mit 800 m² VK festgestellt, dass aufgrund der eher unterdurchschnittlich ausgeprägten Kaufkraftbindung in diesem Sortiment eine Ansiedlung empfehlenswert ist. Im Vergleich zu den Angebotsstrukturen im Stadtbezirkszentrum Opladen würde damit eine Erhöhung der VK um ca. 32 % erreicht. Diese Erhöhung führt aus gutachterlicher Sicht nicht zu negativen Auswirkungen auf das Stadtbezirkszentrum Opladen, sondern würde zu einer Steigerung der Funktionalität des Zentrums beitragen. Die Ergebnisse der Analyse lassen keine Rückschlüsse auf eine Überdimensionierung der untersuchten 800 m² VK zu.

Angesichts der steigerbaren Zentralität Opladens, der geringen Umsatz-Kaufkraft-Relation sowie der geringen Umsatzumverteilungen wird gutachterlich eine zusätzliche VK bis 1.200 m² für das Sortiment Bekleidung als städtebaulich verträglich angesehen.

Schuhe

Das Angebot bzgl. des Sortimentes Schuhe liegt derzeit bei ca. 900 m² VK und ist damit eher unterdurchschnittlich ausgeprägt. Nur 40 % der Kaufkraft können aktuell im Stadtbezirkszentrum Opladen gebunden werden. Folglich ist eine Ergänzung in diesem Sortiment gutachterlich empfehlenswert. Mit den untersuchten 800 m² VK im Sortiment Schuhe würde eine Verkaufsflächenzunahme von ca. 87 % erreicht. Diese bedeutsame Steigerung führt aus gutachterlicher Sicht zu negativen Auswirkungen auf das Stadtbezirkszentrum Opladen. Darüber hinaus sind die Umsatzumverteilungen im Hinblick auf das Hauptzentrum Wiesdorf/Leverkusen als relativ hoch einzustufen.

Aufgrund der hohen Umsatzumverteilung für den zentralen Versorgungsbereich in Opladen und des begrenzten absatzwirtschaftlichen Potenzials im Stadtbezirk wird gutachterlich eine Reduzierung der VK auf maximal 600 m² empfohlen. Mit dieser VK würde eine signifikante Reduzierung der Umsatzumverteilung erreicht. Diese wird aus gutachterlicher Sicht als angemessen dimensioniert und städtebaulich verträglich eingestuft.

(Unterhaltungs-) Elektronik

Das Angebot im Bereich (Unterhaltungs-) Elektronik ist derzeit mit ca. 700 m² VK eher unterdurchschnittlich ausgeprägt. Nur ca. 12 % der Kaufkraft können im Stadtbezirkszentrum Opladen gebunden werden. Zurzeit sind lediglich kleinteilige Anbieter vorhanden. Demnach ist eine Ergänzung gutachterlich empfehlenswert.



Mit den untersuchten 800 m² VK würde eine Erhöhung der VK um ca. 116 % erreicht. Diese führt jedoch aus gutachterlicher Sicht nicht zu negativen Auswirkungen auf das Stadtbezirkszentrum, sondern würde einen Beitrag zur Steigerung der Funktionalität des Zentrums leisten. Im Hinblick auf die absatzwirtschaftlichen Auswirkungen wird ein verträgliches Maß erreicht, welches keine negativen städtebaulichen Auswirkungen für zentrale Versorgungsbereiche oder sonstige Lagen vermuten lässt.

Derzeit fließen nennenswerte Kaufkraftanteile im Sortiment (Unterhaltungs-) Elektronik ab. Im Rahmen der geplanten Einzelhandelsansiedlung könnte ein höherer Kaufkraftanteil in diesem Sortiment gebunden werden.

Angesichts der steigerbaren Zentralität Opladens, der geringen Umsatz-Kaufkraft-Relation sowie der geringen Umsatzumverteilungen wird gutachterlich eine VK von 1.200 m² für das Sortiment (Unterhaltungs-) Elektronik als angemessen dimensioniert und städtebaulich verträglich angesehen.

Schreibwaren

Das aktuelle Angebot im Sortiment Schreibwaren ist mit ca. 300 m² VK eher unterdurchschnittlich ausgeprägt. Hiermit können nur ca. 30 % der Kaufkraft im Stadtbezirkszentrum Opladen gebunden werden. Eine fachmarktorientierte Ergänzung ist aufgrund der bislang vorhandenen kleinteiligen Betriebe empfehlenswert.

Gegenüber dem Angebot würde mit den zusätzlichen 800 m² VK eine Verkaufsflächenzunahme von ca. 300 % erreicht. Dies würde jedoch zu negativen Auswirkungen auf das Stadtbezirkszentrum Opladen führen. Demnach liegt hier eine Überdimensionierung der untersuchten VK vor, die zu einer Überhöhung der Zentralität führen würde.

Aufgrund dessen wird eine Reduzierung der Verkaufsfläche auf maximal 300 m² VK gutachterlich als angemessen dimensioniert und städtebaulich verträglich erachtet.

Spielwaren

In der Verträglichkeitsanalyse wurde zudem die Ansiedlung eines Spielwaren-Fachmarktes mit 800 m² VK geprüft. Das Angebot in diesem Sortiment beläuft sich aktuell auf ca. 100 m² VK und ist als unterdurchschnittlich einzustufen. Damit können lediglich 7 % der Kaufkraft im Stadtbezirkszentrum Opladen gebunden werden. Eine fachmarktorientierte Ergänzung ist somit empfehlenswert.

Mit der untersuchten VK von 800 m² wird eine Verkaufsflächenerhöhung von ca. 1.100 % erreicht, welche aus gutachterlicher Sicht insbesondere für das Hauptzentrum Wiesdorf/Leverkusen und das Stadtbezirkszentrum Schlebusch zu negativen Auswirkungen führen würde.

Ein Fachmarkt in der untersuchten Größe würde zu einer Überhöhung der Zentralität führen, daher wird eine Verkaufsflächenreduzierung auf maximal 500 m² empfohlen. Diese Verkaufsflächengröße wird gutachterlich als angemessen dimensioniert und städtebaulich verträglich eingestuft.



Babyartikel

Aufgrund der fehlenden Angebotsstrukturen für Babyartikel führen die geprüften 800 m² VK zu keinen negativen Auswirkungen. Dessen ungeachtet liegt jedoch eine Überdimensionierung vor, die eine weit über den Stadtbezirk hinausgehende Versorgungsfunktion zur Folge hätte. Im Hinblick auf eine für die Stadt Leverkusen und insbesondere für den Stadtbezirk angemessene Verkaufsflächendimensionierung wird gutachterlich eine maximale VK von 500 m² als angemessen und städtebaulich verträglich bewertet.

Diese VK ist als eigenständiges Format kaum realisierbar. Sie könnte jedoch einen Baustein innerhalb eines Warenhauses bzw. Kleinkaufhauses darstellen oder in einem Fachmarkt durch Babymöbel ergänzt werden.

Kleinteilige Ladeneinheiten

Im Kontext mit der Einzelhandelsplanung wurden in Fortführung der vorhandenen Struktur in Opladen auch kleinteilige Ladeneinheiten für den Bereich am neuen ZOB erörtert. In der Verträglichkeitsanalyse wurden diese Ladeneinheiten insbesondere im Hinblick auf die Ergänzung der Strukturen im zentralen Versorgungsbereich, auf die Affinität zum geplanten Verkehrsknotenpunkt sowie der städtebaulichen und funktionalen Einfügung in das gewachsene Zentrum geprüft.

Oberstes Ziel der Analyse war, die gewachsenen kleinteiligen Strukturen nicht negativ zu beeinflussen. Im Bestand sind in diesem Segment insgesamt ca. 6.400 m² VK vorhanden. Um eine deutliche Unterordnung mit den neu zu schaffenden Läden zu erreichen, sollten 10 % der bestehenden Verkaufsfläche nicht überschritten werden. Damit ist aus gutachterlicher Sicht überschlägig sichergestellt, dass die absatzwirtschaftlichen Auswirkungen signifikant unterhalb von 10 % liegen und damit als verträglich eingestuft werden können. Infolgedessen sollte die maximale VK für die kleinteiligen Ladeneinheiten insgesamt auf 600 m² begrenzt werden.

Ausgehend von einer zentrenergänzenden Entwicklung bietet sich eine Orientierung an der Zielkundschaft im Bereich des neuen Verkehrsknotenpunktes an. Es wird davon ausgegangen, dass diese Kundschaft zumindest anteilig auch in das Zentrum geleitet werden kann. Folglich sind hier sehr zentrenprägende Sortimente, wie beispielsweise Bekleidung und Schuhe, zu vermeiden.

Gutachterlich werden periodisch nachgefragte Sortimente sowie ÖPNV affine Nachfragebereiche, wie Bücher, Geschenkartikel, Uhren und Schmuck, Unterhaltungselektronik, Blumen, Getränke, Nahrungs- und Genussmittel, Parfümerieartikel, Drogeriewaren und Kosmetika, Büroartikel, Pharmazeutische Artikel sowie Zeitungen und Zeitschriften, mit einer maximalen Ladeneinheit von 150 m² VK für diesen Bereich empfohlen.

Die kleinteiligen Nutzungen sollen im Bereich des geplanten Verkehrsknotenpunktes mit weiteren Nutzungen, wie z. B. Gastronomie, Kiosk und Bahnhofsverkaufsstellen, ergänzt werden und damit zur Steigerung der Attraktivität beitragen.

Die Verträglichkeitsanalyse hat auch für den Bebauungsplan Nr. 240/II weiterhin Bestand, da das diesem Bebauungsplan zugrunde liegende Konzept den Festsetzungen des Bebauungsplanes Nr. 208 B/II entspricht und damit keine Änderungen in Verkaufsflächengrößen und der Sortimentszusammenstellung erfolgen.



5.3.3 Ergänzende Verträglichkeitsanalyse

Im Zuge des Bebauungsplanverfahrens Nr. 208 B/II wurden in einer ergänzenden Untersuchung (Stadt + Handel, 05.04.2016) zwei weitere Varianten untersucht, zum einen ein Verbrauchermarkt (Variante 1) und andererseits ein Lebensmittelsupermarkt mit zusätzlichem Biomarkt (Variante 2). Im Vordergrund stehen bei der Untersuchung die Sortimente Nahrungs- und Genussmittel sowie Drogeriewaren. Bei den Drogeriewaren wurde zusätzlich die bereits empfohlene VK für Drogeriewaren von 400 m² berücksichtigt, um eine ganzheitliche Betrachtung für dieses Sortiment zu gewährleisten.

Variante 1

In der Variante 1 wurde ein Verbrauchermarkt mit bis zu 3.000 m² VK geprüft. Ein marktüblicher Verbrauchermarkt verfügt über einen etwas geringeren Anteil im Hauptsortiment Nahrungs- und Genussmittel zugunsten der Randsortimente.

Aufgrund des mit ca. 3.500 m² VK eher unterdurchschnittlich ausgeprägten Angebotes im Sortimentsbereich Nahrungs- und Genussmittel könnte mit einer Ansiedlung eines Verbrauchermarktes zur Steigerung der Angebotsvielfalt im zentralen Versorgungsbereich in Opladen beigetragen werden. Mit einer Verkaufsflächenzunahme von ca. 65 % wird zwar eine signifikante Erhöhung erreicht, die jedoch aus gutachterlicher Sicht nicht zu negativen Auswirkungen auf das Stadtbezirkszentrum Opladen führt, sondern eher einen Beitrag zur Steigerung der Funktionalität insgesamt leisten kann. Bei einem Verbrauchermarkt in der geprüften Größenordnung ist eine hohe Strahlkraft zu erwarten, die zum Teil über den Stadtbezirk hinausreichen kann.

In Leverkusen gibt es aktuell nur einen vergleichbaren Anbieter. Demnach könnte eine deutliche Verbesserung im Verbrauchermarkt-Segment erreicht und ein höherer Kaufkraftanteil gebunden werden.

Aufgrund der geringen Umsatzumverteilungen im Stadtbezirk und in der Gesamtstadt Leverkusen sind negative Auswirkungen auf Nachbarkommunen nicht zu erwarten.

Darüber hinaus besitzt ein Verbrauchermarkt ein umfassendes Drogeriewarenangebot. Im Hinblick auf die Strahlkraft eines Verbrauchermarktes kann davon ausgegangen werden, dass ein Teil des Umsatzes im Drogeriewarensegment von außerhalb des Stadtbezirkes Opladen eingezogen werden kann. Gleichwohl ist nicht mit negativen städtebaulichen Auswirkungen in anderen Lagen Leverkusens zu rechnen. Im Zusammenhang mit der bereits empfohlenen Drogeriewarenverkaufsfläche (400 m²) wird eine Zunahme von ca. 56 % bewirkt. Diese deutliche Erhöhung verteilt sich jedoch auf Betriebstypen, welche zurzeit nicht in Opladen angesiedelt sind.

Im Ergebnis wird ein Verbrauchermarkt mit 3.000 m² VK gutachterlich als angemessen dimensioniert und städtebaulich verträglich eingestuft.



Variante 2

In der Variante 2 wurde alternativ die Ansiedlung eines Supermarktes (1.800 m² VK) und eines Biomarktes (800 m² VK) geprüft. Dabei ist zu berücksichtigen, dass in Leverkusen aktuell kein Biomarkt angesiedelt ist.

Mit der Ansiedlung eines Supermarktes könnte zu einer Steigerung der Angebotsvielfalt im zentralen Versorgungsbereich in Opladen beigetragen werden. Ein Biomarkt würde insbesondere vor dem Hintergrund des Alleinstellungsmerkmals zu einer qualitativen Verbesserung der Angebotssituation beitragen.

Mit einer Verkaufsflächenzunahme von ca. 62 % wird eine signifikante Erhöhung erreicht, die jedoch aus gutachterlicher Sicht nicht zu negativen Auswirkungen auf das Stadtbezirkszentrum Opladen führt, sondern eher einen Beitrag zur Steigerung der Funktionalität insgesamt leisten kann.

Im Hinblick auf die absatzwirtschaftlichen Auswirkungen sind keine städtebaulich negativen Auswirkungen für zentrale Versorgungsbereiche und sonstige Lagen zu erwarten. Durch eine wie oben beschriebene Einzelhandelsentwicklung könnte ein höherer Anteil der Kaufkraft gebunden werden. Durch die Ansiedlung eines Biomarktes wird aufgrund des Alleinstellungsmerkmals und der Strahlkraft ein Kaufkraftzufluss von außerhalb des Stadtbezirkes angenommen.

Angesichts der geringen Umsatzumverteilungen im Stadtbezirk und in der Gesamtstadt Leverkusen sind negative Auswirkungen auf Nachbarkommunen nicht zu erwarten.

Demzufolge sind ein Supermarkt mit 1.800 m² VK und ein Biomarkt mit 800 m² VK als angemessen dimensioniert und städtebaulich verträglich einzustufen.

Um die Angebotssituation im Stadtbezirk Opladen qualitativ deutlich zu verbessern, strebt die Stadt Leverkusen im Hinblick auf das Alleinstellungsmerkmal und die prognostizierte Strahlkraft die Ansiedlung eines Supermarktes in Kombination mit einem Biomarkt an.

Die ergänzende Verträglichkeitsanalyse hat auch für den Bebauungsplan Nr. 240/II weiterhin Bestand, da das diesem Bebauungsplan zugrunde liegende Konzept den Bestrebungen der Stadt Leverkusen entspricht.

5.3.4 Vereinbarkeit mit den Zielen der Landes- und Regionalplanung

Die Beurteilung von großflächigen Einzelhandelsvorhaben erfolgte bereits im Bebauungsplanverfahren Nr. 208 B/II anhand des Landesentwicklungsplanes Nordrhein-Westfalen (LEP NRW) 2013 - Sachlicher Teilplan großflächiger Einzelhandel. Der Sachliche Teilplan großflächiger Einzelhandel wurde in den LEP von 2017 in Kapitel 6.5 „Großflächiger Einzelhandel“ aufgenommen.

Der LEP wurde 2019 in Teilen geändert. Die Änderung des LEP NRW 2019 ist am 06. August 2019 rechtskräftig geworden. Die Änderungen betreffen jedoch nicht das Kapitel 6.5 „Großflächiger Einzelhandel“. Somit bleiben die Vorgaben zur Beurteilung dieses Vorhabens aus dem LEP 2017 weiter bestehen.

Das Ziel 1 des LEP 2017 Kapitel 6.5 „Großflächiger Einzelhandel“ sieht vor, dass Kerngebiete und Sondergebiete für Vorhaben im Sinne des § 11 Abs. 3 BauNVO nur



in regionalplanerisch festgelegten Allgemeinen Siedlungsbereichen festgesetzt werden dürfen.

Der Standort für die geplante Einzelhandelsnutzung liegt zum Teil im Allgemeinen Siedlungsbereich und zum Teil sind „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.

Im Sinne von Ziel 2 „Zentrenrelevante Kernsortimente: Standorte nur in zentralen Versorgungsbereichen“ dürfen Kerngebiete und Sondergebiete für Vorhaben im Sinne des § 11 Abs. 3 BauNVO mit zentrenrelevanten Kernsortimenten nur in bestehenden zentralen Versorgungsbereichen sowie in neu geplanten zentralen Versorgungsbereichen in städtebaulich integrierten Lagen festgesetzt werden.

Die in der Analyse untersuchten Sortimente sind gemäß der Liste im sachlichen Teilplan großflächiger Einzelhandel als zentrenrelevant einzustufen. Im aktuellen Einzelhandelskonzept der Stadt Leverkusen (Fortschreibung 2017) sowie im STEK wird die westliche Bahnfläche als Entwicklungsbereich ausgewiesen. Aufgrund der geplanten Anbindung an die Bahnhofstraße kann der geplante Einzelhandelsstandort als Bestandteil des zentralen Versorgungsbereiches entwickelt werden.

Im vom Rat der Stadt Leverkusen in 2017 verabschiedeten Einzelhandelskonzept ist die Westseite der neuen bahnstadt opladen in den zentralen Versorgungsbereich des Stadtbezirkszentrums Opladen einbezogen worden.

In Ziel 3 wird das sogenannte Beeinträchtigungsverbot formuliert. Demnach dürfen durch die Festsetzung von Kerngebieten und Sondergebieten für Vorhaben im Sinne des § 11 Abs. 3 BauNVO mit zentrenrelevanten Sortimenten zentrale Versorgungsbereiche von Gemeinden nicht wesentlich beeinträchtigt werden.

Unter Berücksichtigung der in der Verträglichkeitsanalyse und der ergänzenden Verträglichkeitsanalyse genannten Verkaufsflächenempfehlungen sowie der vorhandenen Wettbewerbsstrukturen und Rahmenbedingungen können die Umsatzumverteilungen für die zentralen Versorgungsbereiche ausreichend abgeschätzt werden. Bei Einhaltung der ermittelten Verkaufsflächenobergrenzen konnte nachgewiesen werden, dass keine wesentlichen Beeinträchtigungen auf zentrale Versorgungsbereiche bzw. auf die Nahversorgungsstruktur ausgelöst werden.

Im Bebauungsplan werden die gutachterlich ermittelten Verkaufsflächenobergrenzen entsprechend festgesetzt (vgl. Kap. 7.1).

Nach obigen Ausführungen ist die geplante Einzelhandelsentwicklung im Geltungsbereich des rechtswirksamen Bebauungsplanes Nr. 208 B/II sowie folglich im vorliegenden Bebauungsplan mit den Zielen des Landesentwicklungsplanes 2017 - Kapitel 6.5 „Großflächiger Einzelhandel“ - vereinbar.



5.4 Denkmalschutz

Angrenzend an den Geltungsbereich des vorliegenden Bebauungsplanes befindet sich nordöstlich der Freiherr-vom-Stein-Straße die Einfriedungsmauer des historischen Friedhofes An St. Remigius/Rennbaumstraße (Denkmal Nr. 283).

Durch die Entwicklung des Bahnhofsquartiers wird das o. g. Denkmal baulich nicht angetastet.

In Gänze ist im Gegensatz zur heutigen Situation von einer deutlichen stadträumlichen Aufwertung in der Umgebung des Denkmals auszugehen. Folglich wird dem Umgebungsschutz gemäß § 9 Abs. 1b Denkmalschutzgesetz (DSchG) Rechnung getragen.

5.5 Verkehr

Für das nbso-Gesamtprojekt wurden seit Beginn an verschiedenste Verkehrsuntersuchungen durchgeführt. Die Europa-Allee als reine Verkehrsfläche wurde bereits im Bebauungsplan Nr. 208 A/II planungsrechtlich festgesetzt, um die Straße im Vorgriff der Quartiersentwicklung bauen zu können.

Um die verkehrlichen Auswirkungen der geplanten Entwicklung für die gesamte nbso-Westseite aktualisiert zu ermitteln, wurde im Zuge des Bebauungsplanverfahrens Nr. 208 B/II bereits eine weitere Verkehrsuntersuchung (Planungsbüro VIA, April 2016) erstellt. Hierbei wurden die verkehrlichen Auswirkungen der Quartiere, des Busbahnhofs und die zusätzliche Anbindung an das Opladener Straßennetz quantifiziert und bewertet.

Für den vorliegenden Bebauungsplan Nr. 240/II wurde die oben genannte Verkehrsuntersuchung fortgeführt und aktualisiert, um die verkehrlichen Auswirkungen des Bahnhofsquartiers zu quantifizieren und zu bewerten (Planungsbüro VIA). Sie ist als eine Aktualisierung und Anpassung für den Bereich des städtebaulichen Wettbewerbes zu begreifen, die grundsätzlich auf der Untersuchung des Bebauungsplanes 208 B/II fußt.

Die hierbei zugrunde gelegte Verkehrszunahme resultiert aus der quartiersbezogenen, zusätzlichen Wohnnutzung, dem Angebot an Arbeitsplätzen sowie aus dem Kunden- und Lieferverkehr des Einzelhandels. Als Prognosehorizont wurde das Jahr 2030 zugrunde gelegt mit der Annahme, dass die Europa-Allee sowie der Kreisverkehr Lützenkirchener Straße realisiert wurden.

Planfälle und Varianten

Prognose-Nullfall

Der Prognose-Nullfall (Prognosehorizont: 2017) beinhaltet, wie bereits in der Untersuchung 2016, die Verlegung der Gütergleise, die Umsetzung der Europa-Allee und, damit verbunden, die neuen Nord- und Süd-Anbindungen sowie die gesamte geplante bzw. bereits realisierte nbso-Ostseite. Dieser Planfall dient als Grundlage für die Betrachtung der weiteren verkehrlichen Veränderungen durch diesen Bebauungsplan (Prognose Mitfall).

Gegenüber der Untersuchung 2016 wurden auf Basis aktueller Zählungen an den Knoten von der Gerichtsstraße bis zur Straße An St. Remigius einige Verkehrsbelastungswerte nach oben korrigiert.



Prognose-Mitfall

Der Prognose-Mitfall (Prognosehorizont: 2030) umfasst, wie bereits in der Untersuchung 2016, zusätzlich zum Prognose Nullfall die geplanten Nutzungen auf der nbso-Westseite inklusive der verkehrlichen Querverbindungen sowie den geplanten ZOB. In der aktualisierten Untersuchung (August 2019) wurde der Prognose-Mitfall im Bereich nördlich des zukünftigen ZOB unter Einbeziehung der Planungen für das Bahnhofsquartier aktualisiert.

Infolge der mit Umsetzung der Planung für die Quartiere hinzukommenden Verbindungen zwischen der Bahnallee und der Europa-Allee (Goethestraße, nördlich Umlandstraße) wird die Bestimmung der Europa-Allee als Stadtstraße mit Verteilerfunktion deutlich. Die Umverteilungen werden gegenüber der Untersuchung 2016 auf rund 4.800 bis 9.600 Kfz/Tag zwischen der südlichen Verknüpfung mit der bestehenden Bahnallee und dem geplanten nördlichen Kreisverkehr nach oben korrigiert. Die Wirkung bleibt jedoch vergleichbar. Auch die Werte für die Robert-Koch-Straße und die Rat-Deycks-Straße sind mit denen der Untersuchung 2016 vergleichbar. Die Robert-Koch-Straße wird zusätzlich um 1.500 bis zu 2.600 Kfz/Tag entlastet (Untersuchung 2016: 1.300 – 2.400 Kfz/Werktag). Die Änderungen im übrigen Verkehrsnetz sind unbedeutend mit Ausnahme der Erhöhung der Verkehrsmenge auf der Rat-Deycks-Straße um 2.500 Kfz/Tag (Untersuchung 2016: 2.300 Kfz/Werktag). Die Verkehrsbelastung auf der Europa-Allee erreicht im Prognose-Mitfall von ca. 12.000 Kfz/Tag im südlichen Bereich bis zu mehr als 20.000 Kfz/Tag im Norden (Untersuchung 2016: 12.000 – 19.000 Kfz/Werktag). Somit ist hier eine starke Auslastung zu verzeichnen.

Varianten Gerichtsstraße (G1 und G2)

Durch die geplante Verlegung des ZOB besteht die Möglichkeit, die Gerichtsstraße zusätzlich zum ÖPNV auch für den motorisierten Individualverkehr (MIV) zu öffnen. Auf Basis des Prognose-Mitfalls wurden zwei Varianten untersucht (G1 und G2), in denen die hiermit verbundenen Auswirkungen auf das umgebende Verkehrsnetz verglichen werden.

Die in der Untersuchung 2016 diskutierten Varianten der unterschiedlichen Einbahnführungen führten aufgrund der Verkehrsverlagerung in das Zentrum Opladens hinein zu keiner befriedigenden Lösung und wurden nicht weiterverfolgt. Ebenso die komplette Öffnung in beide Richtungen.

Es wurde aber eine neue Variante mit partieller Erschließung des Krankenhauses und anliegender Nutzungen neu entwickelt (Variante G1 „Haken“).

Variante G1, „Haken“ (Prognosehorizont: 2030)

Die Verbindung zwischen der Gerichtsstraße und dem Anschluss an den Nordkreisel (Freiherr-vom-Stein-Straße) wird für den motorisierten Individualverkehr geöffnet, die Verbindung zwischen Düsseldorfer Straße und Gerichtsstraße/An St. Remigius aber unterbrochen, sodass der motorisierte Individualverkehr (MIV) die Straße An St. Remigius nur über den Abtshof und die Gerichtsstraße erreicht. Damit der Verkehr wieder abfließen kann, wird der Abtshof in Gegenrichtung geöffnet.

Die Gerichtsstraße zwischen Abtshof und Kölner Straße, die heute in Westrichtung nur für den Busverkehr geöffnet ist, wird dann auch in Gegenrichtung für den MIV



gesperrt, sodass dieser Abschnitt ausschließlich vom Busverkehr genutzt werden kann.

Der Radverkehr wird auf diesem Abschnitt in beiden Richtungen zugelassen. Der Abschnitt der Straße An St. Remigius zwischen Düsseldorfer Straße und Abtshof wird zu einer Fläche für den Fuß- und Radverkehr umgestaltet.

Da die Anbindung zum St. Remigius Krankenhaus Opladen für den Quell- und Zielverkehr nicht mehr von Westen über die Düsseldorfer Straße erfolgt, wird dieser Abschnitt um mehr als 3.000 Fahrten vom Verkehr entlastet.

Im Gegenzug erfährt die Freiherr-vom-Stein-Straße südlich des neuen Nordkreisels mit zusätzlichen 3.800 Fahrten/Werktag jedoch eine entsprechend höhere Belastung von rund 4.200 Fahrten/Werktag. Diese setzt sich in der Gerichtsstraße mit einer moderaten Zunahme um 700 Fahrten auf insgesamt 2.700 Fahrten fort. Auch die Rat-Deycks-Straße wird moderat mit etwa 1.000 zusätzlichen Fahrten/Werktag belastet.

Variante G2, „Durchbindung“ (Prognosehorizont: 2030)

Die Variante G2 „Durchbindung“ entspricht in Konzeption und Wirkung der Variante G3 „Öffnung“ aus der Untersuchung 2016.

Die Verbindung zwischen der Gerichtsstraße und dem Anschluss an den Nordkreisel (Freiherr-vom-Stein-Straße) wird für den MIV in beide Richtungen geöffnet. Alle übrigen Fahrbeziehungen für die Verkehrsteilnehmer bleiben unverändert bestehen. Es besteht also sowohl für den MIV als auch für den Busverkehr die Möglichkeit, vom Nordkreisel in den Kernbereich Opladens von Osten kommend einzufahren, als auch vom Kernbereich Opladen in Richtung Nordkreisel auszufahren.

Auch bei Variante G2 bewirkt die Öffnung in Westrichtung eine zusätzliche Verkehrsbelastung im Verlauf der Gerichtsstraße. Diese fällt im Vergleich zu Variante G1 mit 3.000 statt 3.900 Kfz/Tag etwas geringer aus. An St. Remigius wird ferner der bislang nicht signalisierte Knoten Am Abtshof/An St. Remigius deutlich höher belastet. Der Rückstau kann dabei zu einem erschwerten Abfluss aus An St. Remigius und ggf. zu einer stärkeren Verkehrsbelastung in der Nähe des Krankenhauses führen. Bis zu 1.000 Fahrten werden dabei von der Rat-Deycks-Straße in die Opladener Innenstadt verlagert.

Im Falle der Variante G2 wäre vor Umsetzung zu prüfen, ob der Knoten Düsseldorfer Straße/ Gerichtsstraße/ An St. Remigius/ Am Abtshof die zusätzliche Belastung abwickeln kann.

Durch die Öffnung der Gerichtsstraße in beide Richtungen kommt es zu einer erheblichen zusätzlichen Verkehrsbelastung im Bereich der Gerichtsstraße (rund 6.500 Fahrten/Werktag) und der Verbindung Am Abtshof – An St. Remigius (3.300 Fahrten/Werktag). Auf der Gerichtsstraße entspricht dies etwa dem 3,5-fachen der derzeitigen Belastung von etwa 1.900 Fahrten. Bis zu 2.500 Fahrten werden dabei von der Rat-Deycks-Straße in die Opladener Innenstadt verlagert.

Dies stellt eine erhebliche Mehrbelastung der sensiblen Ortslage südlich des Krankenhauses dar. Wie bereits in der Untersuchung 2016 angegeben, wäre für diese Variante auch zu prüfen, ob der komplexe signalisierte Knoten Düsseldorfer Straße/ Gerichtsstraße/An St. Remigius/Am Abtshof in der Lage ist, die erheblichen zusätzlichen Verkehrsmengen verträglich abzuwickeln.



Es ist zudem von einer Überschreitung der für den Schallschutz verbindlichen Grenzwerte auszugehen.

Verkehrsqualität

Zur Aktualisierung der Verkehrsuntersuchung von 2016 war nur die Untersuchung des Nordkreisels erforderlich. Die Auswirkungen am ovalen Kreisel werden in der aktuellen Untersuchung nicht betrachtet, da einerseits die Auswirkungen durch die Aktualisierung des Bahnhofsquartiers zu vernachlässigen sind, andererseits für den Knoten 2016 eine sehr gute Verkehrsqualität festgestellt wurde und daher bei den geringen zu erwartenden Veränderungen keine Probleme zu erwarten sind.

Nordkreisel

Der Nordkreisel, der die Freiherr-vom-Stein- und Lützenkirchener Straße mit der Europa-Allee verbindet, ist in allen Varianten hoch belastet.

Während in der Untersuchung 2016 der Nordkreisel in den untersuchten Varianten noch mit befriedigender bis ausreichender Verkehrsqualität lief, ist unter den aktualisierten Bedingungen höchstens eine ausreichende Qualität zu erreichen (Prognose-Mitfall). Die beiden Varianten zur Öffnung der Gerichtsstraße lassen sich dagegen nicht mehr mit ausreichendem Ergebnis abwickeln.

Im Prognose-Mitfall, bei der die Gerichtsstraße unverändert nur für den Busverkehr geöffnet ist, erreicht der Nordkreisel die Qualitätsstufe D (ausreichend) und damit die höchste Stufe aller untersuchten Varianten. Die Varianten G1 und G2 erreichen lediglich die Verkehrsqualität Stufe F (ungenügend).

Knoten Rennbaumstraße/Rat-Deycks-Straße/Freiherr-vom-Stein-Straße (Rennbaumplatz)

Durch die unmittelbare Nachbarschaft zum Nordkreisel muss gewährleistet werden, dass auch in der Spitzenstunde keiner der beiden Knoten durch den Rückstau des anderen Knotens blockiert wird. Die Entfernung zwischen den Knotenpunkten beträgt ca. 90 m. Als Aufstellfläche stehen in Richtung Nordkreisel ca. 80 m zur Verfügung, in Richtung Rennbaumplatz je 60 m für den Geradeaus- und den rechtsabbiegenden Verkehr, zuzüglich ca. 10 – 15 m gemeinsamer Aufstellfläche für beide Abbiegebeziehungen.

Im Ergebnis ist am Nordkreisel der vorhandene Rückstauraum in Richtung Rennbaumplatz von maximal 80 m nur bei Variante G2 „Durchbindung“ ausreichend bemessen. Beim Prognose-Mitfall sowie der Variante G1 wird in der Spitzenstunde bereits bei 95 % mehr als der gesamte Rückstauraum beansprucht, sodass mit einer regelmäßigen Blockade des Knotens Rennbaumplatz gerechnet werden muss.

Variante G2 ist insgesamt trotzdem problematisch zu bewerten, da sich in der südlichen Freiherr-vom-Stein-Straße ein erheblicher Rückstau bildet, der die Ausfahrten vom Parkhaus sowie Anlieferung des Bahnhofsquartiers blockiert.

Der Rückstau in die Gegenrichtung, also am Knoten Rennbaumplatz in Richtung des Nordkreisels, ist ebenfalls insgesamt kritisch zu bewerten. Alle Varianten erfordern einen zum Teil deutlich größeren Rückstauraum in der Spitzenstunde, als derzeit vorhanden.

Beim Prognose-Mitfall ist der zu erwartende Rückstau zwar größer als die bereits bestehende Aufstellfläche, in der Gesamtheit aller zu betrachtenden Faktoren allerdings geringer als bei den beiden anderen Varianten.



Um einen optimalen Verkehrsablauf zu gewährleisten, sind die Knoten im Weiteren detailliert zu untersuchen. Ggf. ist eine Umgestaltung des Knotens Rennbaumplatz zu erwägen.

Im Ergebnis der Untersuchung ist festzustellen, dass der Prognose-Mitfall ohne Veränderung an der Gerichtsstraße überwiegend positiv zu bewerten ist. In diesem Fall finden keine unerwünschten Verkehrsverlagerungen statt, sodass für die verkehrlichen Auswirkungen bei Umsetzung des Bebauungsplanes eine verträgliche Prognose nachgewiesen ist.

Die Auswirkungen der Varianten G1 und G2 sind separat zu betrachten und nicht Gegenstand des Bebauungsplanes.

Dem Bebauungsplan liegt der Prognose-Mitfall ohne Veränderung an der Gerichtsstraße zugrunde.

5.6 Immissionsschutz

5.6.1 Störfallbetriebe (Seveso II)

Die Stadt Leverkusen hat für die im Stadtgebiet ansässigen Störfallbetriebe durch einen nach § 29 b Bundes-Immissionsschutzgesetz (BImSchG) anerkannten Sachverständigen ein gesamtstädtisches Seveso-II-Konzept erarbeiten lassen. Dieses wurde am 14.09.2015 durch den Rat der Stadt als gemeindliches Entwicklungskonzept beschlossen (Vorlage Nr. 2015/0666). Der technische Gutachtenteil hat die Ermittlung der angemessenen Sicherheitsabstände zu den Störfallbetrieben bzw. den Betriebsbereichen zum Inhalt.

Der Geltungsbereich des vorliegenden Bebauungsplanes Nr. 240/II liegt außerhalb der definierten Sicherheitsabstände. Daher sind im Hinblick auf „Seveso“ keine weiteren Maßnahmen erforderlich.

5.6.2 Lufthygiene

Im Zuge des Bebauungsplanverfahrens Nr. 208 B/II wurde bereits konstatiert, dass im Zuge der Entwicklung der nbso-Westseite insgesamt keine erheblichen, negativen, klimatischen Auswirkungen für das Plangebiet zu befürchten sind. Vielmehr werden die derzeit durch das Bahngelände belasteten Siedlungsbereiche, so auch die Siedlungsbereiche, die westlich an den vorliegenden Geltungsbereichen angrenzen, durch die Neuordnung der Verkehrsinfrastruktur und den Bau der Europa-Allee lufthygienisch entlastet. Gleichzeitig sieht der Bebauungsplan extensive und intensive Dachbegrünung vor. Die Pflanzflächen wirken sich ausgleichend auf das Lokalklima aus.

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

5.6.3 Schall

Die gesetzlichen Regelungen zum Schallschutz sind im Wesentlichen das Bundes-Immissionsschutzgesetz (BImSchG) und die für die verschiedenen Lärmarten und Anwendungsbereiche einschlägigen Verordnungen (DIN 18005 Schallschutz im Städtebau, 2002; 16. Verordnung zur Durchführung des Bundes-Immissionsschutzgesetzes/Verkehrslärmschutzverordnung (16. BImSchV), 1997; 24. Verordnung zur Durchführung des Bundes-Immissionsschutzgesetzes/Verkehrswege-



Schallschutzmaßnahmenverordnung (24. BImSchV), 1997; Technische Anleitung zum Schutz gegen Lärm (TA Lärm), 1998; DIN 4109 Schallschutz im Hochbau, 2018; DIN 45691 Geräuschkontingierung, 2006; RLS-90 Richtlinie für den Lärmschutz an Straßen, 1990).

Bereits zum rechtswirksamen Bebauungsplan Nr. 208 B/II wurde eine umfassende schalltechnische Untersuchung (Peutz Consult, 04.04.2016) erstellt. In dieser Untersuchung wurde der derzeitige Bestand (Prognose-Nullfall) mit der damaligen Planung (Prognose-Mitfall) gegenübergestellt.

Der Prognose-Nullfall legte analog zu der für den Bebauungsplan Nr. 208 B/II erstellten Verkehrsuntersuchung die verlegten Gütergleise, die Umsetzung der Neuen Bahnallee (heute Europa-Allee) und die bestehende Lage des ZOB zugrunde. Der Prognose-Mitfall betrachtete zusätzlich eine Schallschutzwand von 2,30 m östlich entlang der Europa-Allee, den verlegten ZOB sowie die damalige Planung der Quartiere und den daraus überschlägig ermittelten, resultierenden Verkehr. Die Gerichtsstraße wurde ohne Veränderung (Sperrung für den MIV) dem Prognose-Mitfall zugrunde gelegt.

Der Bebauungsplan Nr. 208 B/II diene als Grundlage für die nachfolgenden Investorenauswahlverfahren, welche für die einzelnen Quartiere durchgeführt wurden. Das Ergebnis des dialogorientierten Investorenauswahlverfahrens für das Opladener Bahnhofsviertel liegt diesem Bebauungsplan zugrunde.

Auf dieser konkreten Planung wurde eine aktuelle schalltechnische Untersuchung (Peutz Consult, 16.07.2019) sowie eine Ergänzung zur schalltechnischen Untersuchung (Peutz Consult, 06.08.2019) erstellt.

Grundsätzlich wirken auf das Plangebiet insbesondere Verkehrslärmimmissionen der östlich verlaufenden Güterzug- und Personenzugstrecke der Deutschen Bahn sowie der umliegenden vorhandenen sowie der geplanten Straßen (insbesondere Europa-Allee) ein.

Des Weiteren wurde die geplante Verlegung des ZOB an die Bahnhofsbrücke und den neu zu gestaltenden Bahnhofsbereich berücksichtigt.

Mit der neuen Bauordnung NRW (BauO NRW) sind am 2. Januar 2019 in Nordrhein-Westfalen über die Verwaltungsvorschrift technischer Baubestimmungen (VVTB) die Anforderungen der DIN 4109-1 in der Fassung von 2018 baurechtlich eingeführt worden. Mit dieser DIN ist eine Minderung der Immissionsanteile aus Schienenlärm im Rahmen einer Ermittlung der maßgeblichen Außenlärmpegel wie folgt vorgesehen:

„Aufgrund der Frequenzzusammensetzung von Schienenverkehrsgeräuschen in Verbindung mit dem Frequenzspektrum der Schalldämmmaße von Außenbauteilen ist der Beurteilungspegel für Schienenverkehr pauschal um 5 dB zu mindern.“

Bei dieser Minderung handelt es sich um einen physikalisch begründeten Ansatz, welcher das Verhältnis von frequenzabhängiger Schalldämmung von Fenstern gegenüber den üblichen Frequenzspektren der Schallemissionen des Schienenverkehrs berücksichtigt.

Gemäß der Anlage A 5.2/2 der Verwaltungsvorschrift technischer Baubestimmungen in NRW ist die vorgenannte Minderung des Schienenlärms jedoch ergänzend *„mit der Bauaufsichtsbehörde abzustimmen“*.

Die o. g. 5-dB-Minderung des Schienenlärms nach DIN 4109:2018 wird bei der Berechnung der maßgeblichen Außenlärmpegel in Abstimmung mit dem Umweltamt der Stadt Leverkusen berücksichtigt.



In der Planzeichnung zum vorliegenden Bebauungsplan wird der maximale maßgebliche Außenlärmpegel für alle Geschosse flächenhaft durch eine graue Begleitlinie (▨▨▨▨▨▨▨▨▨▨) festgesetzt. Die Festsetzung basiert auf dem worst-case-Ansatz.

Darüber hinaus gehen von dem geplanten Bauvorhaben Gewerbelärmimmissionen durch die Fahrbewegungen von Pkw und Lkw, Anlieferung und Verladevorgänge, Tiefgarage und die Haustechnik der geplanten Gebäude aus.

Verkehrslärm

Verkehrslärm – Auswirkungen innerhalb des Plangebietes

In der schalltechnischen Untersuchung wurden Berechnungen der Immissionspegel u. a. in Form einer Rasterlärmkarte (Isophonenkarte) dargestellt, in der die zu erwartenden Immissionen jeweils für den Tag- und Nachtzeitraum über der Geländehöhe auf dem Plangebiet flächig dargestellt sind.

Darüber hinaus wurden Einzelpunktberechnungen entlang der Fassaden der geplanten Bebauung für alle Geschosse (Gebäudelärmkarte) erstellt.

Die Berechnungen wurden zum einen ohne Berücksichtigung der abschirmenden Wirkung der geplanten Bebauung und zum anderen mit der abschirmenden Wirkung der Gebäude bei vollständiger Bebauung durchgeführt.

Die Ergebnisse der Berechnungen zeigen, dass sich im Bereich des Plangebietes bei freier Schallausbreitung zum Tageszeitraum im östlichen Bereich des festgesetzten Sondergebietes Teilbereich SO 1.1 Beurteilungspegel von größer 75 dB(A) ergeben. Zum Nachtzeitraum ergeben sich nur in den unteren Geschossen um bis zu 8 dB(A) geringere Beurteilungspegel als tags.

Grundsätzlich stellen die Schienenverkehrslärmimmissionen, insbesondere in den oberen Geschossen, die dominierende Schallquelle dar. Aufgrund dessen ergeben sich im östlichen Bereich in den oberen Geschossen tags und nachts Beurteilungspegel in gleicher Größenordnung.

Im westlichen Bereich des festgesetzten Sondergebietes Teilbereich SO 1.2 und 1.3 liegen geringere Beurteilungspegel von bis zu 69 dB(A) vor. Dort liegen zum Nachtzeitraum die Beurteilungspegel bei bis zu 61 dB(A).

Bei Berechnung mit der abschirmenden Wirkung der geplanten Bebauung liegen aufgrund der berücksichtigten Schallschutzwände zwischen den einzelnen an der Europa-Allee geplanten Baukörpern, an den Ostfassaden der Gebäude an der Freiherr-vom-Stein-Straße die Beurteilungspegel zum Tageszeitraum unter 60 dB(A). Somit wird an den zum Innenbereich ausgerichteten Fassaden der Orientierungswert für Mischgebiete gemäß DIN 18005 von 60 dB(A) eingehalten bzw. unterschritten und sogar stellenweise im Teilbereich SO 1.3 um bis zu 8,5 dB(A) unterschritten. Ausnahme hiervon ist die Südfassade des Torhauses Teilbereich (SO 1.4) im Bereich der Bahnhofsbrücke. Hier liegen Beurteilungspegel bis zu 72 dB(A) tags und nachts vor.

Im Nachtzeitraum betragen die Beurteilungspegel an dem zum Wohnen vorgesehenen Gebäude an der Freiherr-vom-Stein-Straße nördlich der Gerichtsstraße an der Ostfassade zwischen 50 und 55 dB(A). An der Ostfassade an dem an der Freiherr-vom-Stein-Straße geplanten Wohngebäude südlich der Gerichtsstraße betragen die Beurteilungspegel zwischen 55 und 60 dB(A). Der schalltechnische Orientierungswert der DIN 18005 für Mischgebiete wird zum Nachtzeitraum somit um maximal 4,1 dB(A) bzw. um maximal 6,5 dB(A) überschritten.



An der Westfassade der zum Wohnen vorgesehenen Gebäude an der Freiherr-vom-Stein-Straße nördlich der Gerichtsstraße liegen tags Beurteilungspegel von bis zu 67 dB(A) und nachts bis zu 59 dB(A) vor. An der Nordfassade an dem an der Freiherr-vom-Stein-Straße geplanten Gebäude südlich der Gerichtsstraße betragen die Beurteilungspegel bis zu 63 dB(A) tags und 57 dB(A) nachts. Die Orientierungswerte für Mischgebiete werden damit tags um maximal 7 dB(A) und nachts um maximal 9 dB(A) überschritten.

Nach Rechtsprechung ist davon auszugehen, dass eine angemessene Nutzung der Außenwohnbereiche noch gewährleistet ist, ...“ *wenn sie keinem Dauerschallpegel aufgesetzt sind, der 62 dB(A) überschreitet, denn dieser Wert markiert die Schwelle, bis zu der unzumutbare Störungen der Kommunikation und der Erholung nicht zu erwarten sind.*“ (OVG Münster 13.03.20188, Az.: 7 D 34/07.NE).

Für die geplanten Wohngebäude sind demnach für die betroffenen Fassaden Festsetzungen zu Vorkehrungen zum Schutz vor Verkehrslärm für die Außenwohnbereiche zu treffen.

Des Weiteren sind bezüglich der Überschreitungen der Orientierungswerte grundsätzlich Festsetzungen zum passiven Schallschutz zu treffen.

Verkehrslärm – Auswirkungen auf die Umgebung des Plangebietes

Mit Umsetzung der geplanten Bebauung und dem daraus resultierenden Zusatzverkehr sind grundsätzlich auch immer Auswirkungen auf die schalltechnische Situation im Umfeld möglich, die zu untersuchen sind. Hierzu existieren keine verbindlichen, rechtlichen Vorgaben in Form von Richt- oder Grenzwerten. Nachteilige Auswirkungen sind jedoch zu ermitteln, zu beurteilen und ggf. in die Abwägung einzustellen. Nach Rechtsprechung (z. B. OVG Rheinland-Pfalz, Urteil vom 30.01.2006) sind Erhöhungen durch vorhabenbedingten Zusatzverkehr generell in die Abwägung einzubeziehen.

Nach Rechtsprechung kann bei Pegelwerten von mehr als 70 dB(A) am Tag bzw. 60 dB(A) in der Nacht von einer Gesundheitsgefährdung der Betroffenen durch den Verkehrslärm ausgegangen werden.

Zwar ist die Lärmsanierung nach wie vor nicht geregelt, die Rechtsprechung sieht jedoch für die Bauleitplanung ein Verschlechterungsverbot vor.

Wenn es durch eine Planung an Straßen in der Umgebung zu Erhöhungen des Verkehrslärms kommt und dadurch Pegelwerte von 70 dB(A) am Tag bzw. 60 dB(A) in der Nacht überschritten werden, ist hier ein Lärmschutzkonzept zu erarbeiten, auch dann, wenn die Pegelerhöhungen weniger als 3 dB(A) betragen (vgl. insbesondere OVG Koblenz, Urteil vom 25.03.1999, Az: 1 C 11636/98).

Als Orientierung der Erheblichkeit von Erhöhungen unterhalb dieser Werte von 70 dB(A) tags und 60 dB(A) nachts kann der Auslösewert von 3 dB(A) als Zunahme gemäß 16. BImSchV [2] herangezogen werden. Ebenso können die Grenzwerte der 16. BImSchV als Maßstab, ab welcher Höhe der Immissionen überhaupt Erhöhungen zu erheblichen Beeinträchtigungen führen können, herangezogen werden.

Da Erhöhungen des Verkehrslärms um 1 bis 2 dB für das menschliche Ohr nicht wahrnehmbar sind, kann eine entsprechende planbedingte Erhöhung des Verkehrslärms auch in dem besagten lärmkritischen Bereich oberhalb von 70 dB(A) tags und 60 dB(A) nachts unter Abwägungsgesichtspunkten jedoch hingenommen werden (OVG Münster, 30.05.2017, Az: 2 D 27/15.NE).



Für das festgesetzte Sondergebiet (SO 1.1 - 1.4) werden aufgrund der geplanten Nutzungen die Immissionsgrenzwerte der 16. BImSchV für Kern-, Dorf- und Mischgebiete von 64 dB(A) tags und 54 dB(A) nachts zugrunde gelegt.

Hinsichtlich der Auswirkungen der Planung auf die schalltechnische Situation im Umfeld wurden zwei verkehrliche Varianten betrachtet. Beiden Varianten wird eine Geschwindigkeitsbegrenzung auf Tempo 30 auf der Freiherr-vom-Stein-Straße zugrunde gelegt. Vor Inbetriebnahme der Wohnnutzung muss die Tempo-30-Regelung für die Gerichtsstraße und die Freiherr-vom-Stein-Straße umgesetzt sein.

Am 24.09.2019 hat die Bezirksvertretung für den Stadtbezirk II der Anordnung zur Errichtung einer Tempo-30 Zone im nördlichen Teilstück der Freiherr-vom-Stein-Straße zugestimmt (Vorlage Nr. 2019/3039).

Variante 1 – Sperrung MIV

Bei der Variante 1 wird die bestehende Situation, also die Sperrung der Gerichtsstraße für den motorisierten Individualverkehr (MIV) berücksichtigt.

Im Ergebnis der Einzelpunktberechnung an den Fassaden der bestehenden Nachbargebäude ergeben sich zum Tageszeitraum an allen betrachteten Immissionsorten im Bereich der Freiherr-vom Stein-Straße (Freiherr-vom Stein-Straße 7 - 9, 17) und der Gerichtsstraße (Gerichtsstraße 16, 18 - 20, 21, 25) Pegelminderungen um bis zu 7,4 dB(A). Zum Nachtzeitraum ergeben sich Pegelminderungen um bis zu 6,1 dB(A). Diese Minderungen sind begründet in der Verkehrsverlagerung von der bestehenden Bahnallee auf die neu errichtete Europa-Allee.

An allen betrachteten Immissionsorten werden die Grenzwerte der 16. BImSchV von 64 dB(A) tags eingehalten. Nachts wird der Immissionsgrenzwerte von 54 dB(A) bis zu 3 dB(A) (Gerichtsstraße 25) überschritten. Grund für die Überschreitung ist jedoch nicht der durch die Planung verursachte Mehrverkehr, da es, wie oben beschrieben, auf der Freiherr-vom Stein-Straße und der Gerichtsstraße durch die Verkehrsverlagerung auf die Europa-Allee leiser wird.

Beurteilungspegel von mehr als 70 dB(A) im Tageszeitraum und 60 dB(A) im Nachtzeitraum werden an keinem der betrachteten Immissionsorte erreicht und somit die Schwelle zur Gesundheitsgefährdung nicht erreicht.

Variante 2 – „Haken“

Für die Variante 2 wird angenommen, dass für die Erschließung des Krankenhauses, des Amtsgerichtes und der Schule die Gerichtsstraße für den MIV geöffnet ist. Demnach könnte der MIV von der Freiherr-vom-Stein-Straße über die Gerichtsstraße, Am Abtshof bis in die Straße An St. Remigius fahren. Zur Düsseldorfer Straße wird jedoch nicht durchgebunden, sodass der gleiche Weg für den Rückweg zu nehmen ist.

Im Ergebnis der Berechnungen ergeben sich auch bei Variante 2 zum Tageszeitraum an allen betrachteten Immissionsorten im Bereich der Freiherr-vom-Stein-Straße und der Gerichtsstraße Pegelminderungen um bis zu 4,9 dB(A). Zum Nachtzeitraum ergeben sich ebenfalls aufgrund der Verkehrsverlagerung auf die Europa-Allee Pegelminderungen um bis zu 5,7 dB(A).

An den Immissionsorten 3 - 7 (Gerichtsstraße 16, 18 - 20, 21, 25) werden die Immissi-



onsgrenzwerte der 16. BImSchV von 64 dB(A) um bis zu 2,1 dB(A) überschritten. Nachts werden die Grenzwerte von 54 dB(A) an allen betrachteten Immissionsorten um bis zu 3,5 dB(A) überschritten.

Ursache sind hier wiederum nicht die durch die Planung ausgelösten Mehrverkehre.

Beurteilungspegel von mehr als 70 dB(A) im Tageszeitraum und 60 dB(A) im Nachtzeitraum werden auch bei Variante 2 an keinem der betrachteten Immissionsorte erreicht und somit die Schwelle zur Gesundheitsgefährdung nicht erreicht.

Aufgrund des positiv zu bewertenden Ergebnisses der Verkehrsuntersuchung (vgl. Kap. 5.5) zur Variante Sperrung MIV (Prognose-Mitfall) wird dem Bebauungsplan diese Variante ohne Veränderung an der Gerichtsstraße zugrunde gelegt. Demnach ist schalltechnisch diese Variante (s. o.) maßgeblich.

Gewerbelärm

In der schalltechnischen Untersuchung wurden die von den geplanten Nutzungen ausgehenden Immissionen ermittelt, betrachtet und nach der technischen Anleitung TA Lärm beurteilt.

Wie die Berechnungsergebnisse zeigen, werden die Immissionsrichtwerte für ein Mischgebiet gemäß TA Lärm von 50 dB(A) zum Tageszeitraum an allen betrachteten Immissionsorten eingehalten.

Zum Nachtzeitraum werden sowohl der Immissionsrichtwert als auch die kurzzeitig zulässigen Geräuschspitzen im Bereich der Zu- und Abfahrt der Tiefgarage an den Fassaden an der Europa-Allee um bis 7,1 dB(A) bzw. um bis zu 10,7 dB(A) überschritten.

Hinsichtlich der Überschreitungen sind in den entsprechend betroffenen Geschossen Fenster zu Aufenthaltsräumen gemäß TA Lärm auszuschließen.

Hinsichtlich der Tiefgaragen-Ausfahrt an der Freiherr-vom-Stein-Straße wurde in der schalltechnischen Untersuchung vorausgesetzt, dass eine Nachtnutzung nicht stattfindet. Aufgrund dessen ist diesbezüglich eine Nachtnutzung auszuschließen.

In der schalltechnischen Untersuchung wurde eine Einhausung der Anlieferung mit einer Schalldämmung von $R'_w = 25$ dB für das Dach und einer Schalldämmung von $R'_w = 12$ dB für die Rolltore den Berechnungen zugrunde gelegt. Darüber hinaus wurde davon ausgegangen, dass die Rolltore während der Verladung geschlossen bleiben und dass eine Anlieferung nur zum Tageszeitraum erfolgt.

Um diese Ausgangssituation und die Einhaltung der Berechnungsergebnisse sicherzustellen, sind die Berechnungsgrundlagen entsprechend festzusetzen und innerhalb des städtebaulichen Vertrages zwischen der Stadt Leverkusen und dem Investor zu sichern.

5.6.4 Erschütterungen

Erschütterungen

Im Zuge des Bebauungsplanverfahrens Nr. 208 B/II wurde bereits konstatiert, dass innerhalb des Plangebietes des Bebauungsplanes Nr. 208 B/II aufgrund der Nähe zu den Bahngleisen mit Erschütterungsimmissionen zu rechnen ist. Gleiches gilt dementsprechend für den Geltungsbereich des vorliegenden Bebauungsplanes Nr. 240/II.



Das Maß der Erschütterungen ist neben der Emission (abhängig von Zugmaterial, Mengen und Geschwindigkeiten) auch von der Überlagerung im Erdreich und insbesondere von der Baukonstruktion der Gebäude abhängig. Konkrete Aussagen hinsichtlich der zu erwartenden Werte können daher zum jetzigen Planungsstadium nicht getroffen werden.

Bei Abständen von ca. 30 m zum künftig nächstgelegenen Gütergleis sind bei der zugrunde gelegten Anzahl der Züge Überschreitungen der Anhaltswerte insbesondere nachts zu erwarten. Nach ersten Abschätzungen wird der Korridor mit Überschreitungen ca. 70 m bis zum künftig nächstgelegenen Gütergleis betragen. In diesen Bereichen sind voraussichtlich Maßnahmen an den Gebäuden erforderlich. Bei Umsetzung der Planung wird der Einbau von elastischen Gebäudelagerungen, abgestimmt auf eine tiefere Resonanzfrequenz, von etwa 6 Hz erforderlich sein.

Sekundärschall

Aufgrund der durch den Schienenverkehr hervorgerufenen Erschütterungen innerhalb der Gebäude können durch die Anregung der Raumbegrenzungsflächen und der dadurch bedingten Schallabstrahlung Schallimmissionen in Form von Sekundärluftschall auftreten.

Bei oberirdisch geführten Bahnstrecken, wie es in der vorliegenden Situation der Fall ist, liegen die Anteile des Sekundärluftschalls in der Regel deutlich unterhalb der Immissionen durch direkt einfallenden Luftschall.

Eine messtechnische Erfassung des sekundären Luftschallanteiles bei oberirdisch verlaufenden Bahnstrecken ist i. d. R. nicht möglich, da gleichzeitig direkt einfallender Luftschall auftritt.

In den Bebauungsplan wurde vorsorglich ein entsprechender Hinweis aufgenommen (vgl. Kap. 7.11.2.). Konkrete Betrachtungen müssen im nachfolgenden Genehmigungsverfahren erfolgen.

5.7 Boden/Altlasten

Alle Bodenbelastungen für den Geltungsbereich des rechtswirksamen Bebauungsplanes Nr. 208 B/II wurden bereits umfassend im Rahmen dieses Verfahrens ermittelt.

Für das Plangebiet des vorliegenden Bebauungsplanes Nr. 240/II sind daher eine Reihe von Vorbelastungen im Boden bekannt bzw. zu vermuten, die aus den vorangegangenen Nutzungen resultieren (vgl. Teil B Umweltbericht).

Es handelt sich um folgende flächige ALVF des Bodenschutz- und Altlastenkatasters (BAK) der Stadt Leverkusen:

- NE 2025 Busbahnhof,
- NE 2047 Pott (Bahnallee),
- NE 2063 Eisenbahnstandort Opladen inkl. B-008181-0.

Unbefestigte Flächen, die als Spielflächen genutzt werden können, müssen frei von Bodenbelastungen sein.

5.8 Artenschutz

Wie bereits im Bebauungsplanverfahren Nr. 208 B/II erläutert, sind bei Umsetzung der Planung insgesamt keine erheblichen Auswirkungen auf das Schutzgut Tiere im



Sinne des allgemeinen Artenschutzes zu erwarten. Hinsichtlich des besonderen Artenschutzes ist festzustellen, dass bei Umsetzung der Planung unter Beachtung der vorgesehenen Vermeidungsmaßnahmen keine populationsrelevanten Beeinträchtigungen europäischer Vogelarten oder des lokalen Fledermausbestandes sowie anderer streng geschützter Arten durch das Vorhaben zu befürchten sind. Mit der Einschlägigkeit von Verbotstatbeständen nach § 44 Abs. 1 Nr. 1 bis 3 i. V. m. Abs. 5 BNatSchG ist somit nicht zu rechnen.

5.9 Natur und Landschaft

Pflanzen

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.

Für das geplante urbane Bahnhofsquartier setzt der vorliegende Bebauungsplan Nr. 240/II extensive und intensive Dachbegrünung fest. Die im unmittelbar südlich angrenzenden rechtskräftigen Bebauungsplan Nr. 208 B/II festgesetzten umfangreichen Grünflächen können von den Bewohnern, Anliegern und Besuchern des Bahnhofsquartiers mit genutzt werden.

Somit werden in unmittelbarer Nähe südlich zum Plangebiet Flächen unversiegelt hergestellt, begrünt und mit entsprechender Zweckbestimmung als öffentliche Grünflächen festgesetzt. Baumpflanzungen sind ebenfalls durch entsprechende Festsetzungen im Bebauungsplan Nr. 208 B/II gesichert.

Im Ergebnis ist festzustellen, dass Eingriffe bereits im Rahmen des Bebauungsplanverfahrens Nr. 208 B/II ermittelt und bilanziert wurden, sodass ein Ausgleich im Rahmen des vorliegenden Bebauungsplanes Nr. 240/II nicht erforderlich ist, da die Eingriffe als im Sinne des § 1a Absatz 3 Satz 6 BauGB bereits vor der planerischen Entscheidung erfolgt oder zulässig waren.

Landschaftsbild

Im gegenwärtigen Zustand stellt sich das Plangebiet als ein durch Infrastruktur technisch stark vorbelasteter Raum dar. Hierbei handelt es sich größtenteils um brachgefallene Bahnflächen bzw. Baustellen- und Lagerbereiche und die Flächen des ehemaligen Busbahnhofes.

Hinsichtlich der Landschaftsbildparameter Schönheit, Vielfalt und Eigenart ist das Gebiet als wenig reizvoll zu beschreiben.

Durch die geplante Entwicklung des Bahnhofsquartiers soll ein städtebaulich sinnvoller und attraktiver urbaner Anziehungspunkt geschaffen werden. Die verkehrlichen Anbindungen sowie die geplanten öffentlichen Freiräume in Form von Plätzen mit Aufenthaltsfunktionen werden Vernetzungen mit dem bestehenden Ortskern Opladens herstellen.

Zusammenfassend ist festzustellen, dass im Vergleich zur derzeitigen Situation mit den angestrebten Verbesserungen des Stadtbildes, der Erholungs- und Vernetzungsfunktionen im Plangebiet sowie mit den allgemeinen sonstigen Verbesserun-



gen für Opladens Innenstadt durch die geplante Entwicklung des Bahnhofsquartiers nicht mit erheblichen Beeinträchtigungen des Landschaftsbildes zu rechnen ist.

5.10 Technische Infrastruktur

Die erforderliche technische Infrastruktur wird im Zuge der Errichtung des Bahnhofsquartiers von der Europa-Allee aus erstellt. Die Entwässerung des Niederschlagswassers erfolgt im Regelfall über das örtliche Mischwasserkanalsystem, da gemäß der Entwässerungssatzung der Stadt Leverkusen eine Anschlusspflicht an die Kanalisation besteht. Im Ausnahmefall kann eine Versickerung beantragt werden. Diesbezüglich ist jedoch eine Einzelfallprüfung erforderlich.

Im wirksamen Flächennutzungsplan wird im Bereich des geplanten Kreisverkehrs im Norden des Plangebietes eine in Nord-Süd-Richtung verlaufende Hauptabwasserleitung (relevanter Sammler) dargestellt. Diese verläuft auf Höhe des südlichen Bereiches der bestehenden Bahnallee in östliche Richtung. In Höhe der Verlängerung der Bahnhofstraße befindet sich eine weitere in Ost-West-Richtung verlaufende Hauptabwasserleitung (relevanter Sammler).

Die Leitungen sind nicht durch Leitungsrechte im Bebauungsplan gesichert, da sie sich im Bereich der Europa-Allee befinden bzw. im Bereich der Verlängerung der Bahnhofstraße und durch die Festsetzung einer öffentlichen Verkehrsfläche besonderer Zweckbestimmung mit der Zweckbestimmung Fußgängerbereich gesichert sind.

Innerhalb der Freiherr-vom-Stein-Straße verläuft ein Kanal der Technischen Betriebe Leverkusen (TBL). Dieser Kanal sowie dessen Schutzabstand werden durch die Festsetzung einer Fläche, die mit einem Geh-, Fahr- und Leitungsrecht (GFL) zugunsten des Versorgungsträgers zu belasten ist, gesichert.

5.11 Kampfmittel

Die Vorbelastungen für den Geltungsbereich des rechtswirksamen Bebauungsplanes Nr. 208 B/II wurden bereits umfassend im Rahmen dieses Verfahrens ermittelt. Für das vorliegende Plangebiet ist daher bekannt, dass es sich in einem Bombenabwurfgebiet des Zweiten Weltkrieges befindet. Es ist somit von einer potentiellen Kampfmittelbelastung auszugehen. Im Falle von Bodenarbeiten mit erheblichen mechanischen Belastungen werden Sicherheitsdetektionen sowie die Abstimmung mit dem Kampfmittelbeseitigungsdienst der Bezirksregierung Düsseldorf empfohlen. Diesbezüglich wurde ein entsprechender Hinweis in den Bebauungsplan aufgenommen (vgl. Kap. 7. III 1.).

5.12 Eigentumsverhältnisse

Die Flächen im Plangebiet befinden sich im Besitz der Stadt Leverkusen. Die überwiegenden Flächen innerhalb des festgesetzten Sondergebietes sollen von der Momentum Real Estate GmbH erworben werden. Der Kaufvertrag liegt im Entwurf vor.



6. STÄDTEBAULICHES KONZEPT

Städtebauliche Struktur und Einfügen in den städtebaulichen Kontext

Mit der bereits 2016 erfolgten Gütergleisverlegung stehen innerstädtische Flächen zur Erweiterung und Stärkung der Opladener Innenstadt zur Verfügung.

In dem städtebaulichen Gesamtkonzept für die nbso-Westseite wurde für die Flächen im Plangebiet bereits ein Quartier für Handel, Dienstleistungen und Wohnen vorgesehen. Dieses nördliche Quartier erstreckt sich über den Bereich zwischen Bahnhofstraße, Gerichtsstraße und Europa-Allee bis zum Verkehrsknoten Lützenkirchener Straße/Freiherr-vom-Stein-Straße (Nordkreisel) und wird auch über diese Straßen an die Innenstadt Opladens sowie an das überörtliche Verkehrsnetz angebunden.

Dem Stadtteilentwicklungskonzept für das Zentrum Opladen (STEK) entsprechend, wird mit dem neuen Bahnhofsquartier ein urbaner Anziehungspunkt am Ende der Bahnhofstraße in Anbindung an den neuen Bahnhofsteil geschaffen, der das gewachsene Einzelhandelsangebot der Innenstadt ergänzen und stärken soll.

Das städtebauliche Konzept für das Bahnhofsquartier verfolgt das Leitbild der „Stadt-Steine“, die sich in ihrer Maßstäblichkeit an der bestehenden Stadtstruktur in Opladen orientieren.

Der Entwurf sieht insgesamt zehn verschiedene Gebäudekörper im Quartier vor (Häuser 1 – 10), die sich als „Stadt-Steine“ von der Verlängerung der Bahnhofstraße mit Anbindung an die Bahnhofsbrücke in Richtung Norden entwickeln (siehe textliche Festsetzungen, V. Anhang).

Die Häuser 1 und 2 (Gebäudeensemble A) sowie die Häuser 3, 4, 6, 7 und 8 (Gebäudeensemble B) und die Häuser 9 und 10 (Gebäudeensemble C) sind hierbei jeweils durch einen mindestens eingeschossigen Sockelbereich baulich miteinander verbunden.

Haus 5 bildet einen solitären Baukörper mit sechs Geschossen an der nördlichen Spitze des Plangebietes, welcher lediglich durch das Sockelgeschoss des Gebäudeensembles B im Süden angebunden ist (siehe textliche Festsetzungen, V. Anhang).

In dem vollflächig bebauten Sockelgeschoss des Gebäudeensembles B (EG, siehe textliche Festsetzungen, IV. Anhang) und dem darunter befindlichen ersten Untergeschoss sollen die großflächigen Handelsflächen des Einkaufszentrums angesiedelt werden. Dieser verbindende Sockelbereich reicht von der Europa-Allee im Osten bis zur Freiherr-vom-Stein-Straße im Westen und nimmt im Süden die nördliche Flucht der Gerichtsstraße auf. In der in Richtung Osten verlängerten Achse der Gerichtsstraße wird eine Fuge von Bebauung freigehalten, mit der eine Sichtachse und fußläufige Anbindung an die Europa-Allee entsteht.

In den oberen Geschossen des Gebäudeensembles B entwickeln sich dann fünf „Stadt-Steine“ (Häuser 3, 4, 6, 7 und 8) mit jeweils drei Obergeschossen (siehe textliche Festsetzungen, IV. Anlage und V. Anlage).

Südlich anschließend an das Gebäudeensemble B befinden sich die beiden Ensembles A (Haus 1 und 2) im Westen und C (Haus 9 und 10) im Osten, die weitestgehend die Breite der Blockrandbebauung zwischen Gerichtsstraße und Bahnhofstraße aufnehmen und auf diese Weise die Maßstäblichkeit der Blockrandbebauung der Opladener Innenstadt beibehalten.

Bei diesen beiden Ensembles (A und C) sind die Sockelgeschosse ebenfalls vollflä-



chig bebaut. Das Sockelgeschoss des Ensembles A ist analog zum Gebäudeensemble B eingeschossig vollflächig bebaut. Ab dem ersten Obergeschoss entwickeln sich in diesem Bereich zwei „Stadt-Steine“ mit ebenfalls jeweils drei Obergeschossen (siehe textliche Festsetzungen, IV. Anlage und V. Anlage).

Das Sockelgeschoss des Ensembles C soll hingegen mit drei Geschossen (Erdgeschoss bis zweites Obergeschoss) nahezu vollflächig bebaut werden. Ab dem dritten Obergeschoss entwickeln sich in diesem Bereich 2 „Stadt-Steine“, von denen der nördliche insgesamt fünf Geschosse besitzt und der südliche, als Hochpunkt am neuen Verkehrsknotenpunkt mit insgesamt neun Geschossen ausgebildet wird (siehe textliche Festsetzungen, IV. Anlage und V. Anlage).

Mit dem Gebäudeensemble A wird südlich die in Richtung Osten verlängerte Achse der Bahnhofstraße aufgenommen und bildet die nördliche bauliche Begrenzung des Bruno-Wiefel-Platzes.

Weiter in Richtung Osten wird das Haus 10 im Gebäudeensemble C als Brückenkopf/Torhaus mit neun Geschossen als neues Entrée zur Innenstadt errichtet. Mit einer neuen, sich trichterförmig zum Bruno-Wiefel-Platz aufweitenden Freitreppenanlage inklusive Fahrtreppen wird vom Platz ein Zugang durch das Gebäude zur Bahnbrücke geschaffen, sodass in Verlängerung der Bahnhofstraße ein direkter Zugang zu den Bahnsteigen sowie im Weiteren eine Verbindung an die Ostseite geschaffen wird.

Die o. g. Freitreppenanlage soll in den oberen Geschossen von Haus 10 überbaut werden, sodass hier ein „Eingangstor“ in das Quartier entsteht (siehe textliche Festsetzungen, VI. Anlage).

Zwischen den Gebäudeensembles A und C sollen an den zum Innenbereich und künftigen ZOB ausgerichteten Seiten im Erdgeschoss Arkaden entstehen, die den Besucherstrom in den Innenbereich und in das nördlich gelegene Einkaufszentrum fördern.

Im ersten Untergeschoss befindet sich, wie bereits zuvor erwähnt, im nördlichen Bereich ein Teil des Einkaufszentrums und im südlichen Bereich ein Teil der Tiefgarage. Das gesamte Gebiet ist weiter unterbaut mit einem zusätzlichen Geschoss für die Tiefgarage (zweites Untergeschoss).

Durch das nach Norden hin abfallende Gelände befindet sich das Höhenniveau des Erdgeschosses im Süden nicht auf dem gleichen Höhenniveau wie das Erdgeschoss im Norden des Plangebietes (siehe textliche Festsetzungen, IV. Anlage). Die Höhendifferenz zwischen den verschiedenen Höhenniveaus beträgt 2 m.

Analog dem Leitbild der „Stadt-Steine“ sind sowohl die Sockelbereiche als auch die Häuser als polygonale Baukörper gestaltet und in verschiedenen Winkeln zueinander angeordnet.

Entsprechend der regional verfügbaren Baumaterialien soll für die „Stadt-Steine“ als Fassadenmaterial Ziegelsteine, Klinker oder dergleichen verwandt werden.

Die ebenfalls in unterschiedlichen Winkeln angeordneten flach geneigten Dächer werden extensiv begrünt.

Die Sockelgeschosse in den Gebäudekomplexen A, B und C sollen intensiv begrünt und als Dachgärten/Dachterrassen genutzt werden.



Erschließung

Das Plangebiet ist verkehrlich für den motorisierten Individualverkehr (MIV) über die angrenzenden Straßen (Europa-Allee, Freiherr-vom-Stein-Straße, Lützenkirchener Straße) gut an das örtliche und überörtliche Straßennetz angebunden.

Der motorisierte Individualverkehr kann das Plangebiet aus nördlicher Richtung kommend über die Europa-Allee, rechts in die Tiefgarage abbiegend, erreichen. Der Verkehr aus Süden kann unkompliziert die Richtung im nördlichen Kreisverkehr wechseln. Die Ausfahrt aus der Tiefgarage ist in südliche Richtung als Rechtsabbieger auf die Europa-Allee möglich und in nördlicher Richtung als Rechtsabbieger auf die Freiherr-vom-Stein-Straße.

Die Anbindung an den öffentlichen Personennahverkehr ist als sehr gut einzustufen. Mit dem künftig verlegten, südlich angrenzenden ZOB ist eine optimale Vernetzung zum Stadtzentrum Leverkusen sowie weiteren Stadtteilzentren mehrmals in der Stunde mit dem Bus gegeben.

Durch den unmittelbaren Zugang durch das Haus 10 zur Bahnhofsbrücke besteht eine optimale Anbindung an die Bahnsteige der Bahnstrecke Köln-Mülheim–Wuppertal und damit an den regionalen und überregionalen Bahnverkehr.

Fuß- und radläufig ist das neue Bahnhofsquartier, ebenfalls über die umliegenden Straßen (Europa-Allee, Freiherr-vom-Stein-Straße, Gerichtsstraße, Bahnhofstraße, Bahnallee) sowie die Bahnhofsbrücke aus allen Richtungen gut erschlossen.

Die fußläufige Erschließung des Plangebietes erfolgt über den neuen Bruno-Wiefel-Platz mit einer trichterartigen Aufweitung. Die Gasse zwischen den Gebäudeensembles A und C weitet sich nördlich T-förmig auf und mündet in der Querverbindung zwischen Gerichtsstraße und Europa-Allee (siehe textliche Festsetzungen, V. Anhang). Auf diese Weise entsteht eine direkte Zuwegung vom ZOB sowie den Bahnsteigen über den Brückenzugang in das neue Quartier. Durch die Ausbildung von Arkadengängen in den Erdgeschosszonen wird eine komfortable und geschützte Zuwegung in das neue Bahnhofsquartier auch bei schlechtem Wetter ermöglicht. Hierdurch gelangt man im Bereich der Aufweitung direkt zu den Handelsflächen im Erdgeschoss des Gebäudeensembles B.

Der fußläufig erschlossene Bereich soll insgesamt dicht begrünt werden und als Außenfläche für die im Erdgeschoss vorgesehene Gastronomie dienen.

Der südlich an das Bahnhofsquartier angrenzende Bruno-Wiefel-Platz stellt ein neues „Gelenk“ dar, welches als Kreuzungspunkt der Ost-West-Achse (Bahnstadt Ost, Bahnhofsbrücke, Bahnhofstraße, Stadtzentrum Opladen) mit der Nord-Süd-Achse (neue Quartiere im Süden der nbso-Westseite, ZOB, Bahnhofsquartier) zum künftig frequentiertesten Punkt im neuen Quartier werden wird und damit als direktes Bindeglied aller umliegenden Nutzungen funktioniert.

Die als Zugang zur Bahnhofsbrücke geplante repräsentative Freitreppe soll nicht nur verkehrliche Funktion übernehmen, sondern ergänzend in Erweiterung der Platzfläche auch zum Verweilen einladen. Ergänzend zur Treppe sind Fahrtreppen vorgesehen.

Auf dem zweiten Zwischenpodest befindet sich ein Zugang zum Torhaus.

Die Anlieferung erfolgt über eine Zufahrt von der Europa-Allee aus, überdacht zwischen Haus 5 und 6 (siehe textliche Festsetzungen, V. Anlage). Die Ausfahrt erfolgt anschließend über die Freiherr-vom-Stein-Straße, sodass eine unkomplizierte An-



bindung an den Kreisverkehr gegeben ist, welcher wiederum eine Abfahrt in alle Richtungen ermöglicht. Der Innenstadtbereich wird somit nicht durch den Anlieferverkehr belastet.

Dachbegrünung

Neben den oben beschriebenen öffentlichen Freiräumen auf Erdgeschossniveau sollen zudem die Sockelgeschosse intensiv als Dachgärten begrünt und genutzt werden. Die geplanten Dachgärten sollen mit einer ansprechenden Gestaltung Aufenthaltsqualität bieten und den Nutzern der jeweiligen Häuser zur Verfügung stehen. Durch die Höhenlage der Dachgärten sind sie auch vom Erdgeschossniveau aus sichtbar, sodass die naturnahe Atmosphäre auch dort wahrnehmbar sein wird.

Darüber hinaus ist für die Dächer der „Stadt-Steine“ eine extensive Dachbegrünung vorgesehen, die in Zusammenhang mit den o. g. Dachgärten ein „grünes Quartier“ entstehen lässt.

Nutzungen

Im Bahnhofsquartier ist eine urbane Nutzungsmischung vorgesehen, welche das Bahnhofsumfeld und die Bahnhofstraße stärken soll.

In den Erdgeschosszonen sind überwiegend Einzelhandel, Gastronomie und Dienstleistungen vorgesehen, während die Obergeschosse Wohnen, Hotel und Beherbergungseinrichtungen sowie Büros beherbergen sollen.

In Haus 5 wären auch Gesundheits- und Pflegeeinrichtungen denkbar, welche in Verbindung mit dem gegenüberliegenden Krankenhaus stehen könnten. Für den Fall, dass eine solche Nutzung umgesetzt wird, wäre auch eine fußläufige Anbindung in Form einer Fußgängerbrücke an das St. Remigius Krankenhaus Opladen denkbar.

Im Gebäudeensemble B ist im Erdgeschoss und ersten Untergeschoss ein Einkaufszentrum mit maximal 6.400 m² Gesamtverkaufsfläche mit ergänzenden Nutzungen geplant. Hiervon ist im ersten Untergeschoss ein Vollsortimenter vorgesehen, für den im südlichen Bereich unter den Gebäudeensembles A und C die zugehörigen Stellplätze vorgesehen sind. Auf diese Weise ist ein Zugang auf der gleichen Ebene gewährleistet.

Im zweiten Untergeschoss ist das Baugebiet vollflächig mit einer Tiefgarage unterbaut. Die Tiefgarage verfügt über eine Ein- und zwei Ausfahrten. Die Einfahrt sowie eine Ausfahrt befinden sich an der Europa-Allee im Bereich der Gebäude 7 und 8. Die zweite Ausfahrt ist an der Freiherr-vom-Stein-Straße im Bereich des Gebäudes 5 gelegen. Die Nutzung dieser Ausfahrt ist zum Nachtzeitraum (22:00 – 6:00 Uhr) zum Schutze der in unmittelbarer Nähe befindlichen Wohnnutzungen jedoch nicht zulässig. Die Ausfahrt zur Europa-Allee ist 24 Stunden nutzbar. Die Zuordnung der Stellplätze/Behindertenstellplätze zu den entsprechenden Nutzungen erfolgt im nachfolgenden Verfahren.



7. BEGRÜNDUNG DER FESTSETZUNGEN

7.1 Art der baulichen Nutzung

7.1.1 Sondergebiet (SO 1.1 bis 1.4)

Entsprechend dem städtebaulichen Konzept (vgl. Kap. 6) ist im Bereich des geplanten Bahnhofsquartiers die Errichtung eines an aktuelle Benutzerbedürfnisse und der Marktsituation ausgerichteten, integrierten Einzelhandelsstandortes vorgesehen.

Dieser Einzelhandelsstandort ist unterteilt in ein Einkaufszentrum mit einer maximalen Verkaufsfläche von 6.400 m² und weitere u.a. zum neuen ZOB ausgerichtete, kleinteilige Einzelhandelsbetriebe mit zusammen bis zu 7.000 m² Verkaufsfläche (VK).

Wesentliche Rechtsgrundlagen für die Planung von Einzelhandelsstandorten stellen das Baugesetzbuch (BauGB) sowie die Baunutzungsverordnung (BauNVO) dar. Gemäß § 11 Abs. 3 BauNVO ist für die Neuansiedlung von großflächigem Einzelhandel die Ausweisung eines Kern- oder Sondergebietes erforderlich.

Die Beurteilung von großflächigen Einzelhandelsvorhaben erfolgt anhand des Landesentwicklungsplanes (LEP) 2017 – Kapitel 6.5 „Großflächiger Einzelhandel“ – (vgl. Kap. 5.3.4).

Das Gebiet ist planungsrechtlich als ein zusammengehöriges Sondergebiet zu betrachten, da alle Teilbereiche (SO 1.1 – 1.4) durch zwei durchgehende Untergeschosse unterbaut sind, die dort Platz für Einzelhandel und die erforderlichen Stellplätze für das gesamte geplante Quartier bieten.

7.1.2 Sondergebiet (SO 1.1 und 1.2) Einkaufszentrum, Beherbergungsgewerbe, Büro, Dienstleistung und Wohnen

Um die möglichen Auswirkungen des Planvorhabens auf die städtebaulichen Strukturen in Opladen sowie in der Gesamtstadt Leverkusen zu untersuchen, wurde bereits im Bebauungsplanverfahren Nr. 208 B/II eine Verträglichkeitsanalyse erstellt (Stadt + Handel, 16.02.2016) (vgl. Kap. 5.3.2).

Im Bereich des vorliegenden Bebauungsplanes soll, analog zum rechtswirksamen Bebauungsplan 208 B/II, ein Center/Carée (Einkaufszentrum) mit Magnetfunktion für die gesamte Innenstadt von Opladen entstehen. Der geplante Standort liegt zwischen dem neuen Bahnhaltelpunkt und dem neuen ZOB und der bestehenden Bahnhofstraße und wird durch die zu erwartende Attraktivitätssteigerung eine Stärkung des Stadtbezirkszentrums von Opladen leisten.

Entsprechend den Empfehlungen des Gutachters wurden diesbezüglich unterschiedliche Festsetzungen im Bebauungsplan Nr. 208 B/II für die jeweiligen Bereiche getroffen, welche im Bebauungsplan Nr. 240/II übernommen werden.

Da sich die Nutzung eines Einkaufszentrums mit Reglementierung der maximal zulässigen Verkaufsflächen wesentlich von einem Kerngebiet nach § 7 BauNVO unterscheidet, ist demzufolge in diesem Bebauungsplan ein Sondergebiet mit den Teilbereichen SO 1.1 und 1.2 festgesetzt, in dem ausschließlich nur ein „Einkaufszentrum“ im Sinne von § 11 Abs. 3 BauNVO mit max. 6.400 m² Verkaufsfläche und weitere Nutzungen zulässig ist. Es wird zusätzlich festgesetzt, dass Einzelhandelsnutzungen nur als Bestandteil des Einkaufszentrums und nur im Erdgeschoss und ersten Untergeschoss zulässig sind.



Die getroffenen Festsetzungen entsprechen den zukünftigen Nutzungs- und Flächenansprüchen an einen derartigen Einzelhandelsstandort in Verbindung mit dem dort geplanten ÖPNV-Knotenpunkt.

Zur Ergänzung der Hauptnutzung Einzelhandel im Erdgeschoss und ersten Untergeschoss und damit zur Schaffung einer innenstadttypischen Nutzungsvielfalt werden neben den Einzelhandelsbetrieben auch andere Nutzungsarten, die in einem funktionalen Zusammenhang mit dem Einkaufszentrum stehen, wie beispielsweise Reisebüros, Bankfilialen, Reinigungen, eine Postfiliale oder gastronomische Nutzungen, als zulässig festgesetzt. In Ergänzung hierzu werden Anlagen für kulturelle, soziale, gesundheitliche und sportliche Zwecke, Verwaltung, Büros und Praxen, Dienstleistungen, Stellplätze für den durch die Nutzung innerhalb des Sondergebietes (SO 1.1 - 1.4) verursachten Bedarf sowie Nebenanlagen (mit Ausnahme von Einrichtungen und Anlagen für die Kleintierhaltung) als zulässig festgesetzt.

Zur Sicherstellung der in der Verträglichkeitsanalyse als städtebaulich verträglich ermittelten Verkaufsfläche wird für das Einkaufszentrum eine maximale VK von 6.400 m² festgesetzt. Im Einzelnen werden zudem auf Grundlage der Analyse für die jeweiligen Sortimente Verkaufsflächenobergrenzen (Flächenpool) festgesetzt, um ein gewisses Maß an Flexibilität bei Mieteränderungen zu gewährleisten. In der Addition dieser Flächen wird hierdurch die Gesamtverkaufsfläche zwar überschritten, dies jedoch nur als theoretischer Wert. Denn, wenn in einem Sortiment die ermittelte Verkaufsfläche unter Ausnutzung der vollständigen Verkaufsflächenpotenziale erfolgen würde, müssten in anderen Sortimenten Verkaufsflächenreduzierungen vorgenommen werden, um letztendlich die festgesetzte Gesamtverkaufsfläche für das Einkaufszentrum nicht zu überschreiten.

Für die jeweiligen Sortimente erfolgte ein Abgleich mit der Sortimentsliste der Stadt Leverkusen (2017). Das einzige vom Gutachter benannte Sortiment, welches nicht in der Leverkusener Sortimentsliste enthalten ist, sind Babyartikel. Abweichend von der Leverkusener Liste wird unter „Babyartikel“ das spezialisierte Warenangebot für Säuglinge und Kleinkinder (ca. 1. – vollendetes 3. Lebensjahr) aus den nachfolgenden Sortimentsgruppen der Leverkusener Sortimentsliste 2017 zusammengefasst: Haushaltswaren, Haus- und Heimtextilien (ohne Bettwaren), Bekleidung, Spielwaren, Drogeriewaren (inkl. Gesundheits- und Körperpflegeartikel, Parfümeriewaren, Wasch-/Putz- und Reinigungsmittel), Nahrungs- und Genussmittel (inkl. Reformwaren), Bücher und Schuhe. Die Abweichung wurde in der festgesetzten Sortimentsliste mit den Verkaufsflächenobergrenzen vermerkt.

Innerhalb des Einkaufszentrums sind darüber hinaus nicht zentrenrelevante Sortimente gemäß der Leverkusener Liste grundsätzlich zulässig, solange die Gesamtverkaufsfläche von 6.400 m² nicht überschritten wird. Da nicht zentrenrelevante Sortimente keine funktionale Bedeutung für die zentralen Versorgungsbereiche haben, sind hier keine wesentlichen Auswirkungen zu erwarten.

Einzelhandelsbetriebe, deren Zweck auf den Verkauf von Artikeln mit sexuellem Charakter ausgerichtet ist, sind unzulässig, weil sie sich nicht in die vorhandene und die beabsichtigte Umgebungsstruktur einfügen. Die bestehenden und geplanten Nutzungen im Plangebiet sowie in der Umgebung sollen eine attraktive Situation und Aufwertung dieses zentralen Bereiches entstehen lassen. Die öffentlichen Flächen im Geltungsbereich sowie darüber hinaus sollen zu einem ansprechenden, von allen Bevölkerungsgruppen angenommenen Stadtraum werden. Die o. g. ausgeschlosse-



nen Nutzungen würden dieser Zielsetzung entgegenstehen und statt der funktionalen Aufwertung des Innenstadtbereiches zu einer Abwertung führen.

Aus den gleichen Gründen sind Dienstleistungen, deren Zweck auf das Anbieten von sexuellen Dienstleistungen in freiberuflicher oder gewerbsmäßiger Form ausgerichtet ist, sowie Vergnügungsstätten der Nutzungstypen Spiel, Erotik und Freizeit ebenfalls nicht zulässig.

Andere Nutzungsarten, die in einem funktionalen Zusammenhang mit dem Einkaufszentrum stehen, sind in allen Geschossen zulässig. Darunter fallen Angebote, die vorrangig nicht auf den Verkauf von Waren gerichtet sind, sondern im überwiegenden Maße Dienstleistungen anbieten. Hierunter sind Nutzungen, wie z. B. Schlüsseldienste, Schuster, Reisebüros, Bankfilialen, Reinigungen, Postfilialen, Gastronomie oder dergleichen zu verstehen.

Durch die Zulassung von Gastronomie wird dem vorgesehenen Konzept entsprochen, im Einkaufszentrum durch gastronomische Angebote geeignete Aufenthalts- und Kommunikationsbereiche sowie eine Verzahnung mit den angrenzenden öffentlichen Flächen zu schaffen. Einer Begrenzung der Nutzflächen für Gastronomie bedarf es nicht. Die Flächen solcher gastronomischen Nutzungen nehmen innerhalb vergleichbarer Center/Carrés eine untergeordnete Rolle ein. Die überbaubaren Grundstücksflächen lassen auf den vorgesehenen Handelsebenen im Erdgeschoss und ersten Obergeschoss neben den maximal zulässigen Verkaufsflächen, den sonstigen Nutzflächen der Einzelhandelsbetriebe und den vorgesehenen Stellplätzen nur noch begrenzt weitere Nutzungen in den o. g. Geschossen zu. Eine spätere Umnutzung gastronomischer Flächen zu weiteren Verkaufsflächen ist durch die im Bebauungsplan festgesetzte maximale Verkaufsfläche von 6.400 m² ausreichend begrenzt.

Entsprechend den umliegenden innerstädtischen Nutzungen sind im Einkaufszentrum weitere innerstädtische Nutzungen, wie Anlagen für kulturelle, soziale, gesundheitliche und sportliche Zwecke, zulässig.

Die zentrale Lage in Anbindung an die Bahnhofstraße und in Verbindung mit dem geplanten ÖPNV-Knotenpunkt und der damit verbundenen hohen Fußgängerfrequenz qualifizieren diesen Standort auch für die Unterbringung von Verwaltung, Büros und Praxen.

Weiterhin ist im östlichen Bereich (SO 1.1) entlang der Europa-Allee Beherbergungsgewerbe ab dem ersten Obergeschoss zulässig. Hierzu zählen Hotels, Bording-Houses, Longstay-Appartements oder dergleichen. Dieser verkehrlich sehr gut erschlossene Bereich mit direkter Anbindung an die Bahnlinie in Richtung Köln ist hervorragend geeignet für Hotels und Beherbergungseinrichtungen. Daher ist in Ergänzung des multifunktionalen Ansatzes Beherbergungsgewerbe zulässig.

Darüber hinaus ist zur Belebung des Standortes und zur Deckung des Wohnraumbedarfes (vgl. Kap. 2.1.1) Wohnen ab dem ersten Obergeschoss zulässig. Zur Sicherung einer guten Wohnqualität kann dies jedoch aufgrund der vorliegenden hohen Schallimmissionen durch den Schienenverkehr nur innerhalb des Sondergebietes



Teilbereich SO 1.2 zur lärmabgewandten Seite des Quartiers realisiert werden. Folglich wird eine Wohnnutzung innerhalb des Teilbereiches SO 1.2 zugelassen.

Darüber hinaus sind die für das Vorhaben (SO 1.1 und 1.2) sowie für die in den weiteren Teilbereichen des Sondergebietes (SO 1.3 und 1.4) zulässigen Nutzungen erforderlichen Stellplätze zulässig. Oberirdische Stellplätze sind jedoch nicht zulässig. Ausgenommen davon sind Behindertenstellplätze. Diese Festsetzung soll dazu dienen, die städtebaulich gewünschten Raumkanten an diesem nördlichen neuen Stadteingang und eine weitestgehende Überbauung mit Baukörpern zu sichern. Zudem sollen nicht ansehnliche, großflächige, oberirdische Stellplatzanlagen an diesem städtebaulich prägnanten Standort vermieden werden.

In dem diesem Bebauungsplan zugrunde liegenden Entwurf ist die Unterbringung der Stellplätze in zwei Tiefgarageschossen vorgesehen.

Durch die getroffene Festsetzung wird die Unterbringung des ruhenden Verkehrs am Ort des Bedarfes gewährleistet und somit zusätzlicher Parksuchverkehr in der Innenstadt vermieden.

Im rechtswirksamen Bebauungsplan Nr. 208 B/II waren zudem 60 P+R-Parkplätze als zulässig festgesetzt. Diese Festsetzung sollte die Wiederherstellung der bislang in diesem Bereich vorhandenen P+R-Parkplätze ermöglichen.

Da diese P+R-Parkplätze auf der Ostseite bereits untergebracht werden konnten, entfällt diese Festsetzung im vorliegenden Bebauungsplan.

7.1.3 Sondergebiet (SO 1.3 - 1.4) Handels- und Dienstleistungszentrum, Beherbergungsgewerbe, Büro und Wohnen

Im südlichen Bereich soll das geplante Bahnhofsquartier mit kleinteiligem Einzelhandel, Dienstleistungen, Beherbergungsgewerbe, Büro und Wohnen weiter ergänzt werden.

In Verlängerung der Bahnhofstraße in Richtung Bahnhofbrücke sollen als Ergänzung der gewachsenen kleinteiligen Strukturen im zentralen Versorgungsbereich von Opladen im Erdgeschoss kleinteilige Ladeneinheiten mit zentren- und nicht zentrenrelevanten Sortimenten entstehen. Diese Einzelhandelsstruktur soll zudem durch die im Plangebiet befindliche Gasse in Richtung Norden eine Verbindung zum Einkaufszentrum herstellen.

Planungsrechtlich ist es nicht möglich, eine maximale Gesamtverkaufsfläche gebietsbezogen für die Teilbereiche SO 1.3 und 1.4 festzusetzen, da hierdurch der Erstbauende in der Lage wäre, das gebietsbezogene Kontingent für sich in Anspruch zu nehmen und auf diese Weise weitere Eigentümer von der Nutzung auszuschließen. Um den Empfehlungen in der Verträglichkeitsanalyse (vgl. Kap. 5.3.2) jedoch trotzdem zu entsprechen, wird die Verkaufsfläche je Einzelhandelsbetrieb auf maximal 150 m² begrenzt und eine den Ergebnissen der Verträglichkeitsanalyse entsprechende Obergrenze für die gesamte Verkaufsfläche des Einzelhandels in den Teilbereichen SO 1.3 und 1.4 in den städtebaulichen Vertrag zwischen der Stadt Leverkusen und dem Investor aufgenommen.

Die kleinteiligen Ladeneinheiten sollen jedoch ohne Anbindung an das Einkaufszentrum selbständig funktionieren und zur Belegung der Freiflächen mit den Eingängen



zu den fußgängerfrequentierten Bereichen orientiert sein. Um einen Mindestanteil an Ladeneinheiten am künftigen Bruno-Wiefel-Platz und zur südlichen Freiherr-vom-Stein-Straße sicherzustellen werden entsprechende Regelungen in den städtebaulichen Vertrag zwischen der Stadt Leverkusen und dem Investor aufgenommen.

In der Verträglichkeitsanalyse wurden die als verträglich eingestuft Sortimente und die Maximalgröße der Einzelladeneinheiten ermittelt. Gutachterlich werden periodisch nachgefragte Sortimente sowie ÖPNV affine Nachfragebereiche wie Bücher, Geschenkartikel, Uhren und Schmuck, Unterhaltungselektronik, Blumen, Getränke, Nahrungs- und Genussmittel, Parfümerieartikel, Drogeriewaren und Kosmetika, Büroartikel, pharmazeutische Artikel sowie Zeitungen und Zeitschriften mit jeweils einer maximalen Ladeneinheit von 150 m² VK für diesen Bereich empfohlen. Analog zum oben beschriebenen Einkaufszentrum werden in der Verträglichkeitsanalyse deutlich mehr Sortimente genannt, als letztendlich bei der geplanten Gesamtverkaufsfläche möglich sind, um auch hier bei der Vermarktung ausreichend Flexibilität zu gewährleisten.

Die gewünschten kleinteiligen Ladeneinheiten, die Öffnung zum Fußgängerbereich sowie die empfohlene Sortimentsstruktur für diesen in Verlängerung der Bahnhofstraße und in Verbindung mit dem neuen Verkehrsknotenpunkt städtebaulich bedeutsamen Bereich werden durch vertragliche Regelungen zwischen der Stadt Leverkusen und dem Investor sichergestellt.

Einzelhandelsbetriebe, deren Zweck auf den Verkauf von Artikeln mit sexuellem Charakter ausgerichtet ist, und Dienstleistungen, deren Zweck auf das Anbieten von sexuellen Dienstleistungen in freiberuflicher oder gewerbsmäßiger Form ausgerichtet ist, sowie Vergnügungsstätten der Nutzungstypen Spiel, Erotik und Freizeit sind nicht zulässig. Dieser Ausschluss dient dazu, eine mit diesen Nutzungen verbundene Abwertung in dem neuen, attraktiv zu gestaltenden Erweiterungsbereich der Opladener Innenstadt zu verhindern.

Um die öffentlichkeitswirksamen Bereiche innerhalb des Quartiers ausreichend beleben zu können, sind als weitere Nutzungen Gastronomie, Anlagen für kulturelle, soziale, gesundheitliche und sportliche Zwecke, Büros und Praxen, Dienstleistungen sowie Nebenanlagen im Sinne des § 14 BauNVO zulässig. Einrichtungen und Anlagen für die Kleintierhaltung sind nicht zulässig, da sie mit einem innerstädtischen verdichteten Quartier nicht verträglich sind, weder hinsichtlich einer möglichen Geruchs- und Lärmentwicklung noch hinsichtlich tiergerechter Haltungsbedingungen.

Mit den zulässigen gastronomischen Nutzungen soll sichergestellt werden, dass im Fußgängerbereich in Anbindung an den neuen Bahnhofpunkt und den neuen ZOB in Verbindung mit dem Einzelhandelsangebot u. a. für Reisende und Kunden gastronomische Angebote möglich sind und damit zu einem qualitativ hochwertigen Aufenthaltsbereich beigetragen werden kann.

Zur Fortführung des entlang der Europa-Allee und in Verbindung mit dem neuen Bahnhofpunkt gewünschten Beherbergungsnutzungen (s. Ausführungen zu Teilbereich SO 1.1) ist innerhalb des Teilbereiches SO 1.4 in allen Geschossen Beherbergungsgewerbe zulässig.



Weiterhin ist zur Belebung des Standortes und zur Deckung des Wohnraumbedarfes (vgl. Kap. 2.1.1) innerhalb des Teilbereiches SO 1.3 Wohnen ab dem ersten Obergeschoss zulässig. Um eine geeignete Wohnqualität sicherzustellen, kann dies aufgrund der vorliegenden Schallsituation ebenfalls nur in dem zur Lärmquelle abgeschirmten westlichen Bereich des Quartiers erfolgen.

Entsprechend der bereits im STEK formulierten städtebaulichen Zielsetzung soll am westlichen Brückenkopf der Bahnhofsbrücke ein neuer Stadteingang entstehen, der in Form eines allgemein zugänglichen Gebäudes u. a. als Ersatz für das entfallene Bahnhofgebäude fungiert.

In dem sogenannten „Torhaus“ ist eine repräsentative Freitreppe in Verlängerung des Bruno-Wiefel-Platzes als Anbindung an die Bahnhofsbrücke vorgesehen (s. textliche Festsetzungen, VI. Anlage).

Um an diesem Standort die öffentliche Funktion zu unterstützen, sollen in diesem Gebäudekomplex Gastronomie, Büros, Dienstleistungen sowie eine Hotelnutzung untergebracht werden.

Darüber hinaus sind auch in den Teilbereichen (SO 1.3 und 1.4) Stellplätze für den durch die Nutzungen im Bereich des gesamten Sondergebietes (SO 1.1 - 1.4) verursachten Bedarf zulässig.

Auch im südlichen Bereich des Bahnhofsquartiers sind aus bereits genannten Gründen oberirdische Stellplätze nicht zulässig. Ausgenommen hiervon sind Behindertenstellplätze. Diese Festsetzung soll zur Sicherung der Qualität des insgesamt überwiegend fußläufig erschlossenen Quartiers und der angrenzenden öffentlichen Bereiche beitragen.

Zur Unterbringung untergeordneter Anlagen und Einrichtungen sind ferner Nebenanlagen im Sinne des § 14 BauNVO zulässig. Ausgeschlossen hiervon sind wie im SO 1.1 und 1.2 Einrichtungen und Anlagen für die Kleintierhaltung aus o.g. Gründen

Trotz der Ähnlichkeit zum Kerngebiet wird das Baugebiet aus folgenden Gründen planungsrechtlich nicht als solches festgesetzt:

Um die gewünschte ausgewogene Nutzungsmischung im Plangebiet sowie im Standortbereich von Opladen gewährleisten zu können, ist es erforderlich die Nutzung „Einzelhandel“ in ihrer Fläche zu begrenzen. Die Begrenzung der Verkaufsflächen erfolgt auf Grundlage des Einzelhandelskonzeptes der Stadt Leverkusen (2017) und könnte in einem Kerngebiet nicht vorgenommen werden. Einer Regelung ausschließlich innerhalb eines städtebaulichen Vertrages steht die mangelhafte rechtliche Verbindlichkeit insbesondere hinsichtlich möglicher Rechtsnachfolger entgegen. Aus diesem Grund wird lediglich die Begrenzung der Gesamtfläche des Einzelhandels im SO 1.3 und 1.4 innerhalb des städtebaulichen Vertrages vorgenommen, da dies planungsrechtlich nicht möglich ist (s. hierzu Kapitel 7.1.3 Absatz 3). Weitere Reglementierungen der Einzelhandelsnutzung, wie z.B. eine Begrenzung auf das Erdgeschoss, werden planungsrechtlich gesichert.

Wichtiger Bestandteil der geplanten Nutzungsmischung ist zudem die Nutzung „Wohnen“. Eine allgemeine Wohnnutzung ist in Kerngebieten gemäß § 7 Abs. 3 BauNVO nur ausnahmsweise zulässig. Wenn besondere städtebauliche Gründe dies



rechtfertigen, gestattet § 7 Abs. 4 BauNVO für Kerngebiete die Festsetzung von ausschließlich Wohnungen oberhalb eines im Bebauungsplan bestimmten Geschosses (Nr. 1) oder die Festsetzung eines im Bebauungsplan bestimmten Anteil der zulässigen Geschossfläche eines Gebäudes oder eine bestimmte Größe der Geschossfläche ausschließlich für Wohnungen (Nr. 2). Auf diese Weise könnte die Wohnnutzung in einem Kerngebiet möglich gemacht werden, würde jedoch mit einer konkreten Verortung dieser Nutzung einhergehen. Dies hätte eine starke Einschränkung auch zur Verortung der weiteren Nutzungsbausteine im Quartier zur Folge und würde einer flexiblen weiteren Planung und Umsetzung entgegenstehen.

Mit Umsetzung der Festsetzungen für den Bereich des Sondergebietes Teilbereiche SO 1.1 – 1.4 kann entsprechend der Potenziale, der Lagegunst und der prognostizierten Magnetfunktion eine insgesamt städtebauliche und funktionale Aufwertung der Innenstadt Opladens erreicht werden.

7.2 Maß der baulichen Nutzung

Das Maß der baulichen Nutzung wird durch die Grundflächenzahlen (GRZ), die Zahl der Vollgeschosse und Wandhöhen über Normalhöhennull (NHN) festgesetzt.

7.2.1 Grundflächenzahl (GRZ)

Die im Sondergebiet (SO 1.1 – 1.4) festgesetzte GRZ von 1,0 orientiert sich an den vorgesehenen Einzelhandelsnutzungen und deren Flächenanforderungen sowie an der städtebaulich gewünschten, innerstädtischen Dichte in diesem, an den neuen Verkehrsknotenpunkt angrenzenden Bereich.

Der im nördlichsten Bereich der nbso-Westseite vorgesehene großflächige Einzelhandel mit bis zu insgesamt 7.000 m² zulässiger VK, die gewünschte zur Belebung beitragende Nutzungsmischung aus Beherbergungseinrichtungen, Verwaltung, Büros und Praxen, Dienstleistungen, Gastronomie und Wohnen soll am künftigen Verkehrsknotenpunkt zur Stärkung der Opladener Innenstadt beitragen. Darüber hinaus bedarf es für die geplanten innerstädtischen Nutzungen, insbesondere für den Einzelhandel, einer Mindestanzahl von vor Ort verfügbaren Stellplätzen. Da die verfügbare Fläche des Grundstückes aufgrund der umliegenden Straßen und des südlich geplanten ZOB nicht erweiterbar ist, ist für die an dieser Stelle gewünschte städtebauliche Dichte eine Überbauung des Grundstückes bis zu 1,0 erforderlich.

Diese vollflächige Überbauung erfolgt in den beiden Untergeschossen durch das Einkaufszentrum und die Tiefgarage. In den darüber liegenden Geschossen wird durch die Anordnung der Sockelgeschosse und der darüber befindlichen „Stadt-Steine“ die Bebauung mit zunehmender Höhe lockerer.

Mit einer GRZ von 1,0 liegt die festgesetzte Grundflächenzahl um 0,2 höher als die in § 17 Abs. 1 BauNVO festgelegte Obergrenze für sonstige Sondergebiete. Für Kerngebiete ist jedoch in der BauNVO eine Obergrenze für die GRZ von 1,0 festgelegt. Die oben beschriebene Nutzungsmischung und Dichte in Erweiterung der Opladener Innenstadt kann faktisch als kerngebietstypisch eingestuft werden. Demnach kann hier eine GRZ von 1,0 als Obergrenze zugelassen werden.

Für das geplante Einkaufszentrum ist die Festsetzung einer Geschossflächenzahl (GFZ) als Höhenbegrenzung nicht sinnvoll, da die üblichen Handelsgeschosse eine



Geschosshöhe von vier bis fünf Metern erreichen können. Die Höhenentwicklung wird daher über die Zahl der Vollgeschosse (vgl. Kap. 7.2.2) sichergestellt.

Die in § 17 Abs. 1 BauNVO festgelegte Obergrenze der GFZ für sonstige Sondergebiete von 2,4 wird im Bereich des Bahnhofsquartiers mit dem Einkaufszentrum und der ergänzenden Einzelhandelnutzungen (SO 1.1 – 1.4) sowie der darüber hinausgehenden Nutzungsmischung und den oberhalb der Sockelgeschosse vorgesehenen „Stadt-Steinen“ mit überwiegend möglichen vier Vollgeschossen überschritten. Zudem sind für das nördlichste Gebäude am Nordkreisel sechs Geschosse, für das „Torhaus“ maximal neun Geschosse und im benachbarten „Stadt-Stein“ fünf Geschosse vorgesehen. Zur städtebaulich gewünschten Akzentuierung des Bahnhofsbereiches Opladen als neuer Stadteingang und als Reaktion auf das der Bahnstrecke gegenüber gelegene Wohnhochhaus, soll das „Torhaus“ sich in seiner Höhe deutlich abheben von den übrigen Gebäuden. Demnach liegt neben der Überschreitung der Obergrenze der GRZ auch eine Überschreitung der Obergrenze der GFZ für sonstige Sondergebiete vor.

Da es sich im nördlichen Bereich der nbso-Westseite, gegenüber der bis zu fünfgeschossigen, bestehenden Bebauung auf der westlichen Seite, um den neuen Stadteingang mit innerstädtischer Nutzung handelt, wird die GRZ entsprechend der innerstädtischen Lage mit 1,0 festgesetzt.

Diese Überschreitungen sind gemäß § 17 Abs. 2 BauNVO möglich.

Im Plangebiet wird die Überschreitung der Obergrenzen ermöglicht, da folgende städtebauliche Gründe vorliegen:

- Die Reaktivierung innerstädtischer brach gefallener Flächen entspricht dem Prinzip „Innenentwicklung vor Außenentwicklung“ und trägt dazu bei, eine neue Inanspruchnahme von Flächen in Stadtrandlage zu reduzieren.
- Das festgesetzte Maß der baulichen Nutzung basiert auf dem politisch beschlossenen Stadtteilentwicklungskonzept Opladen. Zentrales städtebauliches Ziel des Konzeptes ist es, den ehemaligen Bahnstandort mit dem jetzigen innerstädtischen Geschäftsbereich von Opladen zu verknüpfen und zu einem innerstädtischen Quartier aufzuwerten. Angestrebt ist eine gemischte Nutzungsstruktur mit Einzelhandel in den unteren Geschossen sowie Büro- und Dienstleistung und Wohnnutzung. Neben den zusätzlichen Bauflächen in zentralen Lagen wird mit der Verlegung des ZOB an den neuen Bahnhofshaltepunkt ein neuer öffentlicher Raum die Innenstadt aufwerten. Mit der Umsetzung der Planung werden städtebauliche Qualitäten geschaffen, die dazu beitragen werden, die Zukunftsfähigkeit des Stadtbezirkes als Einkaufs- und Wohnstandort zu sichern.
- Das Bahnhofsquartier besitzt durch seine Lage unmittelbar an der Innenstadt eine besondere Lagegunst. Die gute Erschließung des Gebietes durch den öffentlichen Personennahverkehr und die Straßenanbindungen bietet gute infrastrukturelle Voraussetzungen.
- Aufgrund der vorgesehenen innerstädtischen Nutzungen ist, in Anlehnung an die vorhandene Maßstäblichkeit der Innenstadt, eine höhere bauliche Dichte, als sie in Gebieten in Stadtrandlagen üblich ist, zulässig. Die Festsetzung einer GRZ von 1,0, wie sie nach § 17 Abs. 1 BauNVO für Kerngebiete zulässig ist, ist daher städtebaulich gerechtfertigt.
- Nicht zuletzt ist eine höhere Dichte (Gebäudehöhe) aufgrund des erforderlichen baulichen Schallschutzes für die zulässigen Wohnnutzungen im Sondergebiet SO 1.2 und 1.3 nötig.



Das geplante Quartier besitzt durch seine Lage unmittelbar an der Innenstadt eine gute Lagegunst. Die sehr gute Erschließung des Gebietes durch den öffentlichen Personennahverkehr und die Straßenanbindungen bietet gute infrastrukturelle Voraussetzungen. Damit trotz der geplanten Verdichtung sichergestellt werden kann, dass die allgemeinen Anforderungen an gesunde Wohn- und Arbeitsverhältnisse nicht beeinträchtigt, nachteilige Auswirkungen auf die Umwelt vermieden und die Bedürfnisse des Verkehrs befriedigt werden, sind zusätzlich zu der bestehenden Lagegunst und der guten Erschließung besondere Maßnahmen zur Vermeidung negativer Auswirkungen vorgesehen:

- Da die Flächen innerhalb des Plangebietes bereits derzeit zum überwiegenden Teil versiegelt bzw. Bahnbrache sind, sind durch die Umsetzung der Planung keine erheblichen Auswirkungen auf das Schutzgut Boden zu erwarten.
- Positiv wirksam ist die extensive Begrünung der Dächer der „Stadt-Steine“ sowie die Errichtung von Dachgärten durch eine flächenhafte intensive Begrünung der Dächer der Sockelgeschosse auf Höhenniveau des ersten Obergeschosses (siehe textliche Festsetzungen, IV. Anlage). Auf diese Weise wird neben der Stadtbildverbesserung durch Regenwasserrückhaltung auch ein Beitrag zum Regenwasserhaushalt sowie zum Ausgleich des Versiegelungsgrades und somit zur Stadtökologie geleistet.
- Innerhalb des Plangebietes ist auf den Sockelgeschossen eine intensive Begrünung vorgesehen, die als Dachgärten eine hohe Aufenthaltsqualität bieten und den Nutzern der jeweiligen Häuser zur Verfügung stehen sollen.
- Die Dächer der „Stadt-Steine“ sollen eine extensive Dachbegrünung erhalten, die in Zusammenhang mit den o. g. Dachgärten ein „grünes Quartier“ entstehen lässt und damit ein angenehmes Kleinklima geschaffen wird.
- Durch die Umsetzung der vorgeschriebenen Schallschutzmaßnahmen können gesunde Wohn- und Arbeitsverhältnisse gewährleistet werden.

Sonstige Belange stehen einer Überschreitung der Obergrenzen des § 17 BauNVO nicht entgegen. Die Ver- und Entsorgung ist durch Neubau im Zuge der Erschließung des Geländes gesichert. Durch die umliegenden Straßen ist die verkehrliche Erschließung nachweislich gesichert.

7.2.2 Höhe baulicher Anlagen, Anzahl der Vollgeschosse, Oberstes Geschoss

Gebäudehöhen gelten in der städtebaulichen Komposition als die stärksten Bausteine. Diese Stärke ermöglicht einerseits Dominanz, ist jedoch auch immer verbunden mit der Notwendigkeit, diese Dominanz und Stärke verantwortungsvoll einzusetzen. Im Sinne eines aussagekräftigen Städtebaus erfolgt durch die Betonung des zentralen Bahnhofsbereiches mit einem hohen Torhaus und der sich in die angrenzende Stadtlandschaft einfügenden, weiteren Bebauung eine klare Gliederung der Höhenentwicklung.

Das Maß der baulichen Nutzung wird im vorliegenden Bebauungsplan durch die Zahl der Vollgeschosse als Höchstgrenze und entlang der Europa-Allee aus Schallschutzgründen durch eine Festsetzung der Mindestwandhöhen bestimmt.



Höhe baulicher Anlagen

Im Hinblick auf die Festsetzungen zur Abstandsflächenregelung (vgl. Kap. 7.3.2) wird im Bereich der diesbezüglich festgesetzten Baulinien und zwingenden Höhen (Oberkante) an den Eckpunkten darüber hinaus festgesetzt, dass die Höhe der baulichen Anlagen zwischen den Eckpunkten

- **A, B und C**
- **D und E**
- **F, G und H**
- **I und J**

durch Interpolation rechnerisch linear zu ermitteln ist.

Zahl der Vollgeschosse (siehe auch textliche Festsetzungen, IV. Anlage „Definition Geschosse“)

Die maximale Zahl der Vollgeschosse wird nach Maßgabe des städtebaulichen Konzeptes festgesetzt und soll die geplante Höhenentwicklung sicherstellen. Diesbezüglich werden innerhalb der Teilbereiche SO 1.1 und 1.2 für das Gebäude südlich des Nordkreisels fünf Vollgeschosse, für das Sockelgeschoss ein Vollgeschoss und für die „Stadt-Steine“ jeweils vier Vollgeschosse festgesetzt.

Innerhalb der Teilbereiche SO 1.3 und 1.4 werden für das westliche Gebäudeensemble für das Sockelgeschoss ein Vollgeschoss und für die „Stadt-Steine“ jeweils vier Vollgeschosse festgesetzt. Für das östliche Gebäudeensemble werden entsprechend dem städtebaulichen Konzept für das Sockelgeschoss drei Vollgeschosse, für den nördlichen „Stadt-Stein“ fünf und für das „Torhaus“ neun Vollgeschosse festgesetzt.

Für das „Torhaus“ werden im Bereich des durch die große Freitreppe geplanten Zugangs zur Bahnhofsbrücke unterschiedliche Festsetzungen für die jeweiligen Geschosse getroffen. Diese sehen im Bereich des Erdgeschosses eine eingeschossige Bebauung unterhalb der Freitreppe vor. Darüber ist im ersten und zweiten Obergeschoss keine Bebauung möglich, da hier dann die Freitreppe (Verkehrsfläche besonderer Zweckbestimmung „Fußgängerbereich“) verläuft. Ab dem dritten Obergeschoss (ab 69,0 m ü. NHN) kann die Freitreppe mit insgesamt bis zu neun Geschossen wieder überbaut werden (siehe textliche Festsetzungen, VI. Anlage).

Wandhöhen

Aus Gründen des Schallschutzes wird im Plangebiet im Hinblick auf gesunde Wohn- und Arbeitsverhältnisse eine Mindestwandhöhe für die Bebauung entlang der Europa-Allee zum Schutz vor Bahnlärm festgesetzt. Diese Mindesthöhe wurde in der schalltechnischen Untersuchung (vgl. Kap. 5.6.3) den Berechnungen zugrunde gelegt und dient dem Schutz der dahinterliegenden, empfindlichen Nutzungen. Darüber hinaus soll die geplante Bebauung auch zum Schutz der westlich bestehenden Wohnnutzungen beitragen.

Aufgrund dessen werden entlang der Baulinien an der Europa-Allee Mindestwandhöhen über NHN festgesetzt.

Oberstes Geschoss

Um sicherzustellen, dass die im städtebaulichen Konzept vorgesehene Kubatur der „Stadt-Steine“ umgesetzt wird, wird ein über die Zahl der Vollgeschosse zusätzliches Geschoss ausgeschlossen.



Durch die o. g. Festsetzungen kann die gewünschte Höhenentwicklung sichergestellt und dennoch ausreichend Flexibilität für die Umsetzung der Planung gewährleistet werden.

Technische Aufbauten

An diesem neuen innerstädtischen Standort ist städtebaulich angestrebt, die Dachlandschaft grundsätzlich nicht durch zusätzliche Aufbauten auf den Dächern zu beeinträchtigen. Zudem sieht das städtebauliche Konzept für die „Stadt-Steine“ die Begrünung der flach geneigten Dächer vor, die durch ihre Neigung städtebaulich wirksam werden. Darüber hinaus ist aufgrund der Lage an der Europa-Allee mit „Gesicht zur Bahn“ sowie westlich angrenzend an die bestehende Bebauung eine solche Festlegung aus stadtgestalterischen Gründen geboten.

Diesbezüglich wird festgesetzt, dass die Grundflächen der technischen Aufbauten insgesamt 10 % der Dachflächen nicht überschreiten dürfen.

Um bei der weiteren hochbaulichen Planung ggf. erforderlich werdende Technikaufbauten nicht in Gänze auszuschließen, sind diese ausnahmsweise zugelassen, wenn sie den höchsten Punkt der Dachfläche bzw. Attika nur bis zu einer Höhe von 1,5 m überschreiten und von den Gebäudefassaden um mindestens das Maß ihrer Höhe zurückgesetzt werden. Damit kann sichergestellt werden, dass die Aufbauten städtebaulich in den Hintergrund treten und das Ortsbild nicht beeinträchtigen.

Ausgenommen von diesen Regelungen sind Anlagen für solare Strahlungsenergie, um dem Klimaschutz Rechnung zu tragen.

7.3 Bauweise/überbaubare Grundstücksfläche

7.3.1 Abweichende Bauweise

Um die Kubatur des städtebaulichen Konzeptes zu sichern, werden für die unterschiedlichen Bereiche entsprechende Festsetzungen zur Bauweise getroffen. Für die jeweiligen Sockelgeschosse wird aufgrund ihrer zusammenhängend überbauten Grundstücksfläche, welche eine Länge von 50 Meter überschreiten, festgesetzt, dass innerhalb der überbaubaren Grundstücksflächen eine durchgehend geschlossene Bebauung zu errichten ist.

Um im Hinblick auf die zulässige Wohnnutzung ruhige Innenbereiche zu schaffen, ist es erforderlich, die Randbebauung zur Europa-Allee geschlossen auszuführen. Diesbezüglich wird zum Schutz vor Verkehrslärm entlang der festgesetzten Baulinien und Baugrenzen oder parallel zu ihnen festgesetzt, dass eine durchgehend geschlossene Fassade auf der gesamten Länge und in der jeweils festgesetzten Höhe zu errichten ist.

Im städtebaulichen Konzept sind zwischen allen „Stadt-Steinen“ Lücken vorgesehen. Um diese Lücken sicherstellen zu können und trotzdem den erforderlichen Schallschutz zu gewährleisten, kann die o. g. durchgehend geschlossene Fassade entlang der Europa-Allee in den in der Planzeichnung mit **aa** gekennzeichneten Abschnitten oder parallel zu ihnen durch Fassaden mit Schallschutzanforderungen (z. B. Schallschutzwände, Schallschutzwände in Kombination mit Brückenbauwerken) ersetzt werden. Bei der Ausführung sind die gestalterischen Festsetzungen und Materialwahl (Glas und Metall zur Einfassung des Glases) sowie Regelungen im städtebaulichen Vertrag zu beachten.



7.3.2 Überbaubare Grundstücksflächen

Überbaubare Grundstücksflächen

Die überbaubaren Grundstücksflächen werden im Geltungsbereich mittels Baugrenzen und Baulinien bestimmt. Damit können die städtebauliche Ordnung sowie eine qualitätsvolle Entwicklung dieses Standortes hinreichend sichergestellt werden.

Für die einzelnen Gebäudeensembles werden die Sockelgeschosse und die darüber befindlichen „Stadt-Steine“ überwiegend mit Baugrenzen beschrieben. Hierbei wurden die überbaubaren Grundstücksgrenzen, da wo es geometrisch möglich war, etwas größer gefasst, als die derzeitige Planung es vorsieht. Dies schafft für die noch weiter zu detaillierende Planung Flexibilität, ohne die städtebauliche Struktur aufzulösen.

Im Bereich der vorgesehenen Lücken zwischen den einzelnen „Stadt-Steinen“ an der Europa-Allee sollen neben den dort erforderlichen Fassaden mit Schallschutzanforderungen auch ggf. je nach Nutzung Brückenbauwerke als Verbindungsglieder zwischen den „Stadt-Steinen“ möglich sein. Diesbezüglich sind in den Zwischenräumen 10 m tiefe überbaubare Grundstücksflächen vorgesehen. Die maximale Zahl der Vollgeschosse ist mit vier festgesetzt, um auch hier möglichst große Flexibilität zu gewährleisten.

Hinsichtlich der schalltechnischen Vorgaben und in Verbindung mit der o. g. festgesetzten durchgehend geschlossenen Fassade entlang der Europa-Allee werden zur Sicherung dieser Kanten Baulinien festgesetzt. Darüber hinaus wird mit diesen Baulinien die stadträumlich gewünschte Fassung des Straßenraumes entlang der neuen Stadtstraße gewährleistet.

Um eine Auflockerung und optische Gliederung des Fassadenbildes entlang der Europa-Allee zu erzielen, werden die Baulinien in den Lücken zwischen den „Stadt-Steinen“ oberhalb des Erdgeschosses durch Baugrenzen ersetzt. Durch die textliche Festsetzung Punkt 3 zur abweichenden Bauweise wird ein funktionierender Schallschutz trotzdem gewährleistet.

Weitere Baulinien sind zur Sicherung von Raumkanten und des Eckbereiches an der städtebaulich prägnanten Ecke Bahnhofstraße/Freiherr-vom-Stein-Straße festgesetzt.

Darüber hinaus lassen sich aufgrund der Vielfalt der im Bahnhofsquartier vorgesehenen Nutzungen und der gewünschten städtebaulichen Dichte an diesem Standort Unterschreitungen der regulär erforderlichen Abstandsflächen nicht vermeiden. Dies betrifft zum einen den nördlichen „Stadt-Stein“ im Teilbereich SO 1.2 mit den Fassaden zur Freiherr-vom-Stein-Straße. Hier können die Abstandsflächen zu der gegenüberliegenden Straßenrandbebauung nicht eingehalten werden. Gemäß § 6 Abs. 5 Bauordnung (BauO NRW) betrage die Abstandfläche 0,4 H, mindestens jedoch 3 m. Die Abstandsflächen dürfen gemäß § 6 Abs. 2 BauO u. a. auch auf öffentlichen Verkehrsflächen liegen, jedoch nur bis zu deren Mitte. Die Mitte wird im vorliegenden Fall überschritten, somit werden hier die erforderlichen Abstandsflächen unterschritten.

Gleiches gilt für den südlichen „Stadt-Stein“ im Teilbereich SO 1.3, welcher die städtebaulich prägnante Ecke Bahnhofstraße/Bruno-Wiefel-Platz/Freiherr-vom-Stein-Straße definieren soll. Hier können die Abstandsflächen zu der gegenüberliegenden Straßenrandbebauung nicht eingehalten werden.



Das „Torhaus“ als neues Entree zur Innenstadt mit seinen bis zu neun Geschossen kann die Abstandsflächen gegenüber dem südlich gelegenen Dach des neuen ZOB sowie gegenüber der östlich befindlichen Fahrradrampe und dem künftig dort vorgesehenen Fahrradparkhaus (Bebauungsplan Nr. 208 B/II 3. Änderung) ebenfalls nicht einhalten.

Um die gewünschte städtebauliche Entwicklung für das Bahnhofsquartier zu sichern, wird diesbezüglich die Festsetzung von Baulinien in Kombination mit Festsetzungen von zwingenden Höhen baulicher Anlagen (Oberkanten) erforderlich.

Mit der so planungsrechtlich gesicherten städtebaulichen Dichte finden die Abstandsflächenregelungen nach BauO NRW gemäß § 6 Abs. 5 Satz 6 keine Anwendung.

Demensprechend werden an den o. g. Fassaden Baulinien und zwingende Höhen über NHN an den Eckpunkten festgesetzt. Die schrägen Dachhöhen (Traufkanten) dazwischen sind durch Interpolation rechnerisch linear zu ermitteln (vgl. Kap. 7.2.2).

Die Aufhebung der Abstandsflächenregelung im nördlichen Bereich des „Stadt-Steins“ an der Freiherr-vom-Stein-Straße löst keine Beeinträchtigungen an der bestehenden Bebauung gegenüber aus, da diese Bebauung von der Straße deutlich abgerückt ist und sich die Abstandsflächen bei weitem nicht überlagern.

Im Bereich des „Stadt-Steins“ an der südlichen Freiherr-vom-Stein-Straße/Ecke Bahnhofstraße Überschreiten die Abstandsflächen zwar die Mitte der Straßenverkehrsfläche, die Abstandsflächen des gegenüberliegenden Gebäudes werden jedoch nicht überlagert, sodass auch hier nicht von Beeinträchtigungen der bestehenden Bebauung auszugehen ist.

Darüber hinaus werden die geplanten Baukörper östlich der bestehenden Bebauung errichtet, sodass nicht von unzumutbaren Verschattungen auszugehen ist.

Da es sich hierbei um einen erst in jüngster Zeit errichteten Neubau handelt, ist weiter nicht davon auszugehen, dass hier in naher Zukunft Aufstockungen des Gebäudes vorgesehen sind. Somit entsteht auch keine Einschränkung bzgl. möglicher Erweiterungsabsichten.

Bereits im Verfahren zum Bebauungsplan Nr. 208 B/II 3. Änderung (Fahrradparkhaus) wurde im Hinblick auf die geplante Bebauung im Bereich des angrenzenden Bahnhofsquartiers geprüft, ob durch die festgesetzte Abweichung von der Abstandsflächenregelungen nach BauO NRW negative Auswirkungen auf die benachbarten künftigen Nutzungen entstehen könnten.

In dem geplanten Gebäudekomplex im Teilbereich SO 1.4 sollen Gastronomie, Büros und ggf. eine Hotelnutzung untergebracht werden. In den von dem angrenzenden Fahrradparkhaus betroffenen zwei unteren Geschossen (EG und 1.OG) sollen mit Ausrichtung zur Bahn im Erdgeschoss schon aus Schallschutzgründen überwiegend Nebenräume (Küche, WC, Erschließung, etc.) sowie Räume, welche als „durchgesteckte“ Räume (Büro- und Hotelräume, Gastraum) nicht ausschließlich ihre Belichtung, Besonnung und Belüftung über die zur Bahn ausgerichteten Seite sicherstellen, angeordnet werden.

Im ersten Obergeschoss sind bahnseitig Büros, ein offener Hofbereich sowie Erschließungs- und Nebenräume vorgesehen. In der weiteren Planung werden die geplanten Nutzungen und Räume so angeordnet, dass eine Beeinträchtigung sicher vermieden wird.



Nach oben beschriebenen Ausführungen sind durch die Reduzierung der Abstandsflächen keine negativen Auswirkungen auf die geplanten Nutzungen des künftigen Gebäudes zu erwarten.

Negative Auswirkungen auf den Aufenthaltsraum für Busfahrer und Servicekräfte hat umgekehrt das o. g. geplante Gebäude nicht, da die Fenster des Aufenthaltsraumes zur Südseite ausgerichtet sind.

Bei der Nichteinhaltung der Abstandsflächen gegenüber dem südlich gelegenen Dach des neuen ZOB ist nicht von negativen Auswirkungen auszugehen, da sich im „Torhaus“ an dieser Stelle bis zum dritten Geschoss die Freitreppe befindet bzw. im Erdgeschoss ggf. eine bahnaffine Nutzung angesiedelt werden soll. Darüber hinaus ist durch die auf Stützen befindlichen Dächer des neuen ZOB eine Transparenz und Belichtung in Erdgeschoßhöhe gewährleistet, sodass hier nicht von Beeinträchtigungen auszugehen ist. Durch das „Torhaus“ ist eine unzumutbare Verschattung des ZOB-Bereiches nicht zu erwarten, da sich der ZOB südlich angrenzend befindet.

Aufgrund der für den Bereich des Bahnhofsquartiers städtebaulich gewünschten innerstädtischen Dichte, der Vielfalt der dort vorgesehenen Nutzungen sowie der Verknüpfung der Nutzungen mit dem neuen ÖPNV-Verkehrsknotenpunkt und vor dem Hintergrund der o. g. Ausführungen kann die Unterschreitung der Abstandsflächen gemäß § 6 BauO NRW hingenommen werden.

7.4 Stellplätze, Tiefgaragen und Nebenanlagen

7.4.1 Stellplätze, Tiefgaragen

Die verkehrstechnisch attraktive Lage des Planbereiches soll einer großen Zahl von Nutzern zugutekommen. Um die zur Verfügung stehenden bebaubaren Flächen zu diesem Zweck nutzen zu können, ist die Anlage ebenerdiger Stellplatzanlagen nicht sinnvoll und wird daher ausgeschlossen (vgl. Kap. 7.1). Dementsprechend soll die Unterbringung des ruhenden Verkehrs überwiegend in Tiefgaragen erfolgen. Ausgenommen von dieser Regelung sind Behindertenstellplätze.

Im Plangebiet sind aus diesem Grund Tiefgaragen generell innerhalb und außerhalb der überbaubaren Grundstücksflächen zulässig. Mit dieser Festsetzung wird sichergestellt, dass die nachzuweisenden Stellplätze unterirdisch untergebracht werden können und somit die oberirdischen Flächen für die angestrebten Nutzungen zur Verfügung stehen.

Das städtebauliche Konzept sieht dementsprechend die Unterbringung der notwendigen Stellplätze in zwei Untergeschossen vor.

Darüber hinaus sind auch alle anderen zulässigen Nutzungen innerhalb und außerhalb der überbaubaren Grundstücksflächen im ersten und zweiten Untergeschoss zulässig. Dies dient analog der Zulässigkeit von Tiefgaragen der Entlastung der oberirdischen Flächen und einer gänzlichen Ausschöpfung des Flächenpotenzials am innerstädtischen Standort Opladen.

7.4.2 Nebenanlagen

Nebenanlagen, die dem Nutzungszweck des Baugebietes dienen und seiner Eigenart nicht widersprechen, sind nur in den überbaubaren Grundstücksflächen zulässig. Diese Festsetzung dient dazu, die repräsentativen Bereiche im Norden als Eingang des Gebietes vom Nordkreisel aus sowie innerhalb der zwischen den Gebäudekomplexen der Teilbereiche SO 1.3 und 1.4 entstehenden öffentlichkeitswirksamen Gasse von Abfallbehältern oder dergleichen freizuhalten.



Einrichtungen und Anlagen für die Kleintierhaltung sind nicht zulässig, da sie mit einem innerstädtischen verdichteten Quartier nicht verträglich sind, weder hinsichtlich einer möglichen Geruchs- und Lärmentwicklung noch hinsichtlich tiergerechter Haltungsbedingungen.

7.5 Verkehrsflächen

Im Bebauungsplan werden zur Sicherung der Erschließung Straßenverkehrsflächen sowie Verkehrsflächen besonderer Zweckbestimmung „Fußgängerbereich“ sowie „Fuß-/Radwegebrücken“ festgesetzt.

7.5.1 Straßenverkehrsflächen

Die im Geltungsbereich befindlichen Anschlüsse zu den bestehenden Straßen Gerichtsstraße, Freiherr-vom-Stein-Straße und Europa-Allee sind aufgrund der verkehrlichen Situation als Straßenverkehrsflächen festgesetzt.

Im östlichen Bereich des Plangebietes ist ein Streifen Straßenverkehrsflächen der Europa-Allee im Plangebiet enthalten. Dieser Streifen ist im rechtswirksamen Bebauungsplan Nr. 208 B/II als Sondergebiet festgesetzt. Um hier noch einen Fußweg zu generieren, wurde das Sondergebiet zurückgezogen und die Europa-Allee um die Fußwegefläche erweitert.

Im nördlichen Bereich umfasst der Geltungsbereich zudem einen Teil des Nordkreises (Bebauungsplan Nr. 208 A/II, III), da dieser eine wichtige Erschließungsfunktion für das geplante Bahnhofsquartier erfüllt und deshalb auch planungsrechtlich mit dem Bahnhofsquartier im vorliegenden Bebauungsplan eine Einheit bilden soll.

7.5.2 Verkehrsfläche besonderer Zweckbestimmung „Fußgängerbereich“

Südwestlich des Teilbereiches SO 1.3 sowie in Verlängerung der Bahnhofstraße bis zum neuen Bahnhaltelpunkt wird zur Umsetzung der städtebaulich gewünschten durchgehenden Fußgängerzone eine Verkehrsfläche besonderer Zweckbestimmung „Fußgängerbereich“ festgesetzt.

Im Bereich des „Torhauses“ wird sich aufgrund der zu überwindenden Höhe bis zum Brückenanschluss der Antritt der geplanten Freitreppe deutlich vor dem Gebäude befinden.

Die Freitreppe stellt eine Anlage des öffentlichen Verkehrs dar und ist somit auch ohne die Festlegung einer überbaubaren Grundstücksfläche innerhalb der öffentlichen Verkehrsfläche zulässig.

Um jedoch die Abgrenzung der Freitreppe sichtbar zu machen, wird diese innerhalb der Verkehrsfläche besonderer Zweckbestimmung „Fußgängerbereich“ kenntlich gemacht und mit einem Hinweis „Treppenanlage, Fahrtreppe“ versehen. Hierzu wird auch auf die Nebenzeichnung 5 und 6 innerhalb der zeichnerischen Festsetzungen sowie die Anlage VI. innerhalb der textlichen Festsetzungen aufmerksam gemacht.



7.5.3 Verkehrsfläche besonderer Zweckbestimmung „Fuß-/Radwegebrücke“

Im Hinblick auf das bereits vorhandene Brückenbauwerk der Bahnhofsbrücke werden zur Sicherung dieser Verbindung für die innerhalb des Plangebietes liegenden Brückenendpunkte Festsetzungen getroffen, welche die Nutzung sichert.

7.5.4 Bereiche für Ein- und Ausfahrt

Die Ein- und Ausfahrt der Tiefgarage befindet sich im südlichen Bereich des Teilbereiches SO 1.1 auf Seiten der Europa-Allee. Hier kann rechts eingebogen und rechts auf die Europa-Allee in südliche Richtung ausgebogen werden. Linksabbiegeverkehr ist nicht möglich, um die Sicherung eines reibungslosen Verkehrsablaufes zu gewährleisten.

Um eine Ausfahrt aus der Tiefgarage in nördliche Richtung zu ermöglichen, ist im Bereich des nördlichsten „Stadt-Steins“ die Ausfahrt auf die Freiherr-vom-Stein-Straße möglich.

Die Anlieferung erfolgt über eine Zufahrt von der Europa-Allee. Die Ausfahrt erfolgt anschließend neben der Tiefgaragenausfahrt über die Freiherr-vom-Stein-Straße, sodass eine unkomplizierte Anbindung an den Kreisverkehr gegeben ist, welcher wiederum eine Abfahrt in alle Richtungen ermöglicht. Folglich wird der Innenstadtbereich nicht durch den Anlieferverkehr belastet.

Die jeweiligen Ein- und Ausfahrten für die Tiefgarage und die Anlieferung werden infolgedessen als Bereiche für Ein- und Ausfahrten mit der entsprechenden Zweckbestimmung festgesetzt.

7.6 Geh-, Fahr- und Leitungsrechte

7.6.1 Gehrechte

Um die städtebaulich gewünschte Durchwegung vom Bruno-Wiefel-Platz zum Einkaufszentrum und von der Gerichtsstraße in Richtung Europa-Allee sicherzustellen, ist in diesem Bereich eine Fläche festgesetzt, die mit einem Gehrecht (G) zugunsten der Allgemeinheit zu belasten ist.

7.6.2 Geh-, Fahr- und Leitungsrechte

Im nordwestlichen Bereich des Sondergebietes Teilbereich SO 1.1 innerhalb der Freiherr-vom-Stein-Straße verläuft ein Kanal der Technischen Betriebe Leverkusen (TBL). Von der Kanalachse ist jeweils ein Schutzabstand von mindestens 2,5 m einzuhalten. Um diesen Kanal sowie dessen Schutzabstand und die Erreichbarkeit zu sichern, wird in diesem Bereich eine Fläche festgesetzt, die mit einem Geh-, Fahr- und Leitungsrecht (GFL) zugunsten des Versorgungsträgers zu belasten ist.

7.7 Bauliche oder sonstige Maßnahmen zum Schutz vor schädlichen Umwelteinwirkungen im Sinne des Bundes-Immissionsschutzgesetzes (gemäß § 9 (1) Nr. 24 BauGB)

Wie in Kapitel 5.6.3 beschrieben, sind aufgrund der hohen Verkehrslärmimmissionen verschiedene Schallschutzmaßnahmen erforderlich. Diese bestehen, neben der Schallabschirmung durch die Gebäudestellung, u. a. auch durch die Grundrissorientierung sowie durch den Ausschluss von Fenstern zu Schlafräumen an den lärmzugewandten Seiten.



Aufgrund der nächtlichen Immissionen der Tiefgaragen-Ein- und Ausfahrt an der Europa-Allee (Gewerbelärm) sind darüber hinaus in diesem Bereich Fenster zu Aufenthaltsräumen auszuschließen.

7.7.1 Abweichende Bauweise/bedingte Festsetzung

Um die erforderlichen lärmgeschützten Bereiche zur Anordnung von Aufenthalts- und Schlafräumen sowie Außenwohnbereichen gewährleisten zu können, ist zuerst die schallabschirmende geschlossene Fassade entlang der Europa-Allee mindestens im geschlossenen Rohbau in der festgesetzten Mindestwandhöhe zu errichten.

Erst nach Errichtung dieser geschlossenen Fassade ist eine Wohnnutzung in den dahinterliegenden Bereichen möglich.

Dies gilt neben der geplanten Wohnnutzung auch für die mögliche Hotelnutzung.

Diesbezüglich wurde eine entsprechende bedingte Festsetzung aufgenommen (vgl. Kap 7.9). Über diese Festsetzungen in Verbindung mit der abweichenden Bauweise (vgl. Kap 7.3.1) wird sichergestellt, dass eine Wohnnutzung in den jeweiligen Innenbereichen erst umgesetzt werden kann, wenn die schallabschirmende geschlossene Randbebauung in der festgesetzten Mindestwandhöhe fertiggestellt ist.

Ausnahmsweise kann diese schallabschirmende geschlossene Fassade in Teilen durch Fassaden mit Schallschutzanforderungen ersetzt werden. Diese Festsetzung soll die Möglichkeit bieten, im Rahmen der schalltechnisch erforderlichen baulichen Geschlossenheit die geplanten Lücken zwischen den „Stadt-Steinen“ zu schaffen und damit Spielräume im Hinblick auf die Grundrisse, die Gestaltung und die Freiflächen zu bieten.

7.7.2 Schlafräume und zum Schlafen genutzte Räume

Aufgrund der hohen Verkehrslärmimmissionen sind an den zur Bahn und der Europa-Allee orientierten Fassaden im Bereich der Teilbereiche SO 1.1 und 1.4 Fenster zu Schlafräumen und zu Räumen, die zum Schlafen genutzt werden, nicht zulässig. Fenster zu nicht schutzbedürftigen Räumen wie Flure, Nebenräume, Küchen, Bäder etc. sind jedoch zulässig.

Durch bauliche Vorkehrungen wie beispielsweise geschlossene Laubengänge, Wintergärten oder Doppelfassaden besteht die Möglichkeit, eine Abweichung von den o. g. Ausschlüssen zu erwirken. Dabei ist jedoch nachzuweisen, dass am Tag und in der Nacht vor Fenstern zu Aufenthaltsräumen Beurteilungspegel von 55 dB(A) nicht überschritten werden.

Um sicherzustellen, dass an den bahnzugewandten Fassaden die entsprechenden Innenraumpegel bei einer Schallübertragung über Nebenräume eingehalten werden, ist im nachfolgenden Baugenehmigungsverfahren der entsprechende Nachweis gemäß DIN 4109 (2018) zu erbringen.

Die in den Festsetzungen aufgeführte DIN kann zur Information für jeden beim Fachbereich Stadtplanung zu den Geschäftszeiten eingesehen werden.

7.7.3 Aufenthaltsräume

Im Hinblick auf eine Nachnutzung der Tiefgaragen Ein- und Ausfahrt an der Europa-Allee werden die Immissionsrichtwerte der TA Lärm an den angrenzenden und da-



rüber liegenden Fassaden überschritten. Da hier jedoch eine Nachtnutzung zulässig sein soll, werden im Hinblick auf die mögliche Beherbergungsnutzung im Teilbereich SO 1.1 an den Fassaden in den betroffenen Bereichen Fenster zu Aufenthaltsräumen gemäß TA Lärm bis einschließlich zweitem Obergeschoss ausgeschlossen.

7.7.4 Maßgeblicher Außenlärmpegel

Im vorliegenden Fall liegen die Lärmbelastungen trotz der vorgesehenen Schallschutzwand entlang der Europa-Allee (Bebauungsplan Nr. 208A/II, III, 2. Änderung) oberhalb der schalltechnischen Orientierungswerte der DIN 18005. Aufgrund dessen sind weitere Vorkehrungen zum Schutz vor schädlichen Umwelteinflüssen zu treffen.

Zur Festlegung von passiven Schallschutzmaßnahmen werden nach Vorgabe der DIN 4109 (2018) im Bebauungsplan die maßgeblichen Außenlärmpegel festgesetzt (vgl. Kap. 5.6.3). Dabei unterscheiden sich die maßgeblichen Außenlärmpegel von den berechneten Beurteilungspegeln zum Tageszeitraum um einen Zuschlag von 3 dB(A).

Im vorliegenden Fall ist der Beurteilungspegel im Nachtzeitraum (Schutz des Nachtschlafes) aufgrund des Verkehrslärms aus dem Schienenverkehr nicht wie üblich um 10 dB(A) geringer als am Tag. Um hier jedoch den Vorgaben der DIN 4109 Rechnung zu tragen und damit einen erhöhten passiven Schallschutz für den Nachtzeitraum zu gewährleisten, wird der maßgebliche Außenlärmpegel (Beurteilungspegel plus 3 dB(A)) mit einem Zuschlag von 10 dB(A) versehen.

Für alle Räume, die generell regelmäßig zum Schlafen genutzt werden könnten, ist die Schalldämmung der Außenbauteile auf den jeweils höheren Wert des maßgeblichen Außenlärmpegels zu dimensionieren. Dies ist i. d. R. der maßgebliche Außenlärmpegel für den Nachtzeitraum.

Die Festsetzungen der maßgeblichen Außenlärmpegel im Bebauungsplan basieren auf dem worst-case-Ansatz. Für das Sondergebiet (SO 1.1 – 1.4) wird demnach der maximale maßgebliche Außenlärmpegel für alle Geschosse flächenhaft mit 85 dB(A) festgesetzt.

Im Rahmen des nachfolgenden Baugenehmigungsverfahrens ist die Eignung der für die Außenbauteile der Gebäude gewählten Konstruktionen nach den Kriterien der DIN 4109 (2018) nachzuweisen.

7.7.5 Schallgedämmte Lüftungssysteme

Bei Fenstern zu Schlafräumen ist bei einem Beurteilungspegel von > 45 dB(A) nachts keine natürliche Fensterlüftung ohne geeignete Schallschutzmaßnahmen möglich, da der Innenpegel ansonsten > 30 dB(A) betragen würde. Im Bereich des Plangebietes liegen die Beurteilungspegel im Nachtzeitraum oberhalb der maßgeblichen 45 dB(A).

Um sicherzustellen, dass die Innenraumpegel 30 dB(A) nicht überschreiten, wird festgesetzt, dass bei Schlafräumen im gesamten Plangebiet schallgedämmte Lüftungssysteme oder gleichwertige Maßnahmen vorzusehen sind.



7.7.6 Außenwohnbereiche

Wie bereits in Kapitel 5.6.3 erläutert, gilt nach Rechtsprechung eine Grenze von 62 dB(A) für die Nutzung von Außenwohnbereichen (z. B. Balkone, Loggien oder Terrassen). Werden diese überschritten, sind unzumutbare Störungen der Kommunikation und der Erholung zu erwarten.

Dementsprechend werden Außenwohnbereiche an den Fassaden an den für eine Wohnnutzung vorgesehenen Gebäude, an denen Beurteilungspegel von weniger als 62 dB(A) tags vorliegen, als zulässig festgesetzt.

An Fassaden mit Beurteilungspegeln von mehr als 62 dB(A) tags, können Außenwohnbereiche ausnahmsweise gestattet werden, wenn durch entsprechende bauliche Schallschutzmaßnahmen (verglaste Loggien und Balkone, Wintergärten oder vergleichbare Schallschutzmaßnahmen) sichergestellt ist, dass ein Beurteilungspegel von maximal 62 dB(A) tags nicht überschritten wird.

Diese Schallschutzmaßnahmen müssen eine Schalldämmung von mindestens 15 dB aufweisen.

Mit den o. g. Festsetzungen kann ein ausreichender Schallschutz für Außenwohnbereiche gewährleistet werden.

7.7.7 Tiefgaragenzufahrten

Um grundsätzlich einen Schallschutz für die umliegenden Nutzungen sicherzustellen, werden schalltechnische Festsetzungen zur Ausführung von Tiefgaragen-Ein- und Ausfahrten festgesetzt.

Darüber hinaus wird zum Schutz der in unmittelbarer Nähe zur Tiefgaragenausfahrt geplanten Wohnnutzung an der Freiherr-vom-Stein-Straße festgesetzt, dass eine Ausfahrt zum Nachtzeitraum (22:00 – 6:00 Uhr) nicht zulässig ist.

7.7.8 Anlieferung

Die Anlieferung ist in ihrer Gesamtheit einzuhausen und die Rolltore der Anlieferung sind beim Verladevorgang geschlossen zu halten. Zudem werden Festsetzungen zum Schalldämmmaß des Daches und der Rolltore getroffen.

Zum Schutz der unmittelbar angrenzenden, zulässigen, sensiblen Nutzungen werden darüber hinaus die zulässigen Zeiträume für die Anlieferung im Rahmen des städtebaulichen Vertrages zwischen der Stadt Leverkusen und dem Investor gesichert.

Mit den o. g. Festsetzungen kann ein ausreichender Schallschutz für die angrenzenden Nutzungen sichergestellt werden.

7.7.9 Ausnahmen

Von den o. g. Festsetzungen kann jeweils ausnahmsweise abgewichen werden, wenn durch einen Sachverständigen für Schallschutz nachgewiesen wird, dass geringere Maßnahmen ausreichen. Der Nachweis ist im nachfolgenden Baugenehmigungsverfahren zu erbringen.



Durch die formulierte Ausnahmeregelung kann im Genehmigungsverfahren nachgewiesen werden, dass im Einzelfall auch geringere Maßnahmen genügen, um den erforderlichen Schallschutz zu erreichen. Da im Rahmen des nachfolgenden Verfahrens ohnehin ein Schallschutznachweis erbracht werden muss, ist nicht mit erheblichem Mehraufwand zu rechnen.

Aufgrund der Ausnahmemöglichkeit ist im Hinblick auf die Festsetzungen zum Schallschutz eine unzumutbare Härte und Benachteiligung der Investoren bzw. Bauherren ausgeschlossen.

7.8 Festsetzungen zum Anpflanzen und für die Erhaltung von Bäumen, Sträuchern und sonstigen Bepflanzungen

7.8.1 Erhalt von Einzelbäumen

Die im Plangebiet befindlichen erhaltenswerten Bäume in der Gerichtsstraße sind zum Erhalt festgesetzt.

Diese Festsetzung wurde aus dem rechtswirksamen Bebauungsplan Nr. 208 B/II übernommen.

7.8.2 Dach-, Tiefgaragen- und Fassadenbegrünung

Der Rat der Stadt Leverkusen hat am 10.12.2018 beschlossen, dass jeder Bebauungsplan grundsätzlich auf die Festsetzung von Anteilen für Dach- und/oder Fassadenbegrünung zu prüfen ist (Vorlage Nr.: 2018/2495).

Nach dem städtebaulichen Konzept (vgl. Kap. 6) ist für alle „Stadt-Steine“ eine extensive Dachbegrünung vorgesehen.

Auf den geplanten Sockelgeschossen mit den festgesetzten maximalen Vollgeschossen von I und III ist eine intensive Dachbegrünung vorgesehen, die eine Nutzung als Dachgärten ermöglicht. Die geplanten Dachgärten sollen mit einer ansprechenden Gestaltung Aufenthaltsqualität bieten und den Nutzern der jeweiligen Häuser zur Verfügung stehen. Durch die Höhenlage der Dachgärten sind sie auch vom Erdgeschossniveau aus sichtbar, sodass die naturnahe Atmosphäre auch dort wahrnehmbar sein wird.

Die Festsetzung zur Tiefgaragen-Dachbegrünung entspricht dem Bereich der Gasse zwischen dem geplanten ZOB und dem Einkaufszentrum auf Höhenniveau des EG (siehe textliche Festsetzungen, IV. Anhang), wo eine Gestaltung der öffentlich nutzbaren Bereiche durch Mischvegetation aus Laubbäumen, Laubsträuchern und bodendeckender Bepflanzung vorgesehen ist. Hier soll ebenfalls eine hohe Qualität in Zusammenhang mit der geplanten Gastronomie zum Aufenthalt einladen.

In Gänze soll das Quartier als eine innerstädtische grüne Oase wahrgenommen werden. Die unterschiedlichen Begrünungen der Dächer und des Tiefgaragendachs sollen im Gegensatz zu den steinernen Fassaden der „Stadt-Steine“ in Erscheinung treten.

Aufgrund des oben beschriebenen städtebaulichen Konzeptes (vgl. Kap. 6), welches als Entwurf aus dem Investorenauswahlverfahren 2018 ausgewählt wurde, sollen die Fassaden der einzelnen polygonalen Gebäudekörper als glatte Ziegellochfassaden mit Gründach ohne Dachüberstand gestaltet werden.

Eine Fassadenbegrünung würde dem Grundgedanken des Entwurfes widersprechen und dementsprechend wird von einer Festsetzung zu einer Fassadenbegrünung abgesehen.



Gleichwohl ist beabsichtigt, an einer öffentlichkeitswirksamen Fassade ein „Grünes Bild“ zu erstellen.

Zur Verbesserung des Kleinklimas, der Luftqualität und der Artenvielfalt ist demnach auf dem Grundstück eine vertikale Grünstruktur in Form einer dichten Pflanzenwand (mit eigenem Wasseranschluss) zu errichten, zu entwickeln und dauerhaft zu erhalten. Das konkrete Konzept zu dieser Grünstruktur mit Pflanzenauswahl ist vor der Umsetzung mit der Stadt Leverkusen abzustimmen und öffentlichkeitswirksam auf dem Grundstück zu platzieren. Die vertikale Grünstruktur soll in einer Größenordnung von insgesamt 18 m² realisiert werden und in Anlehnung an die FLL-Fassadenbegrünungsrichtlinie ausgeführt werden.

Die Umsetzung dieses Konzeptes wird im Rahmen des städtebaulichen Vertrages zwischen der Stadt Leverkusen und dem Investor gesichert.

7.9 Bedingte Festsetzungen

7.9.1 Lärmschutz

Um die erforderlichen lärmgeschützten Bereiche zur Anordnung von Aufenthalts- und Schlafräumen sowie Außenwohnbereichen im Hinblick auf die zulässige Wohnnutzung gewährleisten zu können, ist zuerst eine schallabschirmende, geschlossene Fassade mindestens im geschlossenen Rohbau in der festgesetzten Mindestwandhöhe fertigzustellen.

Die Bewältigung dieser besonderen städtebaulichen Situation ist mit klassischen Festsetzungen nach § 9 Abs. 1 BauGB nicht zu erreichen. Die städtebauliche Entwicklung und Ordnung sind aufgrund der zeitlichen Abhängigkeit von der Errichtung der durchgängig geschlossenen Fassade nur durch aufschiebend bedingte Festsetzungen gemäß § 9 Abs. 2 BauGB zu steuern und herzustellen.

Um gesunde Wohn- und Arbeitsverhältnisse gewährleisten zu können, wird dementsprechend eine bedingte Festsetzung gemäß § 9 Abs. 2 Nr. 2 BauGB aufgenommen. Demnach ist eine Wohnnutzung innerhalb des Sondergebietes erst zulässig, wenn die durchgängig geschlossene Fassade entlang der Europa-Allee fertiggestellt ist.

Diese Maßnahme wird über vertragliche Regelungen zwischen der Stadt Leverkusen und dem Investor gesichert. Dieser städtebauliche Vertrag wird im Entwurf bis zur öffentlichen Auslegung vorliegen.

Über die bedingte Festsetzung in Verbindung mit den vertraglichen Regelungen wird sichergestellt, dass eine Wohnnutzung im Plangebiet erst umgesetzt werden kann, wenn die durchgängig geschlossene Fassade fertiggestellt ist. Damit ist die hinreichende Bestimmbarkeit des Umstandes gemäß § 9 Abs. 2 Nr. 2 BauGB gegeben.

Die bedingte Festsetzung und ihre Auswirkungen betreffen für das Bahnhofsquartier nur einen Investor, welcher das gesamte Quartier entwickeln wird. Da darüber hinaus der Zeitpunkt für die aufschiebende Wirkung in naher Zukunft liegt und die Aufnahme der Wohnnutzung im Entscheidungsbereich des Investors liegt, ist diese Vorgehensweise vertretbar.



7.10. Bauordnungsrechtliche Festsetzungen

7.10.1. Fassade/Außenwände

Gebäude tragen insbesondere mit ihren Fassaden zum wirksamen Erscheinungsbild von öffentlichen Räumen bei. Das optische Zusammenspiel benachbarter Fassaden entscheidet hierbei über den Charakter und somit die Attraktivität eines Quartiers. Nur aufeinander abgestimmte oder gleiche Grundregeln ergeben zusammen ein harmonisches Stadtbild.

Die städtebauliche Grundidee zur Konzeption der nbso-Westseite verfolgt das städtebauliche Ziel, die Struktur der angrenzenden Stadtbereiche aufzunehmen und nach Osten hin als Siedlungsrand zur Bahn hin abzuschließen. Somit stellen Ausrichtung, Materialität und Farbe der westlich angrenzenden Bebauungsstrukturen die Basis für die Gestaltungsvorgaben des Erweiterungsgebietes dar.

Während im Ortskern von Opladen helle, sandfarbene Putzoberflächen bzw. kombinierte Ziegel-Putzoberflächen das Bild der Fassaden bestimmen, werden diese traditionellen Fassaden in den Ortserweiterungsbereichen nach Osten hin (z. B. Eisenbahnersiedlung) durch rötliche Ziegelfassaden bzw. kombinierte Putz-Ziegelfassaden abgelöst. Besondere Gebäudeteile wie Sockelbereiche, Erdgeschosszonen, Fenstergewände, Treppen, Hauseingänge oder Gebäudevorsprünge, welche oft einer höheren mechanischen Beanspruchung unterliegen, sind überwiegend aus Ziegel- bzw. Klinkersteinen hergestellt.

Dementsprechend sollen Ziegel bzw. Klinker auch als Flach- oder Sparverblender, zum charakteristischen Baumaterial im Bereich des Erweiterungsgebietes verwendet werden.

Die traditionell handwerkliche Herstellung und Verarbeitung von Ziegelsteinen und Ziegelfassaden hat trotz der immer gleichen Steinformate durch handwerklich bedingte kleine Abweichungen selbst bei großen zusammenhängenden Fassadenflächen eine Vielfalt hervorgebracht, durch die solche Fassaden lebendig und unverwechselbar werden. Ziegel lassen sich aufgrund ihrer Robustheit außer bei Fassaden auch bei Bodenbelägen, Mauern und weiteren untergeordneten Bauteilen einsetzen und sind somit ideal geeignet, bei Hauptbaukörpern und Nebenanlagen Verwendung zu finden und so als gestalterische Einheit zu wirken.

Aufbauend darauf wird festgesetzt, dass geschlossene Fassaden/Außenwände von Gebäuden und Gebäudeteilen zu den öffentlichen Straßenverkehrsflächen zu mindestens 80 % in Vormauersteinen, Ziegel oder Klinker auch als Flach- oder Sparverblender auszuführen sind. Darüber hinaus werden RAL-Farben für rote-, rotbraune- und dunkelrote Farbtöne und die möglichen Fugenfarben festgesetzt. Darüber hinaus werden die traditionellen Ziegelformate (Dünn- (DF) und Normalformat (NF)) festgesetzt.

Da Ziegel bei allen Gebäuden als verbindendes Baumaterial auftreten, sind über klassische Putzflächen hinaus auch Fassadenmaterialien wie Metall, Holz und/oder Glas möglich. Als Farben sind hierfür helle Sandtöne, Weiß und Grau zulässig.

Um die Blickdurchlässigkeit und somit eine ansprechende Außenwirkung des Bahnhofsquartiers zur Bahn zu sichern, werden Glas und Metall zur Einfassung des Glases als Materialien für die Fassaden mit Schallschutzanforderungen in den Lücken zwischen den „Stadt-Steinen“ zur Europa-Allee festgesetzt. Auf diese Weise ist das Bahnhofsquartier mitsamt den Dachgärten auf Höhe des ersten Obergeschosses (siehe textliche Festsetzungen, IV. Anhang) von der Bahnstrecke aus einsehbar und



der urbane und zugleich begrünte Charakter des Quartiers wird nach außen getragen.

Das transparente Erscheinungsbild der Fassade in den oben beschriebenen Bereichen wird zusätzlich über den städtebaulichen Vertrag zwischen der Stadt Leverkusen und dem Investor gesichert.

Die o. g. Festsetzungen erlauben neben der Konzentration auf wenige Materialien und Gestaltungselemente, welche eine Ensemblewirkung erzeugen, gleichzeitig Möglichkeiten der individuellen Ausformulierung von Gebäudecharakteren.

Da ein abschließendes Gestaltungskonzept noch nicht vorliegt, wird festgesetzt, dass ausnahmsweise von den gestalterischen Festsetzungen zu den Fassaden/Außenwänden abgewichen werden kann, wenn ein mit der Stadt Leverkusen abgestimmtes Konzept für die Fassaden/Außenwände vorliegt.

7.10.2 Dächer

Neben der Fassade als „Gesicht zur Straße“ bildet der Baukörper mit seinem Volumen, seiner Dachform, seiner Stellung zur Straße und seiner Höhe das wesentliche bauliche Gestaltungselement der Stadt.

Neben dem Stellenwert der Dachformen für die Fernwirkung entscheidet die Dachneigung im Stadtbild über Harmonie oder Missklang der einzelnen Baukörper untereinander.

Um für das gesamte Entwicklungsgebiet der nbso-Westseite einen Konsens bzgl. der Dächer sicherzustellen, wurden bereits im Bebauungsplan Nr. 208 B/II Festlegungen hierzu getroffen.

Entsprechend dieser Festsetzungen wurden im Rahmen des Investorenauswahlverfahrens im städtebaulichen Konzept Flachdächer und flach geneigte Dächer von 10 bis 20 Grad umgesetzt.

Die Festsetzungen zur Dachneigung werden für die „Stadt-Steine“ insofern konkretisiert, dass hier nur flach geneigte Dächer von 10 bis 20 Grad zulässig sind, um die Wirkung der begrünten Dächer auf die Umgebung sicherzustellen.

Um die im prämierten städtebaulichen Entwurf des Investorenauswahlverfahrens vorgesehenen Dachformen der „Stadt-Steine“ zu sichern, welche ein charakterbildendes Element des neuen Bahnhofsquartiers darstellen, wird ihre Gestalt zudem über eine weitere Festsetzung gesichert. Die Festsetzung erklärt lediglich Dächer mit mindestens zwei in unterschiedlichen Richtungen geneigten Dachflächen mit einer Dachneigung von jeweils 10 – 20 Grad für zulässig.

7.10.3 Technische Aufbauten

Technische Aufbauten sollen nur ausnahmsweise zulässig sein, um das grüne Bild der Dächer nicht zu stören. In den zulässigen Ausnahmefällen sind sie architektonisch angepasst an die Fassadengestaltung des zugehörigen Gebäudes zu verkleiden.

Treppenhäuser und Aufzüge sind entgegen der Festsetzungen des Bebauungsplanes Nr. 208 B/II auch ausnahmsweise nicht zulässig, da sich hierdurch das Erscheinungsbild der Dächer erheblich verändern würde.



Ausgenommen von dieser Regelung sind Anlagen für die Nutzung der solaren Strahlungsenergie, da eine Verkleidung beispielsweise Solar- oder Photovoltaikanlagen unbrauchbar machen würde. Somit wird mit dieser Festsetzung dem Klimaschutz Rechnung getragen.

7.10.4 Anlagen für die Nutzung solarer Strahlungsenergie

Anlagen zur Nutzung der solaren Strahlungsenergie auf geneigten Dächern im gesamten Baugebiet sind unzulässig, da die Anlagen auf diese Weise stark in Erscheinung treten und das Gestaltungsbild des Quartiers stören würden. Als neuer Stadtzugang erfüllt das geplante Quartier eine wichtige Repräsentationsfunktion und unterliegt einem angemessenen Gestaltungsanspruch.

Auf den Flachdächern im SO 1.1 und SO 1.2 sind Anlagen zur Nutzung solarer Strahlungsenergie unzulässig, da dort eine zusammenhängende begrünte Dachlandschaft entstehen soll, die den Nutzern als Erholungsraum zur Verfügung steht. Anlagen zur Nutzung solarer Strahlungsenergie würden eine naturnahe Gestaltung der Dachlandschaft beeinträchtigen.

Auf den Flachdächern im SO 1.3 und 1.4 sind Anlagen zur Nutzung solarer Strahlungsenergie nur zulässig, wenn die Höhe der Anlagen 0,5 m nicht überschreitet sowie ein festgesetzter Mindestabstand zum Dachrand von 0,5 m eingehalten wird. Dies verfolgt vor dem Hintergrund der wichtigen Repräsentationsfunktion des Quartiers ebenso das Ziel, die Anlagen zur Nutzung solarer Strahlungsenergie in den Hintergrund treten zu lassen, um das gesamte Gestaltungsbild nicht zu beeinträchtigen.

7.10.5 Nebenanlagen

Bauliche Nebenanlagen sollen immer hinter die gestalterische Wirkung der Hauptbaukörper zurücktreten. Die Errichtung dieser Anlagen in gleicher Materialwahl und Farbgebung wie der Hauptbaukörper lässt diese aufgrund der untergeordneten Baumasse an städtebaulicher Wirkung verlieren. Infolgedessen steht eher eine städtebaulich gewünschte Ensemblewirkung im Vordergrund der Wahrnehmung.

Demzufolge gelten die Festsetzungen zu Fassaden auch für Nebenanlagen.

Neben der optischen Wirkung von Abfallanlagen und Mülltonnenstellplätzen steht deren sensorische Wahrnehmung sowie gesundheitliche Aspekte im Fokus der städtebaulichen Planung. Von der Öffentlichkeit aus direkt einsehbare oder der Sonne dauerhaft ausgesetzte Standorte erscheinen denkbar ungeeignet, die „Adresse“ eines Quartiers positiv zu beeinflussen. Daher wird festgesetzt, dass Abfallanlagen und Mülltonnenstellplätze so zu positionieren sind, dass sie von öffentlichen Flächen aus nicht einsehbar sind.

7.10.6 Werbeanlagen

Um dem städtebaulich prägnanten Erweiterungsgebiet von Opladen, insbesondere im Bereich der Europa-Allee sowie den zahlreichen vorgesehenen öffentlichen Räumen, gerecht zu werden, sind stadträumlich verträgliche Regelungen zur Zulässigkeit von Werbeanlagen festgesetzt. Werbeanlagen sollen sich den besonderen Anforderungen an die städtebaulich gewünschte Qualität des neu zu ordnenden Gebietes unterordnen.

Im Besonderen soll innerhalb des einheitlich zu gestaltenden Erweiterungsgebietes der nbso-Westseite die Werbung zurücktreten und in ihrer gestalterischen Wirkung



einen deutlich untergeordneten Charakter aufweisen. Diesbezüglich wird jede Fremdwerbung ausgeschlossen, und es werden Festsetzungen zur Anzahl, zur Größe und zum Erscheinungsbild von Werbeanlagen getroffen; dies insbesondere mit Ausrichtung zu öffentlichen Flächen. Mit Ausrichtung zu privaten Flächen werden Werbeanlagen nur auf die Höhe unterhalb der Fensterbrüstung des ersten Obergeschosses beschränkt. Sie dürfen zudem eine maximale Größe von 2 m² nicht überschreiten.

Werbeanlagen dürfen mit Ausrichtung zu öffentlichen Flächen nur am Ort der Leistung angebracht werden und es ist je Gewerbebetrieb nur eine Werbeanlage zulässig. Sie dürfen nicht höher als 0,60 m, maximal 0,20 m tief und maximal 2 m² groß sein. Ausnahme hiervon sind die Teilbereiche SO 1.1 - 1.2, innerhalb derer das Einkaufszentrum zulässig ist. Hier kann zusätzlich eine gemeinsame Werbeanlage mehrerer Gewerbebetriebe im Bereich des Erdgeschosses unterhalb der Fensterbrüstung des ersten Obergeschosses zugelassen werden, wenn sie in ihrer Länge 50 % der Gebäudefront bzw. des Gebäudeabschnitts nicht überschreitet.

Zudem sind Werbeanlagen mit Blink-, Lauf- bzw. Wechselbeleuchtung unzulässig. Solche Arten von Werbeanlagen wirken zu dominierend und würden die Innensituation diesbezüglich negativ beeinträchtigen.

Zudem sind beleuchtete Werbeanlagen so einzurichten, dass Verkehrsteilnehmer auf der Straße nicht geblendet werden. Zum Bahnbetriebsgelände sind Werbeanlagen blendfrei auszubilden.

Fahnenmaste, Standtransparente und fest montierte Hinweistafeln sind auf öffentlichen Flächen unzulässig. Auf privaten Flächen sind diese in einem Abstand von mindestens 10 m von öffentlichen Flächen zulässig.

Diese Festsetzungen sollen der besonderen Lage an der neuen Stadtstraße am neuen Stadteingang Rechnung tragen. Um eine störende Wirkung auf die Umgebung sowie auf die Ferne zu verhindern, werden diese Anlagen nur in einem ausreichenden Abstand zu öffentlichen Flächen auf privaten Flächen zugelassen, d. h. im vorliegenden Fall nur im Innenbereich des Quartiers.

Da ein abschließendes Werbekonzept noch nicht vorliegt, wird festgesetzt, dass ausnahmsweise von den gestalterischen Festsetzungen zu den Werbeanlagen abgewichen werden kann, wenn ein mit der Stadt Leverkusen abgestimmtes Werbeanlagenkonzept vorliegt.

Durch die o. g. Festsetzungen wird ein Gestaltungsrahmen allgemein verbindlich so definiert, dass die Gebäudearchitektur und der städtebauliche Kontext einerseits und das Werbebedürfnis andererseits angemessen berücksichtigt werden können und somit die gestalterische Qualität der Architektur gesichert wird.



7.11. Kennzeichnungen

Aufgrund der vorangegangenen Nutzungen (vgl. Kap.2) sind im Geltungsbereich verschiedene Bodenbelastungen bekannt bzw. zu vermuten. Insgesamt sind umfangreiche und flächige Bodenbelastungen vorhanden. Um darauf hinzuweisen, wird der überwiegende Teil des Geltungsbereiches vorsorglich gemäß § 9 Abs. 5 BauGB gekennzeichnet.

Die einzelnen Abgrenzungen der in Kapitel 5.7 genannten Altlastenverdachtsflächen NE 2025, NE 2047 und NE 2063 sind in der Planzeichnung zusätzlich als Hinweise aufgenommen worden.

Innerhalb der öffentlichen Verkehrsflächen und des Zentralen Omnibusbahnhofs ist der Verbleib der schadstoffbelasteten Böden unter der Voraussetzung einer vollständigen Versiegelung möglich.

7.12. Hinweise

Die Hinweise aus dem rechtswirksamen Bebauungsplan Nr. 208 B/II und haben auch für den Bebauungsplan Nr. 240/II Bestand.

Die weiterhin gültigen Hinweise betreffen die Themen: Maßnahmen zum Bodenschutz, Kampfmittel, Bodendenkmäler, Artenschutz, insekten- und vogelverträgliche Beleuchtungseinrichtungen sowie Erdbebenzone.

7.12.1 Maßnahmen zum Bodenschutz

Die vorgefundenen Bodenbelastungen sind zur Realisierung der planungsrechtlich zulässigen Nutzung im Rahmen von Nutzungsänderungen, Tiefbaumaßnahmen und Bodeneingriffen etc. zu berücksichtigen. Sämtliche Bodeneingriffe unterliegen den geltenden umweltrechtlichen Vorschriften und sind mit der Unteren Bodenschutzbehörde und der Unteren Abfallwirtschaftsbehörde abzustimmen und ggf. durch einen Fachgutachter zu begleiten.

7.12.2 Kampfmittel

Erfolgen Erdarbeiten mit erheblichen mechanischen Belastungen, wie Rammarbeiten, Pfahlgründungen etc. wird eine Sicherheitsdetektion empfohlen. Die weitere Vorgehensweise ist dem entsprechenden Merkblatt des Kampfmittelbeseitigungsdienstes (KBD) zu entnehmen.

7.12.3 Bodendenkmäler

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



7.12.4 Artenschutz

Um sicherzustellen, dass keine Amphibien im Zusammenhang mit den Bauarbeiten zu Schaden kommen, ist eine ökologische Baubegleitung durch eine nachweislich herpetofaunistisch (Herpetofauna: Gesamtheit aller Amphibien und Reptilienarten) fachkundige Person erforderlich.

7.12.5 Vogelverträgliche Lärmschutzeinrichtungen

Im Hinblick auf die im Plangebiet möglichen transparenten Schallschutzeinrichtungen ist zur Vermeidung von Kollisionen von Vögeln an durchsichtigen und/oder spiegelnden Flächen bei Ausführung der Lärmschutzbebauung eine vogelverträgliche Ausführung unter Verwendung von reflexionsarmem Glas mit geeigneten Markierungen sicherzustellen.

7.12.6 Insekten- und vogelverträgliche Beleuchtungseinrichtungen

Zur Minimierung negativer Auswirkungen auf die Tiere der freien Landschaft durch Lichtemissionen und damit verbundene Lockwirkungen sind zur Straßenbeleuchtung insekten- und vogelverträgliche Leuchtmittel zu verwenden.

Die Hinweise des Länderausschusses für Immissionsschutz (LAI) über die schädliche Einwirkung von Beleuchtungsanlagen auf Tiere – insbesondere auf Vögel und Insekten – und Vorschläge zu deren Minderung sind zu beachten.

7.12.7 Erdbebenzone

Die Flächen im Geltungsbereich befinden sich gemäß der Karte der Erdbebenzonen und geologischen Untergrundklassen der Bundesrepublik Deutschland 1:350.000, Bundesland Nordrhein-Westfalen (Geologischer Dienst NRW 2006) in der Erdbebenzone 0 / T. Es wird empfohlen, für Bauwerke der Bedeutungskategorien III und IV entsprechend den Regelungen nach Erdbebenzone 1 zu verfahren.

7.12.8 Erschütterungen

Innerhalb des Plangebietes ist aufgrund der Nähe zu den Bahngleisen mit Erschütterungsimmissionen zu rechnen.

Das durch die Güterzugvorbeifahrten verursachte Erschütterungssignal im Boden innerhalb des Plangebietes wird hohe Energien bei sehr geringen Frequenzen aufweisen. Dementsprechend ist der Einbau von elastischen Gebäudelagerungen, abgestimmt auf eine Resonanzfrequenz von etwa 6 Hz, erforderlich.

Detaillierte Untersuchungen müssen im Rahmen des nachfolgenden Genehmigungsverfahrens erfolgen.

Die Einhaltung der Anhaltswerte der DIN 4150, Teil 2 „Erschütterungen im Bauwesen, Einwirkungen auf Menschen in Gebäuden“ (Ausgabe Juni 1999) ist nachzuweisen.

7.12.9 Richtfunkstrecken

Innerhalb des Plangebietes befindet sich eine Richtfunkstrecke.

Um eine Beeinflussung von Richtfunkstrecken zu vermeiden, ist bei geplanten Bauwerken ab einer Höhe über 20,0 m die Planung mit der Bundesnetzagentur (BNetz-



A), Referat 226 (Richtfunk) bzw. ab einer Höhe über 18,0 m die Planung mit den betroffenen Mobilfunkanbietern abzustimmen.

Hinsichtlich der im Plangebiet befindlichen Richtfunkstrecke ist eine Abstimmung bzgl. der Höhe des „Torhauses“ mit bis zu ca. 37 m erforderlich.

7.12.10 Entwässerung und Beseitigung von Niederschlagswasser

Die Entwässerung des Plangebietes hat über einen Abwasseranschluss an den öffentlichen Mischwasserkanal in der Bahnhofstraße/Europa-Allee zu erfolgen. Für die Versickerung von unbelastetem Wasser und Dachwasser ist eine wasserrechtliche Genehmigung erforderlich, die beim Fachbereich Umwelt der Stadt Leverkusen zu beantragen ist.

7.12.11 Starkregenereignisse und Überflutungsschutz

Bei den geplanten Bauvorhaben ist auszuschließen, dass Gefährdungen durch Überflutungen sowohl für im Umfeld bestehende Baukörper als auch für die geplanten Baukörper selbst entstehen. Im Rahmen der Realisierung der durch den Bebauungsplan gegebenen Baumöglichkeiten ist daher insbesondere darauf zu achten, dass ebenerdige Eingänge und Terrassen, befestigte Flächen mit Gefälle zu den Gebäuden, Souterrainarbeitsbereiche etc. zu vermeiden oder mit geeigneten Mitteln zu sichern sind. Darüber hinaus gehört zu einer Sicherung der Gebäude vor Starkregenereignissen auch eine Rückstausicherung des Kanalanschlusses. Im Rahmen des Baugenehmigungsverfahrens ist ggf. ein Nachweis zum Überflutungsschutz zu führen.

7.12.12 Ver- und Entsorgung

Es sind bei der weiteren Planung ausreichend große Stellplatzflächen für Abfallsammelbehälter zu berücksichtigen.

Es ist zu beachten, dass die Gewerbeabfallverordnung eine umfassende Getrennthaltung der verschiedenen Abfallfraktionen (§ 3 GewAbfV) fordert um eine Wiederverwendung/Recycling der Abfälle zu ermöglichen. Darüber hinaus sind für das Gewerbe Stellflächen für die beseitigungspflichtigen Restmüllabfälle zu berücksichtigen, die im Rahmen des kommunalen Anschluss- und Benutzungszwangs (§ 6 Abfallentsorgungssatzung – AES) auf der Grundlage des § 10 AES zu ermitteln sind.

Bei der Einrichtung der Standplätze sind die Vorgaben des § 16 AES zu beachten. In Abhängigkeit der beabsichtigten Anzahl neuen Wohnraums ist ab 500 Einwohnern der Standplatz für eine Wertstoffinsel (Altglas, Alttextilien, evtl. Elektroaltgeräte) einzuplanen.

7.12.13 Einsichtnahme in technische Regelwerke

DIN – Vorschriften und sonstige technische Regelwerke, auf die in den textlichen Festsetzungen des Bebauungsplanes verwiesen wird, werden bei der Stadt Leverkusen, Fachbereich Stadtplanung, Hauptstraße 101, 51373 Leverkusen, während der Öffnungszeiten zur Einsichtnahme bereitgehalten.



Teil B: UMWELTBERICHT

8. UMWELTPRÜFUNG / UMWELTBERICHT

8.1. Einleitung

8.1.1 Einleitung

Die Stadt Leverkusen beabsichtigt, mit dem Projekt „neue bahnstadt opladen“ (nbso) die nicht mehr für den Schienenverkehr benötigten Flächen des Bahngeländes im Stadtteil Opladen städtebaulich zu entwickeln und einer neuen Nutzung zuzuführen, die der Lage in Innenstadtnähe gerecht wird.

Mit dem rechtskräftigen Bebauungsplan Nr. 208 B/II wurde bereits Planungsrecht für einen Teilbereich westlich der Bahntrasse geschaffen. Das Projekt zur Schaffung neuer Stadtquartiere in zentraler Lage Opladens wird in mehreren Entwicklungsschritten als „neue bahnstadt opladen“ (nbso) umgesetzt.

8.1.2 Änderungen gegenüber dem rechtskräftigen Bebauungsplan

Durch die Änderung der Planung im Rahmen des Bebauungsplanes Nr. 240/II „Opladen – nbso Quartier westlich des Bahnhofs“ (im Folgenden kurz „Nr. 240/II“) wurden die Sondergebiete hinsichtlich ihrer überbaubaren Grundstücksflächen und ihrer Nutzung neu gegliedert. Durch Änderungen in der Planung in den Bereichen SO 1.1 bis SO 1.4 sind hinsichtlich der Bewertung der Umweltauswirkungen Ergänzungen notwendig. Die Änderungen des Bebauungsplanes Nr. 240/II betreffen folgende Inhalte:

Änderung der Art der Nutzung in den Baufenstern SO 1.1 bis SO 1.4:

Im Sondergebiet SO 1.1 und SO 1.2 ist ein Einkaufszentrum, Beherbergungsgewerbe, Büro, Dienstleistungen und Wohnen geplant.

Im SO 1.3 und SO 1.4 ist ein Handels- und Dienstleistungszentrum, Beherbergungsgewerbe, Büro und Wohnen geplant.

Änderung des Zuschnitts der Baufenster in den Bereichen SO 1.1. bis SO 1.4:

Die Baufenster der einzelnen Sondergebiete werden gegenüber dem rechtskräftigen Bebauungsplan Nr. 208 B/II kleinteiliger zugeschnitten. Das SO 1.5 entfällt und wird dem SO 1.4 zugeschrieben.

Des Weiteren werden Änderungen der zwingenden Geschossigkeiten in den Baufenstern SO 1.1 und SO 1.3 sowie Änderungen der Mindestgeschossigkeiten in den Baufenstern SO 1.1 und SO 1.3 vorgenommen.

Mit den durchgeführten Änderungen sollen die Ergebnisse des städtebaulichen Wettbewerbes planungsrechtlich gesichert werden.

Änderung der Bauweise

Innerhalb der überbaubaren Grundstücksflächen des Sondergebietes Teilbereich SO 1.1, 1.2, 1.3 und 1.4 ist im Erdgeschoss eine durchgehend geschlossene Bebauung zu errichten.

Innerhalb des Sondergebietes Teilbereich SO 1.1 und 1.4 ist zum Schutz vor Verkehrslärm entlang der festgesetzten Baulinien und Baugrenzen oder parallel zu ihnen



zwischen den Punkten **F, G, H, I, J, K, L, M, N O, P** und **Q** eine durchgehend geschlossene Fassade auf der gesamten Länge und in der jeweils festgesetzten Höhe zu errichten.

Ausnahmsweise kann die in Satz 1 festgesetzte durchgehend geschlossene Fassade entlang der mit **aa** gekennzeichneten Abschnitte oder parallel zu ihnen durch Fassaden mit Schallschutzanforderungen (Schallschutzwände, Schallschutzwände in Kombination mit Brückenbauwerken) mit einem erforderlichen Schalldämmmaß von mindestens 24 dB in der festgesetzten Mindestwandhöhe ersetzt werden.

Erweiterung des Geltungsbereiches im Norden - Änderung der Verkehrsflächen:

Die Verkehrsfläche an der Nordspitze des Plangebietes wird aus dem Bebauungsplan Nr. 208 A/II, III „Opladen - nbso/Westseite - Neue Bahnallee und Alkenrath - westlich Schlebuschrath“ - 2. Änderung im Bebauungsplan Nr. 240/II übernommen.

Aussparung aus dem Geltungsbereich des Bebauungsplanes Nr. 208 B/II am östlichen Plangebietsrand

Am östlichen Plangebietsrand wird die Fläche des Fahrradparkhauses an der Europaallee nicht in das Plangebiet des Bebauungsplanes Nr. 240/II übernommen.

Damit bleibt für diese Teilfläche der B-Plan Nr. 208 B/II „Opladen – nbso/Westseite – Quartiere“ – 3. Änderung rechtskräftig.

8.1.3 Auswirkungen der Änderungen des Bebauungsplanes Nr. 208 B/II

Um die Auswirkungen der Änderungen auf die einzelnen Schutzgüter zu bewerten, werden die zu untersuchenden Umweltzustände Bestand, Prognose ohne Planung und Prognose mit Planung wie folgt zusammengestellt:

Bestand:

Aus dem rechtskräftigen Bebauungsplan Nr. 208 B/II Übernahme sowohl von Bestand als auch von Prognose mit Planung

Schutzgutbezogen wird aus dem Umweltbericht des Bebauungsplanes Nr. 208 B/II die Bestandsbeschreibung und die Prognose mit Planung übernommen.

Diese Vorgehensweise wird gewählt, um der Tatsache Rechnung zu tragen, dass innerhalb des Plangebietes seit Rechtskraft des Bebauungsplanes Nr. 208 B/II keine baulichen Anlagen neu errichtet wurden. Mit der Bestandsbeschreibung des Plangebietes vor der Rechtskraft des Bebauungsplanes Nr. 208 B/II soll insbesondere eine vollständige Information über die jeweiligen Schutzgüter bereitgestellt werden. Formal maßgebend für die Bewertung der Auswirkungen des Bebauungsplanes 240/II ist der rechtskräftige Bebauungsplan Nr. 208 B/II.



Prognose ohne Planung:

Prognose mit Planung Bebauungsplan Nr. 208 B/II

Der Zustand der Prognose ohne Planung entspricht rein formal der Beschreibung der Prognose mit Planung aus dem vorliegenden Umweltbericht, da ohne Änderung des Bebauungsplanes der rechtskräftige Bebauungsplan Bestand hat. Aus dem damaligen Umweltbericht werden lediglich zusammenfassende Aussagen zu den Schutzgütern übernommen.

Prognose mit Planung:

Änderungen durch den Bebauungsplan Nr. 240/II „Opladen – nbso Quartier westlich des Bahnhofs“

Für diesen Teil des Umweltberichtes wird ausschließlich auf die unter Punkt 8.1.1 genannten Änderungen eingegangen. Dazu werden die ergänzten gutachterlichen Stellungnahmen ausgewertet.

Zu dem Umweltbericht gibt es keinen neuen landschaftspflegerischen Fachbeitrag, da die Eingriffs- und Ausgleichsbilanzierung des landschaftspflegerischen Fachbeitrages zum Bebauungsplan Nr. 208 B/II eine positive ökologische Bilanzierung aufweist. Dadurch sind keine externen ökologischen Ausgleichsmaßnahmen erforderlich. Die Festsetzungen zum Bebauungsplan Nr. 240/II treffen Aussagen zum Erhalt von Einzelbäumen und zur Dach- und Tiefgaragendachbegrünung.

8.1.4 Umweltziele aus einschlägigen Fachgesetzen und Fachplanungen

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

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



Schutzgut	Quelle	Zielaussage
		<p>Natur und Landschaft sind aufgrund ihres eigenen Wertes und als Lebensgrundlagen des Menschen auch in Verantwortung für die künftigen Generationen im besiedelten und unbesiedelten Bereich zu schützen, zu pflegen, zu entwickeln und, soweit erforderlich, wiederherzustellen.</p> <ul style="list-style-type: none">▪ Berücksichtigung der Belange des Umweltschutzes einschl. des Naturschutzes und der Landschaftspflege sowie der Wechselwirkungen zwischen den einzelnen Belangen bei der Aufstellung von Bauleitplänen.▪ Berücksichtigung der Auswirkungen der Bauleitplanung auf die einzelnen Schutzgüter, deren Wirkungsgefüge und die biologische Vielfalt.▪ Vermeidung von Emissionen.▪ sparsame, effiziente Nutzung von Energie einschl. erneuerbarer Energien.▪ Berücksichtigung der Darstellung von Landschafts- und sonstigen Plänen.▪ Eingriffsregelung – Vermeidung und Ausgleich voraussichtlicher, erheblicher Beeinträchtigungen des Landschaftsbildes und der Leistungs- und Funktionsfähigkeit des Naturhaushaltes mit seinen Schutzgütern.▪ Festlegung und Darstellung von Kompensationsmaßnahmen.▪ Durchführung einer Umweltprüfung zum Bauleitplan.▪ Erstellung eines Umweltberichtes als gesonderter Teil der Begründung und Einstellung in den Verfahrensablauf.▪ Erstellung einer zusammenfassenden Erklärung über die Berücksichtigung der Umweltbelange.▪ Monitoring – Vorschriften zur Überwachung erheblicher Umweltauswirkungen.



Schutzgut	Quelle	Zielaussage
		<ul style="list-style-type: none">▪ Darstellung von Schutzausweisungen u. Restriktionen im Sinne des Umweltschutzes.▪ Schutz der Menschen, Tiere und Pflanzen, des Bodens, des Wassers, der Atmosphäre, sowie der Kultur- und Sachgüter vor schädlichen Umwelteinwirkungen (Immissionen).▪ Vorbeugung hinsichtlich des Entstehens von Immissionen (Gefahren, erhebliche Nachteile und Belästigungen durch Luftverunreinigungen, Geräusche, Erschütterungen, Licht Wärme, Strahlen u. ä. Erscheinungen).
		<p><u>Berücksichtigung im Bebauungsplan</u></p> <p>Der Plan bereitet die städtebaulich sinnvolle Nachnutzung von Konversionsflächen im Rahmen eines Gesamtkonzeptes für die nbso vor. Ein landschaftspflegerischer Fachbeitrag wurde erarbeitet, mögliche bzw. zu erwartende Konflikte ermittelt und Vermeidungs-, Minderungs- und Ausgleichsmaßnahmen konzipiert und festgesetzt.</p>
Boden	Baugesetzbuch (BauGB), Bundes-Bodenschutzgesetz (BbodSchG), Bundes- Bodenschutz- u. Altlastenverordnung (BbodSchV), Landesbodenschutzgesetz Nordrhein-Westfalen (LbodSchG NW), Bundesnaturschutzgesetz (BnatSchG), Landesnaturschutzgesetz Nordrhein-Westfalen (LnatSchG NRW), Kreislaufwirtschaftsgesetz (KrWG)	<ul style="list-style-type: none">▪ Bodenschutzklausel: Mit Grund und Boden soll sparsam und schonend umgegangen werden; dabei sind zur Verringerung der zusätzlichen Inanspruchnahme von Flächen für bauliche Nutzungen die Möglichkeiten der Entwicklung der Gemeinde, insbesondere durch Wiedernutzbarmachung von Flächen, Nachverdichtung und andere Maßnahmen zur Innenentwicklung zu nutzen sowie Bodenversiegelungen auf das notwendige Maß zu begrenzen. Landwirtschaftlich, als Wald oder für Wohnzwecke genutzte Flächen sollen nur im notwendigen Umfang umgenutzt werden.▪ Langfristiger Schutz des Bodens und seiner Funktion im Natur-



Schutzgut	Quelle	Zielaussage
		<p>haushalt, insbes. als Lebensgrundlage und -raum für Menschen, Tiere und Pflanzen, als Ausgleichsmedium für stoffliche Einwirkungen (Grundwasserschutz), historisches Archiv, Standort für Rohstofflagerstätten und Nutzungen.</p> <ul style="list-style-type: none"> ▪ Schutz vor u. Vorsorge gegen das Entstehen schädlicher Bodenveränderungen. ▪ Förderung der Sanierung schädlicher Bodenveränderungen und Altlasten; sachgerechter Umgang mit kontaminierten Flächen. ▪ Böden sind so zu erhalten, dass sie ihre Funktionen im Naturhaushalt erfüllen können. ▪ Bodenerosionen sind zu vermeiden. ▪ Ordnungsgemäße Verwertung und Beseitigung von Abfällen (hier: Bodenaushub etc.). <p><u>Berücksichtigung im Bebauungsplan</u></p> <p>Es sind Altlasten bekannt, weshalb Bauarbeiten in Abstimmung mit der Behörde sowie ggf. fachplanerisch begleitet stattfinden. Die punktuellen Schäden der Hot Spots sowie nachfolgend der überwiegende Teil der belasteten Auffüllungen sind vor Baudurchführung nach dem Stand der Technik zu beheben und das belastete Aushubmaterial fachgerecht zu entsorgen.</p>
<p>Fläche</p>	<p>Baugesetzbuch (BauGB)</p>	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Mit Grund und Boden soll sparsam und schonend umgegangen werden. ▪ Vorrang von Innenbereich vor Außenbereich
		<p><u>Berücksichtigung im Bebauungsplan</u></p> <ul style="list-style-type: none"> ▪ Im Bebauungsplan werden keine zusätzlichen Flächen in Anspruch genommen. Dem Grund-



Schutzgut	Quelle	Zielaussage
		satz „Innenbereich vor Außenbereich“ wird Rechnung getragen.
Wasser	Bundesnaturschutzgesetz (BnatSchG), Landesnaturschutzgesetz Nordrhein-Westfalen (LnatSchG NRW), Wasserhaushaltsgesetz (WHG), Landeswassergesetz (LWG NW)	<ul style="list-style-type: none">▪ Sicherung der Gewässer als Bestandteil des Naturhaushaltes und als Lebensraum für Tiere und Pflanzen und deren Bewirtschaftung zum Wohl der Allgemeinheit und zur Unterlassung vermeidbarer Beeinträchtigungen der ökologischen Funktionen.▪ Natürliche oder naturnahe Gewässer sowie deren Uferzonen und natürliche Rückhalteflächen sind zu erhalten, zu entwickeln oder wiederherzustellen.▪ Änderungen des Grundwasserspiegels, die zu einer Zerstörung oder nachhaltigen Beeinträchtigung schutzwürdiger Biotope führen können, sind zu vermeiden; unvermeidbare Beeinträchtigungen sind auszugleichen.▪ Gewässer, die sich in einem natürlichen oder naturnahen Zustand befinden, sollen in diesem Zustand erhalten bleiben und nicht naturnah ausgebaute natürliche Gewässer sollen so weit wie möglich wieder in einen naturnahen Zustand zurückgeführt werden, wenn überwiegende Gründe des Wohles der Allgemeinheit dem nicht entgegenstehen.
		<u>Berücksichtigung im Bebauungsplan</u> Potentiell wassergefährliche Auffüllungen werden beseitigt oder gesichert. Der auf den zukünftig versiegelten Flächen anfallende Niederschlag wird gesammelt und über die Mischwasserkanalisation der Reinigung zugeführt.
Klima/Luft	Baugesetzbuch (BauGB), Bundesnaturschutzgesetz (BnatSchG), Bundes-Immissionsschutzgesetz (BimSchG) und Verordnungen, TA Luft	<ul style="list-style-type: none">▪ Verantwortung für den allgemeinen Klimaschutz.▪ Menschen, Tiere und Pflanzen, der Boden, das Wasser, die Atmosphäre sowie Kultur- und



Schutzgut	Quelle	Zielaussage
		<p>sonstige Sachgüter sind vor schädlichen Umwelteinwirkungen (Luftverunreinigungen, Geräusche, Erschütterungen, Licht, Wärme, Strahlen und ähnliche Umwelteinwirkungen) zu schützen und dem Entstehen schädlicher Umwelteinwirkungen ist vorzubeugen.</p> <ul style="list-style-type: none">▪ Schutz der Allgemeinheit und der Nachbarschaft vor schädlichen Umwelteinwirkungen durch Luftverunreinigungen sowie deren Vorsorge zur Erzielung eines hohen Schutzniveaus für die gesamte Umwelt.▪ Beeinträchtigungen des Klimas sind zu vermeiden; hierbei kommt dem Aufbau einer nachhaltigen Energieversorgung insbesondere durch zunehmende Nutzung erneuerbarer Energien besondere Bedeutung zu.▪ Auf den Schutz und die Verbesserung des Klimas, einschließlich des örtlichen Klimas, ist auch durch Maßnahmen des Naturschutzes und der Landschaftspflege hinzuwirken.▪ Wald und sonstige Gebiete mit günstiger klimatischer Wirkung sowie Luftaustauschbahnen sind zu erhalten, zu entwickeln oder wiederherzustellen.
		<p><u>Berücksichtigung im Bebauungsplan</u></p> <p>Für die vorgesehene Entwicklung des Stadtquartiers nbso stellt ein Verkehrskonzept (Fortführung der Verkehrsuntersuchung zum Bebauungsplan Nr. 208 B/II „Opladen – nbso / Westseite – Quartiere“ für den Bereich des Wettbewerbes, VIA Planungsbüro, Köln) die verträgliche Abwicklung des motorisierten Individualverkehrs sicher und stärkt den lokalen ÖPNV.</p> <p>Der rechtskräftige Bebauungsplan Nr. 208 B/II beinhaltet Begrünungen und Baumpflanzungen, so dass keine</p>



Schutzgut	Quelle	Zielaussage
		<p>Zusatzbelastungen der Situation im bioklimatisch vorbelasteten Innenstadtbereich Opladen oder dem Plangebiet selbst zu erwarten sind.</p> <p>Zusätzlich wird im Bebauungsplan Nr. 240/II für die Sondergebiete SO 1.1 bis 1.4 eine mindestens extensive Dachbegrünung festgesetzt, die auf Flächen, die weder begehbar, verglast oder für technische und sonstige Aufbauten erforderlich sind, umgesetzt werden muss.</p> <p>Innerhalb des Sondergebietes (SO 1.1 - 1.4) sind die Dächer von Gebäuden und Gebäudeteilen mit den festgesetzten maximalen Zahlen der Vollgeschosse von I - III unter Beachtung der brandschutztechnischen Bestimmungen mit einer standortgerechten Vegetation mindestens intensiv zu begrünen und dauerhaft zu unterhalten. . Die Stärke der Vegetationstragschicht muss mindestens 60 cm zuzüglich Drainschicht betragen.</p> <p>Des Weiteren sind Decken/Dächer von Tiefgaragen oder unterirdischen Gebäudeteilen – soweit sie nicht durch Gebäude, Terrassen oder Erschließungsflächen überbaut werden – mit einer strukturreichen Mischvegetation aus Laubbäumen, Laubsträuchern und bodendeckender Bepflanzung zu begrünen und dauerhaft zu unterhalten.</p>
Tiere und Pflanzen	Baugesetzbuch (BauGB), Bundesnaturschutzgesetz (BnatSchG), Landesnaturschutzgesetz Nordrhein-Westfalen (LnatSchG NRW), EU-Vogelschutz- Richtlinie (VSRL), Flora-Fauna-Habitat- Richtlinie (FFH-RL) mit Anhängen	<ul style="list-style-type: none">▪ Natur und Landschaft sind aufgrund ihres eigenen Wertes und als Lebensgrundlagen des Menschen auch in Verantwortung für die künftigen Generationen im besiedelten und unbesiedelten Bereich so zu schützen, zu pflegen, zu entwickeln und, soweit erforderlich, wiederherzustellen, dass die Tier- und Pflanzenwelt einschließlich ihrer Lebensstätten und Lebensräume auf Dauer gesichert ist.▪ Zur Sicherung der Leistungs- und Funktionsfähigkeit des Naturhaushaltes ist die biologische Vielfalt zu erhalten und zu entwi-



Schutzgut	Quelle	Zielaussage
		<p>ckeln. Sie umfasst die Vielfalt an Lebensräumen und Lebensgemeinschaften, an Arten sowie die genetische Vielfalt innerhalb der Arten.</p> <ul style="list-style-type: none">▪ Nachnutzung von Konversionsflächen: die Beseitigung von durch Sukzession oder Pflege entstandenen Biotopen oder Veränderungen des Landschaftsbildes auf Flächen, die in der Vergangenheit rechtmäßig baulich oder für verkehrliche Zwecke genutzt waren, gilt bei Aufnahme einer neuen oder Wiederaufnahme der ehemaligen Nutzung nicht als Eingriff (Natur auf Zeit); dennoch gelten insbesondere die Beseitigung von Hecken, Alleen, Baumreihen und Streuobstwiesen, soweit sie prägende Bestandteile der Landschaft sind, sowie von Tümpeln und Weihern mit einer Fläche von mehr als 100 m² als Eingriff.▪ Die wild lebenden Tiere und Pflanzen und ihre Lebensgemeinschaften sind als Teil des Naturhaushaltes in ihrer natürlichen und historisch gewachsenen Artenvielfalt zu schützen. Ihre Biotope und ihre sonstigen Lebensbedingungen sind zu schützen, zu pflegen, zu entwickeln oder wiederherzustellen.▪ Tötungs-, Störungs- und Schädigungsverbote gegenüber besonders geschützten Tier- und Pflanzenarten.▪ Berücksichtigung der Erhaltungsziele und Schutzzwecke von NATURA 2000-Gebieten.
		<p><u>Berücksichtigung im Bebauungsplan</u> Ein Landschaftspflegerischer Fachbeitrag wurde erarbeitet. Mögliche bzw. zu erwartende Konflikte sowie die Betroffenheit der nach § 44 Abs. 1 i. V .m. Abs. 5 BnatSchG zu berücksichtigen sind zu berücksichtigen.</p>



Schutzgut	Quelle	Zielaussage
		sichtigenden Arten ermittelt und geeignete Vermeidungs- und Minderungsmaßnahmen konzipiert und festgesetzt.
Landschaftsbild/Erholung	Baugesetzbuch (BauGB), Bundesnaturschutzgesetz (BnatSchG), Landesnaturschutzgesetz Nordrhein-Westfalen (LnatSchG NRW),	<ul style="list-style-type: none">▪ Erhaltung und Entwicklung des baukulturellen Orts- und Landschaftsbildes.▪ Die Landschaft ist in ihrer Vielfalt, Eigenart und Schönheit auch wegen ihrer Bedeutung als Erlebnis- und Erholungsraum des Menschen zu sichern. Ihre charakteristischen Strukturen und Elemente sind zu erhalten oder zu entwickeln. Beeinträchtigungen des Erlebnis- und Erholungswertes der Landschaft sind zu vermeiden. Zum Zweck der Erholung sind nach ihrer Beschaffenheit und Lage geeignete Flächen zu schützen und, wo notwendig, zu pflegen, zu gestalten und zugänglich zu erhalten oder zugänglich zu machen.▪ Vor allem im siedlungsnahen Bereich sind ausreichende Flächen für die Erholung bereitzustellen.
		<u>Berücksichtigung im Bebauungsplan</u> Die Planung ermöglicht eine städtebaulich sinnvolle Nachnutzung des ehemaligen Bahnareals und die Integration der innerstädtischen Peripherie in den umgebenden Stadtraum, mit der allgemein die Verbesserung des Stadtbildes einhergeht. Für Erholungssuchende ergeben sich bessere Verknüpfungen zwischen dem Siedlungsraum und bedeutsamen Räumen für die Naherholung.
Mensch	Baugesetzbuch (BauGB), Bundes-Immissionsschutzgesetz (BimSchG) und Verordnungen, TA Luft,	<ul style="list-style-type: none">▪ Sicherung einer menschenwürdigen Umwelt.▪ Berücksichtigung der allgemeinen Anforderungen an gesunde, sozial und kulturell ausgewogene



Schutzgut	Quelle	Zielaussage
	TA Lärm, DIN 18005, DIN 1409,	<p>ne Wohn- und Arbeitsverhältnisse und die Sicherheit der Bevölkerung.</p> <ul style="list-style-type: none">▪ Berücksichtigung der Belange von Bildungswesen, Sport, Freizeit und Erholung.▪ Schutz der Allgemeinheit und der Nachbarschaft vor schädlichen Umwelteinwirkungen durch Geräusche sowie deren Vorsorge; Sicherung eines ausreichenden Schallschutzes als Voraussetzung für gesunde Lebensverhältnisse der Bevölkerung.▪ Grundsatz der Lärmvorsorge und -minderung, insbes. Am Entstehungsort, aber auch durch städtebauliche Maßnahmen.▪ Schutz der Allgemeinheit und der Nachbarschaft vor schädlichen Umwelteinwirkungen durch Luftverunreinigungen sowie deren Vorsorge, Definition von Emissions- und Immissionsrichtwerten für Luftverunreinigungen.▪ Unbebaute Bereiche sind wegen ihrer Bedeutung für den Naturhaushalt und für die Erholung zu erhalten.▪ Es sind nach ihrer Beschaffenheit und Lage geeignete Flächen zu schützen und, wo notwendig, zu pflegen, zu gestalten und zugänglich zu erhalten oder zugänglich zu machen. Vor allem im siedlungsnahen Bereich sind ausreichende Flächen für die Erholung bereitzustellen.
		<p><u>Berücksichtigung im Bebauungsplan</u></p> <p>Der eher geringwertige ehemalige Bahnstandort wird durch die Planung im Zusammenhang mit dem Gesamtkonzept der nbso einer neuen, städtebaulich sinnvollen Nutzung zugeführt. Es ergeben sich Verbesserungen für den Menschen. Die Geräuscheinwirkungen durch den Schienen- und Straßenverkehr wurden</p>



Schutzgut	Quelle	Zielaussage
		<p>durch Fachgutachten (Schalltechnische Untersuchung zu den Bebauungsplänen: Bebauungsplan Nr. 240/II „Opladen – nbso Quartier westlich des Bahnhofs“, Bebauungsplan Nr. 208 B/II „Opladen – nbso/Westseite – Quartiere 3. Änderung“, Bericht VF 7247 -4 vom 16.07.2019, Peutz Consult, und Ergänzung zu der schalltechnischen Untersuchung VF 7247 -4 vom 16.07.2019, Peutz Consult) untersucht. Im Rahmen des Bebauungsplanes werden entsprechend erforderliche Lärmschutzmaßnahmen vorgesehen, sodass gesunde Wohn- und Arbeitsverhältnisse sichergestellt werden können. Die Prüfung der Umsetzung passiver Schallschutzmaßnahmen an Bestandsgebäuden erfolgt auf Grundlage der Regelungen der 24. BimSchV außerhalb dieses Bebauungsplanverfahrens vor Beginn der geplanten Baumaßnahmen. Hierbei ist auch der Schutz von Außenwohnbereichen (z. B. Loggia, Balkon und Terrasse) zu überprüfen.</p>
Kultur- und Sachgüter	Baugesetzbuch (BauGB), Bundesnaturschutzgesetz (BnatSchG), Landesnaturschutzgesetz Nordrhein-Westfalen (LnatSchG NRW), Denkmalschutzgesetz (DSchG NW)	<ul style="list-style-type: none">▪ Bei der Aufstellung der Bauleitpläne sind die Belange der Baukultur, des Denkmalschutzes und der Denkmalpflege, die erhaltenswerten Ortsteile, Straßen und Plätze von geschichtlicher, künstlerischer oder städtebaulicher Bedeutung und die Gestaltung des Orts- und Landschaftsbildes zu berücksichtigen.▪ Historische Kulturlandschaften und -landschaftsteile von besonderer Eigenart, einschließlich solcher von besonderer Bedeutung für die Eigenart oder Schönheit geschützter oder schützenswerter Kultur-, Bau- und Bodendenkmäler, sind zu erhalten.
		<p><u>Berücksichtigung im Bebauungsplan</u> Im Geltungsbereich des Bebauungs-</p>



Schutzgut	Quelle	Zielaussage
		planes Nr. 208 B/II befinden sich Teilflächen eines Denkmalbereiches: Die zum Denkmalbereich der Eisenbahnersiedlung gehörende Friedrich-List-Straße wird im Bebauungsplan nicht verändert (Festsetzung als Privatstraße). Bezüglich des Denkmals und des Umgebungsschutzes von Denkmal (-bereichen) im Umfeld erfolgt im Rahmen der Planumsetzung eine enge Abstimmung mit der zuständigen Fachbehörde. Im Plangebiet und seiner Umgebung vorhandene Infrastruktur ist bei der Umsetzung der Planung zu berücksichtigen. Im Nahbereich des BP 240/II befindet sich die Einfriedungsmauer des historischen Friedhofes (Denkmalnr. 283) im Norden (Ecke An St. Remigius/Rennbaumstraße).

Regionalplan

Der zum ehemaligen Bahngelände gehörige Teil des Plangebietes wird im Regionalplan für den Regierungsbezirk Köln, Teilabschnitt Region Köln (Stand 2012), als „Schienenwege unter Angabe der Haltepunkte und Betriebsflächen für den Hochgeschwindigkeitsverkehr und sonstigen großräumigen Verkehr“ und die westlich angrenzenden Flächen als „Allgemeiner Siedlungsbereich“ (ASB) dargestellt. Angrenzende Flächen sind in der Mehrzahl ebenfalls „Allgemeine Siedlungsbereiche“ (ASB), nur im Süden östlich der bisherigen Gütergleisstrasse schließen sich auch Bereiche „gewerblicher und industrieller Nutzung“ (GIB) an. Dem Sachlichen Teilabschnitt „Vorbeugender Hochwasserschutz“ aus dem Jahr 2006 ist zu entnehmen, dass das Plangebiet nicht innerhalb von Überschwemmungsbereichen oder potentiellen Überflutungsbereichen liegt.

Flächennutzungsplan

Der wirksame Flächennutzungsplan (FNP) der Stadt Leverkusen mit der 7. Änderung vom 22.02.2016 stellt die verlegte Bahntrasse und für das Plangebiet des Bebauungsplanes Nr. 240/II Sonderbaufläche H3 für Handel und Einzelhandel dar. Die Freiherr-vom-Stein-Straße liegt innerhalb von gemischten Bauflächen, dies betrifft jedoch nicht die Sondergebietsflächen des Bebauungsplanes.

Landschaftsplan

Das Plangebiet Opladen liegt nicht im Geltungsbereich des gültigen Landschaftsplanes der Stadt Leverkusen bzw. des Vorentwurfes des in Neuaufstellung befindlichen Landschaftsplanes.



8.2 Beschreibung und Bewertung der Umweltauswirkungen

8.2.1 Beschreibung und Bewertung der Umweltauswirkungen

Im Zuge des Bebauungsplanverfahrens Nr. 240/II ergeben sich Änderungen zum rechtskräftigen Bebauungsplan Nr. 208 B/II, die in diesem Umweltbericht berücksichtigt werden.

Aus dem Umweltbericht zum rechtskräftigen Bebauungsplan Nr. 208 B/II wird hier sowohl die damalige Bestandsbeschreibung (Bestand vor Rechtskraft des Bebauungsplanes Nr. 208 B/II) als auch die Darstellung des Umweltzustandes „Prognose mit Planung“ übernommen (Bestand mit Rechtskraft des Bebauungsplanes Nr. 208 B/II). Dieses Vorgehen ist unter Punkt 8.1.1 beschrieben und begründet.

8.2.2 Bestand

8.2.2.1 Schutzgut Boden

Bestand vor Rechtskraft des Bebauungsplanes Nr. 208 B/II

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 handelt es sich großflächig um Aufschüttungsböden, die stark von der jahrzehntelangen Nutzung als Bahngelände geprägt sind; zudem sind einige Teilflächen teil- oder vollversiegelt bzw. unterliegen als Baustellenflächen starken Beeinträchtigungen durch Umlagerung und Verdichtung.

Die natürlicherweise im Untersuchungsraum anstehenden Braunerden sind im Plangebiet nicht vorhanden, die Aufschüttung wird zumeist von einer sandig-kiesigen Schicht mit wechselnden Schluffanteilen unterlagert. Laut Ergebnissen der im Zuge der Gütergleisverlegung durchgeführten Baugrundgutachten bestehen die Aufschüttungen aus Bahnschotter, umgelagerten Böden und Schlackematerialien sowie Ziegel- und Betonstücken. Darunter sind zumeist Hochflutlehme sowie stellenweise auch Terrassensedimente (Fein- bis Mittelsande) mit schluffigen und/oder kiesigen Nebenbestandteilen oder sandige Fein- bis Mittelkiese anzutreffen. Neben humosen Anteilen sind vereinzelt auch Schlacken mit Koks- und Kohlebestandteilen festzustellen.

Die Filter- und Pufferkapazität des Bodens im Plangebiet beispielsweise für Nitrat und Schwermetalle lässt sich aufgrund des weitestgehend geringen Anteiles bindiger Bildungen als eher gering bis im Bereich der Hochflutlehme als mittel zusammenfassen. Das Plangebiet Opladen selbst ist aufgrund seiner intensiven anthropogenen Prägung zwar mit Nährstoffen angereichert, allerdings auch gleichermaßen verdichtet und stellenweise mit Schadstoffen belastet. Die Ertragsfähigkeit ist somit gestört und die Funktionsfähigkeit des Bodens als Pflanzenstandort eingeschränkt.

Derzeit sind mosaikartig groß- und kleinflächige Abschnitte des Plangebietes nutzungs- bzw. verdichtungsbedingt vegetationslos. Grundsätzlich besteht somit die Gefahr der Wind- bzw. Wassererosion, allerdings ist wie bereits erwähnt auch ein großer Teil der Fläche teil- oder vollversiegelt. Da es sich bei den Geltungsbereichen des Bebauungsplanes um ein recht ebenes Gelände mit deutlicher Oberflächenrauigkeit (teils mit Vegetation) handelt, ist nicht von Wasser- oder Winderosion in nennenswertem Umfang auszugehen.

Für das Plangebiet sind eine Reihe von Vorbelastungen im Boden bekannt. Es befindet sich laut Informationen der Bezirksregierung Düsseldorf bzw. der Stadtverwaltung Leverkusen (schriftliche Mitteilungen am 30.04.2009 sowie am 21.07.2010) in



einem Bombenabwurfgebiet des Zweiten Weltkrieges, für das zudem Hinweise auf Blindgänger vorliegen. Im Umfeld wurden bereits mehrere Blindgänger beräumt. Es ist somit von einer potentiellen Kampfmittelbelastung auszugehen.

Ebenfalls sind auf dem gesamten Gelände der nbso verschiedene Bodenbelastungen bekannt bzw. zu vermuten, die aus den vorangegangenen Nutzungen resultieren. Bei diversen Untersuchungen des nbso-Geländes auf Altlasten wurden verschiedene Bodenverunreinigungen festgestellt. Teilweise datieren diese Belastungen bereits aus der ersten Hälfte des 20. Jahrhunderts. Im Zuge von historischen Erkundungen, orientierenden Untersuchungen und Detailuntersuchungen wurden verschiedene bekannte Altlastenverdachtsflächen (ALVF) begutachtet, die mindestens randlich vom Geltungsbereich des vorliegenden Bebauungsplanes erfasst werden.

Es handelt sich um folgende flächige ALVF des Bodenschutz- und Altlastenkatasters (BAK) der Stadt Leverkusen:

- NE2063 Eisenbahnstandort Opladen inkl. B-008181-0309
- NE2025 Busbahnhof
- NE2047 Pott (Bahnallee)
- NE2064 ehemaliges Bahnbetriebswerk, Kleingartenanlage

Die Belastungen der gesamten nbso-Fläche auf dem Eisenbahnstandort Opladen (NE2063) entstanden im Laufe der jahrzehntelangen bahnbezogenen Nutzung. Die hiesigen, flächigen Aufschüttungen unterschiedlicher Zusammensetzung und Mächtigkeit weisen Schadstoffgehalte auf, die an die Auffüllungen gekoppelt sind. Sie werden durch weitere kleinräumigere, spezifische Altlastenverdachtsflächen überlagert.

Innerhalb des Bahnstandortes-ALVF befindet sich nördlich der Campusbrücke etwa auf Höhe der Schillerstraße die Verdachtsfläche N 101 (ALVF B-008181-0309), eine ehemalige Tankanlage für Dieselloks. Hier wurden 2009 Bleianteile von 13.000 mg/kg und Benzo(a)pyrenbelastungen von bis zu 28 mg/kg festgestellt und deutlich erhöhte Konzentrationen für Kupfer (8.900 mg/kg) und PAK (EPA, 188 - 406 mg/kg) ermittelt. Bei den Analysen 2015 wurden im betreffenden Bereich (Feld 15) keine Prüfwertüberschreitungen nach BBodSchV für Blei (150 mg/kg) und Kupfer (87 mg/kg) im Oberboden festgestellt, allerdings Benzo(a)pyrenbelastungen, die mit bis zu 14 mg/kg zwar unter den 2009 gemessenen Werten liegen, jedoch weiterhin die Prüfwerte für Industrie- und Gewerbenutzungen (12 mg/kg) überschreiten und somit keinerlei Nutzungen ermöglichen. Die Belastung ist auf den Tiefenhorizont bis 1,9 m beschränkt. Auch die Konzentrationen für PAK (EPA) sind hier mit 182 mg/kg weiterhin als erhöht einzustufen. Es handelt sich allerdings um kaum wasserlösliche und nur gering mobile Verbindungen.

Die übrigen Belastungen entstanden nicht unmittelbar im Zusammenhang mit eisenbahnspezifischen Nutzungen.

Die im Jahr 2000 mittels Rammkernsondierungen untersuchte, altlastenverdächtige Pachtfläche (Begründung zum Bebauungsplan Nr. 208 B/II, Seite 120) der Firma Pott unmittelbar östlich der Bahnallee auf Höhe der Goethestraße (NE2047) wurde seit Anfang des 20. Jahrhunderts als Umschlagplatz für Obst und Gemüse sowie Teilbereiche in jüngerer Vergangenheit als Autowerkstatt mit Reparaturgrube genutzt.

Im nördlichen Teilbereich befand sich seit mindestens 1938 eine Eigenbedarfstankstelle mit zwei unterirdischen Kraftstofflagertanks, in den 1960er Jahren kam eine weitere Tankstelle für Dieselmotorkraftstoff einschließlich eines oberirdischen Dieseltanks mit Zapfanlage im südlichen Bereich hinzu. Hier wurden lokale Bodenverunreinigungen mit bis zu 1.870 mg/kg PAK (EPA) und nachgeordnet mit MKW (625 mg/kg) so-



wie bis 127 mg/kg Benzo(a)pyren festgestellt. Die Werte stellen jeweils Prüfwert-überschreitungen für Industrie- und Gewerbeflächen nach BBodSchV bzw. der LAGA - Einstufung Z2 dar. Die erhöhten Gehalte sind an Auffüllungsböden mit Straßenschotter, Straßensplit oder Schlacken gebunden. Die Fläche ist gegenwärtig überwiegend versiegelt.

Bei Bodenuntersuchungen in Vorbereitung des ersten Busbahnhofsneubaus wurden Kohlenwasserstoffbelastungen festgestellt (NE2025), welche jedoch im Zuge der Aushubentsorgung weitestgehend behoben wurden, sodass nachfolgend lediglich unbedenkliche Restbelastungen festgestellt werden konnten und die Fläche nunmehr als sanierte Fläche mit Überwachung geführt wird. Die betreffende Fläche liegt im äußersten nördlichen Teilbereich des Plangebietes.

Bestand mit Rechtskraft des Bebauungsplanes Nr. 208 B/II

Durch die geplanten Gebäude und Verkehrsflächen ist ein Teil des ehemaligen Bahngeländes überplant, es sind jedoch auch innerhalb der Wohn- und Mischgebiete sowie Gewerbeflächen und Sondergebiete unversiegelte Freiflächen geschaffen.

Darüber hinaus sind öffentlich nutzbare Grünflächen entwickelt worden. Betroffen von den Veränderungen sind ausnahmslos stark anthropogen geprägte Böden des Bahngeländes sowie kleinflächig im Bereich der Straßenbegleitflächen bzw. Böschungen am westlichen Rand des Plangebietes. Im Zuge der Quartiersentwicklung sind neue Grünflächen und begrünte Straßenbegleitflächen einschließlich Gehölzpflanzungen festgesetzt.

Im Bebauungsplan Nr. 208 B/II ist fast die gesamte Fläche des Geltungsbereiches Opladen als Fläche mit Bodenbelastungen gekennzeichnet. Für die reine Gewerbe-nutzung werden die Prüfwerte der Bundesbodenschutzverordnung (BBodSchV), bzw. in Wohngebieten und Grünflächen die Vorsorgewerte der Bundesbodenschutzverordnung punktuell für einzelne Parameter überschritten. In diesen bekannten „Hot Spots“ ist vor Umsetzung der Planung in enger Abstimmung mit den zuständigen Behördenvertretern eine Sanierung des Schadens nach dem Stand der Technik einschließlich der fachgerechten Entsorgung des belasteten Aushubmaterials und kontrollierender Sohlbeprobung durchzuführen. Teils sind Bodensanierungen bereits im Zuge der Gütergleisverlegung erfolgt.

Die untersuchten Umweltkompartimente Bodenluft und Grundwasser gaben keine Hinweise auf Nutzungseinschränkungen für eine Nutzung als Wohngebiet. Aufgrund des generellen Altlastenverdachts und der nachgewiesenen Schadstoffe sind im Zuge der Realisierung der Bauvorhaben des Bebauungsplanes Nr. 208 B/II zunächst die Aufschüttungen flächendeckend in den nicht ausschließlich für Gewerbe vorgesehenen Abschnitten des Geltungsbereiches einschließlich vollständig zu entfernen. Anfallendes Aushubmaterial ist bei Umsetzung der Planung in Abstimmung mit der Fachbehörde gemäß den Vorschriften der LAGA PN 98 zu beproben, abfallrechtlich einzustufen und bei entsprechendem Erfordernis fachgerecht zu entsorgen. Im Anschluss sind kontrollierende Sohlbeprobungen durchzuführen.

Flächen, die nicht dieser Vorgehensweise unterworfen sind, sind im Einzelfall zu betrachten und die Bodensanierungsmaßnahmen auf die jeweilige Nutzung abzustimmen. Hierzu sollte ein Bodenmanagementkonzept mit gültiger abfalltechnischer Einstufung vorgelegt und mit der Unteren Abfallwirtschaftsbehörde abgestimmt werden. Auch hier ist die Vorgehensweise analog den vorgenannten Bereichen durchzuführen.



Insofern ist für den gesamten Geltungsbereich als unmittelbare Ausgangssituation vor Nutzungsänderung lediglich unwesentlich bzw. unbelasteter Oberboden anzunehmen. Auch nach der beschriebenen Sanierung von Bodenbelastungen können sich noch belastete Böden, Gleisschotter, bauliche Anlagen etc. in einigen Bereichen des Bebauungsplangebietes (z. B. Gewerbegebiet) befinden. Bei Anfall von Bodenaushub im Rahmen einer Baureifmachung unterliegt dieser ebenfalls den abfallrechtlichen Regelungen auf Grundlage des Kreislaufwirtschaftsgesetzes und ist in Abstimmung mit der Unteren Abfallwirtschaftsbehörde zu entsorgen.

Zudem sind zur Vermeidung möglicher baubedingter Auswirkungen auf den Boden und das Grundwasser entsprechende Vorsorgemaßnahmen bei der Baudurchführung zu beachten (DIN 18300 und 18915), so dass insgesamt keine erheblichen Beeinträchtigungen im Zusammenhang mit Risiken bei der Baudurchführung zu erwarten sind. Auf Grundlage des BBodSchG/BBodSchV bzw. des Altlastenerlasses NRW im Rahmen einer Baureifmachung unterliegen weiterhin nicht entfernte belastete Böden, Gleisschotter oder bauliche Anlagen bei deren Rückbau den Vorgaben des Kreislaufwirtschaftsgesetzes (KrWG). Dementsprechend sind im Zusammenhang mit der Umsetzung des Bebauungsplanes alle Eingriffe in den Boden oder sonstige Rückbauvorhaben mit der zuständigen Abfallwirtschaftsbehörde abzustimmen. Bei größeren Baumaßnahmen ist neben der Begleitung durch einen Fachgutachter auch ein Entsorgungskonzept erforderlich.

Aufgrund der Lage des Geltungsbereiches innerhalb eines bekannten Bombenabwurfgebietes des Zweiten Weltkrieges sowie des Verdachts auf einzelne Bombenblindgänger werden im Falle von Bodenarbeiten mit erheblichen mechanischen Belastungen Sicherheitsdetektionen sowie die Abstimmung mit dem Kampfmittelbeseitigungsdienst der Bezirksregierung Düsseldorf empfohlen.

Durch den Baustellenbetrieb und das Lagern von umweltgefährdenden Stoffen besteht bei unsachgemäßem Umgang grundsätzlich das Risiko des Schadstoffeintrages in den Boden. Das Risiko des Schadstoffeintrages ins Grundwasser im Falle unsachgemäßen Umganges über die Bodenpassage bzw. von Auswaschungen bestehender Bodenbelastungen in den Grundwasserkörper im Plangebiet ist jedoch aufgrund der vorherrschenden hohen Grundwasserflurabstände recht gering. Zur Vermeidung möglicher, baubedingter Auswirkungen auf den Boden und das Grundwasser sind entsprechende Vorsorgemaßnahmen bei der Baudurchführung zu beachten (DIN 18300 und 18915). Nach Errichtung der mit dem Bebauungsplan ermöglichten Strukturen (Gebäudehochbau, Tiefbau, Erschließung, Straßenbau, etc.) sind betriebsbedingt an den Straßenrändern die für den motorisierten Verkehr typischen Immissionen durch Abgase und Abrieb zu erwarten. Langfristig kann hiermit eine Akkumulation von Nähr- und Schadstoffen in den Straßenbanketten einhergehen, die jedoch angesichts des bereits deutlich gestörten Charakters des Bodens nicht als erheblich zu bezeichnen ist.

Da das Niederschlagswasser von den Baufeldern und Verkehrsflächen im Regelfall nicht auf den angrenzenden Flächen versickert werden soll, sind Stoffeinträge auf diesem Wege weitestgehend ausgeschlossen.

Abschließend kann für das Schutzgut Boden festgehalten werden, dass die Beeinträchtigung der Bodenhaushaltsfunktionen, hervorgerufen durch die Flächeninanspruchnahme, angesichts der erwähnten Vorbelastungen und Nutzungen des Plangebietes sowie der Vorsorgemaßnahmen mit Ausnahme des kleinflächig möglichen Verlustes im Südwesten (Garten) nicht als erheblich eingestuft wurde. Die vom Bebauungsplan ermöglichten Beeinträchtigungen durch Verlust der Gartenfläche wurden im Rahmen der geplanten Freiflächen innerhalb des Plangebietes kompensiert.



8.2.2.2 Schutzgut Wasser

Bestand vor Rechtskraft des Bebauungsplanes Nr. 208 B/II

Grundwasser

Der Betrachtungsraum befindet sich im Einzugsgebiet von Rhein und Wupper (Abschnitt Rhein-Ruhr-Lippe), jedoch außerhalb von Überschwemmungsgebieten der Fließgewässer.

Im Geltungsbereich des Bebauungsplanes oder seiner Umgebung findet keine Trinkwasserförderung statt. Die nächstgelegenen Wasserschutzzonen befinden sich ca. 2,25 km westlich bzw. 1,8 km nordwestlich des Geltungsbereiches im Stadtteil Rheindorf (Zone III bzw. III B des Wasserschutzbereiches Leverkusen-Rheindorf).

Der Grundwasserflurabstand beträgt im Plangebiet zwischen 6 und 15 m unter GOK, zumeist 7 - 10 m; bei Baugrunduntersuchungen im Zuge der Gütergleisverlegung wurde bis in Tiefen von 8 m kein Grundwasser angetroffen, es wird hingegen saisonales Stau- bzw. Schichtenwasser oberhalb der lokal anzutreffenden Hochflutlehme vermutet.

Entscheidend für den Grundwasserschutz ist die Verschmutzungsempfindlichkeit des obersten Grundwasserleiters, welche sich aus dem geologischen Aufbau ergibt, das heißt der Lagerungsweise und Mächtigkeit von bindigen und nicht bindigen Sedimenten. Die Gesteinsschichten im Planungsraum weisen eine gute Filtereigenschaft auf, der Hauptgrundwasserleiter ist somit gut gegen Verschmutzungen geschützt. Dies gilt auch angesichts der vorwiegend größeren Flurabstände für das oberflächennahe Grundwasser, wenngleich die Aufschüttungsböden mit sandigen Anteilen des Bahnareals im Geltungsbereich eine vergleichsweise geringe Wasserhaltefähigkeit aufweisen.

Für den Eisenbahnstandort Opladen besteht per Allgemeinverfügung ein Verbot der Grundwasserförderung, da in diesem Gebiet Belastungen oberer Grundwasserschichten mit Herbiziden vorliegen. Das Gebiet ist zudem, wie bereits erwähnt, durch vorhandene Bodenbelastungen vorbelastet, so dass die Gefahr des Schadstoffeintrages über die Bodenpassage ins Grundwasser im Rahmen von Zersetzungsprozessen vorhandener Schadstoffe (Altlasten, Aufschüttungen) im Boden sowie eine entsprechende Gefahr der Schadstoffmobilisierung und Verlagerung ins Grundwasser durch den Bodenversauerungsprozess auf sandigen Standorten nicht völlig auszuschließen ist.

Insgesamt ist jedoch von einer geringen Verschmutzungsempfindlichkeit des Hauptgrundwasserleiters auszugehen. Bei den Bodenuntersuchungen wurden jedoch insbesondere die grundwasserkritischen Stoffe in kaum wasserlöslichen und nur gering mobilen Verbindungen festgestellt. Aus den Analysen der Grundwassermessstellen konnte bisher nicht auf Einträge der im Boden untersuchten Schadstoffe in das Grundwasser geschlossen werden.

Oberflächengewässer

Innerhalb des Plangebietes selbst sind keine Oberflächengewässer vorhanden. Das auf mittlerer Höhe westlich angrenzend an den Geltungsbereich im Zuge der Lagerung entstandene, sehr flache Kleingewässer mit stark schwankendem, niederschlagsdominiertem Wasserstand und entsprechend schwankender Ausdehnung ist nach Umsetzung des Bebauungsplanes Nr. 208 A/II, III (Verkehrsfläche der neu zu errichtenden Straße Neue Bahnallee, jetzt Europaallee) nicht mehr vorhanden.



Das Plangebiet befindet sich ca. 750 m südöstlich der Wupper, die in ca. 4,2 km Entfernung südwestlich des Plangebietes in den Rhein mündet.

Als Standgewässer sind in der näheren Umgebung die im Zuge der Kiesgewinnung entstandenen Gewässer des Großen und Kleinen Silbersees (ca. 850 m südlich), der Bergsee und das Gewässer im Aquilapark ca. 1,5 km südsüdwestlich des Plangebietes sowie einzelne kleinere Tümpel östlich der Bahntrasse zu nennen.

Im Bereich des Bürgerbusches südöstlich des Geltungsbereiches jenseits der A1 sowie südwestlich jenseits der A3 im Wildpark Reuschenberg kommen weitere kleinere Fließ- bzw. Standgewässer hinzu.

Nordöstlich bis nördlich verläuft ca. 350 m vom Geltungsbereich entfernt der Wiembach, der nordnordwestlich des Gebietes in die Wupper mündet (Verlauf im Bereich der Bahntrasse und der Rennbaumstraße verrohrt) und im Zusammenhang mit dem von ihm geprägten Tal der Wiembachau nordwestlich des Plangebietes von hoher Bedeutung für den lokalen Wasserhaushalt ist.

Bestand mit Rechtskraft des Bebauungsplanes Nr. 208 B/II

Grundwasser

Im Geltungsbereich oder seiner Umgebung findet keine Trinkwasserförderung statt, für den Eisenbahnstandort Opladen besteht ein Verbot der Grundwasserförderung aufgrund von Herbizidbelastungen. Beeinträchtigungen der Schutzziele von Trinkwasserschutzgebieten der Umgebung durch das hiesige Vorhaben können aufgrund der Art des Vorhabens und des Abstandes zwischen Schutzgebieten und dem Geltungsbereich ausgeschlossen werden.

Oberflächengewässer

Das starken Wasserstandsschwankungen unterliegende Kleingewässer am östlichen Rand des Plangebietes ist nach Umsetzung des Bebauungsplanes Nr. 208 A/II, III und Errichtung der Neue Bahnallee/Europa-Allee (siehe oben) nicht mehr vorhanden. Es sind somit keine Beeinträchtigungen von Oberflächengewässern im Plangebiet oder in der Umgebung zu erwarten.

8.2.2.3 Schutzgut Klima/Luft

Bestand vor Rechtskraft des Bebauungsplanes Nr. 208 B/II

Makroklimatisch ist der Planungsraum innerhalb der maritim beeinflussten Großlandschaft des Norddeutschen Tieflandes der Köln-Bonner Rheinebene zuzuordnen, in der milde Winter und mäßig warme Sommer vorherrschen. Die Jahresmitteltemperatur beträgt knapp unter 11°C mit jahreszeitlichen Schwankungen von einer durchschnittlichen Minimaltemperatur im Januar von 0,8°C bis zu einer durchschnittlichen Maximaltemperatur von 24,4°C im Julimittel.

Die durchschnittliche Jahresniederschlagssumme betrug in den letzten 20 Jahren im Raum Leverkusen zwischen 775 mm und 790 mm. Die innerstädtische Lage bestimmt das Mesoklima des Planungsraumes. Das Lokalklima wird im Wesentlichen durch die Topographie beeinflusst, wozu insbesondere Relief, Vegetation, Gewässer und Bebauung zählen. Im Untersuchungsgebiet wirkt sich vor allem der hohe Versiegelungsgrad durch eine erhöhte lokale Schwülegefahr aus, insbesondere in den Sommermonaten.



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

Hinsichtlich der Lufthygiene lässt sich feststellen, dass im Umfeld des Plangebietes mehrere Belastungsquellen existieren. Die beiden Autobahnverläufe der BAB 1 und BAB 3 westlich und südlich des Geltungsbereiches sowie weitere regionale Verbindungsstraßen mit hohem Verkehrsaufkommen sorgen für eine gewisse, für Ballungsräume bzw. innerstädtische Standorte in verkehrsgünstiger Lage typische Vorbelastung. Hier ist die Neue Bahnallee/Europaallee als wichtige Erschließung des neuen Quartiers einzubeziehen.

Hinzu kommen verschiedene Industrie-, Gewerbe- und Logistikunternehmen im Umfeld, die Emissionen verursachen, beispielsweise die Firma SKF Sealing Solutions GmbH an der Düsseldorfer Straße (Vulkanisierung von Kautschuk) und die Firma Reisgies Schaumstoffe GmbH (Herstellung von Basiskunststoffen) an der Dieselstraße.

Die umfangreichen Versiegelungen des Bahnareals tragen zudem durch geringere nächtliche Abkühlung und stärkere Aufheizung bei Sonneneinstrahlung zum bereits erwähnten innenstadtnahen Wärmeinseleffekt bei, der zur bioklimatischen Vorbelastung des Standortes zählt.

Bestand mit Rechtskraft des Bebauungsplanes Nr. 208 B/II

Durch die mit der Umsetzung der Planung des Bebauungsplanes Nr. 208 B/II verbundene Errichtung von Baukörpern und versiegelten Flächen bleiben die bereits vorherrschenden innerstädtischen, bioklimatisch belasteten Verhältnisse bestehen.

Durch die Beseitigung kleinflächig bestehender Vegetationsbestände sind dem Naturhaushalt klimatisch potentiell wirksame Flächen verloren gegangen, deren lufthygienische bzw. klimatische Ausgleichsfunktion allerdings als sehr gering eingestuft werden. Gleichzeitig sieht der Bebauungsplan Nr. 208 B/II Begrünungen einschließlich Gehölzpflanzungen vor, die eine positive Wirkung auf das Lokalklima in mindestens vergleichbarem Umfang wie die Bestandsvegetation haben.

Darüber hinaus ist festzustellen, dass die baukörperbedingte thermische Belastung vorwiegend auf die versiegelten und überbauten Bereiche beschränkt bleibt und angesichts der bestehenden Versiegelungen nicht ins Gewicht fällt.

8.2.2.4 Schutzgut Pflanzen und Biotope

Bestand vor Rechtskraft des Bebauungsplanes Nr. 208 B/II

Die Bestandsaufnahme wurde im Rahmen einer umfassenden Biotoptypenkartierung in der Vegetationsperiode 2012 sowie durch ergänzende Begehungen im August 2013, Januar 2014 und Februar 2016 vorgenommen. Die Einstufung und Abgrenzung der Biotoptypen erfolgte mithilfe des Biotoptypenschlüssels (Numerische Bewertung von Biotoptypen für die Eingriffsregelung sowie für die Bauleitplanung in NRW) des Landesamtes für Natur, Umwelt und Verbraucherschutz NRW sowie ergänzend auf Grundlage der Biotoptypenliste von NRW.



Der Geltungsbereich des Bebauungsplanes Nr. 208 B/II weist nach der Verlegung der Gütergleise großflächig mehr oder weniger stark befestigte Baustellen- und Lagerflächen (teilversiegelte Flächen mit Schotterauflage sowie versiegelte Anteile) und offene Bodenstellen auf, die überwiegend unbewachsen sind.

Bei den kleinflächig im Plangebiet vorhandenen Vegetationsbeständen handelt es sich vorwiegend um ruderale Pionier- und Staudenfluren (zumeist Säume) sowie kleine, teils vorwaldartige Pioniergehölzbestände mit lebensraumtypischen Arten im westlichen Randbereich des Plangebietes (kein Wald nach LWaldG). Hier dominieren Birken (*Betula pendula*), Robinien (*Robinia pseudoacacia*) und Pappeln (*Populus spec.*). Den Charakter der Ruderalfluren bestimmen Riesen-Goldrute (*Solidago gigantea*), Kanadische Goldrute (*Solidago canadensis*), Rainfarn (*Tanacetum vulgare*), Gewöhnlicher Beifuß (*Artemisia vulgaris*), Wilde Möhre (*Daucus carota*), Wegwarte (*Cichorium intybus*), Natternkopf (*Echium vulgare*), Wiesen-Schafgarbe (*Achillea millefolium*) und Schmalblättriges Greiskraut (*Senecio inaequidens*) sowie stellenweise Nachtkerzen (*Oenothera biennis*).

Insbesondere im südlichen Teil des Plangebietes und der unmittelbar angrenzenden Bereiche überwiegt der Anteil an Riesen-Goldrute (*Solidago gigantea*). Als dominierendes Gras ist zumeist Land-Reitgras (*Calamagrostis epigejos*) zu nennen. An vielen Stellen treten Brombeeren (*Rubus fruticosus agg.*) hinzu, welche ebenso in den stellenweise kleinflächig vorhandenen Gebüschbeständen im Bereich der Parkplätze im nördlichen Plangebietsteil zu finden sind, hier häufig zusammen mit typischen Ziersträuchern, wie Liguster (*Ligustrum vulgare*), Zwergmispel (*Cotoneaster sp.*), Kirsch-Lorbeer (*Prunus laurocerasus*) und Blutrottem Hartriegel (*Cornus sanguinea*). Häufig treten in den ruderalisierten Bereichen ebenfalls Efeu (*Hedera helix*) und Gewöhnliche Waldrebe (*Clematis vitalba*) auf.

In den nördlichen und äußersten westlichen Randbereichen des Plangebietes befinden sich Verkehrsflächen (Straßen, Parkplätze, Zufahrten) mit begrüntem Böschung und anderem begleitendem Straßengrün, teils mit Laubgehölzen und Bäumen. Es handelt sich um robuste Artenzusammensetzungen und Pflanzungen, die teils auch Hecken, Sträucher und vorwiegend jüngere Laubbäume einschließen.

Ein im östlichen Randbereich des Plangebietes südlich der Campusbrücke entstandenes, sehr flaches, naturfernes Kleingewässer innerhalb der von Goldrute dominierten Staudflur ist nach dem Straßenbau der Neuen Bahnallee/Europa-Allee nicht mehr vorhanden. Aufgrund der Bodenbeschaffenheiten ist jedoch weiterhin vom Vorhandensein einiger typischer Feuchtezeiger, wie Rohrkolben (*Typha latifolia*), Schilf (*Phragmites australis*), Knäuel- bzw. Spitzblütige Binse (*Juncus conglomeratus* bzw. *Juncus acutiflorus*), Blut-Weiderich (*Lythrum salicaria*), und stellenweise aufkommenden Gehölzen, wie Silber-Weiden (*Salix alba*), auszugehen.

Die anteilig unversiegelten Baustellenflächen bieten als vegetationsfreie Störstellen, insbesondere wuchsstarken, nitrophilen Pionierarten, einen geeigneten Lebensraum. Die meisten vorkommenden Vegetationsbestände sind in ihrer aktuellen Ausprägung und Struktur in überschaubaren Zeitfenstern von ca. 15 Jahren wiederherstellbar; dies trifft zum Beispiel auf die Strauchpflanzungen zu, die die Großparkplätze im Bahnhofsumfeld gliedern, oder auch den Großteil der Pionierwaldflächen.

Dagegen benötigen ruderale Pionier- und Staudenfluren sowie Bankettflächen ohne Gehölzanteile weniger als fünf Jahre.

Dichtere Gehölzbestände geringen bis mittleren Alters, die nicht vorwiegend von Pionierarten gebildet werden, benötigen ein Zeitfenster von ca. 25 Jahren. Derartige oder artabhängig etwas längere Entwicklungszeiträume haben auch Bäume mit mitt-



lerem Baumholz, wie sie vereinzelt in den Böschungsbereichen der alten Gütergleisstrasse im nördlichsten Teil des Geltungsbereiches zu finden sind. Teils sind auch ältere Bäume, wie in der Pappelreihe und der Platanenreihe, mit größeren Stammumfängen im Plangebiet anzutreffen.

Strukturreiche Gehölzbestände bzw. Einzelbäume mit starkem Baumholz wären je nach Art mit Regenerationszeiten bis zu 100 Jahren nach menschlichem Ermessen nicht wieder herstellbar. Diese sind in der Ausgangssituation des Bebauungsplanes nicht vorhanden.

Im Geltungsbereich kommen keine gesetzlich geschützten Biotope vor. Bestandsgefährdete oder besonders geschützte Pflanzenarten und -gesellschaften fehlen ebenfalls. Die Fläche liegt nicht innerhalb von Gebieten, die im Zuge des Biotopkatasters NRW als schutzwürdige Biotope aufgenommen wurden.

Bestand mit Rechtskraft des Bebauungsplanes Nr. 208 B/II

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

Bei der Umsetzung der Planung des Bebauungsplanes Nr. 208 B/II ist auf dem ehemaligen Bahnstandort die Entfernung kleinflächiger Vegetationsbestände erforderlich, die jedoch nicht als prägende Landschaftsbestandteile gelten können. Die am westlichen Rand des Plangebietes vorhandenen prägenden Baumbestände (Platanen- bzw. Pappelreihe) sind im Bebauungsplan Nr. 208 B/II zum Erhalt festgesetzt, ebenso bestehende Straßenbäume im Geltungsbereich.

Die hiesige Vegetation wird bei der Gestaltung der Grünflächen des „Grünen Bandes“ einbezogen und durch weitere Pflanzungen ergänzt. Im worst-case ist eine vollständige Vegetationsbeseitigung grundsätzlich möglich und der Eingriff somit erheblich.

Dem Verlust steht die vorgesehene Neuschaffung von Grünflächen einschließlich der Bepflanzung mit standortgerechten Gehölzen und Laubbäumen gegenüber.

Im nördlichen Abschnitt des Gebietes sind nach Verlegung der Gütergleisstrasse die bestehenden beräumt worden, um die Nachnutzung zu ermöglichen. Dies betrifft neben dem Bauwerk der bisher genutzten Gleisbrücke über die Lützenkirchener Straße in Nord-Süd-Richtung auch den daran südlich anschließenden Bahndamm im Plangebiet einschließlich der bewachsenen Böschung sowie die Parkplatzflächen einschließlich der angrenzenden bepflanzten Böschungen, die teils als Grünfläche mit acht zu erhaltenden Bäumen festgesetzt wurden.

8.2.2.5 Schutzgut Tiere und Biotopverbund

Bestand vor Rechtskraft des Bebauungsplanes Nr. 208 B/II

In den Jahren 2009 und 2010 wurden laut den Entwurfsunterlagen für das Planfeststellungsverfahren zur Gütergleisverlegung die Artengruppen Vögel, Fledermäuse, Amphibien, Reptilien, Heuschrecken und Tagfalter untersucht und in diesem Zusammenhang auch die entsprechenden Datenbestände des LINFOS abgefragt. Im



Rahmen der Planung zur Gütergleisverlegung wurden in den Jahren 2011 und 2012 erneut umfangreiche Daten zu Flora und Fauna erhoben, die auch den Geltungsbereich des hiesigen Bebauungsplanes abdecken. Die Aufnahmen erfolgten in Abstimmung mit dem zuständigen Fachbereich Umwelt der Stadt Leverkusen in Form von jeweils anerkannten Verfahren für die Artengruppen Reptilien, Amphibien und Heuschrecken.

Insgesamt handelt es sich um einen deutlich anthropogen beeinflussten Lebensraum. Die vielfältigen Störungen durch Bau- und Lagertätigkeiten und die verkehrliche Nutzung schränken zudem das Lebensraumfunktionspotential des Geltungsbereiches Opladen für viele Wildtiere ein. Das Säugetierartenspektrum wird sich voraussichtlich auf wenige, weit verbreitete Arten beschränken, sogenannte Ubiquisten. Dazu gehören Arten, die häufig auf siedlungsnahen Brachen zu finden sind, wie Feldmaus (*Microtus arvalis*), Hausmaus (*Mus musculus*) und Wanderratte (*Rattus norvegicus*). Die versiegelten Flächen des Plangebietes Opladen bieten nur sehr eingeschränkte Habitatmöglichkeiten für die heimische Fauna und können für Arten mit geringem Aktionsradius eine Barrierewirkung haben. Das abschnittsweise kleinteilige Mosaik verschiedener Biotope aus Gehölzgruppen, ruderalen Staudenfluren und unbefestigten Flächen kann jedoch als für einige Artengruppen wertvoll bezeichnet werden. Die ebenfalls vorhandenen, offenen Bodenstellen bzw. nur sehr spärlich bewachsenen Bereiche können Teillebensraumfunktionen insbesondere für Arten der Pionier- und Sekundärstandorte erfüllen. Vor allem Schmetterlinge und andere Insekten finden vorteilhafte Lebensbedingungen vor.

Die in geringem Umfang vorhandenen Gehölzstrukturen bieten einigen Vögeln und Fledermausarten Nahrungsraum. Aufgrund der Nähe zum Waldgebiet des Bürgerbusches, der Fixheide und zur gehölzreichen Wiembachaue sowie zu agrarisch und forstwirtschaftlich geprägten Flächen im weiteren Umfeld ist zumindest ein sporadisches Aufsuchen der Flächen durch Wildarten wie Rehwild (*Capreolus capreolus*), Rotfuchs (*Vulpes vulpes*) oder Schwarzwild (*Sus scrofa*) nicht auszuschließen. Allerdings dürfte es sich angesichts der Verkehrsstrassen mit deutlicher Barrierewirkung (Bahnlinie, Autobahn und weitere stark befahrene Schnellstraßen) dabei eher um seltene Ereignisse handeln.

Bestand mit Rechtskraft des Bebauungsplanes Nr. 208 B/II

Vögel

Von den Vogelarten fanden vorwiegend Kulturfolger und anspruchslosere Arten der Siedlungsbereiche geeignete Lebensbedingungen im Plangebiet vor. Die vorhandenen Biotope ermöglichen grundsätzlich die Nutzung durch Bodenbrüter und Gebüschbrüter, die häufigen Störungen im Gebiet sowie das mangelnde Nahrungsangebot schränken jedoch die hiesigen Lebensraumfunktionen ein. Der vergleichsweise spärliche Gehölzbestand des Plangebietes wies keine Baumhöhlen auf, die für Höhlenbrüter (Eulen-, Kauz- und Spechtarten) in Frage kämen. Mit Abschluss der derzeit stattfindenden Umgestaltung des Bahnhofsbereiches und der Gütergleisverlegung sind ebenfalls keine Gebäudestrukturen im Geltungsbereich vorhanden, die von Gebäudebrütern genutzt werden könnten. Bei den Untersuchungen wurden gefährdete bzw. streng geschützte Arten lediglich außerhalb des Plangebietes in den Gehölzbeständen südöstlich sowie nördlich des Gebietes in der Wiembachaue festgestellt. Hier gelangen Brutnachweise von Kleinspecht (*Dendrocopos minor*), Nachtigall (*Luscinia megarhynchos*), Pirol (*Oriolus oriolus*), Sperber (*Accipiter nisus*) und Waldkauz (*Strix aluco*). Auch Grünspecht (*Picus viridis*), Mäusebussard (*Buteo bute-*



o) und Turmfalke (*Falco tinnunculus*), die im weiteren Umfeld östlich des Plangebietes brüten, kommen als sporadische Nahrungsgäste in Frage. Der Geltungsbereich des Bebauungsplanes Nr. 208 B/II wies jedoch nur in sehr geringem Umfang entsprechend geeignete Strukturen auf.

Fledermäuse

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

Amphibien

Angesichts der bisherigen Kenntnisse zur Amphibienfauna des Untersuchungsraumes lag der Schwerpunkt der Untersuchungen im Jahr 2012 auf der Erfassung der nach Bundesnaturschutzgesetz (BNatSchG) streng geschützten Kreuzkröte (*Bufo calamita*). Hierzu erfolgten im August sowohl Begehungen am Tage (Sichtung von Laich und Kaulquappen in bekannten geeigneten Habitatstrukturen) wie auch nachts (Verhören der Tiere). Die Kreuzkröte ist vorwiegend in warm-trockenen Gebieten mit sandigen Böden und schütterer Vegetation zu finden, wobei Versteckmöglichkeiten in ausreichendem Umfang vorhanden sein müssen. Dementsprechend ist sie oft in ruderalisierten siedlungsnahen Biotopen, Sekundärbiotopen, wie Industrie- oder Verkehrsbrachen sowie großflächigeren Offenlandschaften (z. B. ehemalige Truppenübungsplätze oder Bergbaufolgelandschaften), anzutreffen. Als Laichgewässer werden sehr flache Kleingewässer mit nur gering ausgeprägter Ufervegetation oder völlig ohne Bewuchs bevorzugt.

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. Unter einer der Steinplatten wurde zudem ein einzelner, nach BnatSchG besonders geschützter Teichmolch (*Lissotriton vulgaris*) gesichtet. Im Jahr 2012 wurden in den Pfützen des Plangebietes bzw. den temporären Kleingewässern im Umfeld weder Laich noch Kaulquappen gefunden (später Überprüfungszeitpunkt im Jahr), bei Begehungen Ende Mai 2014 konnten jedoch entsprechende Nachweise der Kreuzkröte erbracht werden. Das erwähnte Kleingewässer bildete als Laichplatz einen essentiellen Teillebensraum der festge-



stellten Teilpopulation der streng geschützten Kreuzkröte (*Bufo calamita*), Wanderbewegungen über die Gleise nach Osten zu den nachweislich besiedelten Kleingewässern sowie ein übergeordneter Populationszusammenhang mit den dort verhörten Individuen waren als wahrscheinlich anzunehmen.

Da eine Vermeidung der Beseitigung der Lebensräume bzw. des Verlustes essentieller Lebensraumfunktionen in den vorhergehenden Planungsverfahren zur Gütergleisverlegung und zur Umsetzung der nbso bereits nicht möglich war und mit Blick auf die angestrebte Entwicklung der nbso langfristig nicht tragfähig erschien, sahen diese bereits eine umfangreiche Kompensation vor: Der Bebauungsplan Nr. 208 A/II, III „Opladen – nbso/Westseite – Neue Bahnallee und Alkenrath – westlich Schlebuschrath“ umfasst im Rahmen eines entsprechenden Schutzkonzepts u. a. ein Ersatzhabitat im Geltungsbereich Schlebuschrath. Das Schutzkonzept wurde in enger Abstimmung mit der zuständigen Behörde umgesetzt, in diesem Zusammenhang wurden im April 2015 insgesamt 68 Tiere am Schutzzaun aufgenommen und umgesetzt. Die Zahl der adulten Kreuzkröten auf der Westseite wird daher auf 100 Tiere geschätzt. Für die Ausgangssituation des vorliegenden Bebauungsplanes ist von der abgeschlossenen Umsetzung des östlich angrenzenden Bebauungsplanes Nr. 208 A/II, III (Errichtung der Straße Neue Bahnallee) und der Umsiedlung der Kreuzkrötenpopulation auszugehen.

Zudem ist nach Verlegung der Gütergleise und vor Errichtung der Straße westlich begleitend zur Bahntrasse eine Lärmschutzwand vorgesehen. Eine Wiederbesiedlung des durchaus während der Bauphase weiterhin für Kreuzkröten potentiell attraktiven Lebensraumes des Plangebietes ist angesichts dieser Barriere als höchst unwahrscheinlich einzustufen. Um jegliches Risiko ausschließen zu können, soll darüber hinaus die im Rahmen des Bebauungsplanes Nr. 208 A/II, III verwendete Schutzzäunung entlang der Bauflächen bestehen bleiben, bis die Entwicklung der nbso-Westseite abgeschlossen ist. Demnach ist der Geltungsbereich nunmehr als nicht von Amphibien besiedelt anzusehen.

Reptilien

Ähnlich, wie bei der Vorgehensweise der jüngsten Amphibienerfassung, konzentrierte sich die Reptilienuntersuchung auf die nach BnatSchG streng geschützte Zauneidechse (*Lacerta agilis*), die zuletzt im Jahr 2010 neben Blindschleiche (*Anguis fragilis*) und Waldeidechse (*Lacerta vivipara*) im Plangebiet Opladen festgestellt wurde. Die Art benötigt ein kleinräumiges Mosaik verschiedener Biotopstrukturen, beispielsweise aus ruderalen Säumen, Gebüsch, Waldrändern und Offenlandbereichen, welches sowohl Versteckmöglichkeiten als auch Plätze zum Sonnen und zur Eiablage bietet. Als Versteck können Erd- und Steinhäufen, Schotterwälle, Bau-schuttablagerungen sowie die Eingangsbereiche von Kleinsäugerbauten oder auch große, am Boden liegende Äste dienen (Totholz). Zur Eiablage, welche von Mai bis August stattfindet, werden vegetationslose, sandige Flächen bevorzugt. Die Zauneidechse ist demnach häufig an Bahndämmen, in Sekundärbiotopen, wie Steinbrüchen oder Kiesgruben, auf Heideflächen und Trockenrasenbeständen an Waldrändern sowie im siedlungsnahen Bereich auf trockenen Brachen und ähnlichen ruderalisierten Flächen sowie in Wildgärten oder Trockenmauern anzutreffen. Aufgrund der vorhandenen Versteckstrukturen, Sonnenplätze und offenen Bodenstellen wurde für die Zauneidechse eine vorteilhafte Habitatausstattung des Plangebietes Opladen angenommen. Die Suche nach Vertretern der Art erfolgte entsprechend zwischen Mitte August und Anfang September 2012 an fünf Terminen tagsüber innerhalb der für Reptilien geeigneten Biotope, verlief jedoch ergebnislos. Auch unter als Versteck



in Frage kommenden Strukturen konnten keine Zauneidechsenvorkommen bestätigt werden. Somit ist trotz vorheriger Feststellung der Art derzeit nicht von einer Besiedlung des Gebietes durch die Zauneidechse oder andere Reptilienarten auszugehen. Auch im Umfeld des Plangebietes Opladen östlich der Bahntrasse gelangen bei den jüngsten Untersuchungen keine Nachweise der Zauneidechse oder von Vertretern einer anderen Reptilienart.

Insekten

Der Artenbestand an Insekten hängt wesentlich von der jeweiligen Artzusammensetzung der Krautschicht und Gehölzarten sowie dem jeweiligen Gehölzalter und -zustand ab (z. B. auch vom Vorhandensein von Totholzstrukturen). Der Geltungsbereich bietet mit seinen teils nicht oder nur lückig bewachsenen, besonnten Strukturen insbesondere wärmeliebenden Arten Lebensraum, wie beispielsweise Sandlaufkäfer (*Cicindela hybrida* bzw. *C. campestris*) oder der Braune Grashüpfer (*Chorthippus brunneus*), aber auch seltener Arten. So wurden bei den Untersuchungen im Gelände insbesondere auf den spärlich bewachsenen Schotterflächen an der Bahnstrecke regelmäßig die in NRW stark gefährdeten Arten Blauflügelige Ödlandschrecke (*Oedipoda caerulescens*) und Blauflügelige Sandschrecke (*Sphingonotus caerulans*) nachgewiesen, wenngleich nur in geringer Individuenzahl. Die Blauflügelige Ödlandschrecke (*Oedipoda caerulescens*) kommt ebenfalls in den Böschungsbereichen im Umfeld des Geltungsbereiches Alkenrath (BAB, Bahn, modellierte Lärmschutzanlage) vor.

Aus der Gruppe der Tagfalter wurden im Plangebiet Opladen und seiner unmittelbaren Umgebung ausschließlich wenig spezialisierte, häufige Arten festgestellt, die insbesondere die Ruderalfluren sowie die vereinzelt Exemplare des Sommerflieders (*Buddleja davidii*, vermutlich Relikte der einstigen gärtnerischen Nutzung) aufsuchten.

Im Umfeld des Plangebietes gelangen erwartungsgemäß häufige Tagfalternachweise in den Waldsäumen der Gehölzbestände südlich der Fixheider Straße sowie östlich der Bahntrasse ebenfalls insbesondere an Ziersträuchern.

Biotopverbund

Die Geltungsbereiche Opladen und Alkenrath selbst umfassen keine ausgewiesenen Kern- oder Verbindungsflächen des Biotopverbundes in Nordrhein-Westfalen. Wichtiger Bestandteil des regionalen und überregionalen Biotopverbundes sind die Schutzgebiete im Umfeld des Plangebietes, welche sich in weiten Teilen mit den vom LANUV benannten Verbundflächen überschneiden. Gebiete, die von besonderer Bedeutung für den Biotopverbund sind, sind ebenfalls im Umfeld vorhanden, beispielsweise das Fließgewässer der Dhünn mit seinen Auenbereichen und angrenzenden Freiflächen südlich des Plangebietes. Insbesondere in den von der Dhünn durchflossenen urban und industriell geprägten Räumen hat sie eine herausragende Biotopvernetzungsfunktion und verbindet über Ufersäume Restflächen der Aue mit einigen Naturschutzgebieten sowie Grünflächen und Parkanlagen.

Durch die parallele Lage des Geltungsbereiches entlang der zukünftig vorgesehenen, mit begleitendem Verkehrsgrün gestalteten Neuen Bahnallee und den Bahnanlagen kann das Gebiet für einige mobilere Arten eine Verbindungsfunktion zwischen den nördlich und südlich gelegenen Verbundflächen (Wupperrau und Wiembachtal bzw. Fixheide und Bürgerbusch) erfüllen. Weitere kleinere Freiflächen in der Umgebung des Plangebietes sind als potentielle Trittsteine zu erwähnen, beispielsweise



die Gehölz-Grünland-Komplexe bei Haus Ophoven ca. 380 m nordöstlich vom Plangebiet östlich des Wiembach- und Ölbachtales oder die Grünflächen des St. Remigius-Krankenhauses und anschließende kleinflächige Grünanlagen im Nordwesten, die Gehölz- und Vegetationsbestände entlang der Menchendahler Straße und in deren Verlängerung der Friedhof am Friesenweg im Westen sowie die bereits erwähnten Gehölzbestände entlang der Friedrich-List-Straße im Süd-Westen.

8.2.2.6 Schutzgut Landschaft

Bestand vor Rechtskraft des Bebauungsplanes Nr. 208 B/II

Der Geltungsbereich des Bebauungsplanes umfasst überwiegend verschiedene Brach-, Bau- und Lagerflächen des Bahngeländes Opladen sowie im Westen bestehende öffentliche Verkehrsflächen und ist durchgängig als deutlich anthropogen geprägter Standort zu bezeichnen.

Mit Ausnahme der westlichen Randbereiche werden oder wurden die vorhandenen versiegelten Flächen im Zusammenhang mit dem Bahnbetrieb gewerblich oder verkehrlich genutzt. Die hiesigen Freiflächen mit vorwiegend Ruderalvegetation und jungen Gehölzen sind als stark gestört zu beschreiben, viele Teilflächen sind vegetationsarm oder -frei.

Zum Geltungsbereich gehören neben dem Bahnhofsvorplatz auch der heutige Busbahnhof Opladen, ein Teil der bahnhofsbezogenen Parkplätze und Zuwegungen sowie abschnittsweise bestehende Straßenverkehrsverbindungen Richtung Innenstadt (Gerichtsstraße, Goethestraße und Bahnallee).

Das Plangebiet ist Teil eines siedlungsrandlichen Bahnbetriebs- und Verkehrsgeländes, welches seine optische Strukturierung vorwiegend durch die Aufteilung von Verkehrsflächen, die beiden neuen Brückenbauwerke in Ost-West-Ausrichtung und die östlich angrenzenden, markanten Bahntrassen in Nord-Süd-Ausrichtung erfährt. An Vegetationselementen sind zwei Baumreihen als prägend hervorzuheben, namentlich der den Wohngebäuden an der Friedrich-List-Straße östlich vorgelagerte Pappelstreifen sowie eine Platanenreihe weiter nördlich an der Bahnallee am westlichen Rand des Geltungsbereiches. Die einzelnen größeren Bäume im nördlichen Teil (Verkehrsbegleitgrün, Randgestaltung der Parkplätze, Böschungflächen) vermögen keine landschaftsprägende Wirkung zu entfalten.

Insgesamt ist der landschaftsästhetische Wert des Geltungsbereiches als stark eingeschränkt zu bezeichnen und der größtenteils vorherrschende Brachencharakter seiner innerstädtischen Lage wenig angemessen. Er besitzt ebenfalls keine nennenswerte Bedeutung für die Erholungsnutzung und ist überwiegend als Bahngelände nicht für die öffentliche Nutzung bestimmt.

Eine westlich der Gleisverläufe bzw. im Bereich der neuen Gütergleisstrasse befindliche ehemalige Kleingartenanlage der Bahn Landwirtschaft Opladen (BLW) wurde zurückgebaut sowie das zugehörige Vereinshaus im Zuge der Gütergleisverlegung entfernt.

Die intensive ganztägige Nutzung der Gleise durch den Personen- und Güterverkehr verursacht eine deutlich wahrnehmbare Verlärmung des Gebietes. Hinzu kommen die Verkehrsgerausche von der L 288 (Fixheider Straße) im Süden und der L 291 (Rat-Deycks-Straße, Rennbaumstraße) im Norden sowie gewerbliche Emissionen im Umfeld der Fixheider Straße sowie südöstlich des Geltungsbereiches. Von den östlich an das Plangebiet angrenzenden Verkehrsanlagen geht mangels Querungen außerhalb der beiden neu errichteten Brücken zudem eine Barrierewirkung aus, die



den Standort entgegen seiner geografisch zentralen Position zwischen zwei Stadtteilen (Opladen und Quettingen) zur Randlage werden lässt.

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

Im Alleenkataster NRW sind westlich des Plangebietes Abschnitte der parallel zum Geltungsbereich verlaufenden Straße Im Hederichsfeld und der Kölner Straße sowie der im rechten Winkel dazu verlaufenden Augustastraße und Wilhelmstraße vermerkt.

Die Grünzüge an der Wupper und am Birkenberg sind ebenfalls als landschaftlich prägend zu bezeichnen.

Bestand mit Rechtskraft des Bebauungsplanes Nr. 208 B/II

Das Plangebiet Opladen stellt sich überwiegend als verkehrlich-gewerbliche Restfläche dar, die hinsichtlich der Landschaftsbildparameter Schönheit, Vielfalt und Eigenart wenig reizvoll ist. Der Gesamteindruck ist eher trostlos und wirkt nicht der innenstadtnahen Lage angemessen; es handelt sich um einen bereits durch Gewerbe und Infrastruktur technisch vorbelasteten Raum.

Die Bebauungsplanung des Bebauungsplanes Nr. 208 B/II hat den wesentlichen Schritt zu einer städtebaulich sinnvollen Nachnutzung des ehemaligen Bahnareals und die Integration in den umgebenden Stadtraum geleistet und die Voraussetzung für die Quartiersentwicklung geschaffen.

Den nördlichen Quartiersauftakt bilden dabei Gewerbe- und Wohngebäude sowie der Bahnhofskomplex, der neben den Funktionen als Umsteigepunkt zwischen den Verkehrsmitteln auch Einzelhandel beherbergen und als nördliches Entree über die Bahnhofstraße fungieren soll.

Südlich angrenzend an den neuen Zentralen Omnibusbahnhof (ZOB) sind in den Sondergebieten Bürogebäude für Dienstleistung und Gewerbe vorgesehen, deren Außenanlagen grünbetont und mit hoher Aufenthaltsqualität gestaltet werden.

Daran schließen Wohnquartiere mit großzügigen, gemeinsam genutzten Wohnhöfen an, die Kinderspielflächen aufnehmen und die örtliche Regenwasserversickerung ermöglichen. Nördlich des Quartiersplatzes in der Mitte des Plangebietes sind Mischnutzungen vorgesehen, bevor südlich des Platzes kleinteiligere Wohnnutzungen bis zur Wilhelmstraße die hauptsächliche Zweckbestimmung des neuen Stadtquartiers fortsetzen. Der übrige Teil des Plangebietes südlich des sogenannten Wilhelmsplatzes (aufgeweitete Anbindung der Wilhelmstraße) ist Gewerbenutzungen vorbehalten, die die hiesigen Bestandsnutzungen im direkten Umfeld ergänzen.

Die städtebauliche Struktur der nbso-Westseite wird von einem System öffentlicher und privater Freiräume ergänzt, das aus Plätzen und linienhaften Grünräumen mit Aufenthaltsflächen besteht. Die Kernelemente sind das sogenannte „Grüne Band“ und die jetzige Bahnallee an der Ostseite des Gebietes und die quer gliedernden Korridore und Plätze sowie die zentrale Freifläche des Quartiersplatzes, die als Stadtteilpark die grüne Infrastruktur der Westseite über die Campusbrücke mit der Ostseite verbindet („Grünes Kreuz“).

Temporäre, visuelle und akustische Beeinträchtigungen, bedingt durch Lagerflächen, Baustelleneinrichtungen und Baufahrzeuge, sind während der Umsetzungsphase der



Planung zu erwarten. Diese sind jedoch nur von vergleichsweise kurzer Dauer und können als unerheblich eingestuft werden, zumal die Fläche im derzeitigen Zustand großflächig bereits den Charakter einer Baustelle aufweist. Der Geltungsbereich wird als mit der Innenstadt verknüpfter Wohn-, Dienstleistungs- und Gewerbestandort eine völlig neue funktionale Ausrichtung erhalten.

Für die Bewohner der Gebäude an der Friedrich-List-Straße mit Ostfassade ergeben sich zukünftig Ausblicke auf das neue Stadtquartier einschließlich der begleitenden Grünflächen mit Gehölzbestand.

Der Bebauungsplan Nr. 208 B/II sieht die Entwicklung von Gewerbegebieten im südlichen Geltungsbereich vor und ermöglicht darüber hinaus Parkhäuser, Tiefgaragenzufahrten und Gastronomieeinrichtungen. Um eine kritische Erhöhung der bestehenden Belastungen auf das übrige Plangebiet und die hier angestrebten Wohn- und Erholungsfunktionen durch Gewerbebetriebe zu vermeiden, sieht der Bebauungsplan eine sogenannte Geräuschkontingentierung gemäß DIN 45691 vor. Mittels entsprechender textlicher Festsetzungen zum Schutz vor erheblichen Beeinträchtigungen durch Lärm wird die Berücksichtigung der Vorgaben im Rahmen der konkreten Bau- und Betriebsgenehmigungsverfahren sichergestellt.

8.2.2.7 Schutzgut Mensch

Bestand vor Rechtskraft des Bebauungsplanes Nr. 208 B/II

Der Untersuchungsraum beinhaltet sowohl westlich als auch östlich des Plangebietes Wohn- und Wohnumfeldfunktionen, Erholungs- und Freizeitfunktionen sowie Einrichtungen mit medizinisch-gesundheitlichen, sozialen und bildungsbezogenen Funktionen. Das Plangebiet selbst ist überwiegend von der Bahnnutzung geprägt. Über den Bahnhof Opladen und den Busbahnhof Opladen bestehen Anbindungen an das städtische ÖPNV-Netz sowie den regionalen Verkehrsverbund der Kraftverkehr Wupper-Sieg AG. Diverse Infrastruktur-, Versorgungs- und Gesundheitseinrichtungen sind im an das Plangebiet anschließenden Siedlungsraum zu finden. Das nächste Krankenhaus ist das katholische Klinikum St. Remigius nordwestlich des Geltungsbereiches. Hier befinden sich auch die nächstgelegenen Bildungseinrichtungen sowie ein Kindergarten. Nordöstlich des Geltungsbereiches ist an der Stauffenbergstraße zudem das Berufskolleg Opladen ansässig.

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

Derzeitig ist der Untersuchungsraum durch bestehende verkehrsbedingte Lärmimmissionen insbesondere des Schienenverkehrs, gewerbebedingte Lärmentwicklung sowie ggf. olfaktorische Emissionen und die Trennwirkung der Gleisanlagen im Stadtgefüge beeinträchtigt. Zudem befinden sich südlich und östlich des Plangebie-



tes mehrere Gewerbebetriebe, von denen Geräuschemissionen ausgehen. Im Gewerbegebiet Fixheide östlich der Bahnstrecke befindet sich an der Dieselstraße der Produktionsbereich eines Störfallbetriebes gemäß § 50 BImSchG, von dem bei schweren Unfällen schädliche Umwelteinwirkungen auf sonstige schutzbedürftige Gebiete ausgehen können.

Im Ergebnis einer gesamtstädtischen Untersuchung angemessener Abstände der Leverkusener Störfallbetriebe ist festzustellen, dass der Geltungsbereich des Bebauungsplanes vollständig außerhalb relevanter Abstandsvorgaben liegt und somit keine besonderen Sicherheitsrisiken bestehen.

Ein gewisses Gefahrenpotential lässt sich innerhalb des Plangebietes angesichts der bestehenden Bodenbelastungen für die Wirkungspfade Boden ↔ Wasser, Boden ↔ Mensch und Wasser ↔ Mensch gegenwärtig nicht vollständig ausschließen.

Bestand mit Rechtskraft des Bebauungsplanes Nr. 208 B/II

Bei dem Plangebiet handelt es sich überwiegend um einen geringwertigen ehemaligen Bahnstandort. Bis auf den Bahnhofsbereich und die öffentlichen Straßenflächen am Nord- und Südenende des Plangebietes Opladen war das Gelände weitestgehend nicht öffentlich zugänglich und erfüllte daher nur sehr eingeschränkt bis gar keine Funktionen des öffentlichen Raumes. Mit der Aufstellung des Bebauungsplanes Nr. 208 B/II wird die Westseite der „neue bahnstadt opladen“ wie bereits die Ostseite der nbso städtebaulich entwickelt und so die innerstädtische Verkehrsbrache einer lagegemäßen Nutzung zugeführt. Aus der Vervollständigung des neuen Stadtquartieres in Opladen ergeben sich verschiedene positive Auswirkungen auf das Schutzgut Mensch, beispielsweise durch die Stärkung eines lebendigen, vielfältigen Stadtzentrums mit wohnungsnahen Erholungs- und Einkaufsmöglichkeiten, durch die bessere Vernetzung der innenstadtnahen Funktions- und Erholungsbereiche sowie die Aufwertung des Bahnhofsbereiches und dessen Verknüpfung mit der Stadt.

Neben den vielfältigen positiven Auswirkungen auf den Menschen sind auch negative Auswirkungen zu verzeichnen, die im Folgenden thematisch gruppiert beschrieben werden.

Konflikte durch Lärm und Erschütterungen

Die Quartiere liegen in einem Gebiet, das durch die Nähe zur Bahnstrecke unmittelbar von hohen Lärmimmissionen beeinträchtigt wird. Aus Schallschutzgründen wird die Bebauung zwingend mit vier bis fünf Vollgeschossen vorgesehen.

Auch die Bauabfolge spielt aus Lärmschutzgründen eine entscheidende Rolle: Die östliche erste Gebäudereihe muss zuerst errichtet werden, damit sie die nötige abschirmende Wirkung (Prallschutz) für die westlich gelegene Bebauung entfalten kann.

Für einen wirksamen Prallschutz gegenüber dem Verkehrslärm ist eine geschlossene Bauweise zum Gleisverlauf erforderlich, da sonst Trichterwirkungen zwischen den Blöcken entstehen können. Die erwünschte Pegelreduzierung muss jedoch nicht zwingend mit durchgängigen Gebäuden erzielt werden, sondern kann beispielsweise auch durch Schallschutzwandabschnitte zwischen den Blöcken realisiert werden. Die Gestaltungsmöglichkeiten umfassen hier beispielsweise auch transparente Materialien, die optisch an die Fassadengestaltung angeglichen und somit nicht als separate Fremdkörper wahrgenommen werden.



Konflikte durch Schienenlärm

Die schalltechnischen Berechnungen ergaben, dass der Schienenlärm trotz der vorgesehenen Lärmschutzwand zwischen Gleis und Neuer Bahnallee mit Werten von bis zu 74,9 dB(A) tagsüber und 74,0 dB(A) nachts im Sondergebiet SO 2.1 und 2.2 bzw. 73,3 dB(A) tagsüber und 72,1 dB(A) nachts im Wohn- bzw. Mischgebiet an den zur Gütergleisstrasse orientierten Ostfassaden die höchsten Beurteilungspegel hervorruft. Damit wird der schalltechnische Orientierungswert der DIN 18005 für Sondergebiete tags um bis zu 9,9 dB(A) und nachts um bis zu 19,0 dB(A) sowie für allgemeine Wohngebiete tags und nachts deutlich überschritten (bis zu 18,3 dB(A) tags und 27,1 dB(A) nachts). Schutzbedürftige Wohnräume sind daher an allen Ostfassaden sowie den nicht durch die Schallschutzbebauung abgeschirmten Teilen der Nord- und Südfassaden (Prallschutz) auszuschließen und stattdessen zum Hofinneren zu orientieren.

Erschütterungen

Die nach der Gütergleisverlegung für die jeweiligen Quartiersabschnitte zu erwartenden und entsprechend beim Hochbau zu berücksichtigenden schienenverkehrsbedingten Erschütterungen lassen sich nicht in zielführender Weise im Vorhinein prognostizieren.

Auf Baugenehmigungsebene zur Umsetzung des Bebauungsplanes ist daher nach Abschluss der Gütergleisverlegung ein Erschütterungsgutachten zu erstellen. Entsprechend den Ergebnissen sind geeignete Maßnahmen zur Vermeidung, Minderung bzw. zum Schutz angrenzender Nutzungen vorzusehen, die eine Einhaltung der mit den jeweiligen Nutzungen verträglichen Werten gemäß DIN 4150-2 gewährleisten. Der Bebauungsplan enthält hierzu Kennzeichnungen sowie einen entsprechenden Hinweis.

Verkehrslärm ZOB

Da der geplante ZOB südlich der Bahnhofstraße trotz des derzeit bereits im nördlichen Plangebiet an der Freiherr-vom-Stein-Straße bestehenden ZOB als Neubau einzustufen ist, sind die mit seinem Betrieb verbundenen Lärmauswirkungen gemäß der 16. BImSchV zu beurteilen.

Das Verkehrskonzept für diesen Bereich wurde in Varianten hinsichtlich der Schallauswirkungen geprüft, wonach der „Prognose-Mitfall“ ohne Veränderung an der Gerichtsstraße nicht zu einer zusätzlichen Pegelerhöhung durch Verkehrslärm führen würde (vgl. PLANUNGSBÜRO VIA 2016). Das städtebauliche Konzept für die nbso - Westseite sah entsprechend dem „Prognose-Mitfall“ keine Nutzung der Gerichtsstraße durch den motorisierten Individualverkehr vor. Im Geltungsbereich werden dennoch an den zum ZOB ausgerichteten Fassaden der geplanten neuen Gebäude unmittelbar nördlich und südlich des ZOB die Immissionsrichtwerte der 16. BImSchV tagsüber um bis zu 1 dB(A) und nachts um bis zu 3 dB(A) überschritten.

Da aus städtebaulichen Gründen aktive Schallschutzmaßnahmen im betreffenden Bereich nicht vertretbar bzw. zielführend sind, ist für die betroffenen Gebäude ein ausreichender passiver Schallschutz vorzusehen.

An den Fassaden der unmittelbar am neuen ZOB gelegenen Bestandsgebäude Bahnhofstraße 26 und Goethestraße 23 außerhalb des Plangebietes werden die Immissionsrichtwerte der 16. BImSchV tagsüber um bis zu 3 dB(A) und nachts um



bis zu 5 dB(A) überschritten, weshalb für die hiesige Bestandsbebauung dem Grunde nach ein Anspruch auf Schallschutz besteht.

Vorbehaltlich der Ergebnisse einer Prüfung der tatsächlichen bauakustischen Eigenschaften der vorhandenen Außenbauteile und der Nutzungen der Räume sind ggf. erforderliche passive Schallschutzmaßnahmen im nachfolgenden Baugenehmigungsverfahren auf Grundlage der 24. BImSchV festzulegen.

Konflikte durch Gewerbelärm

Für die Beurteilung der zukünftigen Lärmbelastung ist die Lage in Nachbarschaft zu bestehendem Gewerbe zu berücksichtigen. Hier können für die geplanten, sensiblen Nutzungen belastete Ausgangssituationen entstehen, woraus angesichts der bahnbetrieblichen Vornutzung des Standortes bisher keine Konflikte resultierten.

Es befinden sich südlich und östlich des Plangebietes mehrere Gewerbebetriebe, von denen Geräuschemissionen ausgehen. Diese überschreiten jedoch im Regelfall nicht die Immissionsrichtwerte der TA Lärm für Wohn- bzw. Mischgebiete.

Um eine kritische Erhöhung der Belastungen durch die zusätzlich mit dem Bebauungsplan Nr. 208 B/II ermöglichten Gewerbeansiedlungen einschließlich möglicher Parkhäuser, Tiefgaragenzufahrten und Gastronomieeinrichtungen in den GE 1 und 2 zu vermeiden, sieht der Bebauungsplan entsprechende textliche und zeichnerische Festsetzungen zum Schutz vor erheblichen Beeinträchtigungen durch Lärm vor.

Durch diese sogenannte Geräuschkontingentierung werden gemäß DIN 45691 für die Bereiche mit sensiblen Nutzungen ortsbezogene maximal mögliche Geräuschpegel (Schalleistungspegel) festgelegt, die von den Nutzungen in den GE nicht überschritten werden dürfen. Im Rahmen der konkreten Bauantragstellung für die innerhalb der Gewerbegebiete vorgesehenen Betriebe ist demnach eine Schallausbreitungsprognose vorzulegen, anhand der die Einhaltung der Kontingente überprüft und ggf. vorzusehende Schalldämmmaßnahmen bestimmt werden können. Die Schallemissionen auf den insgesamt in sechs Teilflächen kontingentierten geplanten Gewerbeflächen werden demnach unter Berücksichtigung der Vorbelastung so begrenzt, dass im Bereich der nächstgelegenen, schutzbedürftigen Nutzungen die Anforderungen gemäß TA Lärm eingehalten werden.

Eine Überschreitung der Immissionsrichtwerte der TA Lärm kann so auch bei Entwicklung der GE 1 und GE 2 wirksam vermieden werden.

Konflikte durch Bodenbelastungen

Für die Beurteilung der Konflikte der Planung mit dem Schutzgut Mensch sind auch die vorhandenen Bodenbelastungen im Plangebiet hinsichtlich möglicher Gefährdungen durch die Schadstoffaufnahme über den direkten Wirkungspfad Boden ↔ Mensch sowie den indirekten Pfad Boden ↔ Grundwasser bedeutsam. Der Pfad Wasser ↔ Mensch kann anhand des indirekt auf den Menschen wirkenden Pfades Boden ↔ Grundwasser betrachtet werden. Für die direkte Aufnahme von Schadstoffen durch den Kontakt des Menschen mit belastetem Boden ist die Möglichkeit eines solchen Kontaktes und damit die geplante Nutzung der Flächen maßgeblich. Im Abgleich mit der BBodSchV für den Wirkungspfad Boden ↔ Mensch ist der Großteil der vorhandenen Altlasten als unkritisch einzustufen, da die Prüfwerte für die vorgesehenen Nutzungen überwiegend eingehalten bzw. unterschritten werden. Ausnahmen bilden punktuelle Belastungen („Hot Spots“). Die im Folgenden verwendeten Be-



zeichnungen beziehen sich auf das Altlastenverdachtsflächenkataster der Stadt Leverkusen bzw. die Nummerierung der Untersuchungsabschnitte („Felder“) im Bodengutachten von Februar 2016 (Middendorf Geoservice GmbH). Die Befunde für einzelne Parameter im Bereich der NE2047 stellen Prüfwertüberschreitungen für Industrie- und Gewerbeflächen nach BBodSchV bzw. der LAGA-Einstufung Z2 dar - dies betrifft in der Planung Freiflächen des SO 2.1. Feld 15 (N 101, ALVF B-008181-0309) weist weiterhin deutliche Prüfwertüberschreitungen bei der Benzo(a)pyrenbelastung sowie erhöhte Konzentrationen für PAK (EPA) auf und in Feld 61 wurden mit 160 mg/kg die Prüfwerte für Quecksilber deutlich überschritten, weshalb auf diesen beiden Teilflächen derzeit keinerlei Nutzung möglich wäre. In der Planung betrifft dies den nordöstlichen Randbereich des südlichen Blocks in WA 1 und den südwestlichen Teil des südlichsten Blocks in WA 3. Östlich angrenzend wurde bei letzterem der Arsen-Prüfwert für Wohngebiete mit 56 mg/kg leicht überschritten.

Nördlich von N 101 (Feld 18, Bereich der Ladestraße/Güterabfertigung, Umschlagplatz für wassergefährdende Stoffe) wurde im Jahr 2015 mit 5,9 mg/kg Benzo(a)pyren eine leichte Überschreitung der Prüfwerte für Wohngebiete (4 mg/kg) im Oberboden festgestellt. In der Planung betrifft dies den nordöstlichen Teil des nördlichen Blocks in WA 1. An einem Sondierungspunkt der ALVF X 005 sind erhöhte PAK-Konzentrationen bekannt, die an der Südseite des zur Neuen Bahnallee gewandten geplanten Blocks des SO 2.1 die LAGA-Einstufung Z2 übersteigen. Im Bereich des geplanten ZOB werden in Feld 81 die wohnnutzungsbezogenen Prüfwerte für Arsen leicht überschritten, nördlich des geplanten ZOB werden im Bereich der zukünftigen Sondergebiete in Feld 84 die Benzo(a)pyren-Prüfwerte für Wohngebiete (4 mg/kg) im Oberboden mit 7,1 mg/kg deutlich überschritten; Park- und Freizeitnutzungen sowie Gewerbe- und Verkehrsflächen wären in beiden Fällen jedoch ohne Schadensbehebung möglich.

8.2.2.8 Schutzgut Kultur- und Sachgüter

Bestand vor Rechtskraft des Bebauungsplanes Nr. 208 B/II

Kulturgüter sind kulturhistorische Zeugnisse, die ein identitätsprägendes Merkmal für die jeweilige Region darstellen. Hierzu zählen Boden-, Bau- und Gartendenkmale. Der Geltungsbereich umfasst am westlichen Rand den Verlauf der Friedrich-List-Straße, die einschließlich der ebenfalls im Geltungsbereich gelegenen Straßenbegleitflächen sowie des überwiegenden Teiles der Bahnallee zum Denkmalbereich der Eisenbahnersiedlung gehört (Denkmal Nr. 269). Die Mehrfamilienhäusersiedlung westlich des Bahngeländes mit einheitlichem Baustil entstand bis 1914 im Zuge der Gründung des Reichsbahn-Ausbesserungswerkes.

Die bis zur Gütergleisverlegung im Gebiet vorhandenen Brückenpfeiler (ehemalige Fußgängerbrücke für Bahnbedienstete, Teil des Baudenkmals Nr. 269) wurden entfernt. Außerhalb des Geltungsbereiches sind die Häuser mit den Nummern 4a, 6, 8, 10, 12, 14 und 16 an der Bahnallee nördlich des Anschlusses an die Humboldtstraße sowie die hiesige evangelische Kirche als Baudenkmale nach § 2 DSchG NW verzeichnet, ebenso die Häuser mit den Nummern 37 - 40 der Karlstraße, die Häuser mit den Nummern 35 - 40 der Wilhelmstraße und die Nummern 9 und 10 der Adalbertstraße. Die Gebäude befinden sich jeweils unmittelbar westlich des Geltungsbereiches.

In übergeordneten Planungen werden darüber hinaus für den Geltungsbereich keine Denkmale oder archäologischen Fundstellen benannt. Im weiteren Umfeld befinden sich einige Baudenkmale, die aufgrund der Blickbeziehung mit dem Geltungsbereich



im Rahmen des Umgebungsschutzes gemäß § 9 Abs. 1b DSchG zu beachten sind. Dabei handelt es sich um die Evangelische Kirche in der Humboldtstraße 65/67 (Denkmal Nr. 346, westlich des Plangebietes) und das Baudenkmal des ehemaligen Friedhofes An St. Remigius/Rennbaumstraße bis zu seiner zum Denkmal gehörenden Einfriedungsmauer (Nr. 283, nordwestlich des Plangebietes), das Kesselhaus und den Einmannbunker des ehemaligen Ausbesserungswerkes (Nr. 342 und Nr. 351, östlich des Plangebietes) sowie das Ledigenheim und die Eisenbahnerwohnhäuser an der Werkstättenstraße (Nr. 355 und Nr. 356, östlich des Plangebietes). Werden im Zuge bauvorbereitender Maßnahmen archäologisch bedeutsame Funde gemacht, sind diese unverzüglich der zuständigen Behörde anzuzeigen und in der Folge denkmalpflegerisch zu dokumentieren und zu sichern.

Sachgüter sind natürliche oder vom Menschen geschaffene Güter, die für Einzelne oder besondere Gruppen oder die Gesellschaft insgesamt von materieller Bedeutung sind. Südlich der Goethestraße befindet sich im Bereich der bestehenden Bahnallee ein Gebäude der Deutschen Bahn AG (BASA-Gebäude), von dem Leitungen in östliche Richtung verlaufen. Östlich angrenzend an den Geltungsbereich Opladen wird zukünftig die Neue Bahnallee verlaufen, die als östliche Erschließung für die geplante Quartiersentwicklung dienen soll. Ein großer Teil des Plangebietes ist noch bahnrechtlich gewidmet. Bezüglich der Flächen der neuen bahnstadt opladen und der städtebaulichen Entwicklung dieses Standortes nach Verlegung der Güterzuggleise besteht zwischen der Stadt Leverkusen und der DB AG Einvernehmen. Die Flächen wurden im Wesentlichen durch einen entsprechenden Kaufvertrag (Urkunden-Nr.: 1315/2012) durch die Stadt Leverkusen von der DB AG in 2012 erworben, der Besitzübergang erfolgt nach Inbetriebnahme der neuen Güterzugtrasse. Bis zu diesem Zeitpunkt bleiben die Flächen gemäß den vertraglichen Vereinbarungen für den Eisenbahnverkehr gewidmet.

Bestand mit Rechtskraft des Bebauungsplanes Nr. 208 B/II

Für die unmittelbar zur Bebauung vorgesehenen Flächen können baubedingte Auswirkungen für Bau- und Naturdenkmäler sicher ausgeschlossen werden, da innerhalb des Geltungsbereiches sowie in ihrem direkt angrenzenden Umfeld keine Bau- und Naturdenkmäler vorhanden sind. Die zum Denkmalbereich der Eisenbahnersiedlung gehörende Friedrich-List-Straße wurde im Bebauungsplan Nr. 208 B/II in Orientierung am Bestand als Privatstraße festgesetzt, Veränderungen sieht der Bebauungsplan somit nicht vor. Die Bahnallee wird zum größten Teil als öffentliche Mischverkehrsfläche bzw. Straßenverkehrsfläche (südlicher Anschluss Humboldtstraße) festgesetzt, sodass sich durch den Bebauungsplan keine Veränderungen am Denkmalbereich ergeben.

Im Zusammenhang mit der Quartiersentwicklung auf der nbso-Westseite angestrebte Anpassungen der Straßengestaltung sind im Rahmen der Baugenehmigungsverfahren in Abstimmung mit der Denkmalbehörde zu klären und denkmalverträglich auszuführen.

8.2.2.9 Wechselwirkungen

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



anderes Schutzgut nach sich ziehen. Die bestehende Altlastensituation im Plangebiet kann Wechselwirkungen zwischen den Schutzgütern Boden, Wasser und Mensch hervorrufen. Sensible Nutzungen (Wohngebiet, Kinderspielplatz) sind hier ohne Sanierungskonzept nicht uneingeschränkt möglich.

8.2.3 Prognose ohne Planung

Die Nichtdurchführung des vorliegenden Bebauungsplanes Nr. 240/II bedeutet in erster Linie, dass der rechtskräftige Bebauungsplan Nr. 208 B/II in seinem nördlichen Teilbereich unverändert umgesetzt wird.

8.2.4 Prognose mit Planung

Im folgenden Kapitel werden die Umweltbelange der einzelnen Schutzgüter zwischen dem zugrunde gelegten Ausgangszustand des Bebauungsplanes Nr. 208 B/II und den geplanten Änderungen des Bebauungsplanes Nr. 240/II (siehe Punkt 8.1.3) erläutert.

8.2.4.1 Schutzgut Boden

Die Auswirkungen der Planung auf das Schutzgut Boden verändern sich zum Stand des bereits rechtskräftigen Bebauungsplanes Nr. 208 B/II nicht, weil der Eingriff in den Boden unverändert ist.

8.2.4.2 Schutzgut Fläche

Gemäß § 1 a (2) BauGB soll mit Grund und Boden sparsam und schonend umgegangen werden. Dabei sind zur Verringerung der zusätzlichen Inanspruchnahme von Flächen für bauliche Nutzungen die Möglichkeiten der Entwicklung der Gemeinde insbesondere durch Wiedernutzbarmachung von Flächen, Nachverdichtung und andere Maßnahmen zur Innentwicklung zu nutzen sowie Bodenversiegelungen auf das notwendige Maß zu begrenzen.

Im Bebauungsplan Nr. 208 B/II wurde das Schutzgut Fläche nicht betrachtet, dies ist aber seit 2017 Bestandteil der Umweltprüfung. Auf Grundlage des rechtskräftigen Bebauungsplanes Nr. 208 B/II wird dies in diesem Kapitel ergänzend dargestellt.

Das Plangebiet selbst ist ebenfalls bereits durch den rechtskräftigen Bebauungsplan Nr. 208 B/II planungsrechtlich gesichert und Teil der „neue bahnstadt den“ (nbso).

Der Flächenverbrauch ändert sich gegenüber dem rechtskräftigen Bebauungsplan Nr. 208 B/II nicht. Aufgrund dessen sind keine Auswirkungen durch den Bebauungsplan Nr. 240/II auf das Schutzgut Fläche ersichtlich. 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. Durch die mit dem vorliegenden Bebauungsplan angestrebte Wiedernutzbarmachung einer innerstädtischen Bahnbrache erfolgt ein sparsamer Umgang mit Grund und Boden im Sinne des § 1a Abs. 2 BauGB. Eine Inanspruchnahme von Freiflächen in Siedlungsrandlage wird vermieden.



Zum Ausgleich der Versiegelung wird innerhalb des SO 1.1 – SO 1.4 Dachbegrünung festgesetzt (vgl. Maßnahme V6).

Für den Bebauungsplan Nr. 240/II ergibt sich folgende Flächenbilanz:

	Ebene 2. Obergeschoss (m ²)	Ebene Dachaufsicht (m ²)	Ebene 2. Obergeschoss (%)	Ebene Dachaufsicht (%)
Sondergebiet		11.218		61,6
Öff. Verkehrsfläche		4.111		22,6
Verkehrsfläche bes. Zweckbestimmung Fuß- gängerbereich		2.717		14,9
Verkehrsfläche bes. Zweckbestimmung: Fußgängerbereich (Frei- treppe)	68		0,4	
Verkehrsfläche bes. Zweckbestimmung: Fuß- und Radwegebrücke	104		0,5	
Zwischensummen Ebene Dachaufsicht *		18.046 *		99,1
Ebene 2. Obergeschoss	172		0,9	
Gesamtsumme aller überlagerten Flächen innerhalb des Geltungs- bereiches - (Dachaufsicht und 2. Obergeschoss)		18.218		100,0

* Entspricht dem reinen Flächeninhalt des Geltungsbereiches ohne Flächenüberlagerung

8.2.4.3 Schutzgut Wasser

Die Auswirkungen der Planung auf das Schutzgut Wasser verändern sich zum Stand des bereits rechtskräftigen Bebauungsplanes Nr. 208 B/II nicht, weil der Eingriff das Schutzgut Wasser nicht berührt.

8.2.4.4 Schutzgut Klima/Luft

Die Auswirkungen der Planung auf das Schutzgut Klima/Luft verändern sich zum Stand des bereits rechtskräftigen Bebauungsplanes Nr. 208 B/II nicht, weil der Eingriff das Schutzgut nur in minimalen Umfang betrifft.

8.2.4.5 Schutzgut Pflanzen und Biotope

Die Auswirkungen der Planung auf das Schutzgut Pflanzen und Biotope verändern sich zum Stand des bereits rechtskräftigen Bebauungsplanes Nr. 208 B/II nicht, weil der Eingriff auf Pflanzen und Biotope unverändert ist.



8.2.4.6 Schutzgut Tiere und Biotopverbund

Die Auswirkungen der Planung auf das Schutzgut Tiere und Biotopverbund verändern sich zum Stand des bereits rechtskräftigen Bebauungsplanes Nr. 208 B/II nicht, weil der Eingriff auf Tiere und Biotopverbund unverändert ist.

8.2.4.7 Schutzgut Landschaft

Das Landschaftsbild verändert sich zum Bebauungsplan Nr. 208 B/II hinsichtlich der kleinteiligeren Bebauung innerhalb des Plangebietes. Die zuvor geplanten zwei großen Baufenster sollen innerhalb der Planung zum Bebauungsplan Nr. 240/II in mehrere kleine unterteilt werden. Damit fügt sich die Bebauung des nbso Bahnhofquartiers in die umgebende Bestandsbebauung ein und lässt eine vielseitige Bebauung zu.

8.2.4.8 Schutzgut Mensch

Lärm

Aufgrund der geplanten Nutzungsänderung der Gebäude wurde innerhalb einer Stellungnahme (VF 7247-5), Stand 06.08.2019, der passive Lärmschutz gemäß DIN 4109 für die Plangebäude innerhalb des Plangebietes neu bewertet. Grundlage der Stellungnahme sind die vorangegangenen Untersuchungen zum Bebauungsplan Nr. 240/II (VF 7247-4 vom 16.07.2019) und zum Bebauungsplan Nr. 208 B/II „Opladen – nbso/Westseite – Quartier 3. Änderung“.

Die Stellungnahme berücksichtigt folgende Änderungen durch den Bebauungsplan Nr. 240/II: Die zuvor geplante Pflegeeinrichtung im nördlichen Hochpunkt soll nun als Büro mit sechs Geschossen genutzt werden. Im südlichen Hochpunkt soll ein Büro mit neun Geschossen realisiert werden. Das angrenzende Gebäude soll als Hotel mit fünf Geschossen genutzt werden und hat damit einem Geschoss mehr als vormals im schalltechnischen Gutachten berücksichtigt.

Aus der Stellungnahme gehen folgende Ergebnisse hervor:

Erfordernisse durch die Anpassung der Nutzungen:

- Die 5 dB Minderung des Schienenlärms gemäß DIN 4109:2018 wird bei der Berechnung der maßgeblichen Außenlärmpegel gemäß DIN 4109:2018 berücksichtigt.
- Für alle Räume, die prinzipiell zum Schlafen genutzt werden können, ist die Schalldämmung der Außenbauteile auf den jeweils höheren Wert der maßgeblichen Außenlärmpegel (Tages- und Nachtzeitraum) zu dimensionieren. Dies ist i. d. R. der maßgebliche Außenlärmpegel für den Nachtzeitraum. Für eine reine Tagesnutzung (z. B. Büro) werden die maßgeblichen Außenlärmpegel, bezogen auf den Tageszeitraum, herangezogen, für Nachtnutzungen (Wohnen, Hotel) die maßgeblichen Außenlärmpegel, bezogen auf den Nachtzeitraum.

Erfordernisse durch die Anpassung der Gebäudehöhen:

- Durch die geringfügigen Anpassungen der Gebäudehöhen ergeben sich vergleichbare Beurteilungspegel an den Fassaden der Plangebäude. Daher gelten die grundsätzlichen Aussagen des Gutachtens VF 7247-4 vom 16.07.2018. Zur Ausweisung der maßgeblichen Außenlärmpegel gemäß DIN 4109:2018 als



Grundlage für den passiven Schallschutz erfolgte dennoch eine Neuberechnung der Anforderungen an den Baugrenzen/Baulinien des überarbeiteten Bebauungsplanentwurfes.

- Aufgrund der hohen Anforderungen an den passiven Schallschutz werden offene Fenster zu Übernachtungsräumen an der Richtung Bahnschienen orientierten Fassade zumindest in den oberen drei Geschossen baulich nicht möglich sein.
- Für die Wohnnutzungen entlang der Freiherr-vom-Stein-Straße ergeben sich unter Berücksichtigung der abschirmenden und reflektierenden Wirkung der Plangebäude nur geringe Anforderungen an die Schalldämmung der Außenbauteile entsprechend eines maßgeblichen Außenlärmpegels von 72 dB(A).

8.2.4.9 Schutzgut Kultur- und Sachgüter

Die Auswirkungen der Planung auf das Schutzgut Kultur- und Sachgüter verändern sich zum Stand des bereits rechtskräftigen Bebauungsplanes Nr. 208 B/II nicht, weil der Eingriff auf Kultur- und Sachgüter unverändert ist.

8.2.4.10 Art und Menge der erzeugten Abfälle und ihre Beseitigung und Verwertung

Für das Plangebiet erfolgt die Abfallsammlung und Trennung im Rahmen der dort vorhandenen Einrichtungen mit dem Anschluss an die städtische Müllabfuhr oder entsprechende spezialisierte Entsorgungsunternehmen.

8.2.4.11 Abbruch

Abbrucharbeiten zur Umsetzung des Bebauungsplanes Nr. 240/II sind nicht bekannt.

8.2.4.12 Eingesetzte Technik und Stoffe

Es werden keine Regelungen zu den eingesetzten Stoffen und Techniken im Bebauungsplan festgesetzt.

8.2.4.13 Wechselwirkungen

Mit den Änderungen des Bebauungsplanes Nr. 240/II gehen keine veränderten Wechselwirkungen zwischen den einzelnen Schutzgütern im Vergleich zum Bebauungsplan Nr. 208 B/II einher.

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

Für den rechtskräftigen Bebauungsplan Nr. 208 B/II wurde eine Eingriffs-Ausgleichsberechnung durchgeführt. Für die Änderungen durch den Bebauungsplan Nr. 240/II ist keine weitere Ausgleichsberechnung erforderlich, da die Planung keinen zusätzlichen Eingriff auslöst.

Durch die mit dem vorliegenden Bebauungsplan Nr. 240/II angestrebten Änderungen erfolgt keine weitere Inanspruchnahme von Grund und Boden im Sinne des § 1a Abs. 2 BauGB. Eine Inanspruchnahme von Freiflächen in Siedlungsrandlage wird vermieden. Diese Vorgehensweise ist aus Sicht des Landschafts- und Naturschutzes grundsätzlich als positiv einzustufen und entsprechend zu würdigen.



Im Folgenden werden diejenigen Maßnahmen beschrieben, die für den Bebauungsplan Nr. 240/II maßgebend sind. Sie sind in den textlichen Festsetzungen zum Bebauungsplan Nr. 240/II enthalten.

Erhaltung von Einzelbäumen

Die zeichnerisch zum Erhalt festgesetzten Bäume sind fachgerecht zu pflegen und dauerhaft zu erhalten.

Abgängige Bäume oder aus Gründen der Verkehrssicherungspflicht zu entfernende Bäume sind durch Pflanzen gleicher Art oder wahlweise durch eine Baumart 1. Ordnung (Großbäume, mit einer Höhe von mindestens 20 m oder größer) nach gärtnerischer Pflanzenauswahl (Pflanzliste) zu ersetzen, zu entwickeln und dauerhaft zu erhalten. Der Ersatz-Pflanzenstandort kann vom ehemaligen Standort abweichen, sofern das Gestaltungsbild nicht beeinträchtigt wird.

Dachbegrünung extensiv

Innerhalb des Sondergebietes (SO 1.1 - 1.4) sind die Dächer von Gebäuden und Gebäudeteilen mit den festgesetzten maximalen Zahlen der Vollgeschosse von IV - IX unter Beachtung der brandschutztechnischen Bestimmungen mit einer standortgerechten Vegetation mindestens extensiv zu begrünen und dauerhaft zu unterhalten. Die Stärke der Vegetationstragschicht muss mindestens 10 cm zuzüglich Drainschicht betragen.

Ausgenommen hiervon sind die in den textlichen Festsetzungen unter Punkt 3 ausnahmsweise zulässigen Fassaden mit Schallschutzanforderungen (Schallschutzwände, Schallschutzwände in Kombination mit Brückenbauwerken).

Von der Dachbegrünung ausgenommen sind begehbare Dachterrassen, verglaste Flächen und technische und sonstige Aufbauten, soweit sie nach anderen Festsetzungen auf der Dachfläche zulässig sind.

Die Ausnahme von der Verpflichtung zur Begrünung gilt nicht für aufgeständerte Photovoltaikanlagen.

Das Dachbegrünungssubstrat ist entsprechend der jeweils bei Eingang des Bauantrages als Richtlinie eingeführten Fassung der FLL-Richtlinie vorzusehen.

Die textlichen Festsetzungen zum Bebauungsplan Nr. 240/II enthalten entsprechende Festsetzungen.

Dachbegrünung intensiv

Innerhalb des Sondergebietes (SO 1.1 - 1.4) sind die Dächer von Gebäuden und Gebäudeteilen mit den festgesetzten maximalen Zahlen der Vollgeschosse von I - III unter Beachtung der brandschutztechnischen Bestimmungen mit einer standortgerechten Vegetation mindestens intensiv zu begrünen und dauerhaft zu unterhalten. Die Stärke der Vegetationstragschicht muss mindestens 60 cm zuzüglich Drainschicht betragen. Auf die Dachbegrünung im SO 1.3 und 1.4 darf nicht verzichtet werden, wenn Anlagen zur Nutzung solarer Strahlungsenergie aufgestellt werden.

Das Dachbegrünungssubstrat ist entsprechend der jeweils bei Eingang des Bauantrages als Richtlinie eingeführten Fassung der FLL-Richtlinie vorzusehen.



Tiefgaragenbegrünung

Innerhalb der nicht überbauten Grundstücksflächen des SO 1.2, 1.3 und 1.4 sind Decken/Dächer von Tiefgaragen oder unterirdischen Gebäudeteilen sind – soweit sie nicht durch Gebäude, Terrassen oder Erschließungsflächen überbaut werden – mit einer strukturreichen Mischvegetation aus Laubbäumen, Laubsträuchern und bodendeckender Bepflanzung dauerhaft zu begrünen und dauerhaft zu unterhalten.

Die Vegetationsfläche ist aus einer 60 cm starken Bodensubstratschicht zuzüglich einer Drainschicht fachgerecht aufzubauen.

Für Baumpflanzungen ist die Stärke der Bodensubstratschicht auf mindestens 100 cm (zuzüglich einer Drainschicht) zu erhöhen.

Das Tiefgaragenbegrünungssubstrat ist entsprechend der jeweils bei Eingang des Bauantrages als Richtlinie eingeführten Fassung der FLL-Richtlinie vorzusehen.

Die textlichen Festsetzungen zum Bebauungsplan Nr. 240/II enthalten entsprechende Festsetzungen.

Ziel des Bebauungsplanes ist es unter anderem, Maßnahmen darzustellen, die dem Klimawandel entgegenwirken, sowie Maßnahmen, die der Anpassung der Flächennutzung an den Klimawandel dienen. Diese werden in den Umweltbelangen dargestellt.

Durch Dachbegrünungen entstehen folgende positive Effekte:

- Der Aufheizung der Dachflächen in den Sommermonaten wird entgegengewirkt.
- In der Heizperiode bildet ein Gründach eine zusätzliche Isolationsschicht.
- Der Energie- und Wärmebedarf eines Gebäudes verringert sich.
- Der schnelle Abfluss des Niederschlagswassers wird durch die Speicherfähigkeit der Substratschicht gemindert, wodurch sich eine höhere Rückhaltungsrate des Niederschlagswassers ergibt.
- Staubbindende und kaltluftbildende Eigenschaften der Dachbegrünung haben positive Einflüsse auf das Mikroklima.
- Die Dachbegrünung bietet Flora und Fauna einen weiteren Lebensraum innerhalb der Bauflächen.

Durch die Festsetzungen der Dachneigung im Bebauungsplan können Bauherren extensive Dachbegrünung im Bereich von Garagen nutzen, durch den zusätzlichen Aufbau eines intensiven Gründaches werden die zuvor genannten positiven Effekte noch weiter verstärkt. Der Aufbau von Dachbegrünungen soll auf freiwilliger Basis erfolgen.

Fassadenbegrünung

Das Thema der Fassadenbegrünung wird über einen städtebaulichen Vertrag zwischen dem Investor und der Stadt Leverkusen geregelt.

Fassaden/Außenwände

Geschlossene Fassaden/Außenwände von Gebäuden und Gebäudeteilen zu den öffentlichen Straßenverkehrsflächen sind zu mindestens 80 % in Vormauersteinen, Ziegel oder Klinker auch als Flach- oder Sparverblender auszuführen.



Farbflächen der Vormauersteine, Ziegel oder Klinker auch als Flach- oder Sparverblender sind in Rot, Rotbraun und Dunkelrot (ähnlich wie RAL Nr. 8002 – 8017, 2001, 2002, 3003 bis 3011) zulässig. Die Fugen dürfen nur in den vorgenannten Farben oder in Hellgrau (ähnlich wie RAL Nr. 7047 und 9018) ausgeführt werden. Formate sind nur als Dünn-(DF) oder Normalformat (NF) zulässig.

Als Material für alle übrigen geschlossenen Fassaden/Außenwände von Gebäuden und Gebäudeteilen zu den öffentlichen Straßenverkehrsflächen sind Putz, Holz, Metall und/oder Glas zulässig. Die Putz-, Holz- und Metallflächen sind entsprechend der Farben des RAL-Registers in Hell Sandfarben (ähnlich wie RAL Nr. 1013 bis 1015), Weiß (ähnlich wie RAL Nr. 9001 bis 9003 und 9016), Hellgrau (ähnlich wie RAL Nr. 7047 und 9018), Dunkelgrau (ähnlich wie RAL Nr. 7015 und 7016) zulässig. Für die Lackierung von Metallteilen sind die Technikfarben DB 701,702,703 und RAL Nr. 9006 und 9007 zulässig.

Als Material für die in den textlichen Festsetzungen unter Punkt 3 Satz 2 festgesetzten ausnahmsweise zulässigen Fassaden mit Schallschutzanforderungen (Schallschutzwände, Schallschutzwände in Kombination mit Brückenbauwerken) sowie für Fassaden in den durch **bb** gekennzeichneten Abschnitten ist Glas und Metall zur Einfassung des Glases zulässig.

Wenn ein mit der Stadt Leverkusen abgestimmtes Konzept für die Fassaden/Außenwände vorliegt, kann ausnahmsweise von den Festsetzungen gemäß § 31 Abs. 1 BauGB abgewichen werden.

Werbeanlagen

Regelungen zu Werbeanlagen werden über einen städtebaulichen Vertrag geregelt.

Lärmschutzbebauung

Aufgrund der vorrangig schienenverkehrsbedingten Lärmimmissionen (Güter- und Personenverkehr) von den östlich verlaufenden Bahntrassen in das Plangebiet ist als sogenannter Prallschutz nach Osten eine geschlossene Bebauungskante mit der festgesetzten Mindestgebäudehöhe auszubilden. Dies kann durch eine durchgehend geschlossene Bebauung erreicht werden. Zur Vermeidung von Kollisionen von Vögeln an durchsichtigen und/oder spiegelnden Flächen ist bei möglicher Ausführung der Lärmschutzbebauung mit transparenten Bauteilen (Lärmschutzwände) eine vogelverträgliche Ausführung unter Verwendung von reflexionsarmem Glas (Außenreflexionsgrad von max. 15 %) mit geeigneten Markierungen sicherzustellen. Um Kollisionen effektiv zu verhindern, müssen transparente Scheiben großflächig für Vögel sichtbar gemacht werden. Die Wirksamkeit von Markierungen ist vom Deckungsgrad, vom Kontrast und von ihrer Reflexion abhängig. Die konkrete vogelverträgliche Ausgestaltung der Lärmschutzmaßnahmen ist ggf. im Rahmen der jeweiligen Baugenehmigungsverfahren mit der Landschaftsbehörde abzustimmen.

Lärmschutzoptimierte Baureihenfolge

Zum Schutz vor Verkehrslärm enthält der Bebauungsplan eine bedingte Festsetzung, nach der Wohnnutzungen innerhalb des Sondergebietes (SO 1.2 und SO 1.3) erst nach Fertigstellung der geschlossenen Bebauung an der lärmzugewandten Seite auf der gesamten Länge in der festgesetzten Mindestgebäudehöhe zulässig sind.



Schutzbedürftige Räume

An den mit ▼▼▼ bezeichneten Fassaden sind zum Schutz vor Verkehrslärm Fenster zu Schlafräumen und zu Räumen die zum Schlafen genutzt werden nicht zulässig.

Ausnahmsweise kann von den Festsetzungen unter Satz 1 abgewichen werden, wenn durch bauliche Schallschutzmaßnahmen (geschlossene Laubengänge, Doppelfassaden oder vergleichbare Schallschutzmaßnahmen) sichergestellt ist, dass vor Fenstern zu Aufenthaltsräumen am Tag und in der Nacht ein Beurteilungspegel von 55 dB(A) nicht überschritten wird.

Schallgedämmte Lüftungssysteme

In den im Bebauungsplan entsprechend gekennzeichneten Teilbereichen der zu Wohnzwecken vorgesehenen Quartiere sind für Schlafräume schallgedämmte Lüftungssysteme oder gleichwertige Maßnahmen vorzusehen. Auf die Sicherstellung einer schallgedämmten Lüftungseinrichtung kann verzichtet werden, wenn im Baugenehmigungsverfahren nachgewiesen wird, dass ein Beurteilungspegel nach DIN 18005 von 45 dB(A) im Nachtzeitraum (von 22 bis 6 Uhr) eingehalten wird.

Tiefgaragenzufahrten

Die in die Gebäude integrierten Ein- und Ausfahrten der Tiefgarage sind an Wänden und Decken vollständig bis 2,0 m in die Öffnung hinein gemäß DIN EN 1793-1 (Ausgabe November 1997, Hrsg.: DIN – Deutsches Institut für Normung e.V.) mit einer Schallabsorption $D_{la} > 8$ dB auszuführen.

Die Ein- und Ausfahrten der Tiefgaragen außerhalb von Gebäuden sind in ihrem geschlossenen Teil hoch absorbierend und schalldämmend auszukleiden, gemäß den ZTV-Lsw 06 (Zusätzliche Technische Vorschriften und Richtlinien für die Ausführung von Lärmschutzwänden an Straßen) entsprechend den Kriterien der Schalldämmung $DLR > 24$ dB und der Schallabsorption $D_{la} > 8$ dB.

Erforderliche Bodendränrinnen in der Zufahrt zu den Tiefgaragen und die Tore zu Tiefgaragen müssen dem Stand der Lärminderungstechnik entsprechen.

Eine Nutzung der zur Freiherr-vom-Stein-Straße ausgerichteten Ausfahrt der Tiefgarage ist zum Nachtzeitraum (22:00 – 06:00 Uhr) nicht zulässig.

8.3.1 In Betracht kommende anderweitige Planungsmöglichkeiten

Der Aufstellung des hiesigen Bebauungsplanes ging ein langjähriger und umfassender Planungs- und Beteiligungsprozess (Perspektivwerkstatt, Machbarkeitsstudie, Stadtteilentwicklungskonzept Opladen, Kosten – Nutzen – Analyse) voraus. Die Planungsideen für die Westseite der nbso und deren Machbarkeit wurden über die zurückliegenden Jahre immer wieder auf den Prüfstand gestellt und letztlich durch verschiedene Planungsschritte konkretisiert und optimiert. Die verschiedenen durchgeführten, fachbezogenen Untersuchungen (z. B. Verkehr, Lärm) belegen, dass es sich bei der Konzeption um die eingriffärmste, am besten geeignete Lösung zur Erreichung der angestrebten Entwicklungsziele des neuen Stadtquartiers handelt.

8.4 Maßnahmen zur Klimaanpassung

Um den zukünftig erforderlich werdenden Klimaanpassungsmaßnahmen gerecht zu werden, sind in den textlichen Festsetzungen bereits Maßnahmen zum Schutz des



Klimas getroffen worden, die in diesem Umweltbericht unter Kapitel 8.3 „Geplante Maßnahmen zur Vermeidung, Verringerung und zum Ausgleich der nachteiligen Auswirkungen“ erläutert werden.

In Hinblick auf zukünftig auftretende Aufhitzungen und Starkregen innerhalb des Plangebietes, werden durch geeignete Dach- und Fassadenbegrünungen sowie durch den Erhalt von Einzelbäumen geeignete Maßnahmen getroffen, um diesen entgegen zu wirken.

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. Durch die mit dem vorliegenden Bebauungsplan angestrebte Wiedernutzbarmachung einer innerstädtischen Bahnbrache erfolgt ein sparsamer Umgang mit Grund und Boden im Sinne des § 1a Abs. 2 BauGB. Eine Inanspruchnahme von Freiflächen in Siedlungsrandlage wird vermieden.

8.5 Zusätzliche Angaben

8.5.1 Beschreibung der Methodik der Umweltprüfung

Die Methodik der Umweltprüfung, die durch den Umweltbericht dokumentiert wird, orientiert sich grundsätzlich an der klassischen Vorgehensweise innerhalb einer Umweltverträglichkeitsstudie unter besonderer Berücksichtigung der Anlage zu § 2 Abs. 4 und § 2a BauGB. Die Belange des Umweltschutzes ergeben sich aus § 1 Abs. 6 Nr. 7 BauGB und den ergänzenden Vorschriften zum Umweltschutz gemäß § 1a.

Das Ergebnis der Umweltprüfung ist in der Abwägung zu berücksichtigen. Vorgaben für die im Umweltbericht darzustellenden Informationen enthält die Anlage zum BauGB, auch Anlage zu § 2 Abs. 4 und § 2a BauGB genannt, wobei die Beschreibung und Bewertung der Umweltauswirkungen das Kernstück des Berichtes bilden.

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

Die verwendeten Gutachten und Fachplanungen umfassten:

Für den Bestand

- 'neue bahn stadt opladen', Städtebauliche Rahmenplanung zur Entwicklung des ehemaligen Bahnareals, Planungsteam: Werkgemeinschaft Freiraum, Ingenieurbüro Kühnert, B.A.S. Kopperschmidt und Moczala, Okt. 2009,
- Stadtteilentwicklungskonzept Opladen (STEK), 18.12.2013
- Freiraumkonzept nbso Westseite einschließlich Leitlinien für den öffentlichen und privaten Freiraum, Planungsteam: HJPplaner, Lützwow7 u. BWW (2015)
- Landschaftspflegerischer Fachbeitrag zum Bebauungsplan Nr. 208 B/II PWU – PlanWerkUmwelt Berlin, Stand 21.04.2016,



- Altlastenuntersuchungen für Boden und Grundwasser (Jahre 1987, 1992, 1996-1997, 1999, 2001, 2003, 2005-2010 und 2013, jüngste Oberbodenuntersuchungen aus 2015 und Auswertungen 2016)
- Informationen zu Kampfmittelbelastungen (2008, 2009, 2010)
- Fachgutachten zum Planfeststellungsverfahren der Verlegung der Gütergleisstrecke 2324: Landschaftspflegerischer Begleitplan, DB international GmbH, Frankfurt/Main, 17.06.2013, Umweltverträglichkeitsstudie, Biotoptypenkartierung und Faunistische Sonderuntersuchungen (Reptilien, Amphibien, Heuschrecken),
- Artenschutzrechtliche Prüfungen, Pöyry Deutschland GmbH, 28.06.2013 bzw. 03.01.2014,
- Verkehrsuntersuchungen (Planungsbüro VIA eG, 2013-2016) sowie Schallprognosen (Peutz GmbH, 2016)

Für die Prognose

- Schalltechnische Untersuchung zu den Bebauungsplänen: Bebauungsplan Nr. 240/II „Opladen – nbso Quartier westlich des Bahnhofs“, Bebauungsplan Nr. 208 B/II „Opladen – nbso / Westseite – Quartiere 3. Änderung“, Bericht VF 7247 -4 vom 16.07.2019, Peutz Consult GmbH
- Ergänzung zu der schalltechnischen Untersuchung VF 7247-4 vom 16.07.2019, 16.07.2019, Peutz Consult GmbH
- Fortführung der Verkehrsuntersuchung zum Bebauungsplan Nr. 240/II „Opladen-nbso/Westseite – Quartiere“ für den Bereich des Wettbewerbes, Planungsbüro VIA eG, 04.07.2019

8.5.2 Beschreibung der geplanten Maßnahmen des Monitoring

Maßnahmen zur Überwachung sollten vor allem einsetzen, wenn es durch eine vorgeschaltete Beobachtung Anzeichen dafür gibt, dass erhebliche nachteilige Auswirkungen vorhanden oder in Entstehung sind. Dies gilt insbesondere hinsichtlich unvorhergesehener erheblicher Umweltauswirkungen. Solche Auswirkungen könnten sich angesichts der vorhandenen bzw. vermuteten Bodenbelastungen im Plangebiet und seinem direkten Umfeld im Zuge von Bauarbeiten ergeben. Die Umweltüberwachung ist in dieser Hinsicht lokal unmittelbar vor Beginn von Bodenarbeiten sowie ggf. baubegleitend zu leisten. Zu Beginn der Umsetzung der Planung ist in enger Abstimmung mit der zuständigen Fachbehörde eine Sanierung der punktuellen Schäden („Hot Spots“) nach dem Stand der Technik sowie die Beräumung der Auffüllungen einschließlich der fachgerechten Entsorgung des belasteten Aushubmaterials und kontrollierender Sohlbeprobung durchzuführen. Sollten im Ergebnis noch Restbelastungen auf der Fläche festgestellt werden, die einen Sanierungsbedarf aufweisen, erfolgt die vollständige Auskoffnung und Entsorgung des schadstoffbelasteten Materials sowie die Auffüllung mit sauberem, kulturfähigem Boden zur Wiederherstellung des bestehenden bzw. geplanten Geländeniveaus in Abstimmung mit dem Fachbereich Umwelt der Stadtverwaltung Leverkusen. Die Maßnahme ist gegebenenfalls durch einen Fachgutachter zu begleiten.

Das Monitoring für die umweltrelevanten Festsetzungen erfolgt von Seiten der zuständigen Fachbehörde der Stadt Leverkusen. Die festzuschreibende einjährige Fertigstellungs- und mindestens zweijährige Entwicklungspflege gewährleisten die Anwachskontrolle für sämtliche Pflanzmaßnahmen. Alle Pflanz- und Pflegemaßnahmen



sollen zum ersten Mal drei Jahre nach Bauabnahme der jeweiligen Baumaßnahme(n) in Hinblick auf ihr Entwicklungsziel beurteilt werden. Eine weitere Erfolgskontrolle soll nach weiteren drei Jahren vorgenommen werden. Bei einer gravierenden Abweichung von den Entwicklungszielen ist ggf. nachzubessern.

Kann die Beschränkung der Vegetationsentfernungszeit auf Anfang September bis Ende Februar trotz rechtzeitiger und sorgfältiger Planung nicht eingehalten werden, bedarf es der ökologischen Baubegleitung durch eine nachweislich avifaunistisch (Avifauna = Vogelarten) fachkundige Person. Soweit höhlenaufweisende Bäume beseitigt werden müssen, sind diese Strukturen ungeachtet der Jahreszeit auf eine tatsächliche Nutzung hin durch eine nachweislich fledermauskundige Person zu kontrollieren. Da das Plangebiet während der Bauphase als Lebensraum für Kreuzkröten trotz der bestehenden Barrieren für die Besiedlung eine potentielle Eignung aufweist, ist eine ökologische Baubegleitung durch eine herpetofaunistisch fachkundige Person vorzusehen (Kontrollbegehungen). Die Überwachung erfolgt durch die Untere Landschaftsbehörde, Fachbereich Umwelt, der Stadtverwaltung Leverkusen.

8.5.3 Allgemeinverständliche Zusammenfassung

Durch den Bebauungsplan Nr. 240/II „Opladen – nbso Quartier westlich des Bahnhofs“ wird der rechtskräftige Bebauungsplan Nr. 208 B/II in folgenden Bereichen geändert:

Änderung der Art der Nutzung in den Baufenstern SO 1.1 bis SO 1.4:

Innerhalb des Plangebietes ist abweichend vom bestehenden Planungsrecht Beherbergungsgewerbe erstmalig zulässig. Die Zulässigkeit von Wohnnutzungen innerhalb der einzelnen Sondergebiete wurde leicht verändert.

Änderung des Zuschnitts der Baufenster in den Bereichen SO 1.1. bis SO 1.4 und Änderung der Bauweise:

Mit den durchgeführten Änderungen sollen die Ergebnisse des städtebaulichen Wettbewerbes planungsrechtlich gesichert werden. Dadurch entstehen insgesamt zehn Baukörper innerhalb des Plangebietes, die jeweils ab dem 1. bzw. 3. Obergeschoss die bauordnungsrechtlichen Abstandsflächen einhalten müssen. Im bestehenden Rechtsplan war diese kleinteilige Unterteilung nicht vorgesehen.

Erweiterung des Geltungsbereiches im Norden - Änderung der Verkehrsflächen:

Im nördlichen Bereich umfasst der Geltungsbereich zudem einen Teil des Nordkreises (Bebauungsplan Nr. 208 A/II, III), da dieser eine wichtige Erschließungsfunktion für das geplante Bahnhofsquartier erfüllt und deshalb auch planungsrechtlich mit dem Bahnhofsquartier im vorliegenden Bebauungsplan eine Einheit bilden soll.

Aussparung aus dem Geltungsbereich des Bebauungsplanes Nr. 208 B/II am östlichen Plangebietsrand

Am östlichen Plangebietsrand wird die Fläche des Fahrradparkhauses an der Europaallee nicht in das Plangebiet des Bebauungsplanes Nr. 240/II übernommen, da hier keine Änderungen erfolgen.



Diese Änderungen verursachen keine umweltrelevanten Auswirkungen gegenüber dem rechtskräftigen Bebauungsplan. Eine Eingriffs-Ausgleichs-Bilanzierung war nicht erforderlich, da gegenüber dem rechtskräftigen Bebauungsplan kein zusätzlicher Eingriff zugelassen wird.

In dem vorliegenden Umweltbericht wurden die Umweltauswirkungen des bereits rechtskräftigen Bebauungsplanes Nr. 208 B/II ausführlich aus dem damaligen Umweltbericht übernommen, um ausreichende Informationen bereit zu stellen.

Im vorliegenden Bebauungsplan Nr. 240/II werden zur Verringerung von Aufheizeffekten extensive und intensive Dachbegrünungen und Tiefgaragenbegrünungen festgesetzt. Einzelne Bäume an der Gerichtsstraße werden zur Erhaltung festgesetzt. Darüber hinaus enthält der Bebauungsplan Festsetzungen zu Lärmschutz.



Teil C: AUSWIRKUNGEN DER PLANUNG UND UMSETZUNG

9. AUSWIRKUNGEN DER PLANUNG

Die Entwicklung der Flächen innerhalb des vorliegenden Bebauungsplanes Nr. 240/II „Bahnhofsquartier“ ist Teil des Gesamtprojektes „neue bahnstadt opladen“ (nbso), welches sich in zentraler Lage auf die Flächen beiderseits der Bahnstrecken erstreckt.

Die stadtplanerischen Zielsetzungen der gesamten Westseite der „neuen bahnstadt opladen“ werden in den bereits rechtskräftigen Bebauungsplänen Nr. 208 A/II, III und 208 B/II planungsrechtlich vorbereitet bzw. gesichert. Die Planungen zur Ostseite auf dem Gelände des ehemaligen Bahnausbesserungswerkes befinden sich bereits in der Umsetzung.

Durch die Verlegung der Gütergleisstrasse wurden östlich der bestehenden Ortslage in erheblichem Umfang Flächen vakant, die einer städtebaulichen Entwicklung zugeführt werden sollen. So soll die Nachfrage nach zentrumsnahen Wohnbauflächen sowie Büro- und Gewerbeflächen bedient werden. Wichtiger Baustein des Gesamtkonzeptes ist darüber hinaus die Schaffung neuer Einzelhandelsangebote zur Optimierung und Stärkung des innerstädtischen Einzelhandels.

Mit dem vorliegenden Bebauungsplan Nr. 240/II soll Planungsrecht für die gewünschte städtebauliche Entwicklung im nördlichen Bereich der nbso-Westseite geschaffen werden. Das Bahnhofsquartier soll als attraktives Einzelhandelszentrum mit ergänzenden Nutzungen sowie Wohnen, Büro/Dienstleistung und Beherbergungsgewerbe entwickelt werden. Dies entspricht auch den Zielsetzungen des „Städtebaulichen Entwicklungskonzeptes“, dessen Endbericht am 17.02.2014 vom Rat beschlossen wurde.

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

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

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

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



10. BODENORDNUNG

Bezüglich der Flächen der „neuen bahnstadt opladen“ und der städtebaulichen Entwicklung dieses Standortes nach Verlegung der Güterzugstrecke wurden zwischen der Stadt Leverkusen und der DB AG 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 erfolgte nach Inbetriebnahme der neuen Güterzugtrasse.

11. KOSTEN UND DURCHFÜHRUNG DER PLANUNG

Die Kosten für das Bauleitplanverfahren inklusive der erforderlichen Gutachten sowie die Durchführung der Planung übernimmt die Momentum Real Estate GmbH in enger Abstimmung mit der Stadtverwaltung der Stadt Leverkusen und der nbso GmbH.

12. FREISTELLUNG VON BAHNFLÄCHEN

Das Verfahren zur Freistellung von Bahnbetriebszwecken gemäß § 23 Allgemeines Eisenbahngesetz (AEG) ist für die Flächen im Plangebiet eingeleitet worden.

Mit Freistellungsbescheid gemäß § 23 AEG vom 31.07.2019 sind die Flächen, die bislang noch dem Fachplanungsrecht (Fachplanungsvorbehalt nach § 38 Satz 1 BauGB) unterlagen, von den Bahnbetriebszwecken freigestellt.

Somit unterliegen die Flächen im Plangebiet in Gänze der Planungshoheit der Stadt Leverkusen.



13. FLÄCHENBILANZ

	Ebene 2. Ober- geschoss (m²)	Ebene Dach- aufsicht (m²)	Ebene 2. Oberge- schoss (%)	Ebene Dach- aufsicht (%)
Sondergebiet		11.218		61,6
Öffentliche Verkehrsfläche		4.111		22,6
Verkehrsfläche bes. Zweck- bestimmung: Fußgängerbereich		2.717		14,9
Verkehrsfläche bes. Zweckbe- stimmung: Fußgängerbereich (Freitreppe)	68		0,4	
Verkehrsfläche bes. Zweckbe- stimmung: Fuß- und Radwegebrücke	104		0,5	
Zwischensummen		18.046 *		99,1
Ebene Dachaufsicht *				
Ebene 2. Obergeschoss	172		0,9	
Gesamtsumme aller überla- gerten Flächen innerhalb des Geltungsbereiches – (Dachaufsicht und 2. Oberge- schoss)		18.218		100,0

* Entspricht dem reinen Flächeninhalt des Geltungsbereiches ohne Flächenüberlagerungen



Leverkusen, den

Petra Cremer
Stadt Leverkusen
Fachbereich Stadtplanung

Birgit Hardiman
Stadt Leverkusen
Fachbereich Umwelt