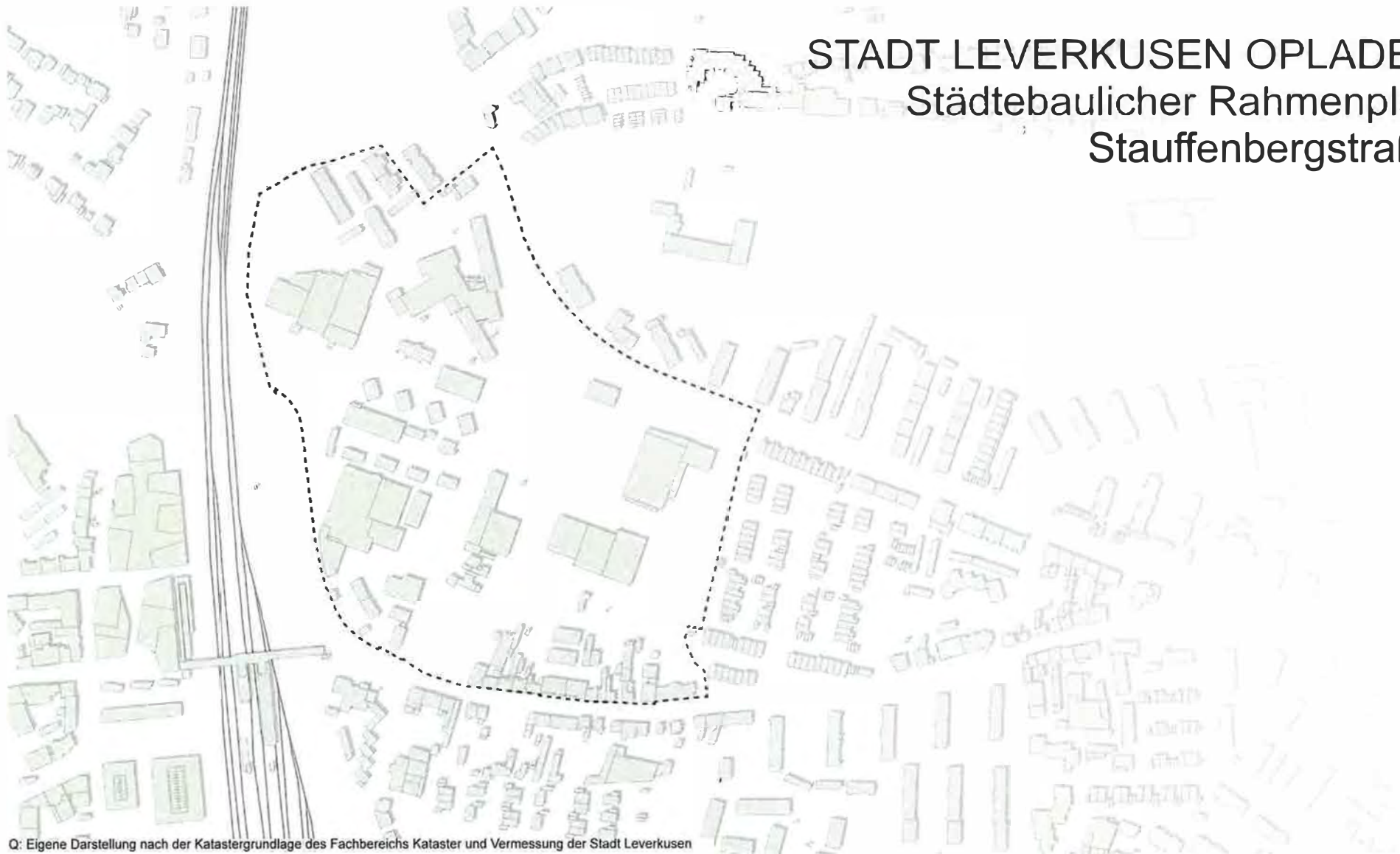


STADT LEVERKUSEN OPLADEN
Städtebaulicher Rahmenplan
Stauffenbergstraße



Q: Eigene Darstellung nach der Katastergrundlage des Fachbereichs Kataster und Vermessung der Stadt Leverkusen

Impressum

Auftraggeber

Stadt Leverkusen
Fachbereich Stadtplanung
Hauptstraße 101
51373 Leverkusen

Auftragnehmer

HJPplan+
Heinz Jahnen Pflüger
Stadtplaner und Architekten
Kasinostraße 76 a
52066 Aachen

Fotos und Abbildungen
HJPplan+ (falls nicht anders angegeben)

Bearbeitung:
Prof. Peter Jahnen

Genderhinweis:
Aus Gründen der besseren Lesbarkeit wird auf eine geschlechtsspezifische Differenzierung verzichtet. Entsprechende Begriffe gelten im Sinne der Gleichbehandlung grundsätzlich für alle Geschlechter. Die verkürzte Sprachform beinhaltet keine Wertung.

Stand:
29.01.2025

Inhaltsverzeichnis

1.	ANLASS UND ZIELE DER RAHMENPLANUNG	4	6.4.	Rahmenplan Zielzustand	32
1.1.	Lage des Plangebietes	4	6.5.	Erschließungskonzept	33
1.2.	Planungsanlass	4	6.6.	Freiraum- und Entwässerungskonzept	33
1.3.	Rechtfertigung der Planung (Standort)	4	6.7.	Nutzungskonzept	34
1.4.	Bestehendes Planungsrecht	5	6.8.	Baukörperhöhenkonzept	34
1.5.	Prüfung der Umweltbelange	5	6.9.	Schnitt West-Ost	35
1.6.	Verfahrensstand und weiteres Vorgehen	5	6.10.	Schnitt Nord-Süd	36
2.	ANALYSE	6	7.	2. BÜRGERWORKSHOP 22.11.2024	37
2.1.	Lage im Raum	7	8.	GESTALTUNGSPLAN	38
2.2.	Grünräume & Naherholung	8	9.	ANIMATIONEN	39
2.3.	Verortung in Opladen	9	9.1.	Vogelperspektive von Süden	39
2.4.	Lärmkarte Straße	10	9.2.	Vogelperspektive von Norden	40
2.5.	Lärmkarte Schienen	11	9.3.	Vogelperspektive Von Südosten	41
2.6.	Nutzungsbereiche	12	9.4.	Vogelperspektive Lützenkirchener Straße	42
2.7.	Nutzungen	13	9.5.	Fußgängerperspektive Zur Alten Fabrik	43
2.8.	Geschossigkeiten	14	9.6.	Fußgängerperspektive Stauffenbergstraße	44
2.9.	Freiraum- und Grünstruktur	15	9.7.	Perspektive Grünzug Bereich West	45
2.10.	Mobilität	16	9.8.	Schnitt Grünzug Bereich Alte Fabrik	46
2.11.	Flächennutzungsplan	17	9.9.	Schnitt Grünzug Bereich Wittenberg-Pott	46
2.12.	Bebauungsplan 221 / II	18	9.10.	Lageplan Kennwerte	47
2.13.	Eigentumsverhältnisse	19	10.	STÄDTEBAULICHE KENNWERTE	48
3.	STÄRKEN-SCHWÄCHEN- UND CHANCEN-RISIKO-ANALYSE (SWOT-ANALYSE)	20	11.	ABBILDUNGSVERZEICHNIS	49
3.1.	Stärken	21			
3.2.	Schwächen	22			
3.3.	Potenziale	23			
3.4.	Risiken	24			
4.	1. BÜRGERWORKSHOP 12.04.2024	25			
5.	BLAU-GRÜNE INFRASTRUKTUR	26			
6.	RAHMENPLAN	27			
6.1.	Rahmenplan	27			
6.2.	Rahmenplan BA 1	30			
6.3.	Rahmenplan BA 2	31			

1. ANLASS UND ZIELE DER RAHMENPLANUNG

1.1. LAGE DES PLANGEBIETES

Der räumliche Geltungsbereich des städtebaulichen Rahmenplans "Opladen - Urbanes Gebiet zwischen Lützenkirchener Straße, Pommernstraße, Rennbaumstraße und Bahngleise" befindet sich im östlichen Stadtteil von Opladen und liegt in der gleichnamigen Gemarkung Opladen. Der Geltungsbereich des städtebaulichen Rahmenplans wird wie folgt begrenzt:

- Im Norden von der Rennbaumstraße, der Stauffenbergstraße und der Pommernstraße,
- im Osten durch die östliche Seite der öffentlichen Grünfläche (fußläufige Verbindung zwischen der Pommernstraße und der Lützenkirchener Straße), westlich der angrenzenden Bebauung,
- im Süden durch die Lützenkirchener Straße,
- im Westen durch die Lützenkirchener Straße und die Bahnstrecke.

Die Gesamtgröße des Planbereichs beträgt ca. 14 ha. Die genaue Abgrenzung des Geltungsbereichs ist den Planzeichnungen zu entnehmen.

1.2. PLANUNGSANLASS

Das Plangebiet zeichnet sich durch heterogene, ungeordnete Nutzungen aus genutzten und ungenutzten, nicht mehr zeitgemäßen Gewerbebauten, unterschiedlichen Arten und Größen von Wohngebäuden sowie einer sanierungsbedürftigen Schule (Berufskolleg des Zweckverbands Opladen), Parkplatz- und Grünflächen sowie Brachflächen aus. In den vergangenen zehn Jahren wurden verschiedene Planungsverfahren begonnen, die die nördlichen und östlichen Teilbereiche des beschriebenen Plangebiets mittels (teilweise mittlerweile eingestellter) Bauleitplanverfahren einer geordneten modernen Bebauung zuführen. Nachfolgend aufgelistete Bauleitplanverfahren haben bislang zu nicht zugeordneten städtebaulichen Einzelentwicklungen geführt.

Ca. 2012:
Bauvoranfrage zur Ansiedlung eines kleinflächigen Lebensmitteldiscounters und eines kleinflächigen Drogeriemarktes.

2016:
Aufstellungsbeschluss und Durchführung der frühzeitigen Beteiligung zum Bebauungsplan Nr. 219/II "Opladen - zwischen Stauffenbergstraße, Pommernstraße und Zur Alten Fabrik" zur Schaffung von Flüchtlingsunterkünften und (öffentlich geförderten) Wohnungen.

2020:
Genehmigung der o. g. Bauvoranfrage eines Lebensmitteldiscounters/Drogeriemarktes.

2021:
Aufstellungsbeschluss zum Bebauungsplan Nr. 255/II "Opladen - südlich Rennbaumstraße sowie östlich und westlich Stauffenbergstraße" zur Steuerung des Einzelhandels, der Planungsziele des Berufskollegs sowie Satzungsbeschluss einer Veränderungssperre zur Steuerung des Einzelhandels.

Beschluss über die Aufhebung des Aufstellungsbeschlusses und die frühzeitige Beteiligung des Bebauungsplanes Nr. 219/II "Opladen - zwischen Stauffenbergstraße, Pommernstraße und Zur Alten Fabrik" sowie Einstellung des Verfahrens.

2022:
Beschluss zur Einleitung des Aufhebungsverfahrens und zur frühzeitigen Beteiligung zum Bebauungsplan Nr. 97/II "Stauffenbergstraße".

Aufhebung des Aufstellungsbeschlusses und Einstellung des Verfahrens zum Bebauungsplan Nr. 255/II "Opladen - südlich Rennbaumstraße sowie östlich und westlich Stauffenbergstraße" sowie Aufhebungsbeschluss der Veränderungssperre zum Bebauungsplan Nr. 255/II.

Aufstellungsbeschluss zum Bebauungsplan Nr. 260/II "Opladen - zwischen Stauffenbergstraße, Pommernstraße und Zur Alten Fabrik" sowie Beschluss Veränderungssperre Bebauungsplan Nr. 260/II.

2023:
Die Stauffenberg Quartier GmbH & Co. KG - Member of AUVIDIS Group Köln hat am 8. März 2023 einen Antrag auf Einleitung eines Bebauungsplanverfahrens für die Teilbereiche des Plangebietes gestellt (Gesamtgröße ca. 2,7 ha), die sich teilweise im Eigentum der Projektträgerin befinden. Hierfür soll ein Aufstellungsbeschluss erfolgen (Bebauungsplans Nr. 270/II "Opladen - westlich Stauffenbergstraße, östlich Bahngleise und Lützenkirchener Straße", Vorlage Nr. 2023/2109). Ziel der Planung der Projektträgerin ist es, den Standort Opladen - westliche Stauffenbergstraße, östlich Bahngleise und Lützenkirchener Straße, als nachhaltigen Stadtraum durch die Symbiose von Wohnen, Arbeiten und Freiraum zu stärken.

Der Bahnlinie folgend sollen höhere Bebauungsformen entstehen, sodass hierdurch bereits eine Abgrenzung gegen Schienenlärm geschaffen werden kann. Die Gebäudekörper im Inneren des Gebietes sollen so gestaltet werden, dass diese Durchblicke und Wegezüge zu der umliegenden Nachbarschaft zulassen. Die bestehenden, größtenteils versiegelten Grundstücksflächen sollen entsiegelt und zur Aufnahme von Oberflächenwasser freigelegt werden; ebenso sollen neue Retentionsflächen zur Starkregenaufnahme vorgesehen werden.

Öffentliche und private Grünflächen zur Wiederherstellung der Biodiversität sind ein wichtiger Baustein des Gesamtkonzepts, ebenso Dachbegrünungen und Anlagen zur Erzeugung von Strom oder Wärme aus solarer Strahlungsenergie oder andere Formen einer nachhaltigen Energiegewinnung.

1.3. RECHTFERTIGUNG DER PLANUNG (STANDORT)

Die Nähe zum Bahnhof Leverkusen-Opladen und die daraus resultierende überregionale Schienenanbindung eignet sich optimal für die Neukonzeption eines attraktiven und urbanen Quartiers mit vielfältigen Nutzungen. Die hohe Qualität der Mikro-Lage, innenstadtnah, mit sehr guter ÖPNV-Anbindung (Zugang zu den Bahngleisen ist fußläufig in ca. 5 Minuten erreichbar) und Makro-Lage, 15 Minuten Bahnfahrt bis Köln oder Düsseldorf und 15 Minuten bis in das Naherholungsgebiet Bergisches Land, sind überzeugende Standortvorteile für das Gebiet östlich der Bahngleise. Es ist geplant, für das bezeichnete Quartier ein sinnvoll durchmischtes und städtisches Quartier mit Wohnen und nicht störendem Gewerbe/Büronutzungen zu schaffen. Die Gebäudetypologien sollen verschiedene Nutzungsstrukturen aufnehmen können, sodass eine hohe Belegungsvielfalt entstehen kann.

Hauptnutzungsbaustein:

- Wohnen in unterschiedlichen Ausprägungen, z. B.
- freies Wohnen als Mietwohnungs- und Eigentumswohnungsbau,
- sozial gefördertes Wohnen,
- Wohnraum für Studierende,
- Wohnraum für Seniorinnen und Senioren.

Weitere Nutzungsbausteine:

- Mikroappartements für Wochenendpendelnde,
- Hotel,
- nicht störendes Gewerbe unterschiedlicher Formen,
- Handel,
- Gastronomie,
- Kita,
- Mobilitätsstation.

Weitere Bausteine:

- Ateliers,
- Co-Working-Spaces.

Selbstreparaturwerkstätten und Räume für Sportmöglichkeiten ergänzen das Ensemble.

Im Zuge der Standortfindung für eine neue Feuerwache in Opladen wurde festgestellt, dass der Standort Stauffenbergquartier aus verkehrlichen und emissions-technischen Überlegungen nicht als geeigneter Standort erscheint.

Durch die Errichtung einer Feuerwache im Plangebiet würde eine "Belastung" durch Lärm entstehen, die die Neuerrichtung von Bebauungen insbesondere dadurch

erschwert dass ein verträgliches "Nebeneinander" unterschiedlicher Nutzungen nicht zu erwarten wäre.

Seit der Novellierung des Bundesimmissionsschutzgesetzes sind die Schutzansprüche von Wohnen, Dienstleistung und Ausbündungsstätten nahezu gleich. Dies bedeutet auch das eine nutzungstechnische "Gliederung" des Plangebietes mit höher und niedriger "belastbaren" Nutzungen, wie noch von einigen Jahren möglich, ausscheidet und somit den planerischen Spielraum einschränkt.

Die Umnutzung bestehender gewerblicher Bauten hin zu einer Feuerwache scheidet zudem aus baukonstruktiven und logistischen Gründen aus.

Weder die Hallen der Fruchtreiferei als auch der Fa. ENBI sind mit Fahrzeugen befahrbar, da die Hallen in der Regel über von außen anfahrbare Rampen erschlossen wurden.

Somit sind die erforderlichen Raumhöhen, Hallenzufahrten und Verkehrsflächen für die Anforderungen einer Feuerwache oder von Feuerwehrfahrzeugen nicht vorhanden.

Im Zuge der Standortfindung für eine Feuerwache erscheint der Standort Stauffenbergquartier somit nicht nur ungeeignet, sondern im Hinblick auf die überwiegend geplante gemischte Nutzung von Wohnen-Arbeiten-Ausbilden kontraproduktiv und nutzungseinschränkend.

Im Hinblick auf die in Opladen laufende Suche nach einem Standort für Rettungsfahrzeuge erfolgt eine positive Grundeinschätzung des Plangelandes hinsichtlich seiner Eignung als Standort im Einklang mit der geplanten überwiegend gemischten Nutzung Wohnen-Arbeiten-Ausbildung.

Das hierzu vorliegende und von der Stadt zur Verfügung gestellte Raumprogramm wird somit Bestandteil der Rahmenplanung Stauffenbergstraße.

Die Planung von Wohnquartieren verfolgt das Ziel, geeignete "Kristallisationspunkte" zu schaffen. Quartiersplätze sollen somit als Treffpunkte mit Magnetfunktion für die Öffentlichkeit entstehen sowie Freiflächen, die das soziale Gefüge und Freizeitmöglichkeiten fördern. Ein Café im Quartier, verbunden mit Flächen für ein Quartiersmanagement, laden zu sozialem Austausch ein.

Die Bodenflächen sollen so wenig wie möglich versiegelt werden, sodass ein großer Anteil an Oberflächenwasser versickern kann. Alternativ hierzu werden

geeignete Korridore und Retentionsflächen zur Starkregenabführung und -aufnahme geplant.

Das Konzept der sowohl privaten als auch öffentlichen Grünflächen zur Wiederherstellung der Biodiversität ist ein wichtiger Baustein des Gesamtkonzepts und soll langfristig zum Erhalt und Entwicklung der Artenvielfalt in der Umgebung beitragen.

Die städtebauliche Rahmenplanung dient darüber hinaus als Grundlage der Vermeidung von großflächigen Einzelhandelsagglomerationen außerhalb zentraler Versorgungsbereiche gemäß den Zielen des Landesentwicklungsplans Nordrhein-Westfalen (LEP NRW). Da im Plangebiet mit den vorhandenen Einzelhandels einrichtungen die Grundversorgung gesichert ist, erfolgt keine weitere Ausweisung oder Berücksichtigung von Einzelhandelsangeboten.

Die Planungen sollen an die Nutzungen und die städtebauliche und stadträumliche Entwicklung der Bahnstadt Opladen anknüpfen und diese sinnvoll fortsetzen. Im Fokus sollen die ökologischen Aspekte einer modernen und nachhaltigen Quartiersentwicklung stehen.

Insgesamt soll die Rahmenplanung die geordnete städtebauliche Entwicklung zur Schaffung eines neuen Quartiers in Leverkusen-Opladen vorbereiten und diese für nachfolgende Planungen verbindlich sichern.

Bestandteile der städtebaulichen Rahmenplanung/Machbarkeitsstudie sind:

- Analyse des Plangebiets im Kontext seiner stadträumlichen und -strukturellen Umgebung, der unterschiedlichen Nutzungen und Nutzungsstrukturen, des Bestandsgrüns, der Lufthygiene, des Lärms, der verkehrlichen und sozialen Infrastrukturen etc.,
- Formulierung von Zielsetzungen für eine geordnete städtebauliche Entwicklung,
- Alternative zeichnerische Konzeptdarstellungen und textliche Erläuterungen sowie Bewertungen,
- Darstellung von städtebaulichen Beispielen.

1. 4. BESTEHENDES PLANUNGSRECHT

Der gültige Flächennutzungsplan der Stadt Leverkusen stellt den Geltungsbereich als eingeschränkte Gewerbegebietsflächen, Gemeinbedarfsflächen, SO (Einzelhandel), Mischgebiete, Wohngebietsflächen und Parkplatflächen dar.

Es besteht der rechtsverbindliche Bebauungsplan mit Festsetzungen für Mischgebiete, Gewerbeflächen, Sondergebietsflächen, Allgemeine und Reine Wohngebiete, Parkplatz- und Grünflächen.

Der Bebauungsplan soll im Rahmen nachfolgender Bebauungsplanverfahren aufgehoben werden. Der Aufstellungsbeschluss für die Aufhebung des Bebauungsplans wurde am 16.05.2022 vom Ausschuss für Stadtentwicklung, Planen und Bauen (SPB) beschlossen.

Das Plangebiet westlich der Stauffenbergstraße bis zu den Gleisen ist planungsrechtlich als Innenbereich im Sinne des § 34 Baugesetzbuch (BauGB - Zulässigkeit von Vorhaben innerhalb der im Zusammenhang bebauten Ortsteile) bzw. Teilflächen als Außenbereich im Sinne von § 35 BauGB (Bauen im Außenbereich) zu beurteilen.

1. 5. PRÜFUNG DER UMWELTBELANGE

Für die Belange des Umweltschutzes (Lärmschutz, Verkehr, Artenschutz) werden die voraussichtlichen Umweltauswirkungen mit Unterstützung der Fachbehörden ermittelt und im Bericht zum Rahmenplan beschrieben und bewertet.

1. 6. VERFAHRENSSTAND UND WEITERES VORGEHEN

Der städtebauliche Rahmenplan soll die planungsrechtlichen Voraussetzungen für die anschließend einzuleitenden Bauleitplanungen für ein urbanes Gebiet gemäß § 6a Baunutzungsverordnung (BauNVO) schaffen, soweit dies zum jeweiligen Zeitpunkt umsetzbar ist und dem nicht andere städtebauliche Entwicklungen entgegenstehen.

2. ANALYSE



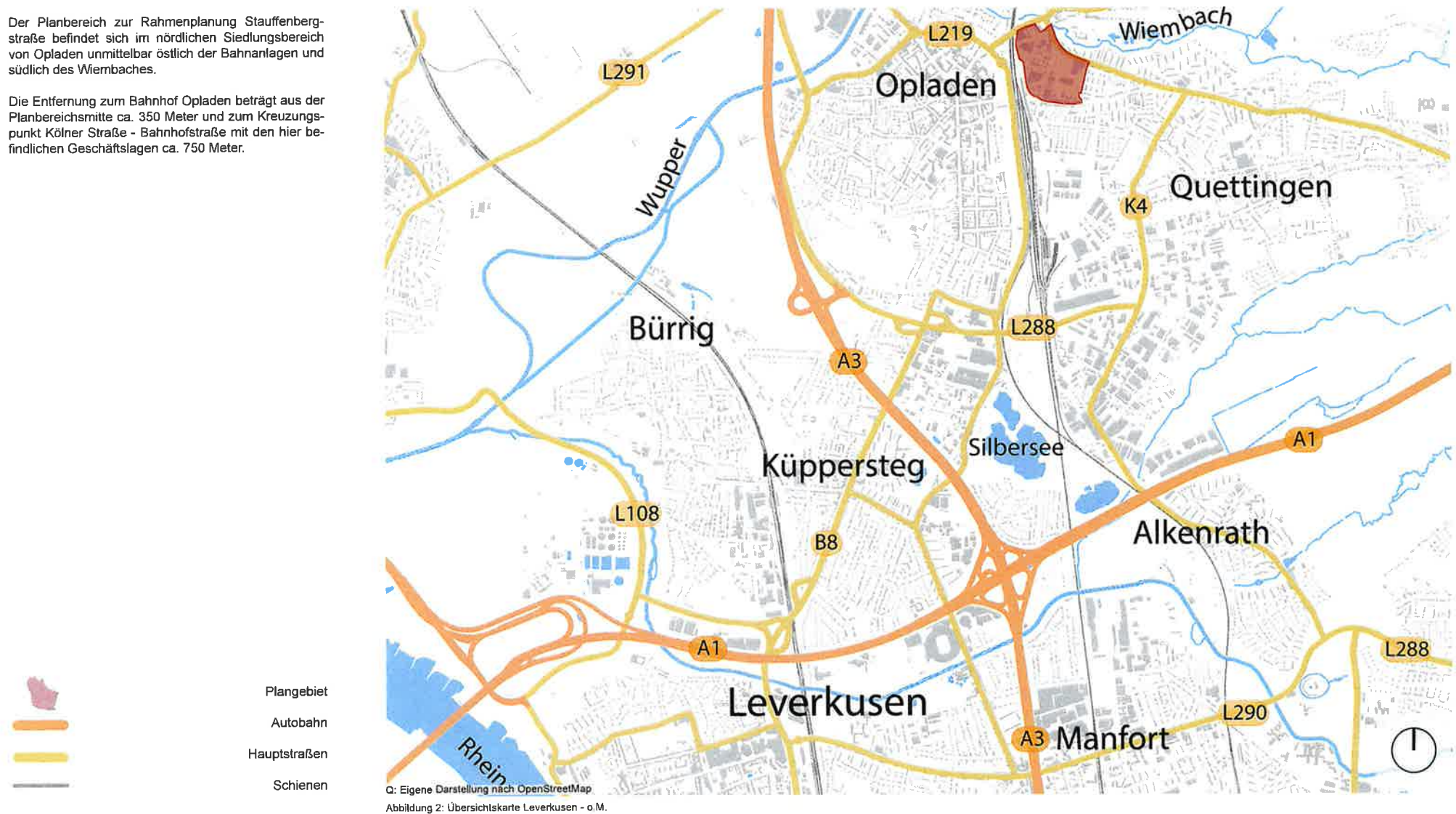
Abbildung 1: Verortung Plangebiet - Lageplan o.M.

Q: Eigene Darstellung nach der Katastergrundlage des Fachbereichs Kataster und Vermessung der Stadt Leverkusen

2. 1. LAGE IM RAUM

Der Planbereich zur Rahmenplanung Stauffenbergstraße befindet sich im nördlichen Siedlungsbereich von Opladen unmittelbar östlich der Bahnanlagen und südlich des Wiembaches.

Die Entfernung zum Bahnhof Opladen beträgt aus der Planbereichsmitte ca. 350 Meter und zum Kreuzungspunkt Kölner Straße - Bahnhofstraße mit den hier befindlichen Geschäftslagen ca. 750 Meter.

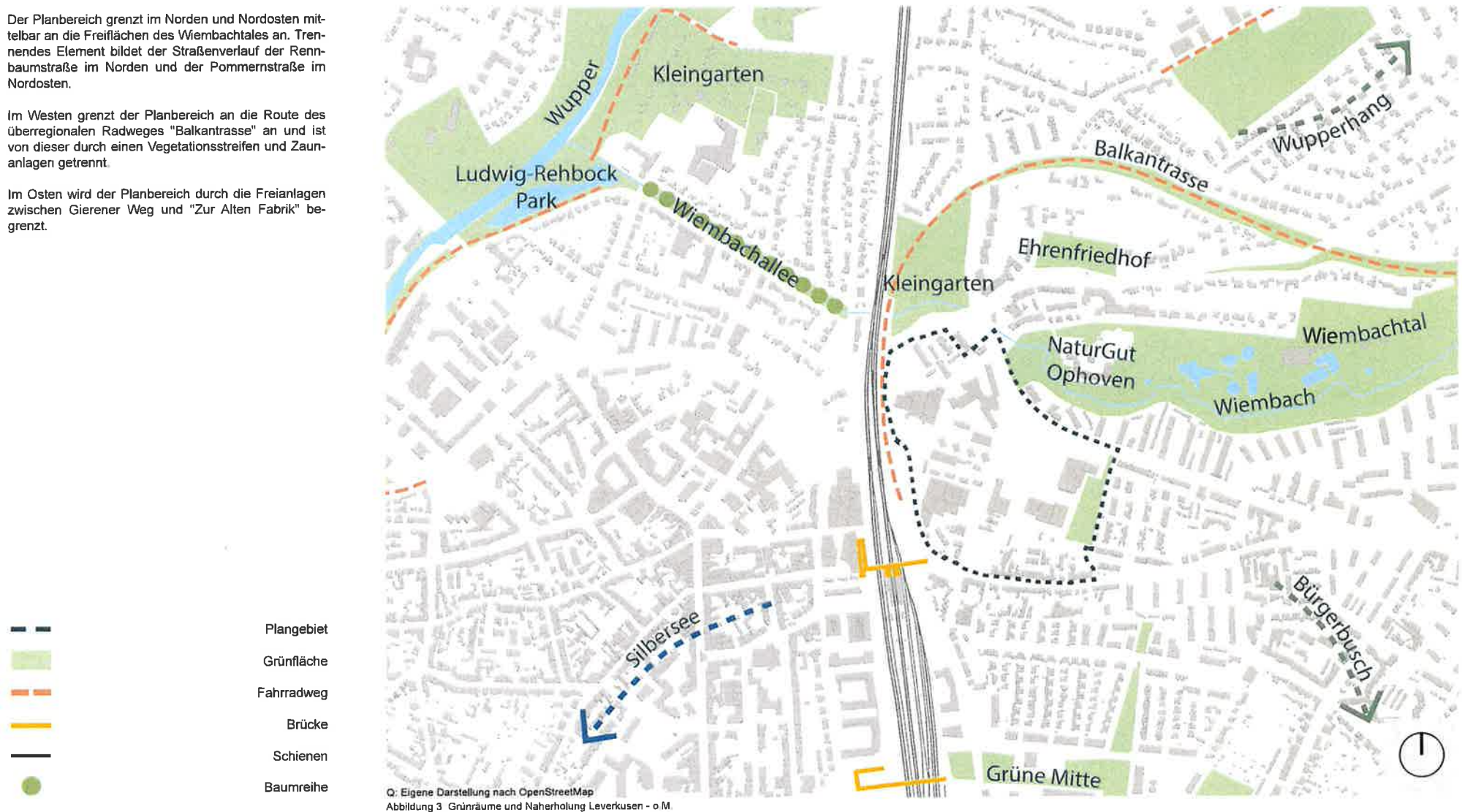


2.2. GRÜNRÄUME & NAHERHOLUNG

Der Planbereich grenzt im Norden und Nordosten mittelbar an die Freiflächen des Wiembachtales an. Trennendes Element bildet der Straßenverlauf der Rennbaumstraße im Norden und der Pommernstraße im Nordosten.

Im Westen grenzt der Planbereich an die Route des überregionalen Radweges "Balkantrasse" an und ist von dieser durch einen Vegetationsstreifen und Zaunanlagen getrennt.

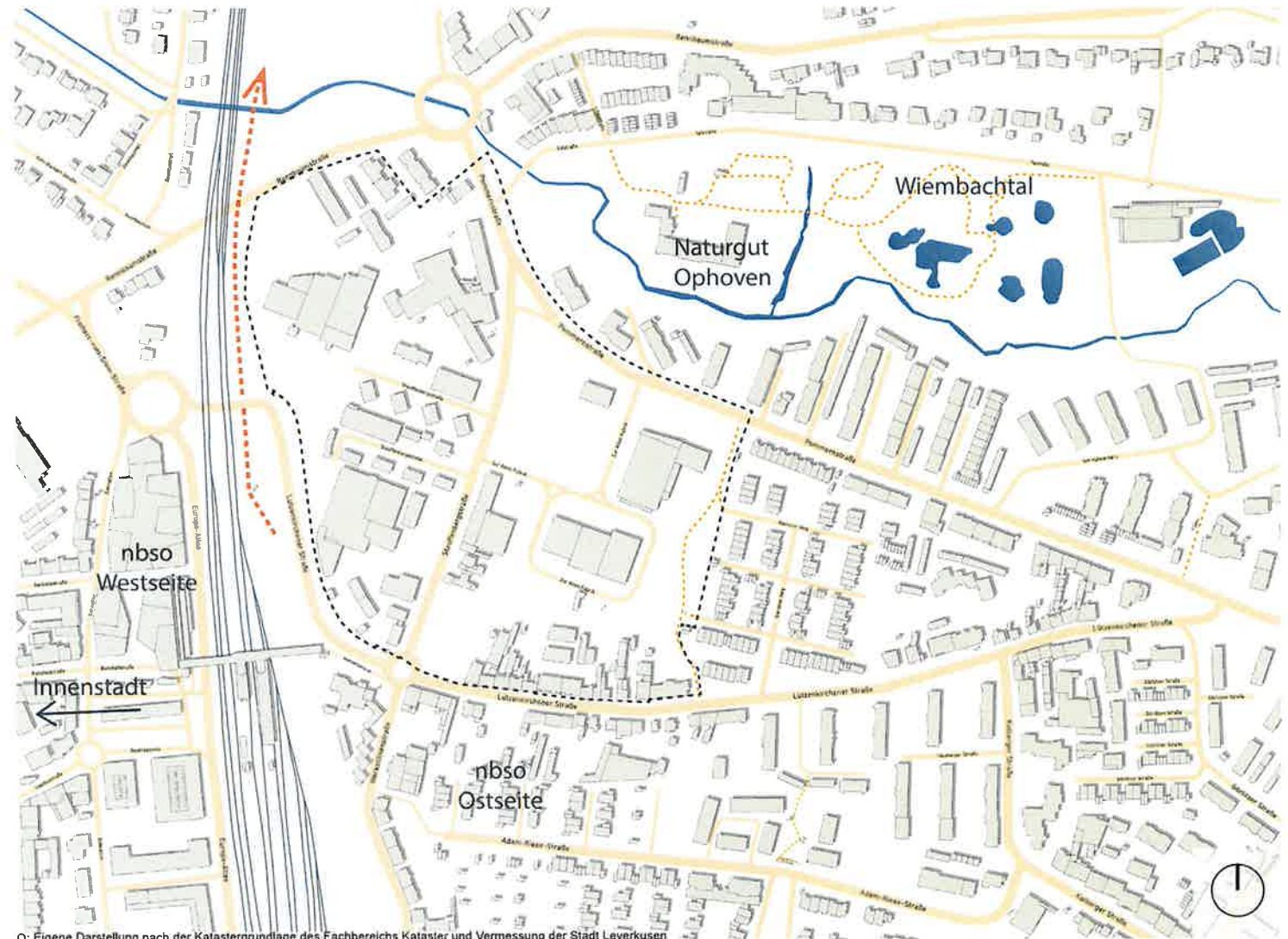
Im Osten wird der Planbereich durch die Freianlagen zwischen Gierener Weg und "Zur Alten Fabrik" begrenzt.



2.3. VERORTUNG IN OPLADEN

Im Norden grenzt der Planbereich an den Straßenverlauf der L 219 (Rennbaumstraße - Pommernstraße) und im Westen an die Bahnlagen der DB sowie den Straßenverlauf der Lützenkirchener Straße an.

Im Süden wird der Planbereich durch den Straßenverlauf der Lützenkirchener Straße und im Osten durch die Grünanlagen zwischen Gierener Weg und "Zur Alten Fabrik" begrenzt.



Q: Eigene Darstellung nach der Katastergrundlage des Fachbereichs Kataster und Vermessung der Stadt Leverkusen
Abbildung 4 Übersichtskarte Leverkusen Opladen - o.M.

2.4. LÄRMKARTE STRASSE

Die Lärmkarte zum Verkehrslärm belegt eine starke Belastung der das Plangebiet umgebenden Straßen Rennbaumstraße, Pommernstraße und Lützenkirchner Straße.

Es werden Werte von 70 dB(A) überschritten, im Bereich der Rennbaumstraße auch Werte über 75 dB(A).

Die im Bestand vorhandenen Straßenrandbebauungen wirken als Schallriegel für die anschließenden Bebauungen.

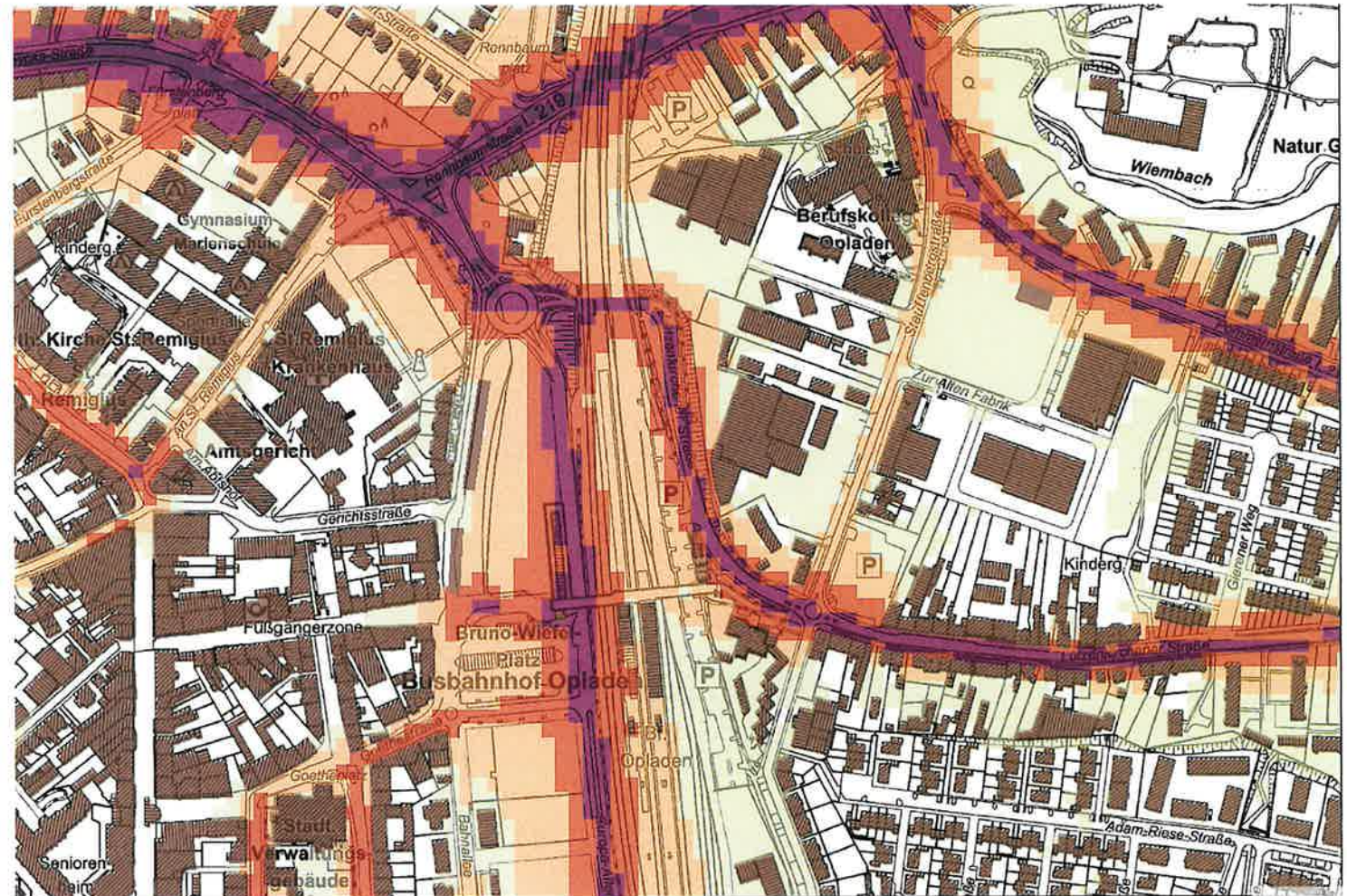
Straßenverkehr 24h

L-den / dB(A)

- ab 55 bis 59
- ab 60 bis 64
- ab 65 bis 69
- ab 70 bis 74
- ab 75

Gebäude

Gemeindegrenzen



0 100 200 300m

Q: <https://www.umgebungsplaerm.nrw.de/>
Abbildung 5: Lärmkarte Straße - o.M.

© LANUV NRW, © EBA 2017, © Straßen.NRW, © GeoBasis-DE / BKG (2022)
dl-de/by-2-0, © Land NRW (2022), © Copernicus Sentinel-2 Daten (2022)

2.5. LÄRMKARTE SCHIENEN

Die Lärmkarte zum Schienenlärm belegt eine starke Belastung des Plangebietes durch die im Westen angrenzenden Bahnanlagen der Deutschen Bahn AG.

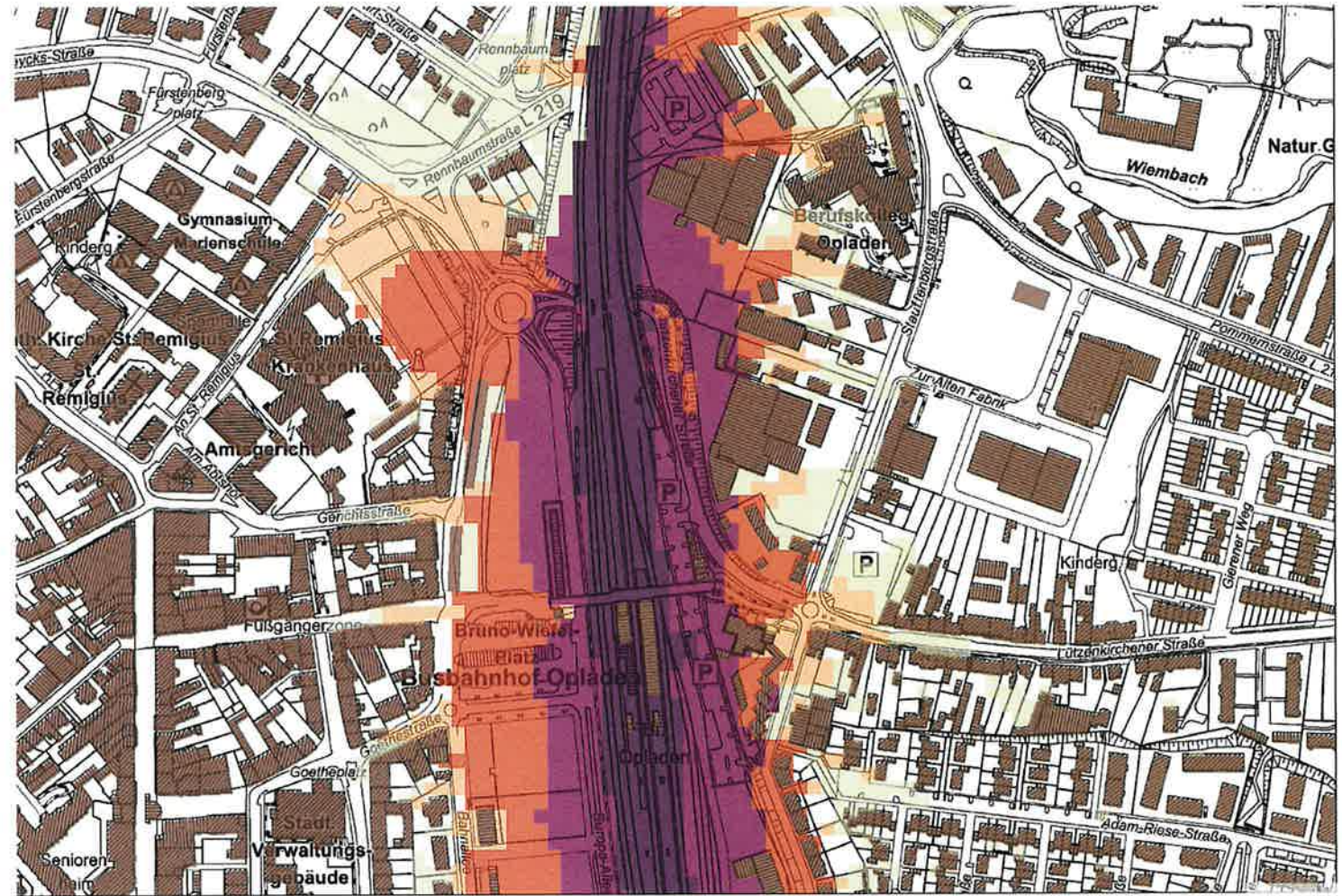
Durchgängig werden Werte von 75 dB(A) überschritten und wirken sich in die westlichen Randbereiche des Plangebietes hin aus.

Im Bestand vorhandene gewerbliche Bauten wirken als Schallriegel für die östlich anschließenden Bebauungen.

Schienerverkehr 24h
(Schienerwege des Bundes)
L-den / dB(A)

- ab 55 bis 59
- ab 60 bis 64
- ab 65 bis 69
- ab 70 bis 74
- ab 75

■ Gebäude
— Gemeindegrenzen



0 100 200 300m

Q: <https://www.umgebungsplaem.nrw.de/>
Abbildung 6: Lärmkarte Schienen - o.M.

© LANUV NRW, © EBA 2017, © Straßen.NRW, © GeoBasis-DE / BKG (2022)
dl-de/by-2-0, © Land NRW (2022), © Copernicus Sentinel-2 Daten (2022)

2.6. NUTZUNGSBEREICHE

Der Planbereich weist eine stark gemischte Nutzungsstruktur auf.

Neben gewerblichen Nutzungen sowie dem Standort des Berufskollegs als Gemeinbedarfseinrichtung finden sich Wohnanlagen sowie großflächige Stellplatzanlagen.

Ausgewiesene Grünflächen finden sich am östlichen Rand des Plangebietes zwischen den Straßen "Zur Alten Fabrik" und dem Gierener Weg.



Q. Eigene Darstellung nach der Katastergrundlage des Fachbereichs Kataster und Vermessung der Stadt Leverkusen
Abbildung 7: Nutzungsbereiche Leverkusen Opladen - o.M.

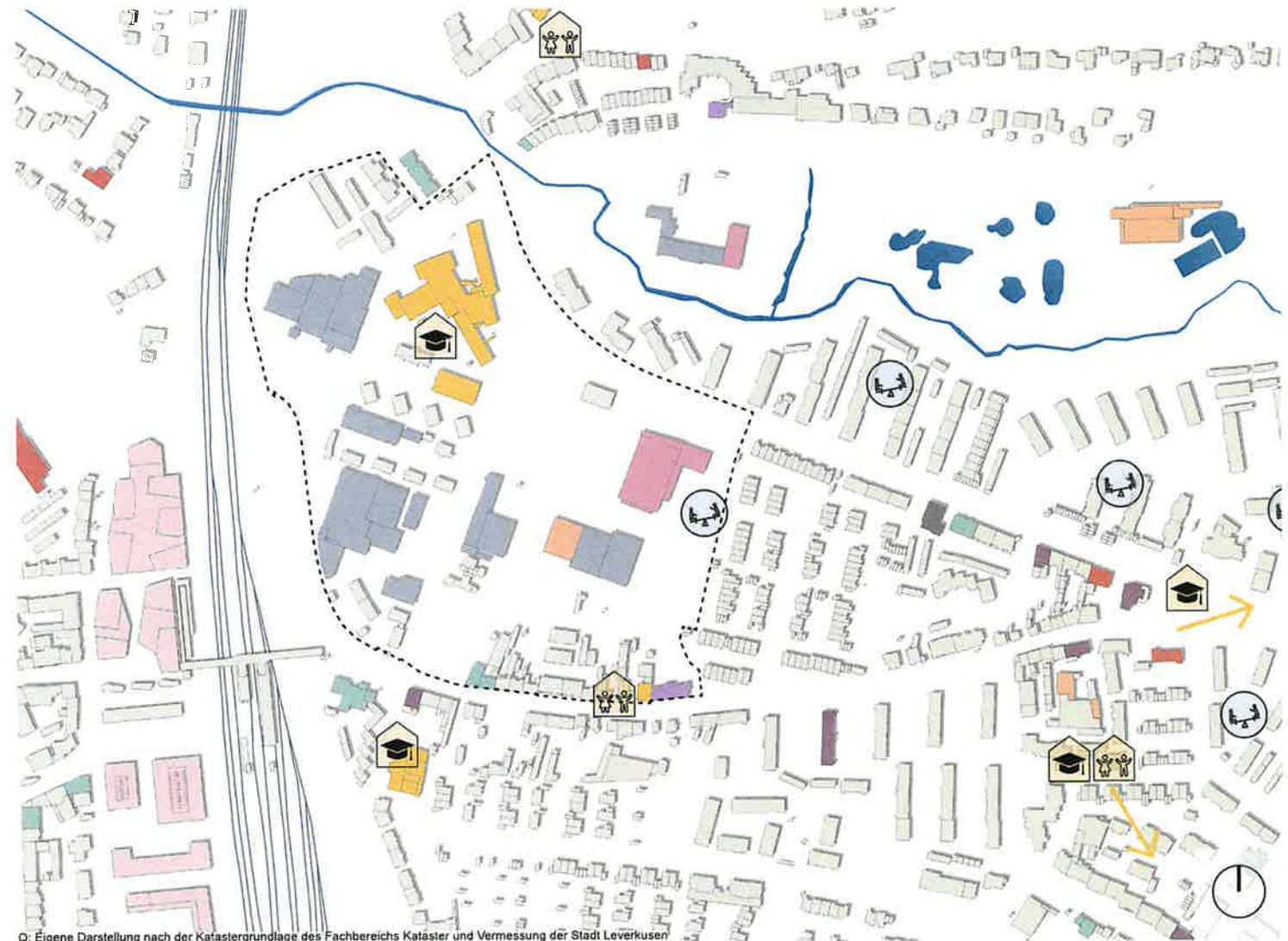
2.7. NUTZUNGEN

Den flächenmäßig größten Anteil an Nutzungen stellen derzeit gewerbliche Nutzungen dar. Hierbei ist zu beachten, dass ein Großteil dieser Anlagen durch Leerstand gekennzeichnet ist bzw. es Bestrebungen zur Aufgabe der gewerblichen Standorte gibt. Der Standort des Berufskollegs (Gemeinbedarf) steht zur Disposition, da die baulichen Anlagen dem Bedarf des Berufskollegs Schulen hinsichtlich Eignung und Größe nicht mehr genügen.

Die Versorgung des Plangebiets mit Gütern des täglichen Bedarfs sowie hierüber hinaus wird durch den Standort eines "Vollversorgers" am östlichen Plangebietsrand und durch einen Lebensmittel-Discountmarkt in östlicher Richtung in rd. 650 m Entfernung gedeckt. Der Stadtteil Quettingen insgesamt verfügt darüber hinaus lt. Einzelhandelskonzept über eine durchschnittliche Versorgung mit Lebensmittelverkaufsfläche pro Kopf. abgedeckt.

Die derzeit vorhandenen Wohnnutzungen besitzen derzeit flächenmäßig einen deutlich untergeordneten Stellenwert.

	Freizeit
	Einzelhandel
	Gewerbliche Nutzung
	Urbane Nutzung
	Gemeinbedarf
	Gastronomie
	Medizinische Einrichtung
	Dienstleistung
	Tankstelle
	Seniorenheim
	Spielplatz
	Schule
	Kindergarten



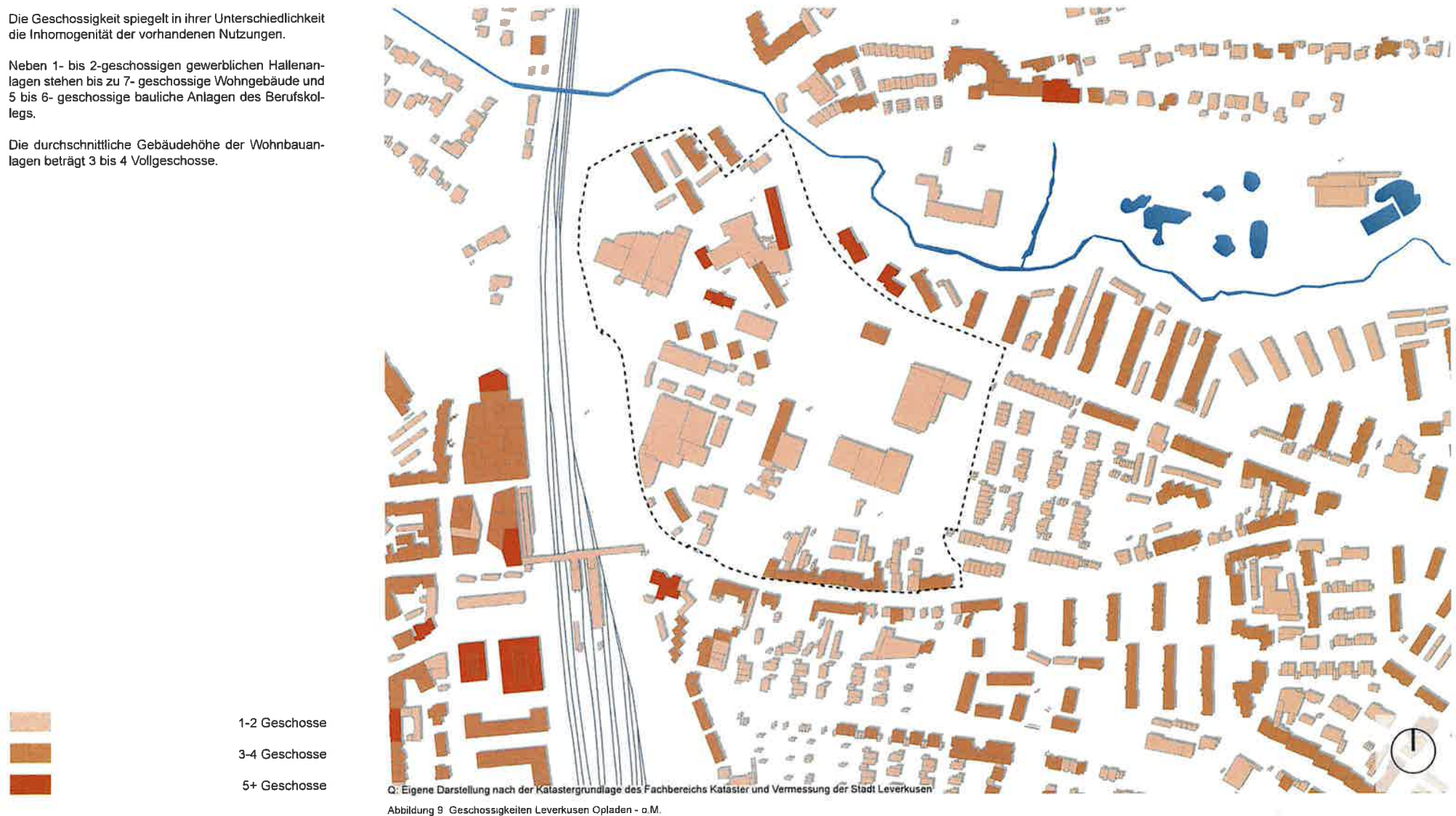
Q: Eigene Darstellung nach der Katastergrundlage des Fachbereichs Kataster und Vermessung der Stadt Leverkusen
Abbildung 8 Nutzungen Leverkusen Opladen - o.M.

2.8. GESCHOSSIGKEITEN

Die Geschossigkeit spiegelt in ihrer Unterschiedlichkeit die Inhomogenität der vorhandenen Nutzungen.

Neben 1- bis 2-geschossigen gewerblichen Hallenanlagen stehen bis zu 7-geschossige Wohngebäude und 5 bis 6-geschossige bauliche Anlagen des Berufskollegs.

Die durchschnittliche Gebäudehöhe der Wohnbauanlagen beträgt 3 bis 4 Vollgeschosse.



2.9. FREIRAUM- UND GRÜNSTRUKTUR

Das Plangebiet selbst weist bis auf die im Norden und Osten angrenzenden Freiräume keine klassischen Freiraumstrukturen auf.

Lediglich der nördlich des Berufskollegs vorhandene Geländeversprung sowie der westliche Randbereich zur Lützenkirchener Straße und den Bahnanlagen weisen zusammenhängende Grünstrukturen auf.

Im mittleren Planbereich finden sich östlich an der Stauffenbergstraße und südlich an die Pommernstraße ebenfalls Grünstrukturen im Bereich eines Höhenversprungs zum Plangelände "Zur Alten Fabrik".



2. 10. MOBILITÄT

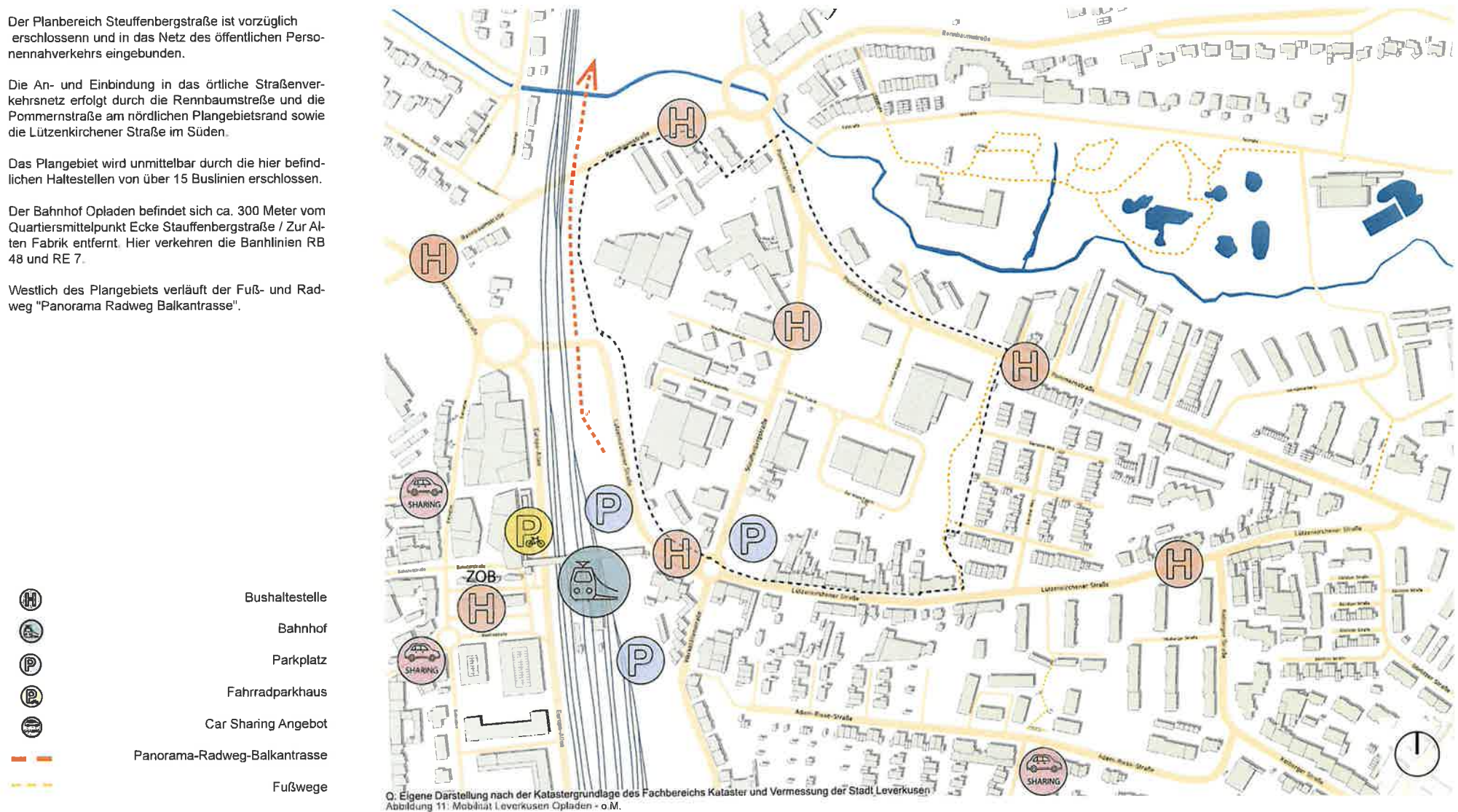
Der Planbereich Stauffenbergstraße ist vorzüglich erschlossen und in das Netz des öffentlichen Personennahverkehrs eingebunden.

Die An- und Einbindung in das örtliche Straßenverkehrsnetz erfolgt durch die Rennbaumstraße und die Pommernstraße am nördlichen Plangebietsrand sowie die Lützenkirchener Straße im Süden.

Das Plangebiet wird unmittelbar durch die hier befindlichen Haltestellen von über 15 Buslinien erschlossen.

Der Bahnhof Opladen befindet sich ca. 300 Meter vom Quartiersmittelpunkt Ecke Stauffenbergstraße / Zur Alten Fabrik entfernt. Hier verkehren die Bahnhinien RB 48 und RE 7.

Westlich des Plangebiets verläuft der Fuß- und Radweg "Panorama Radweg Balkantrasse".



2. 11. FLÄCHENNUTZUNGSPLAN

Der gültige Flächennutzungsplan der Stadt Leverkusen stellt den Geltungsbereich als eingeschränkte Gewerbegebietsflächen, Gemeinbedarfsflächen, SO (Einzelhandel), Mischgebiete, Wohngebietsflächen und Parkplatzflächen dar.

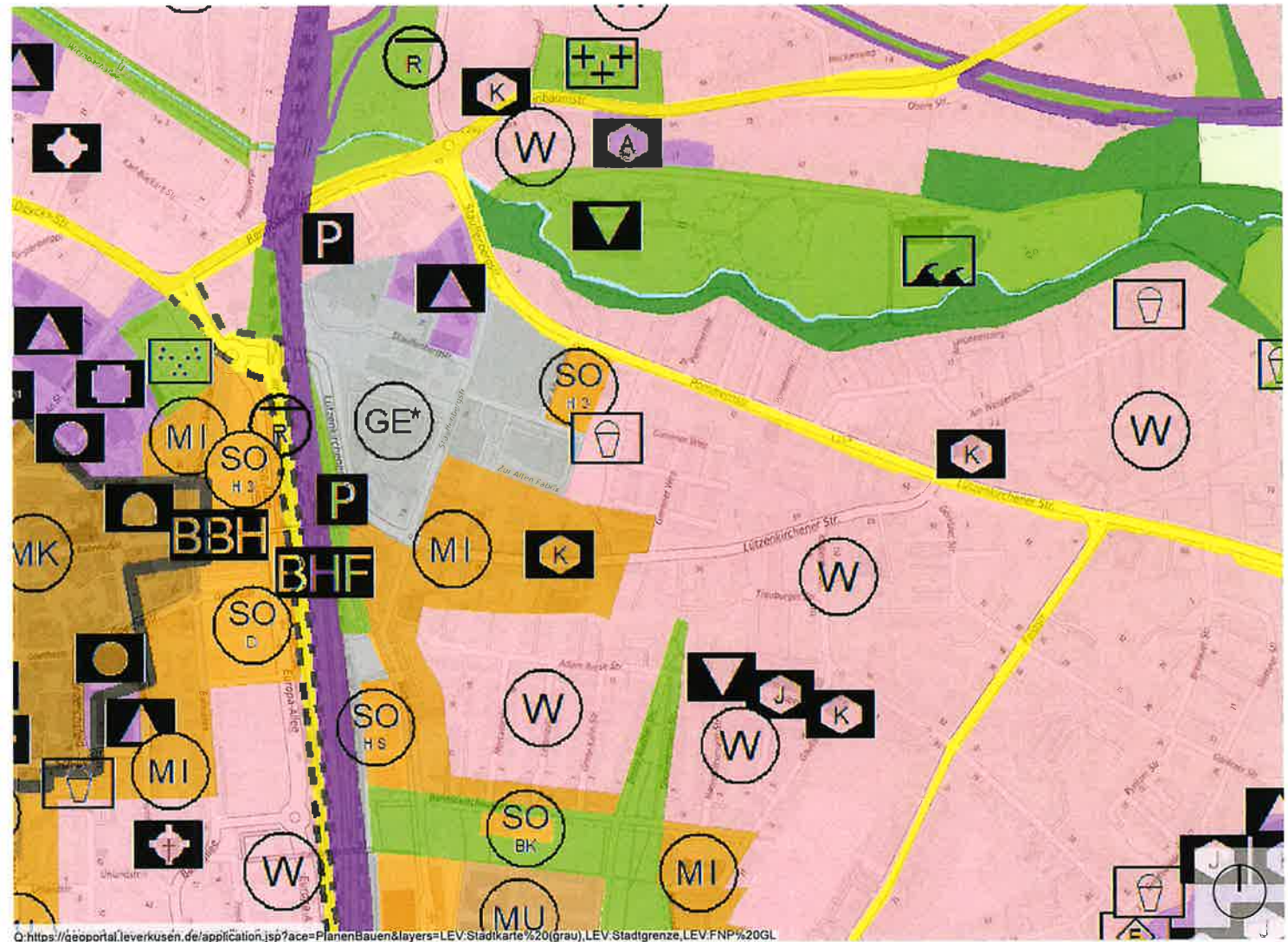


Abbildung 12. Flächennutzungsplan Leverkusen Opladen - o.M.

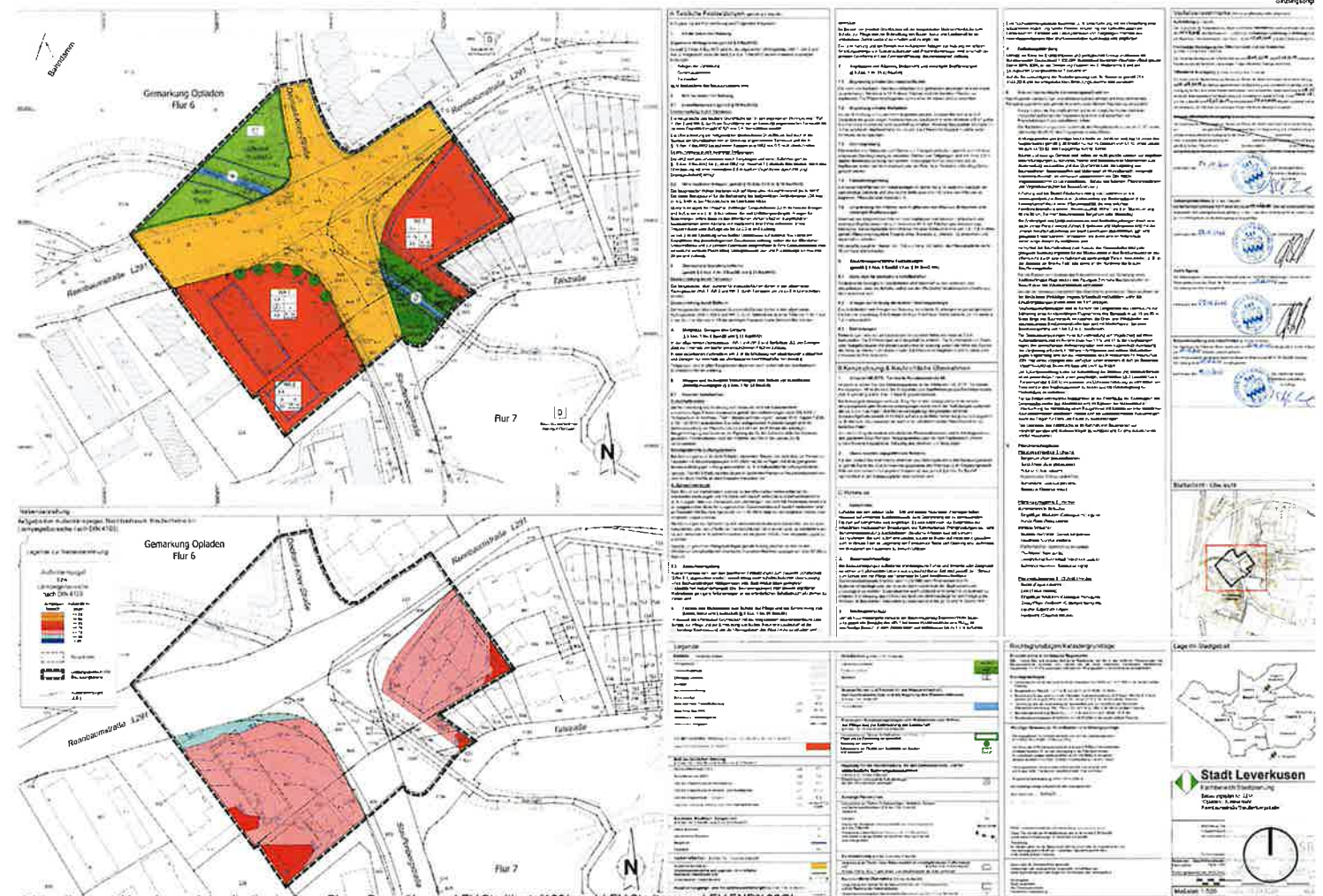
2. 12. BEBAUUNGSPLAN 221 / II

Für den Bereich des städtebaulichen Rahmenplans "Opladen - Urbanes Gebiet zwischen Lützenkirchener Straße, Pommernstraße, Rennbaumstraße und Bahngleise" besteht außer dem B-Plan 221/II und dem Bebauungsplan Nr. 97/II derzeit keine gültigen Bebauungspläne.

Der Bebauungsplan Nr. 221/II dient im Wesentlichen der planungsrechtlichen Sicherung der Kreisverkehrs-anlage Rennbaumstraße/Stauffenbergstraße.

Das Plangebiet westlich der Stauffenbergstraße bis zu den Gleisen ist planungsrechtlich als Innenbereich im Sinne des § 34 Baugesetzbuch (BauGB - Zulässigkeit von Vorhaben innerhalb der im Zusammenhang bebauten Ortsteile) bzw. Teilflächen als Außenbereich im Sinne von § 35 BauGB (Bauen im Außenbereich) zu beurteilen.

Bebauungsplan Nr. 221/II "Opladen - Kreisverkehr Rennbaumstraße/Stauffenbergstraße"



Q: [https://geoportal.leverkusen.de/application.jsp?ace=PlanenBauen&layers=LEV.StadtKarte%20\(grau\),LEV.Stadtgrenze,LEV.FNP%20GL](https://geoportal.leverkusen.de/application.jsp?ace=PlanenBauen&layers=LEV.StadtKarte%20(grau),LEV.Stadtgrenze,LEV.FNP%20GL)
Abbildung 13. Flächennutzungsplan Leverkusen Opladen - o.M.

2. 13. EIGENTUMSVERHÄLTNISSE

Der Planbereich lässt sich in den zur Disposition stehenden Bereichen in 6 Eigentumsbereiche einteilen.

1 = Berufskolleg

2 = Ehemalige Obstreiferei

3 = Verlag und Wohnen

4 = Stauffenberg Quartier

5 = "Zur Alten Fabrik"

6 = Wohnen Lützenkirchener Straße

7 = Wohnen Pommernstraße

Ziel der Planung ist es, diese Eigentumsgrenzen zu beachten.

Hierbei sind zunächst Planalternativen zu entwickeln, bei denen die Eigentumsgrenzen incl. Abstandsflächen Berücksichtigung finden, um eine unabhängige Entwicklung der Grundstücksbereiche zu gewährleisten.

Abweichend sind Alternativen darzustellen, die grundstücksübergreifende städtebauliche Planungen darstellen.

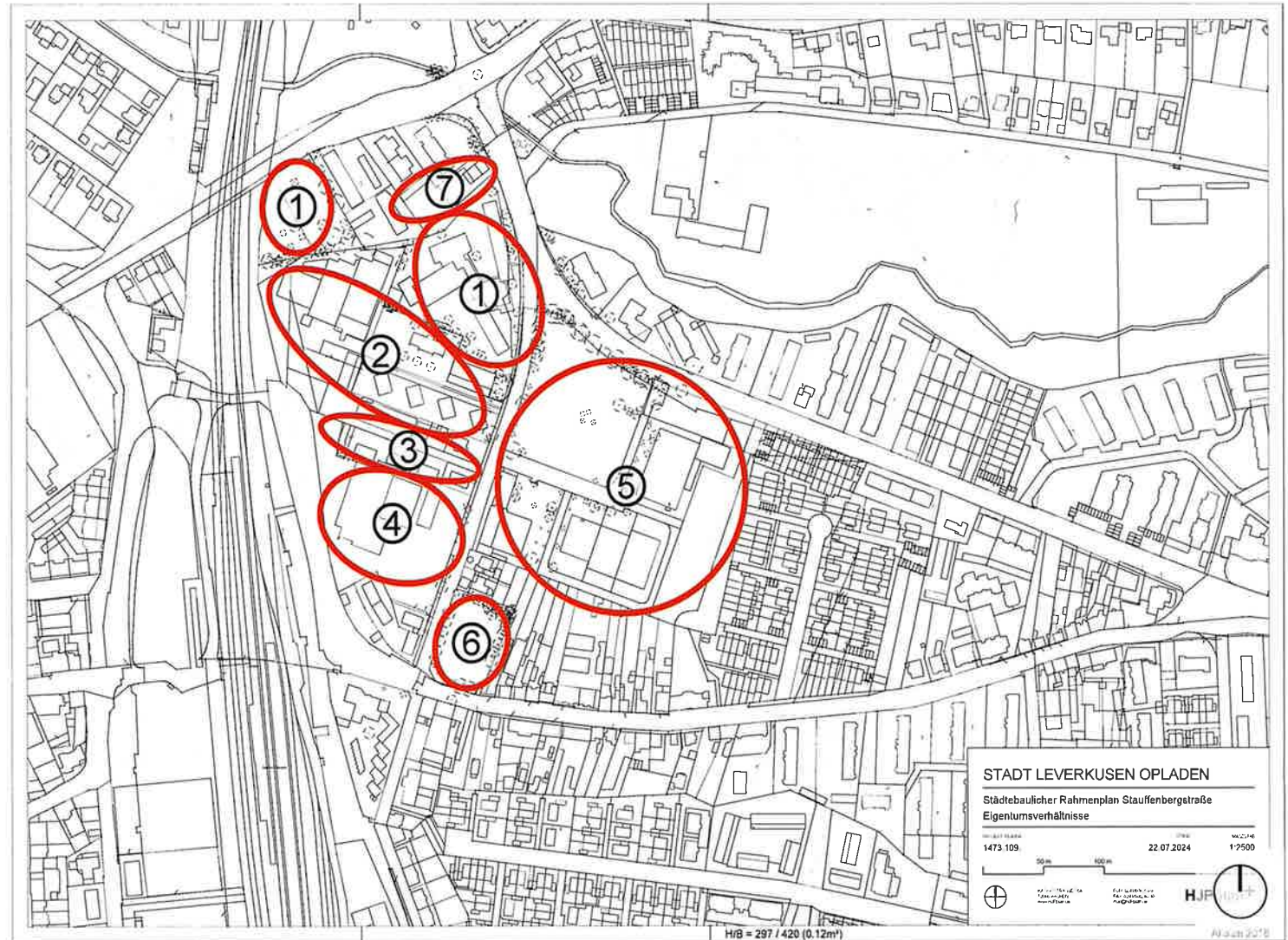


Abbildung 14: Eigentumsverhältnisse

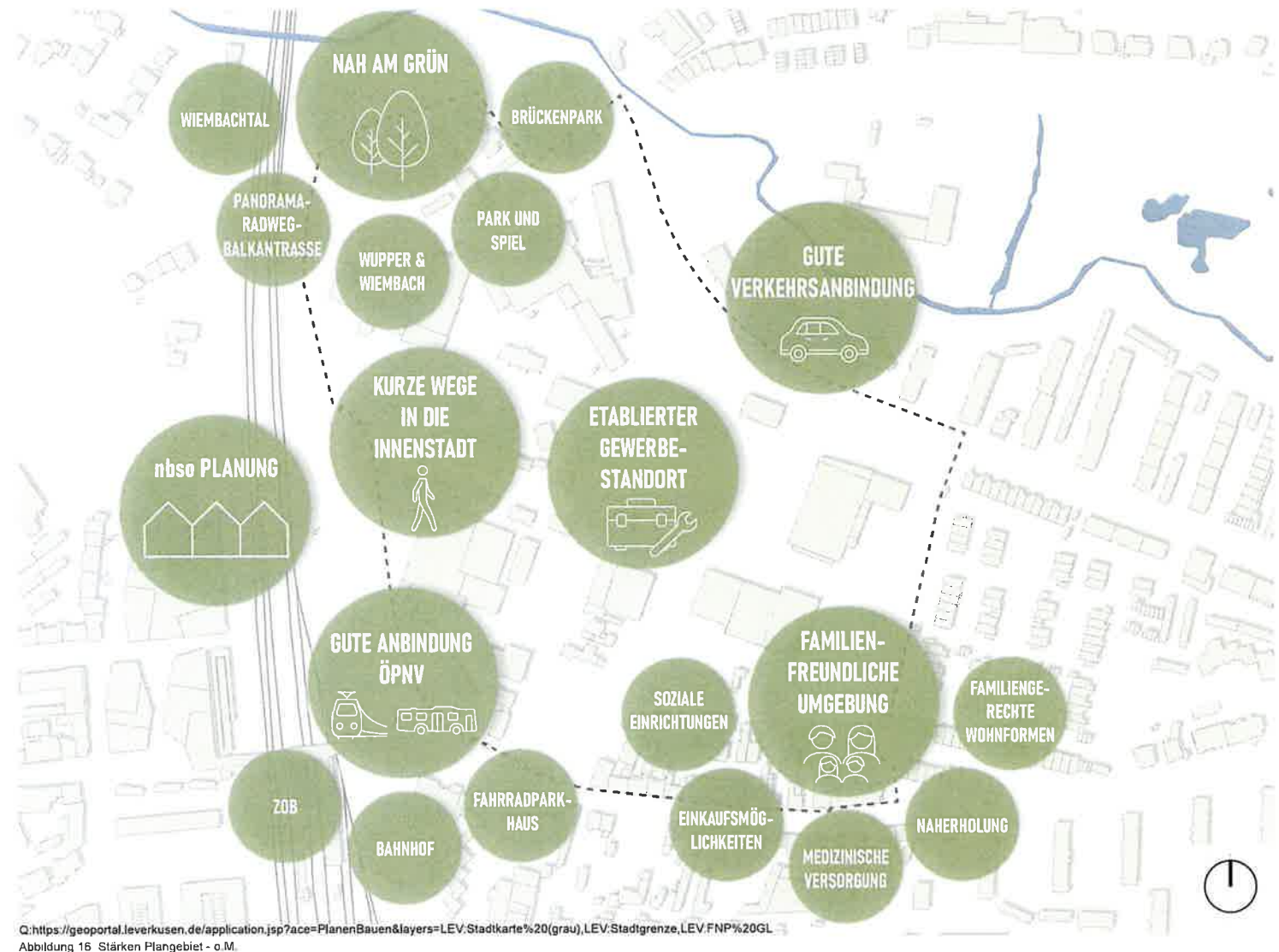
3. STÄRKEN-SCHWÄCHEN- UND CHANCEN-RISIKO-ANALYSE · (SWOT-ANALYSE)



Abbildung 15. Titelbild SWOT

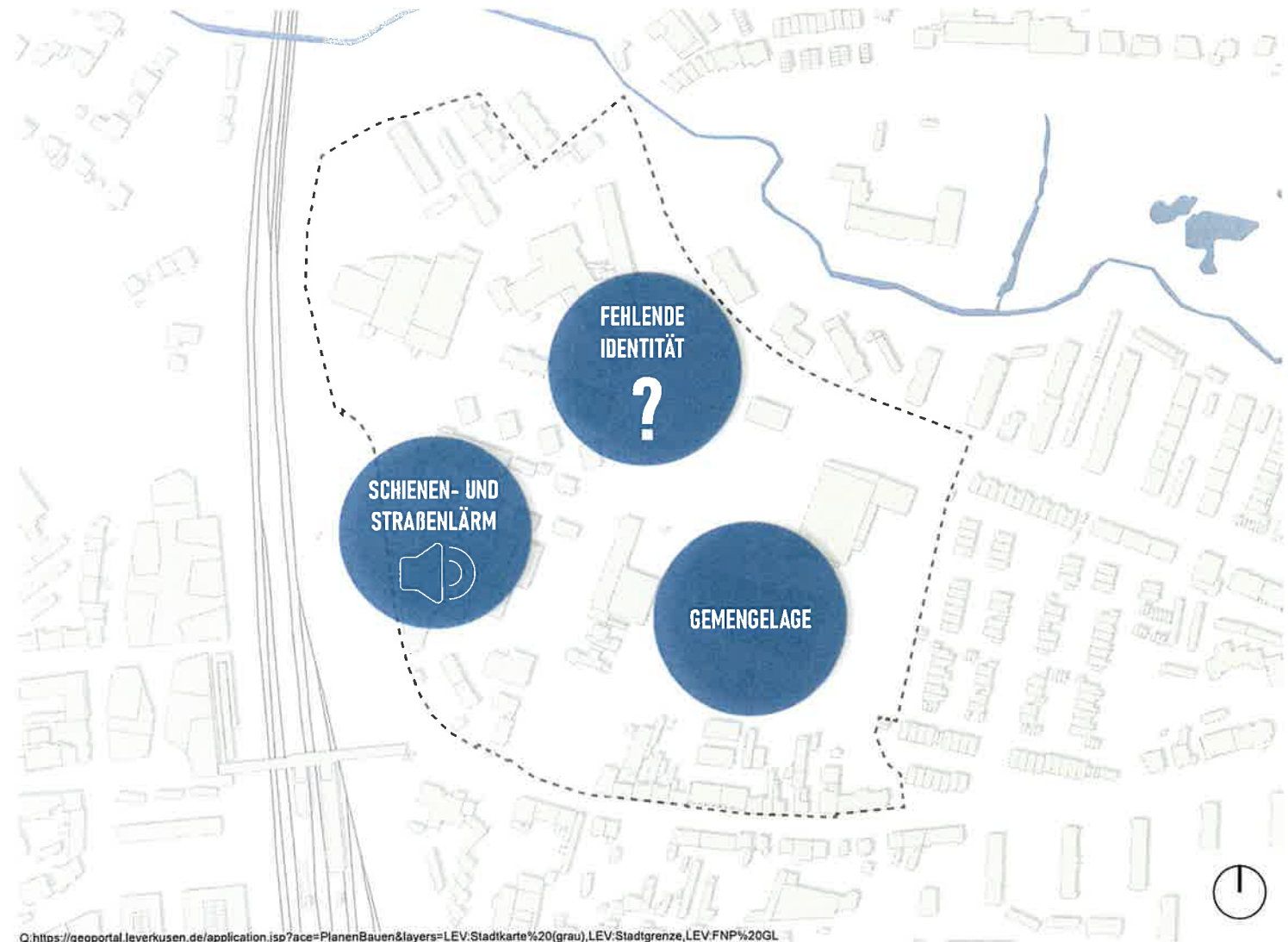
3. 1. STÄRKEN

Die Stärken des Plangebietes liegen derzeit insbesondere in der integrierten Stadtlage mit einem umfassenden Infrastrukturangebot.



3.2. SCHWÄCHEN

Als Schwäche des Plangebietes wird die fehlende Identität, die historisch gewachsene Gemengelage sowie die Belastung mit Schienen- und Straßenlärm empfunden.



Q: [https://geoportal.leverkusen.de/application.jsp?ace=PlanenBauen&layers=LEV.Stadtkarte%20\(grau\),LEV.Stadtgrenze,LEV.FNP%20GL](https://geoportal.leverkusen.de/application.jsp?ace=PlanenBauen&layers=LEV.Stadtkarte%20(grau),LEV.Stadtgrenze,LEV.FNP%20GL)

Abbildung 17: Schwächen Plangebiet - o.M.

3.3. POTENZIALE

Als wesentliche Potenziale des Plangebietes werden die Entwicklungsmöglichkeiten für Wohnen, Bildung, Gewerbe und die Neuordnung des Gebietes im Allgemeinen im Zusammenspiel mit seiner integrierten und verkehrsgünstigen Lage betrachtet.



Abbildung 18 Potenziale Plangebiet - o.M.

3. 4. RISIKEN

Als Risiko wird die Verdrängung (florierender) Gewerbebetriebe durch eine Wohnnutzung / Wohnbebauung beurteilt.



Abbildung 19 Risiken Plangebiet - o.M.

4. 1. BÜRGERWORKSHOP 12.04.2024

Am 12.04.2024 fand zwischen 15 Uhr und 18 Uhr in den Räumen des Berufskollegs an der Stauffenbergstraße ein Workshop mit interessierten Anliegern statt.

Die Veranstaltung wurde von ca. 25 Personen besucht.

Nach einem Spaziergang über die zugänglichen Teile des Plangebietes mit Erläuterungen zu den speziellen Gegebenheiten erfolgte zunächst eine Präsentation der Bestandsaufnahme und einer Stärken-Schwächen-Analyse durch HJPplan+.

Anschließend hatten die Fachplaner für Verkehr, Emissionen (Lärm) sowie Natur und Umwelt Gelegenheit, ihre Arbeitsweise und Arbeitsinhalte sowie erste Einschätzungen zum Plangebiet vorzustellen.

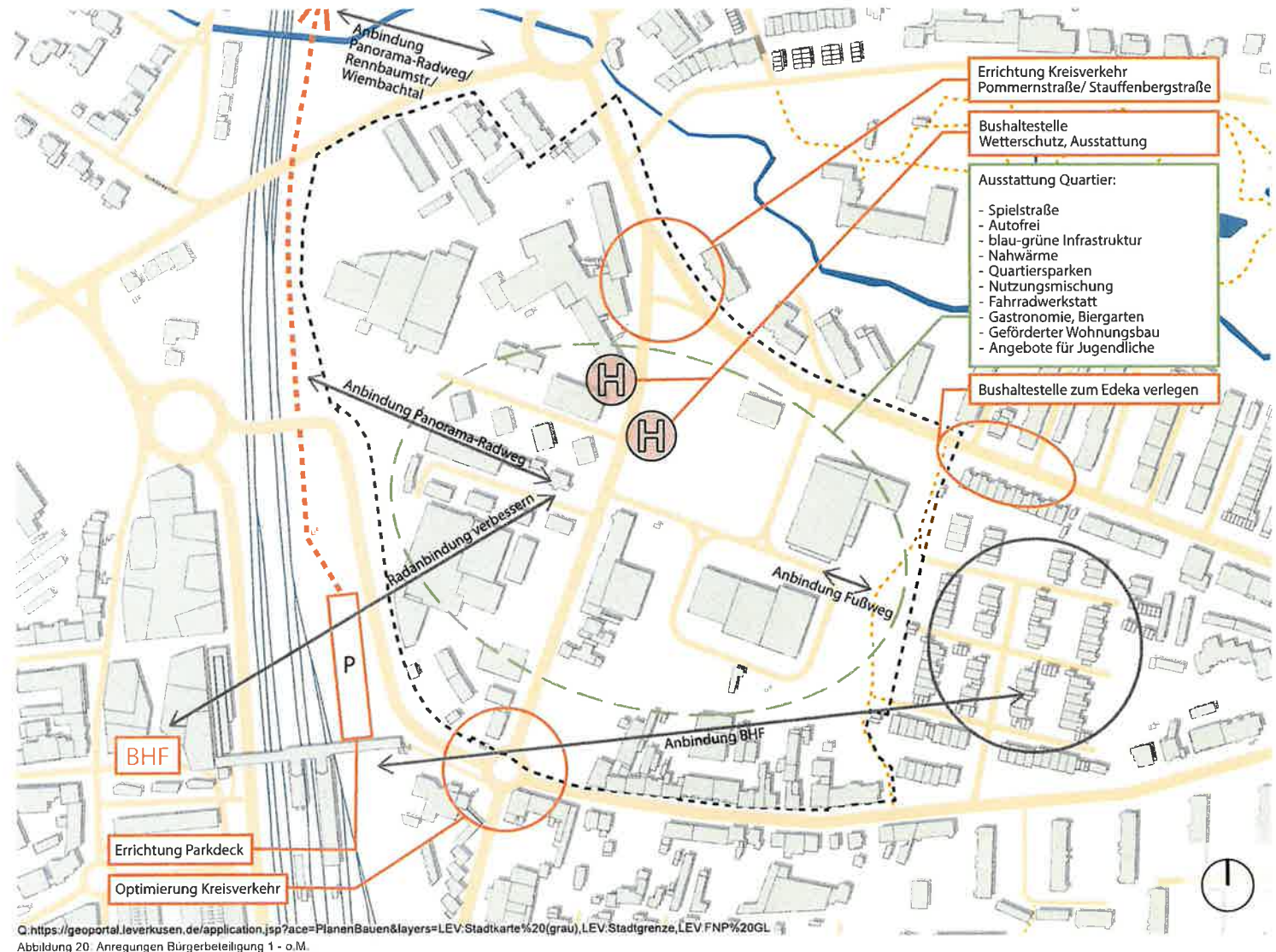
In einem anschließenden "Gallery-Walk" erhielten die Teilnehmer Gelegenheit an "Stationen" zu folgenden Themen zu diskutieren und Anregungen einzubringen:

- Thementisch Verkehr und Erschließung
- Thementisch Nutzungen
- Thementisch Grün- und Freiraum
- Thementisch "Sonstiges" wie Emissionen usw.

In einer abschließenden Diskussionsrunde wurden alle Anregungen vorgestellt und auf ihre Vollständigkeit hin überprüft.

Die Anregungen wurden dokumentiert und finden sich zusammengefasst in der nebenstehenden Karte "Anregungen Bürgerbeteiligungsworkshop" wieder.

Die dokumentierten Anregungen fließen in den weiteren Planungsprozess ein.



5. BLAU-GRÜNE INFRASTRUKTUR

Der Rahmenplanung liegt das Konzept einer blau-grünen Infrastruktur zu Grunde.

Ein vernetztes System von Freiflächen übernimmt sowohl Aufgaben des Regenwassermanagements mit Abflussflächen für Starkregen und Flächen für die Retention als auch die Funktion der Durchgrünung und Luftreinigung mit Verdunstungsflächen für die Stadtklimatisierung.

Das System der oberflächennahen Gräben, Mulden und Rigolen folgt der örtlichen Topografie unter Anschluss an die Tallagen des Wiembaches.



Abbildung 21: Blau-Grüne Infrastruktur



Abbildung 22: Referenz grüne Fassade, Eindhoven, Niederlande



Abbildung 23: Referenz Straßenentwässerung, Göteborg, Schweden



Abbildung 24: Referenz naturnaher Straßenraum, Eindhoven, Niederlande



Abbildung 25: Referenz grüner Innenhof, Düsseldorf Derendorf

6. RAHMENPLAN

6.1. RAHMENPLAN

Vorbemerkung

Der vorliegende Rahmenplan legt mit seinen Darstellungen und Erläuterungen die Grundzüge der Planung fest.

Die im Zuge der Erarbeitung des Rahmenplanes erstellten konzeptionellen Alternativen belegen, dass die Planung, beeinflusst durch gesellschaftliche, politische, wirtschaftliche oder fachplanerische Entwicklungen und Aspekte immer nur eine "Momentaufnahme" als Ergebnis des planerischen Exkurses darstellen kann. Insofern muss der Rahmenplan, aufbauend auf seine Grundzüge, als flexibler planerischer Schritt verstanden werden, der die zwingende Grundlage für die folgenden Fachplanungen und die Bauleitplanungen darstellt. Insofern sind für die beschriebenen Parzelleneinheiten unterschiedliche Entwicklungsmöglichkeiten dargestellt, die allesamt die Entwicklung hin zu einem urbanen Gebiet („Urbane Gebiete“) im Sinne des § 6a der Baunutzungsverordnung (BauNVO) zum Ziel haben.

Aus diesem Grund, und um flexibel auf künftige Nutzungen reagieren zu können, stellt der Rahmenplan z. B. ausschließlich Baukörper ohne explizite Nutzungen dar. Dabei sind die dargestellten grundsätzlichen Baukörperausrichtungen bindend auch für die nachfolgend aufzustellenden Bebauungspläne zu übernehmen. Gebäudehöhen können, wenn Sie zu einer besseren Schallabschirmung und keinen anderen negativen Auswirkungen führen, in den Darstellungen und Festsetzungen der Bebauungspläne geändert werden. Die dargestellten öffentlichen Erschließungsstraßen werden in die Festsetzungen und Darstellungen der Bebauungspläne übernommen, die genaue Führung der internen Erschließungen der jeweiligen Parzellen kann jedoch bedarfsgerecht angepasst werden (z. B. für Feuerwehraufstellflächen). Dies gilt gleichermaßen für Retentionsflächen und wasserführende Gräben, die das Wasser bei Starkregenereignissen aufnehmen und abführen sollen.

Grundzüge der Planung

Der vorliegende Rahmenplan legt mit seinen Darstellungen und Erläuterungen die Grundzüge der Planung fest.

Die im Zuge der Erarbeitung des Rahmenplanes erstellten konzeptionellen Alternativen belegen, dass die Planung, beeinflusst durch gesellschaftliche, politische, wirtschaftliche oder fachplanerische Entwicklungen und Aspekte immer nur eine "Momentaufnahme" als Ergebnis des planerischen Exkurses darstellen kann.

Insofern muss der Rahmenplan, aufbauend auf seine Grundzüge, als flexibler planerischer Schritt verstanden werden, der die Grundlage für die folgenden Fachplanungen und die Bauleitplanung darstellt.

Vernetzung mit den umgebenden Stadtbereichen

Die städtebauliche Konzeption des Rahmenplanes "Stauffenbergstraße" verfolgt das Ziel, ein durchmisches Stadtquartier mit hoher freiräumlicher Attraktivität zu entwickeln.

Grundlage der städtebaulichen und freiraumplanerischen Konzeption ist die derzeit nicht vorhandene Vernetzung des Quartiers Stauffenbergstraße mit den angrenzenden Stadt- und Freiraumbereichen. Insbesondere durch die Öffnung des Quartiers nach Westen wird eine direkte Anbindung an den Bahnhofsbereich und die Naherholungsangebote entlang der "Balkantrasse" sichergestellt.

Im Osten wird durch die vorgeschlagene Verlängerung und Verbindung des vorhandenen Fuß- und Radweges nach Norden zu den Freibereichen des Wiembachtals hin der Planbereich, aber auch die Standorte Pommernstraße und Gier Weg, erstmals direkt an diese Freianlagen angebunden. Hierzu bedarf es im Bereich des Wiembachtals der Errichtung einer neuen Fuß- und Radwegeanlage.

Innere Verbindung

Die Planung sieht vor, das derzeit in insolierte Teilbereiche gegliederte Plangebiet durch die Schaffung einer inneren Verbindung zu vernetzen und unabhängig vom derzeit vorhandenen Straßensystem für Fußgänger und Radfahrer zu erschließen.

Das Rückgrat dieser inneren Verbindung stellt eine von Westen nach Osten gerichtete Fuß- und Radwegetrasse als verbindende Freiraum- und Mobilitätsroute dar.

Ausgehend von dieser "grünen Achse" erstrecken sich nach Norden und Süden Freiraum- und Wegeverbindungen bis tief in die neu geplanten Quartiere hinein. Inhaltlich stellen diese Wege somit eine Vernetzung der Funktionen Wohnen-Freizeit-Arbeiten-Nahversorgung her.

Lärmschutz

Den von den Bahnanlagen sowie den Straßenanlagen ausgehenden Lärmemissionen wird durch ein dreistufiges System begegnet.

Die Zuordnung bestimmter lärmempfindlicher Nutzungen in die direkte Nachbarschaft zu Lärmquellen vermeidet Konflikte und erzeugt durch die hierbei geschaffenen baulichen Anlagen Lärmschutz für die abgewandten Standortbereiche. Im Plangebiet wird vorgeschlagen, den Standort für Rettungsfahrzeuge an den derzeit mit Lärm höchstbelasteten Standort Bahnanlagen / Rennbaumstraße zu organisieren.

Die Wahl einer Baukörperstellung parallel zu den Lärmquellen bildet einen baulichen Lärmschutz für die rückwärtig gelegenen Anlagen. Die Planung sieht vor, parallel zu den Bahnanlagen sowie die stark lärmbelasteten Straßenzüge der Pommernstraße und der Lützenkirchener Straße, Baukörper mit einer städtebaulich vertretbaren Höhe von 5 bis 6 Geschossen zu errichten.

Durch die Zuordnung bestimmter Nutzungsbereiche in den Grundrissen wird die Lärmbelastung empfindlicher Nutzungen verhindert.

Die Planung sieht vor, "zonierte" Grundrisse zur Grundlage der architektonischen Organisation zu machen und diese Zuordnung bei der Berechnung und Beurteilung von Lärmemissionen hinsichtlich der Zulässigkeit zu Grunde zu legen.

Somit kann auf die Planung und Errichtung von städtebaulich unerwünschten Schallschutzwänden erfahrungsgemäß verzichtet werden.



Abbildung 26: Rahmenplan

Höhenentwicklung

Das Plangebiet zeichnet sich derzeit durch eine stark heterogene Höhenentwicklung aus. Beginnend mit eingeschossigen gewerblichen Anlagen reicht die Bebauungshöhe bis zu 7 Vollgeschosse im Wohnungsbau.

Die Planung verfolgt das Ziel, durch eine Nachverdichtung gleichzeitig eine Harmonisierung der Höhenentwicklung und somit der städtebaulichen Erscheinung zu erreichen.

Aufbauend auf das im näheren städtebaulichen Umfeld vorhandene und geplante Bild mit einer "Basishöhe" und "eingestreuten" Hochpunkten wie im geplanten Bahnhofsquartier, dem Wohnhaus Ecke Lützenkirchener Straße / Werkstättenstraße oder dem Trafohaus an der Bahnstadtautobahn erfolgt die Konzeption einer 4 bis 5 geschossigen Basishöhe sowie von einzelnen Hochpunkten mit bis zu 7 Vollgeschossen.

Nutzungsdurchmischung

Der Rahmenplan verfolgt das Ziel, im Plangebiet einen möglichst breiten Nutzungsmix verträglicher Nutzungen anzubieten.

Hierzu erfolgt eine Ergänzung der bereits vorhandenen und absehbaren Nutzungen. Dies wird durch die Berücksichtigung von flexibel nutzbaren Baukörperdimensionen gewährleistet.

Hierbei stellt sich der Nutzungsmix derzeit wie folgt dar: Vorhandene und verbleibende Nutzungen:

- Schulische Ausbildung
- Einzelhandel

- Freizeit, Sport
- Fachhandel
- Gewerbe
- Wohnen

Derzeit geplante Nutzungen:

- Wohnheim für Auszubildende
- Standort für Rettungsfahrzeuge
- Gewerbe
- Wohnen

Planerische Nutzungsangebote:

- Hotelgewerbe
- Gastronomie
- Kreativnutzungen

Dieser Nutzungsmix stellt die Grundlage für ein lebendiges Stadtquartier dar.

Durchgrünung

Die als innere Verbindung projektierte Grünachse zwischen den Bahnanlagen im Westen und dem Fuß-Radweg und den Grünanlagen am östlichen Plangebietsrand zum Gierener Weg bilden das Grundgerüst der Durchgrünung des Plangebietes.

Hiermit verbunden erstrecken sich Grünverbindungen nach Norden und Süden bis in alle Innenbereiche der angrenzenden Quartiere hinein.

Über das Plangebiet hinaus werden die Grünkorridore insbesondere mit den Grünanlagen der Wiembachau vernetzt.

Durchlüftung

Durch die geplante Baukörperstellung entstehen sowohl in nord-südlicher als auch in ost-westlicher Richtung begrünte Frischluftschneisen, die eine Durchlüftung des Quartiers gewährleisten.

Tagsüber und in Hitzeperioden können hier entlang bodennahe Luftmassen nachströmen und aufsteigen. Nachts und in Kälteperioden können insbesondere über die ost-westlich gerichteten Schneisen bodennahe Kaltluftmassen entlang der topografischen Neigung im Gefälle nach- und abströmen. Die vorhandenen Grünverbindungen zur Wiembachau bleiben erhalten und werden gestärkt.

Starkregen

Die Planung sieht vor, bei Starkregen anfallende Wassermassen über die öffentlichen Verkehrsanlagen sowie die innere Verbindung entsprechend der vorhandenen Gefällesituation abzuleiten und letztendlich der Wiembachau zuzuführen.

Hierbei wird die Stellung der Baukörper so gewählt, dass keine "Rückhaltung" oder Barrieren entstehen, die das Anstauen von Wassermassen begünstigen. Die dargestellte Anordnung von Tiefgaragenzufahrten trägt den Anforderungen von Starkregenereignissen Rechnung, indem diese jeweils auf der Wasser abströmenden Seite der Gebäude angeordnet sind.

Kleinklima

Die geplante Durchgrünung bildet die Grundlage des örtlichen Kleinklimas. Die hierbei vorgesehenen offenen Bodenflächen sowie Regenwassermulden dienen als Verdunstungsflächen und somit der Klimatisierung. Durch die entwickelte Grünstruktur mit Hochgrün, Fassaden- und Dachbegrünung wird ein weiterer Baustein der örtlichen Klimatisierung gelegt.

Erschließung

Die Planung sieht vor, das Plangebiet ausgehend von den vorhandenen Sammelstraßen Lützenkirchener Straße, Stauffenbergstraße, Pommernstraße, durch die Neuerrichtung von Wohnstraßen und Wohnwegen kleinteilig zu erschließen.

Hierbei werden die Liegenschaften "Zur Alten Fabrik", die Liegenschaften "ehemalige Obstreferei" sowie "Stauffenberg Quartier" durch Wohnstraßen erschlossen. Die Erschließung der Liegenschaften "Verlag und Wohneng", der Nebenflächen "Zur Alten Fabrik" sowie "Wohnen Pommernstraße" erfolgt über Wohnwege.

Die zentrale Führung eines Fuß- und Radwegs in Ost-West-Richtung unter Anbindung an die "Balkantrasse" im Westen und die Lützenkirchener Straße und das Wiembachtal im Osten bilden die Grundlage des eigenständigen Fuß- und Radwegesystems.

Ruhender Verkehr

Die Unterbringung des ruhenden Verkehrs erfolgt situativ auf unterschiedliche Weise.

Auf dem heutigen Parkplatz des Berufskollegs an der Rennbaumstr. wird die Errichtung einer Parkpalette als Überbauung des geplanten Standortes für Rettungsfahrzeuge vorgeschlagen. Es wird angeregt, zu prüfen, ob diese Parkpalette im Sinne eines Quartiersparkhauses auch den Stellplatzbedarf des südlich angrenzenden Quartiers "ehemalige Obstreferei" aufnehmen kann.

Die Planungen für das Quartier "Verlag und Wohnen" sehen die Errichtung einer Tiefgarage unter Nutzung des vorhandenen Geländeversprungs vor.

Das Quartier "Zur Alten Fabrik" verfügt derzeit über ebenerdige Stellplatzanlagen. Durch eine Überbauung und abschnittsweise Erweiterung entsteht eine Parkpalette als Quartiersgarage, die den Stellplatzbedarf der vorhandenen und geplanten Bebauung aufnehmen kann.

Die Planungen für das Quartier "ENBI" sehen die Errichtung von Tiefgaragen unter den geplanten Baukörpern vor.

Die geplante Bebauung des Eckgrundstückes Stauffenbergstraße / Lützenkirchener Straße erhält eine Unterbauung als Tiefgarage.

Standort für Rettungsfahrzeuge

Auf Basis des durch die Stadt zur Verfügung gestellten Raum- und Funktionsprogramms sowie eines Mustergrundrisses erfolgt die Planung und Verortung eines Standortes für Rettungsfahrzeuge auf dem heutigen Parkplatzgrundstück des Berufskollegs an der Rennbaumstraße.

Der Nachweis des Programms "Standort für Rettungsfahrzeuge" erfolgt ebenerdig zur Rennbaumstraße. Die hierbei in Anspruch genommenen Stellplatzanlagen des Berufskollegs werden als Überbauung in Form einer Parkpalette nachgewiesen. Die Planung regt an, zu prüfen, ob der Standort als "Quartiersgarage" auch Stellplatzanlagen für geplante



Abbildung 27: Rahmenplan

weitere Bebauungen im unmittelbaren Umfeld übernehmen kann.

Teilstandort "Berufskolleg"

Die Planung sieht im Sinne einer zirkulären Wirtschaft den Erhalt und die weitere Nutzung aller Baukörper vor.

Als Alternative zur weiteren Nutzung als Berufskolleg sind in den bestehenden Strukturen Nutzungen zu schulischen und öffentlichen Zwecken wie Verwaltung uneingeschränkt möglich.

Da jedoch nicht alle Gebäudeebenen / Gebäudetakte barrierefrei erreichbar sind, ist eine Neuorganisation bzw. Nachrüstung mit Aufzugsanlagen erforderlich. Nach einer Ersteinschätzung ist dies innerhalb der bestehenden Gebäudekonstruktion möglich.

Als Alternative zu den vorgenannten Nutzungen wird innerhalb der Rahmenplanung die Eignung der Gebäudestrukturen zur Umnutzung als Seniorenheim / Betreutes Wohnen und zu reinen Wohnzwecken untersucht.

Die hierzu erstellten Grundrissstudien belegen eine gute Eignung der vorgefundenen Gebäudestrukturen zu einer entsprechenden Umnutzung.

Der am südlichen Gebietsrand an der Stauffenbergstraße gelegene Baukörper des Berufskollegs ist derzeit nur in Teilen genutzt. Die Rahmenplanung weist nach, dass eine Umnutzung zu einer KITA mit 4 Gruppen und entsprechendem Außengelände darstellbar ist.

Eine Nachnutzung des Gebäudes zu schulischen oder verwaltungstechnischen Zwecken erscheint aufgrund der Gebäude- und Erschließungsstruktur nur mit überproportionalem Aufwand möglich.

Die Rahmenplanung weist die Eignung des Standortes zur Errichtung eines mehrgeschossigen Neubaukörpers für schulische Zwecke nach.

Teilstandort "Parkplatz Berufskolleg Rennbaumstraße"

Der Standortbereich des Parkplatzes Berufskolleg liegt unmittelbar östlich der Bahnanlagen und südlich der Rennbaumstraße unterhalb des Niveaus der Bahnanlagen. Diese Situation ist durch starke Lärmemissionen und eine schlechte Belichtung gekennzeichnet und eignet sich daher nur sehr eingeschränkt zu wohnbaulichen Zwecken.

Die Rahmenplanung weist hier einen Standort für Rettungsfahrzeuge auf Grundlage des städtischen Raum- und Funktionsprogramms nach.

Dieser Standort wird durch eine mehrgeschossige Parkpalette überstellt. Als "Quartiersgarage" kann hier der Stellplatznachweis für den Standort "Berufskolleg" aber auch den Standort "ehemalige Obstreferei" erfolgen.

Teilstandort "Zur Alten Fabrik"

Der Standort "Zur Alten Fabrik" weist im nördlichen Bereich eine Brachfläche auf, die innerhalb der Rahmenplanung zu Wohnbauzwecken entwickelt wird. Die hierzu entwickelte Bebauungsstruktur öffnet sich nach Südwesten und somit zur zentralen Grünverbindung innerhalb des Gesamtquartiers.

Im nördlichen Eckbereich der Einmündung Stauffenbergstraße / Zur Alten Fabrik wird die Errichtung eines 7 geschossigen Hochpunktes dargestellt.

Für den südöstlichen Planbereich "Zur Alten Fabrik" stellt die Rahmenplanung die Möglichkeit einer stufenweisen Umnutzung der bestehenden, z.T. eingeschossigen Baukörper nach.

Der Stellplatznachweis für den Planbereich "Zur Alten Fabrik" erfolgt durch Errichtung einer zentralen Quar-

tersgarage als Überbauung einer vorhandenen Stellplatzanlage.

Teilstandort "Privatgärten Lützenkirchener Straße 20-40"

Die Planung schlägt vor, die nach Norden gerichteten und bis zu 90 Meter tiefen Grundstücke im nördlichen Bereich einer Bebauung zuzuführen und über das Areal "Zur Alten Fabrik" zu erschließen.

Teilstandort "Ehemalige Obstreferei"

Die gewerblichen Bauten der Fruchtreiferei sind abgängig und eignen sich aufgrund ihrer Struktur und hier insbesondere der mangelnden Belichtung nicht für eine standortgerechte Nachnutzung.

Die Planung sieht vor, das Gelände neu zu strukturieren und durch die Errichtung einer Stich- Schleifenstraße zukunftsicher zu erschließen.

Die entwickelte Bebauung eignet sich sowohl für Wohnnutzungen als auch in Teilbereichen für eine gewerbliche Nutzung.

Als Ergänzung des bestehenden Wohnhauses mit 7 Vollgeschossen wird die Errichtung eines weiteren Gebäudes mit 7 Vollgeschossen vorgeschlagen.

Der Stellplatznachweis erfolgt durch Tiefgaragen. Es wird vorgeschlagen, zu prüfen, ob durch eine entsprechende Dimensionierung der vorgeschlagenen Parkpalette auf dem Parkplatz Berufskolleg eine Quartiersgarage entstehen kann, die auch Stellplätze für das Areal der Fruchtreiferei nachweist.

Am südlichen Gebietsrand des Teilstandortes der "ehemaligen Obstreferei" entsteht unter Inanspruchnahme eines Grundstückstreifens von ca. 5 Metern Breite die zentrale Grünverbindung mit Fuß- und Radweg.

Teilstandort "Verlag und Wohnen"

Die Rahmenplanung stellt eine schrittweise Umstrukturierung des Plangeländes dar. Hierbei bleiben die südlich gelegenen Wohngebäude zunächst erhalten. Das repräsentative Villengebäude bleibt langfristig erhalten.

Der Stellplatznachweis erfolgt durch ebenerdige Stellplatzanlagen und Tiefgaragen unter Nutzung des westlich gelegenen Geländeversprungs für die Anlage einer

Zufahrt.

Am nördlichen Gebietsrand des Teilstandortes "Wittenberg" entsteht unter Inanspruchnahme eines Grundstückstreifens von ca. 3 Metern Breite die zentrale Grünverbindung mit Fuß- und Radweg.

Teilstandort "Stauffenberg Quartier"

Die gewerblichen Bauten des Standortes eignen sich aufgrund ihrer Struktur und hier insbesondere der mangelnden Belichtung nicht für eine standortgerechte Nachnutzung.

Die Planung sieht vor, das Gelände neu zu strukturieren und durch die Errichtung einer Stich- Schleifenstraße zukunftsicher zu erschließen.

Die entwickelte Bebauung eignet sich sowohl für Wohnnutzungen als auch in Teilbereichen für eine gewerbliche Nutzung.

Im nördlichen Einmündungsbereich der geplanten neuen Erschließungsstraße zur Stauffenbergstraße wird die Errichtung eines Eckgebäudes mit 7 Vollgeschossen vorgeschlagen.

Der Stellplatznachweis erfolgt durch Tiefgaragen.

Teilstandort "Wohnen Lützenkirchener Straße"

Als Alternative zur Nutzung des Geländes als Hotelstandort entwickelt die Rahmenplanung eine wohnbauliche Nutzung.

Neben einer klassischen Bewohnerschaft ist aufgrund der Nähe zum Bahnhof und zum Berufskolleg die nachfragegerechte Nutzung als Wohnheim für Auszubildende denkbar.

Der Stellplatznachweis erfolgt durch eine Tiefgarage.

Teilstandort "Wohnen Pommernstraße"

Das Gelände wird durch eine Schleifenstraße von der Rennbaumstraße zur Pommernstraße erschlossen und durch zwei Gebäude nachverdichtet.

Der Stellplatznachweis erfolgt durch eine ebenerdige Stellplatzanlage bzw. eine Parkpalette als Quartiersgarage.

Bauleitplanungsrechtliche Zielsetzung

Auf Grundlage der vorhandenen und der geplanten Nutzung wird vorgeschlagen, das Plangebiet entspre-



Abbildung 28 Rahmenplan

chend Baunutzungsverordnung als "Urbanes Gebiet" festzusetzen.

Die hiermit verbundenen zulässigen Nutzungen umfassen Wohngebäude, Geschäfts- und Bürogebäude, Einzelhandelsbetriebe, Schank- und Speisewirtschaften, Betriebe des Beherbergungsgewerbes, sonstige Gewerbebetriebe und Anlagen für die Verwaltung. Nutzungen wie großflächiger Einzelhandel, Vergnügungsstätten und Tankstellen werden ausgeschlossen.

Verbindlichkeit der Rahmenplanung

Nach Beschluss des vorgelegten städtebaulichen Rahmenplans gemäß § 1 Abs. 6 Nr. 11 BauGB als sonstige städtebauliche Planung wird dieser handlungsweisend und als Belang bei der Aufstellung von Bauleitplänen zu berücksichtigen sein. Er ist somit zentrale Voraussetzung, um insbesondere die Bebauungsplanverfahren im Geltungsbereich des Rahmenplans im Sinne der verfolgten städtebaulichen Zielvorstellungen durchzuführen.

Als flexibel nutzbares Planungsinstrument legt die Rahmenplanung als Grundzüge das Nutzungskonzept, das Erschließungs- und Freiraumkonzept und die Baukörperstellung mit einer hohen Verbindlichkeit fest. Planungsinhalte wie die konkrete Dimensionierung der Baukörper sind von einer definitiven Nutzungsweisung abhängig und daher hiervon abhängig in ihrer Darstellung mit einer notwendigen Flexibilität zu versehen.

6.2. RAHMENPLAN BA 1

Auf Grundlage des Ergebnisses der vergleichenden Gegenüberstellung erfolgt die Ausarbeitung der Rahmenplanung als erste Baustufe.

Hierbei liegt der Fokus auf der Realisierung von Baukörpern auf vorhandenen Brachflächen oder am Standort kurzfristig abkömmlicher Gebäude.



Abbildung 29: Rahmenplan

6.3. RAHMENPLAN BA 2

Auf Grundlage des Ergebnisses der vergleichenden Gegenüberstellung erfolgt die Ausarbeitung der Rahmenplanung als zweite Baustufe.

Nach dem Rückbau weiterer vorhandener baulicher Anlagen erfolgt die Bebauung der Liegenschaften entsprechend dem Zielzustand der Rahmenplanung.



Abbildung 30. Rahmenplan

6. 4. RAHMENPLAN ZIELZUSTAND

Auf Grundlage des Ergebnisses der vergleichenden Untersuchung erfolgt die Ausarbeitung des Zielzustands der Bebauung und des Freiraumkonzeptes für das gesamte Planungsgebiet.



Abbildung 31: Rahmenplan

6.5. ERSCHLIESSUNGSKONZEPT



Abbildung 32: Erschließungskonzept

Das Erschließungskonzept ist durch folgende Parameter gekennzeichnet:

- Sammelstraßen: Lützenkirchener Straße, Stauffenbergstraße, Pommernstraße.
- Wohnstraßen: Zur Alten Fabrik, Erschließung Liegenschaften "ehemalige Obstreiferei", Erschließung Liegenschaften "Stauffenberg Quartier".
- Wohnwege: Erschließung Liegenschaften "Verlag und Wohnen", Erschließung Nebenflächen "Zur Alten Fabrik".
- Fuß- und Radwege: Zentrale Führung eines Fuß- und Radwegs unter Anbindung an die "Balkantrasse" im Westen und die Lützenkirchener Straße und das Wiembachtal im Osten.

6.6. FREIRAUM- UND ENTWÄSSERUNGSKONZEPT



Abbildung 33: Freiraum- und Entwässerungskonzept

Das Freiraum- und Entwässerungskonzept ist durch folgende Parameter gekennzeichnet:

- Errichtung einer zentralen Grünverbindung in Ost-West-Richtung unter Anbindung an die Freizeitanlagen der Balkantrasse im Westen und das Wiembachtal im Nordosten.
- Nutzung der zentralen Grünverbindung zur Abführung von Oberflächenwasser mit Retentionsflächen im westlichen Planbereich.

6.7. NUTZUNGSKONZEPT



Abbildung 34: Nutzungskonzept

Das Nutzungskonzept ist durch folgende Parameter gekennzeichnet:

- Angebote für Dienstleistung und Gewerbe entlang der Stauffenbergstraße und dem Straßenzug "Zur Alten Fabrik".
- Schaffung von Wohnangeboten in den rückwärtigen Bereichen sowie der nördlichen Brachfläche "Zur Alten Fabrik".
- Überbauung der Stellplatzanlagen "Zur Alten Fabrik" mit einer Parkpalette.
- Nachnutzung des Berufskollegs für schulische Zwecke, Verwaltung und ggf. (betreutes) Wohnen.
- Ggf. Umnutzung des südlichen Gebäudes Berufskolleg zu einer KITA.
- Errichtung eines Standortes für Rettungsfahrzeuge

an der Rennbaumstraße mit einer Überbauung als Parkhaus für die Einrichtung / Folgeeinrichtung in den baulichen Anlagen des Berufskollegs.

6.8. BAUKÖRPERHÖHENKONZEPT



Abbildung 35: Baukörperhöhenkonzept

Das Baukörperhöhenkonzept ist durch folgende Parameter gekennzeichnet:

- Schaffung einer "Regelbebauung" zwischen 4 und 5 Vollgeschossen.
- Schaffung einzelner "Hochpunkte" mit bis zu 7 Vollgeschossen.

6.9. SCHNITT WEST-OST

Der Gesamtschnitt West-Ost zeigt die Höhenentwicklung des Quartiers.

Der heutige Hochpunkt dient als Orientierung und lässt im Umfeld die bis zu 7-geschossigen Bebauungen als städtebaulich verträglich erscheinen.



Abbildung 37 Schnit West-Ost, Schnittführung



Abbildung 36: Gesamtschnitt West-Ost

6. 10. SCHNITT NORD-SÜD

Der Gesamtschnitt Nord-Süd zeigt die Höhenentwicklung des Quartiers.

Der heutige Hochpunkt dient als Orientierung und lässt im Umfeld die bis zu 7-geschossigen Bebauungen als städtebaulich verträglich erscheinen.



Abbildung 39: Schnitt Nord-Süd, Schnittführung

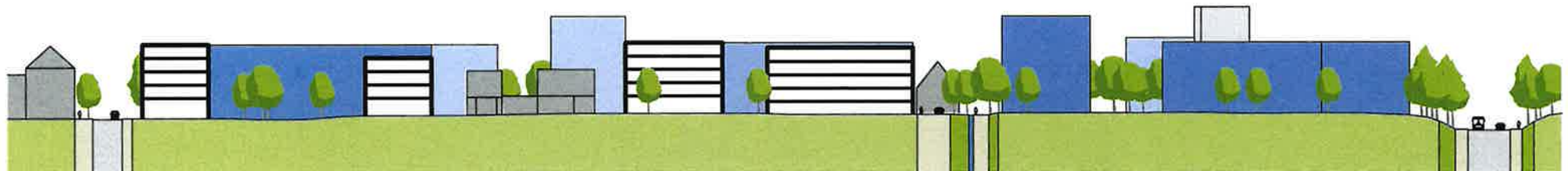


Abbildung 38: Gesamtschnitt Nord-Süd

7. 2. BÜRGERWORKSHOP 22.11.2024

Zu dem geplanten Bürgerworkshop wurde ortsüblich über die örtliche Presse hingewiesen und eingeladen.

Im Rahmen eines 2. Bürgerworkshops am 22.11.2024 wurde der Öffentlichkeit zwischen 15 und 18:30 Uhr der aktuelle Planungsstand vorgestellt.

An der Veranstaltung nahmen ca. 25 Personen teil.

Hierbei wurde einleitend erläutert, dass die Rahmenplanung als erster Schritt eines Planungsprozesses zu verstehen ist und in weiteren Planungsschritten weiter konkretisiert wird.

Mit diesen weiteren Planungsschritten sind weitere Öffentlichkeitsveranstaltungen verbunden.

Nach eingehender Vorstellung der Planung incl. Varianten und anschließender Rückfragerunde erfolgte die Durchführung des eigentlichen Beteiligungsprozesses.

Die beauftragten Fachplaner für Verkehr, Emissionen (Lärm) sowie Natur und Umwelt erhielten Gelegenheit, eine erste Einschätzung zu den vorgestellten Planungsinhalten abzugeben.

Im Zuge eines "Gallery-Walks" konnten die Bürger ihre Eindrücke und Anregungen zu den Themen Grün / Freiraum, Baukörperhöhen / Sonstiges, Gebäudenutzungen sowie Verkehr / Erschließung vorbringen.

Diese Anregungen wurden protokolliert und innerhalb eines Planes den betreffenden Bereichen zugeordnet.

In einer abschließenden Diskussionsrunde wurden die Anregungen näher beleuchtet und im Plenum besprochen und auf ihre Vollständigkeit hin überprüft.

Die Anregungen wurden dokumentiert und finden sich zusammengefasst in der nebenstehenden Karte "Anregungen Bürgerworkshop 2" wieder.

Die dokumentierten Anregungen fließen in den weiteren Planungsprozess ein.



Abbildung 40. Anregungen Bürgerworkshop 2

8. GESTALTUNGSPLAN

Der städtebauliche Gestaltungsplan veranschaulicht die Planung in allgemeinverständlicher Weise.



Abbildung 41 Gestaltungsplan

9. ANIMATIONEN

9.1. VOGELPERSPEKTIVE VON SÜDEN



Abbildung 42 Luftbild Vogelperspektive von Süden

9. 2. VOGELPERSPEKTIVE VON NORDEN



Abbildung 43: Luftbild Vogelperspektive von Norden

9.3. VOGELPERSPEKTIVE VON SÜDOSTEN



Abbildung 44 Gesamtschau von Südosten, Planung

9. 4. VOGELPERSPEKTIVE LÜTZENKIRCHENER STRASSE



Abbildung 45 Gesamtschau von Süden

9.5. FUSSGÄNGERPERSPEKTIVE ZUR ALTEN FABRIK



Abbildung 46: Zur alten Fabrik, von Süden

9.6. FUSSGÄNGERPERSPEKTIVE STAUFFENBERGSTRASSE



Abbildung 47. Stauffenbergstraße von Süden

9.7. PERSPEKTIVE GRÜNZUG BEREICH WEST



Abbildung 48 Grünzug / Nahmobilität

9. 8. SCHNITT GRÜNZUG BEREICH ALTE FABRIK



Abbildung 49 Schnitt 1 blau-grüne Infrastruktur

9. 9. SCHNITT GRÜNZUG BEREICH WITTENBERG-POTT



Abbildung 50 Schnitt 2 blau-grüne Infrastruktur

9. 10. LAGEPLAN KENNWERTE

Der Lageplan mit Kennwerten beinhaltet als "technischer Plan" Aussagen zu folgenden Parametern:

- Überlagerung Bestand / Planung
- Grundflächen Neubaukörper
- Abstandsflächen 0,4 H

Hierbei gibt die Darstellung der Abstandsflächen erste Hinweise auf die Umsetzbarkeit und ggf. notwendige Maßnahmen in der nachfolgenden Bauleitplanung.



Abbildung 51. Rahmenplan

10. STÄDTEBAULICHE KENNWERTE

Basierend auf der Zielplanung erfolgt die Berechnung der städtebaulichen Kennwerte.

Den geplanten 911 Wohneinheiten steht als Bestand eine Anzahl von ca. 205 Wohneinheiten im Plangebiet gegenüber.

Dies bedeutet eine Zunahme der Wohneinheiten auf insgesamt 1.070 Wohneinheiten.

Derzeit ist das Plangebiet auf einer Fläche 84.943 qm versiegelt und weist eine unversiegelte Brachfläche von 9.395 qm Größe aus.

Der Versiegelungsgrad liegt unter Einberechnung dieser unversiegelten Brachfläche im Bestand bei ca. 66 %.

Die Planung sieht eine Bebauung der Brachfläche vor und weist insgesamt eine versiegelte Fläche von ca. 75.939 qm auf.

Der Versiegelungsgrad der Planung beträgt ca. 59 % und ist somit trotz Bebauung der Brachfläche um ca. 7% niedriger als im Bestand.

Betrachtet man die Veränderung des Versiegelungsgrades ohne die bestehende Brachfläche von 9.395 qm so ergibt sich im Bestand ein Versiegelungsgrad von 71 % und in der Planung ein Versiegelungsgrad von 59 %. Dieser Rückgang ist vor allem auf die Verringerung der Erschließungsanlagen und Änderung der bisher großflächigen Baukörper hin zu Einzelbaukörpern zurückzuführen.



Abbildung 52: Versiegelte Flächen Bestand



Abbildung 53: Versiegelte Flächen Planung

1473 - Leverkusen Städtebaulicher Rahmenplan Stauffenbergstraße

Grundstück	Gebäude	Geschosse	GF	BGF	Gewerbl. Nutzfl.	Wohnfläche	Wohneinheiten
					70%	60%	80 qm
0 Parkplatz Berufskolleg	0.1 (EG)	1,00	1.952	1.952	1.366		
	0.1	3,00	1.952	5.856	4.099		
	0.2	4,00	900	3.600	2.520		
	zusammen		2.852	9.456	6.619		
1 Bananenreifelei	1.1	4,75	390	1.853		1.112	14
	1.2	5,00	560	2.800		1.680	21
	1.3	5,75	1.103	6.342		3.805	48
	1.4	4,75	900	4.275		2.565	32
	1.5	7,00	560	3.920		2.352	29
	1.6	4,75	390	1.853		1.112	14
	1.7	4,75	420	1.995		1.197	15
	1.8	4,75	390	1.853		1.112	14
	zusammen		4.713	24.890		14.934	187
2 Vorlag	2.1	5,75	338	1.944		1.166	15
	2.2	4,75	364	1.729		1.037	13
	2.3	5,75	390	2.243		1.346	17
	2.4	4,75	364	1.729		1.037	13
	2.5	4,75	338	1.606		963	12
	zusammen		1.794	9.250		5.550	69
3 Enbi	3.1	4,75	1.018	4.836		2.901	36
	3.2	6,00	400	2.400		1.440	18
	3.2 (EG)	1,00	400	400	280		
	3.3	4,75	625	2.969		1.781	22
	3.4	5,75	2.561	14.726		8.835	110
	zusammen		5.004	25.330	280	14.958	187
4 Zur alten Fabrik Nord	4.1	7,00	400	2.800		1.680	21
	4.2	4,75	540	2.565		1.539	19
	4.3	4,75	400	1.900		1.140	14
	4.4	4,75	706	3.354		2.012	25
	4.5	4,75	780	3.705		2.223	28
	4.6	4,75	780	3.705		2.223	28
	4.7	3,75	902	3.383		2.030	25
	4.8	3,75	526	1.980		1.188	15
	zusammen		5.036	23.391		14.035	175
5 Zur alten Fabrik Süd	5.1	4,00	858	3.432	2.402		
	5.2	7,00	400	2.800		1.680	21
	5.3	4,75	600	2.850		1.710	21
	5.4	4,75	330	1.568		941	12
	5.5	4,75	300	1.425		855	11
	5.6	4,75	450	2.138		1.283	16
	5.7	3,75	225	844		506	6
	5.8	3,75	225	844		506	6
	5.9	3,75	225	844		506	6
	5.10	3,75	330	1.238		743	9
	5.11	3,75	330	1.238		743	9
	5.12	3,75	330	1.238		743	9
	5.13	3,75	225	844		506	6
	5.14	4,75	330	1.568		941	12
	5.15	4,75	975	4.631		2.779	35
	zusammen		6.133	27.498	2.402	14.440	180
6 Parkplatz Lützenkirchener Str.	6.1.1	4,75	1.840	8.740		5.244	79
	6.1.2	3,75	962	3.608		2.165	33
	zusammen		2.802	12.348		7.409	112
7 Nördlich vom Berufskolleg	7.1	4,75	420	1.995		1.197	15
	7.2	3,75	220	825		495	6
	zusammen		640	2.820		1.692	21
gesamt			28.974	132.162	9.302	71.324	911

Abbildung 54: Städtebauliche Kennwerte

11. ABBILDUNGSVERZEICHNIS

Abbildung 1: Verortung Plangebiet - Lageplan o.M.	6	Abbildung 49: Schnitt 1 blau-grüne Infrastruktur	46
Abbildung 2: Übersichtskarte Leverkusen - o.M.	7	Abbildung 50: Schnitt 2 blau-grüne Infrastruktur	46
Abbildung 3: Grünräume und Naherholung Leverkusen - o.M.	8	Abbildung 51: Rahmenplan	47
Abbildung 4: Übersichtskarte Leverkusen Opladen - o.M.	9	Abbildung 52: Versiegelte Flächen Bestand	48
Abbildung 5: Lärmkarte Straße - o.M.	10	Abbildung 53: Versiegelte Flächen Planung	48
Abbildung 6: Lärmkarte Schienen - o.M.	11	Abbildung 54: Städtebauliche Kennwerte	48
Abbildung 7: Nutzungsbereiche Leverkusen Opladen - o.M.	12		
Abbildung 8: Nutzungen Leverkusen Opladen - o.M.	13		
Abbildung 9: Geschossigkeiten Leverkusen Opladen - o.M.	14		
Abbildung 10: Übersichtskarte Freiräume Leverkusen Opladen - o.M.	15		
Abbildung 11: Mobilität Leverkusen Opladen - o.M.	16		
Abbildung 12: Flächennutzungsplan Leverkusen Opladen - o.M.	17		
Abbildung 13: Flächennutzungsplan Leverkusen Opladen - o.M.	18		
Abbildung 14: Eigentumsverhältnisse	19		
Abbildung 15: Titelbild SWOT	20		
Abbildung 16: Stärken Plangebiet - o.M.	21		
Abbildung 17: Schwächen Plangebiet - o.M.	22		
Abbildung 18: Potenziale Plangebiet - o.M.	23		
Abbildung 19: Risiken Plangebiet - o.M.	24		
Abbildung 20: Anregungen Bürgerbeteiligung 1 - o.M.	25		
Abbildung 23: Referenz Straßenentwässerung, Göteborg, Schweden	26		
Abbildung 21: Blau-Grüne Infrastruktur	26		
Abbildung 24: Referenz naturnaher Straßenraum, Eindhoven, Niederlande	26		
Abbildung 22: Referenz grüne Fassade, Eindhoven, Niederlande	26		
Abbildung 25: Referenz grüner Innenhof, Düsseldorf Derendorf	26		
Abbildung 26: Rahmenplan	27		
Abbildung 27: Rahmenplan	28		
Abbildung 28: Rahmenplan	29		
Abbildung 29: Rahmenplan	30		
Abbildung 30: Rahmenplan	31		
Abbildung 31: Rahmenplan	32		
Abbildung 32: Erschließungskonzept	33		
Abbildung 33: Freiraum- und Entwässerungskonzept	33		
Abbildung 34: Nutzungskonzept	34		
Abbildung 35: Baukörperhöhenkonzept	34		
Abbildung 36: Gesamtschnitt West-Ost	35		
Abbildung 37: Schnitt West-Ost, Schnittführung	35		
Abbildung 38: Gesamtschnitt Nord-Süd	36		
Abbildung 39: Schnitt Nord-Süd, Schnittführung	36		
Abbildung 40: Anregungen Bürgerworkshop 2	37		
Abbildung 41: Gestaltungsplan	38		
Abbildung 42: Luftbild Vogelperspektive von Süden	39		
Abbildung 43: Luftbild Vogelperspektive von Norden	40		
Abbildung 44: Gesamtschau von Südosten, Planung	41		
Abbildung 45: Gesamtschau von Süden	42		
Abbildung 46: Zur alten Fabrik, von Süden	43		
Abbildung 47: Stauffenbergstraße von Süden	44		
Abbildung 48: Grünzug / Nahmobilität	45		