

Stadt Leverkusen

Bebauungsplan Nr. 277/I

**„Wiesdorf – zwischen Rathenaustraße, Europa-
ring, Heinrich-von-Stephan-Straße und
Bahntrasse Köln-Düsseldorf (Bahnhofsquartier
Leverkusen-Mitte)“**



Begründung

- Begründung zur frühzeitigen Beteiligung der Öffentlichkeit und der Behörden und Träger öffentlicher Belange gemäß §§ 3 Abs. 1 und 4 Abs. 1 BauGB

Stand: 10.07.2025

Stadt Leverkusen, Fachbereich Stadtplanung - 61

Erstellt in Zusammenarbeit mit: Stadtplanung Zimmermann



Inhaltsverzeichnis

Teil A	Begründung	4
1	Geltungsbereich	4
2	Anlass und Ziel der Planung	5
2.1	Anlass der Planung	5
2.2	Ziel der Planung	5
3	Verfahren	6
3.1	Verfahrensart	6
3.2	Verfahrensschritte	6
4	Planungsbindungen	7
4.1	Regionalplan	7
4.2	Flächennutzungsplan	8
4.3	Planungsrecht, rechtskräftige Bebauungspläne	8
4.4	Landschaftsplan	11
4.5	Schutzgebiete auf EU- und nationaler Ebene	11
4.6	Artenschutz	11
4.7	Grundwasser, Wasserschutzgebiete	12
4.8	Oberflächengewässer, Hochwasserschutz	12
4.9	Abwasserbehandlung und -ableitung	13
4.10	Boden, Altlasten	14
4.11	Kampfmittel, Erdbebengefährdung	15
4.12	Luft, Klima	15
4.13	Denkmalschutz	17
4.14	Eigentumsverhältnisse	17
4.15	Leitungsbestand	17
4.16	Erschütterungen	17
4.17	Verkehrliche Auswirkungen	17
4.18	Verkehrslärm	18
5	Fachplanungen	19
5.1	Gesamtstädtisches Seveso-II-Konzept	19
5.2	Gesamtstädtisches Konzept zur Steuerung von Vergnügungsstätten	20
5.3	Gesamtstädtisches Konzept zur Steuerung des Einzelhandels	21
5.4	Integriertes Handlungskonzept Leverkusen-Wiesdorf (InHK Wiesdorf)	21
5.5	Mobilitätskonzept 2030+ der Stadt Leverkusen	21
5.6	Radpendlerroute	22
5.7	Rahmenkonzept Bahnhof Leverkusen-Mitte	22
6	Bestand, Ausgangssituation	23



6.1	Bestandssituation	23
6.2	Planungen - Konzepte im angrenzenden Umfeld	24
7	Planung, Städtebauliches Konzept.....	26
7.1	Bebauungs- und Nutzungsstruktur.....	28
7.2	Erschließung des Planungsgebietes	29
7.3	Mobilstation	29
7.4	Öffentlich nutzbare Räume/Freiraumstruktur	29
7.5	Begrünung	30
7.6	Abfallentsorgung.....	30
8	Gutachten	30
Teil B	Umweltbericht	31
Teil C	Auswirkung der Planung, Abwägung und Sonstiges	32
9	Auswirkungen der Planung	32
9.1	Verkehrliche Auswirkungen	32
9.2	Schallimmissionen	32
9.3	Erschütterungen	32
10	Bodenordnung	32
11	Kosten und Durchführung der Planung	32
12	Standortalternativenprüfung	33
13	Quellenverzeichnis.....	33



Teil A Begründung

Geltungsbereich

Das Plangebiet befindet sich im Stadtbezirk I im Stadtteil Wiesdorf und umfasst in der Gemarkung Wiesdorf in der Flur 19 die Flurstücke 366, 374, 375, 376 und 455 sowie Teilflächen der Flurstücke 302, 303, 339, 381 und 457. Das Gebiet weist eine Gesamtgröße von ca. ca. 21.578 m² auf. Begrenzt wird das Plangebiet durch die Rathenastraße im Norden, den Europaring im Westen, das ehemalige Postgelände im Süden und die Bahntrasse im Osten. Die genaue Abgrenzung des Plangebietes ist der folgenden Abbildung zu entnehmen:

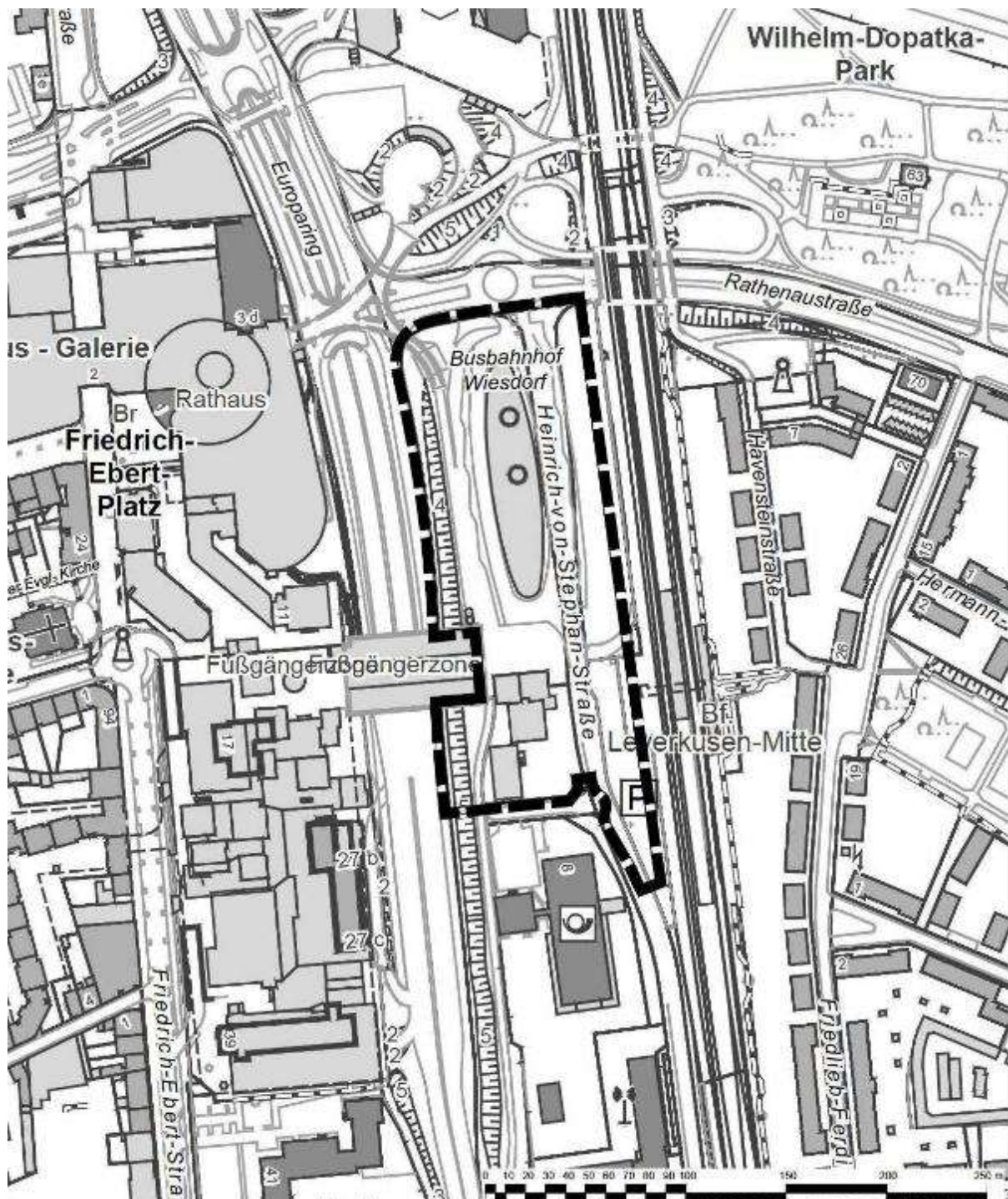




Abb. 1: Geltungsbereich des Bebauungsplans; Quelle: Fachbereich Stadtplanung der Stadt Leverkusen; ohne Maßstab

Anlass und Ziel der Planung

1.1 Anlass der Planung

Das Vorhaben der Deutschen Bahn „Rhein-Ruhr-Express (RRX), PFA 1.2 Leverkusen, Bahn-km 9,720 bis 17,100 der Strecken 2650, 2670 Köln - Hamm (Westf.)“ wurde am 08.10.2018 per Beschluss planfestgestellt. Der hiermit ermöglichte Ausbau der neuen Regionalverbindung zwischen Köln und Hamm (Westf.) als Kernstrecke mittels eines zusätzlichen Gleises zieht die Neuerrichtung eines Bahnhofsgebäudes für den Bahnhofsteilpunkt Leverkusen-Mitte und die Verlegung der Heinrich-von-Stephan-Straße sowie die Errichtung einer Schallschutzwand nach sich. Daher soll im Rahmen der Gleiserweiterung an diesem überwiegend regionalen Verkehrsknotenpunkt durch ein neues Bahnhofsgebäude, ein Fahrradparkhaus und eine Mobilstation eine qualitätsvolle Eingangssituation geschaffen und durch die Vernetzung mit dem benachbarten Busbahnhof ein wesentlicher Beitrag zu einer attraktiven Mobilität geleistet werden. Zudem soll das südlich angrenzende Postgelände mit dem Bahnhofsquartier städtebaulich verbunden und der Bahnhofsvorplatz neugestaltet werden. Der bestehende Zentrale Omnibusbahnhof (ZOB) wird ebenfalls in den Geltungsbereich einbezogen und planungsrechtlich gesichert.

Für die Entwicklung des Plangebietes einschließlich der Schaffung von Planungsrecht wurde die Leverkusener Immobiliengesellschaft mbH (LEVI) durch den Rat der Stadt Leverkusen beauftragt. Die Neuaufstellung des Bebauungsplans wird erforderlich, da das bestehende Planungsrecht den Planungszielen entgegensteht.

1.2 Ziel der Planung

Ziel der Planung ist die Neuerrichtung eines maximal sechsgeschossigen Bahnhofsgebäudes mit Serviceangeboten und bahnaffinen Nutzungen im Erdgeschoss sowie Büro- und Dienstleistungen in den Obergeschossen. Ergänzt wird die Planung durch eine umfassende Mobilstation mit Verknüpfungen zu unterschiedlichen Verkehrsmitteln (Busanbindung, Fahrradverleihsystem, Car-Sharing usw.) und einem eingeschossigen Fahrradparkhaus. Durch das linear entlang der Bahntrasse angeordnete Gebäudeensemble wird der ZOB gefasst und soll freiräumlich neugestaltet werden. Aufgrund des räumlich begrenzten Grundstücks sind innovative Lösungen für den ruhenden Verkehr zu finden. Die direkte Lage an der Gleisstrecke erfordert zusätzlich lärmabweisende Fassadenlösungen und bautechnische Maßnahmen.

Zudem soll im südlichen Plangebiet die Fläche um das Gebäudeensemble, in dem die Wohnungsgesellschaft Leverkusen (WGL), die Arbeit und Grundsicherung Leverkusen (AGL) sowie weitere Einzelhandels- und Dienstleistungsbetriebe berherbergt sind, neugestaltet werden. Mit der Neugestaltung der Fläche bietet sich die Möglichkeit das neu entstehende Postgelände und das Bahnhofsquartier miteinander zu vereinen und den Vorplatz am Bahnhof zu stärken.

Auf private Stellplätze wird aufgrund des sehr guten ÖPNV-Angebotes verzichtet. Im weiteren Verfahren wird geprüft, ob ein Teil des erforderlichen Stellplatzbedarfs für die geplanten Büronutzungen im angrenzenden Bereich westlich von der Heinrich-von-Stephan Straße untergebracht werden kann.



Verfahren

1.3 Verfahrensart

Der Bebauungsplan Nr. 277/I „Wiesdorf - Bahnhofsquartier“ wird als qualifizierter Bebauungsplan im Sinne des § 30 Abs. 1 Baugesetzbuch (BauGB) aufgestellt. Im Zuge des Verfahrens im Regelverfahren wird eine Umweltprüfung gemäß § 2 Abs. 4 BauGB durchgeführt und ein Umweltbericht im Sinne des § 2a Nr. 2 BauGB als gesonderter Teil der Begründung erarbeitet. Das Verfahren beinhaltet eine umfassende Öffentlichkeitsbeteiligung.

Sollte auf Grundlage des Planungskonzepts und der Gleiserweiterung der „Rhein-Ruhr-Express (RRX)“-Strecke eine Änderung des Flächennutzungsplans erforderlich werden, so kann diese auch mit dem Beschluss zur Veröffentlichung noch initiiert werden.

1.4 Verfahrensschritte

Für eine Teilfläche des Plangebietes wurde 2016 vom Planungsbüro Heinz Jahnen Pflüger, Stadtplaner und Architekten Partnerschaft aus Aachen die Rahmenplanung Bahnhof Leverkusen-Mitte erarbeitet und vom Rat der Stadt Leverkusen in der Sitzung am 27.06.2016 beschlossen. Sie stellt eine grundsätzliche städtebauliche Figur dar und zeigt die wesentlichen städtebaulichen Potenziale für diesen wichtigen Stadtraum auf. Die Rahmenplanung beinhaltet auch ein neues Bahnhofsgebäude mit bahnaffinen Nutzungen sowie ergänzenden Dienstleistungs- und Büronutzungen.

Anschließend wurde dieser Rahmenplan von Ferdinand Heide Architekt überarbeitet und vom Rat der Stadt Leverkusen in seiner Sitzung am 12.12.2022 als Rahmenplan für die Fläche südlich des Bahnhofes – mit Ausnahme der Maßgaben zum Bahnhofsgebäude selbst - beschlossen.

Im Zeitraum von Dezember 2023 bis Januar 2024 hatte die LEVI eine Bürgerbeteiligung durchgeführt, deren Auftaktveranstaltung am 07.12.23 in einem leerstehenden Ladenlokal der Rathaus-Galerie, in unmittelbarer Nähe zum geplanten Bahnhofsgebäude, stattgefunden hat. In der Ideenwerkstatt wurden die ersten Anregungen und Wünsche zum Bahnhof und zum Fahrradparkhaus Leverkusen-Mitte abgefragt.

Im Vorfeld hatte die LEVI durch das Planungsbüro Rübsamen Partner Architekten BDA in einer Machbarkeitsstudie die Entwicklung des Bahnhofsquartiers am Haltepunkt Leverkusen-Mitte prüfen lassen. Als Aufgabe waren der Bahnhofsvorraum und damit der Bahnhofplatz ebenso wie die Wegebeziehungen zwischen Y-Brücke, Rialto Boulevard und Bahnhofsneubau in die städtebauliche Planung rund um den benachbarten Zentralen Omnibusbahnhof (ZOB) zu integrieren und unter gestalterischen Aspekten zu bewerten. Zudem sind die Beurteilung und die Entwicklung von Lösungsvorschlägen der Verkehrs- und Wegführungen von besonderer Relevanz. Im Vorfeld wurde über ein Gutachten der Bedarf von notwendigen Stellplätzen für den Radverkehr am Bahnhof Leverkusen-Mitte von P.3 Agentur für Kommunikation und Mobilität GmbH sowie Ingenieursgesellschaft Stolz mbH (IGS) ermittelt, deren Ergebnisse in die Machbarkeitsstudie eingeflossen sind.

Um die planerischen Rahmenbedingungen und wesentlichen Planinhalte abzustimmen, fand auf Grundlage der Machbarkeitsstudie eine vorgezogene Fachbereichsbeteiligung zu den Umweltbelangen und weiteren Planungsthemen mit Teilnehmenden aus verschiedenen Fachbereichen der Stadtverwaltung, den Technischen Betrieben



der Stadt Leverkusen AöR (TBL) und der Wirtschaftsförderung Leverkusen GmbH (WfL) sowie der Wohnungsgesellschaft Leverkusen GmbH (WGL) statt.

Auf Grundlage der Machbarkeitsstudie und der Erkenntnisse aus den Beteiligungs- und Abstimmungsschritten wurde durch die LEVI ein Verfahren zur städtebaulichen Qualifizierung (Wettbewerb) durchgeführt, deren Ergebnis nun vorliegt und dem förmlichen Verfahren nach BauGB zugrunde gelegt werden soll.

Aufstellungsbeschluss gem. § 2 Abs. 1 BauGB

Am 15.04.2024 wurde vom Ausschuss für Stadtentwicklung, Planen und Bauen (SPB) der Beschluss zur Aufstellung des Bebauungsplans Nr. 277/I „Wiesdorf – Bahnhofsquartier Leverkusen-Mitte“ gefasst; der Beschluss wurde im Amtsblatt Nr. 15 vom 22.05.2024 bekannt gemacht.

Planungsgespräch

Um zu Beginn des Bebauungsplanverfahrens die planerischen Rahmenbedingungen, wesentlichen Planinhalte, erforderlichen Gutachten und deren Umfang abzustimmen, fand am 06.05.2025 ein Planungsgespräch mit Teilnehmenden aus verschiedenen Fachbereichen der Stadtverwaltung statt. Die Erkenntnisse aus diesem Planungsgespräch fanden Eingang in die Begründung.

Planungsbindungen

1.5 Regionalplan

Im aktuellen Regionalplan für den Regierungsbezirk Köln ist das Plangebiet als Allgemeiner Siedlungsbereich (ASB) dargestellt. Die Flächen der Bahnanlagen werden als Schienenwege mit Haltepunkten und Betriebsflächen im Bestand und als Bedarfsplanmaßnahmen dargestellt.

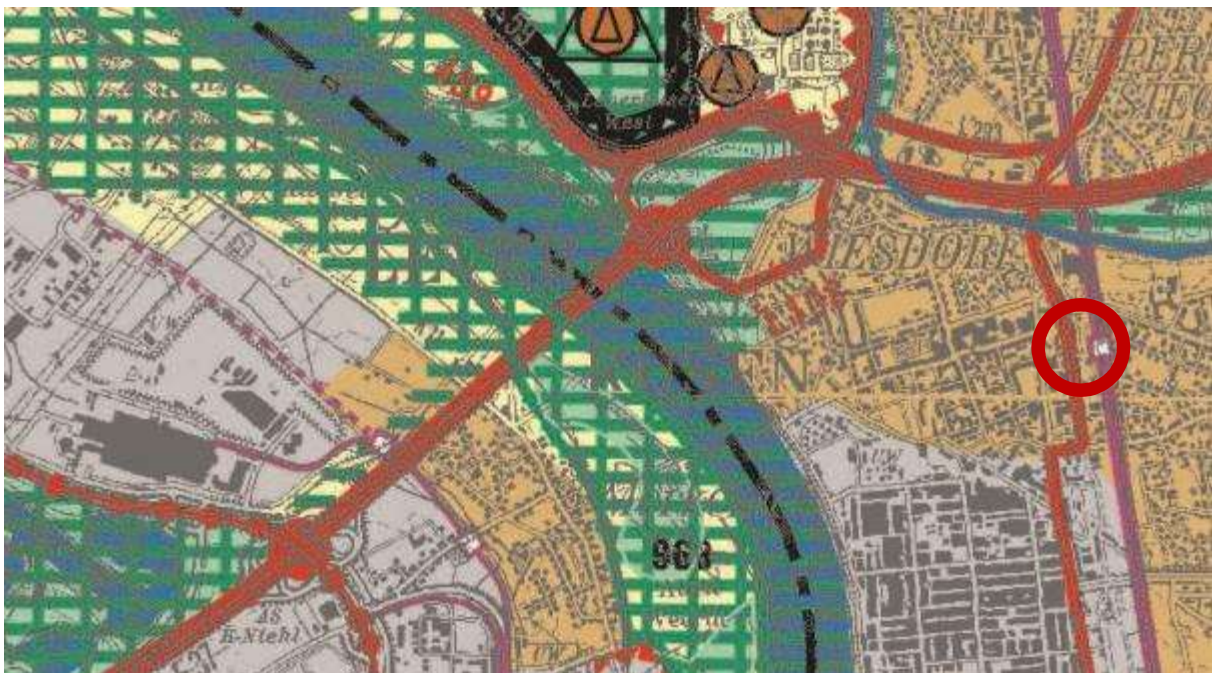


Abb. 2: Ausschnitt aus dem gültigen Regionalplan, ohne Maßstab



Der Regionalplan befindet sich zurzeit in der Neuaufstellung. Auch im zweiten Planentwurf, Stand 2024, ist für das Plangebiet ein Allgemeiner Siedlungsbereich und die Bahntrasse mit Haltepunkt dargestellt.

1.6 Flächennutzungsplan

Das Plangebiet ist im Flächennutzungsplan (FNP) der Stadt Leverkusen als Kerngebiet (MK) und Bahnanlagen dargestellt. Die Darstellung wird ergänzt durch die Signets eines Bahnhofs/Bahnhaltepunkts, eines Busbahnhofs und für öffentliche Parkplätze sowie eines Abwasserpumpwerks. Die Ziele der Bebauungsplanung entsprechen grundsätzlich den Darstellungen des Flächennutzungsplans. Lediglich die Gleiserweiterung der „Rhein-Ruhr-Express (RRX)“-Strecke ist nicht vollständig durch die Bahnanlagendarstellung abgedeckt. Sollte auf der Grundlage des Planungskonzepts und der Gleiserweiterung der „Rhein-Ruhr-Express (RRX)“-Strecke eine Änderung des Flächennutzungsplans erforderlich werden, so wird diese im Parallelverfahren zum Bebauungsplan erfolgen.

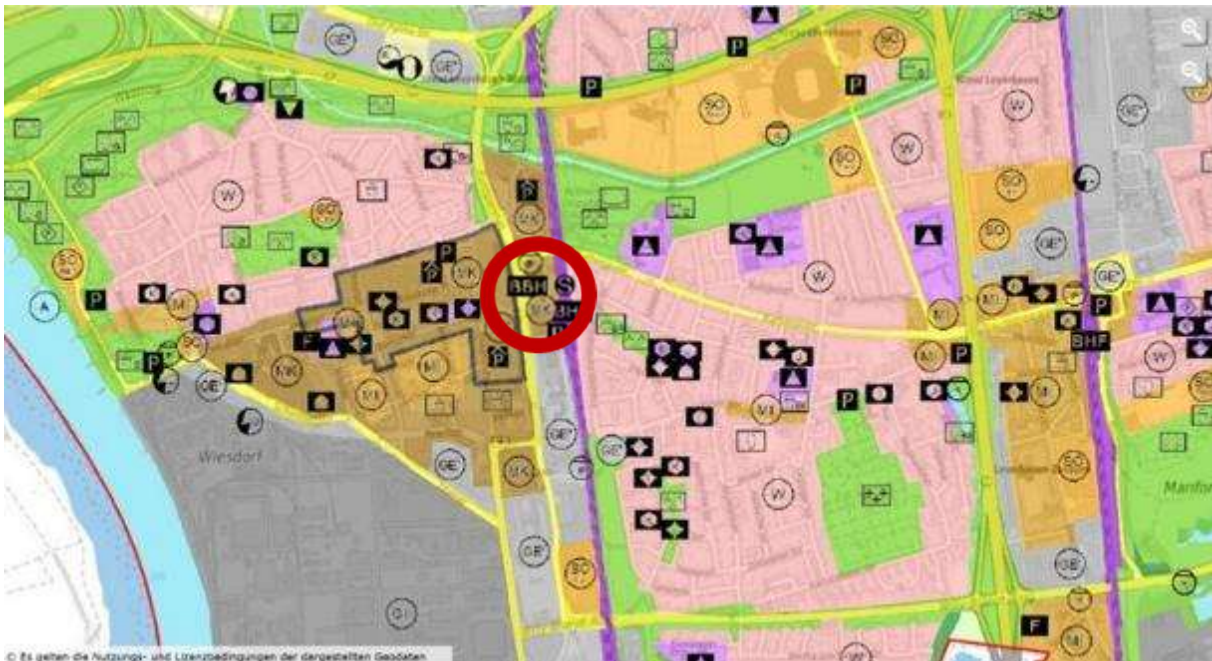


Abb. 3: Ausschnitt aus dem wirksamen Flächennutzungsplan der Stadt Leverkusen, ohne Maßstab

1.7 Planungsrecht, rechtskräftige Bebauungspläne

Die planungsrechtliche Grundlage für diesen Bereich bilden die rechtsverbindlichen Bebauungspläne Nr. 114/74 „Friedrich-Ebert-Platz“ und Nr. 114/74 - 4. Änderung „Friedrich-Ebert-Platz“. Die hier getroffenen Festsetzungen für den Standort des Bahnhofs und die Flächen der WGL sowie eine Straßenverkehrsfläche mit ergänzender Grüngestaltung (Heinrich-von-Stephan-Straße und Busbahnhof) stehen den Planungszielen für das vorgesehene Bahnhofsgebäude entgegen.

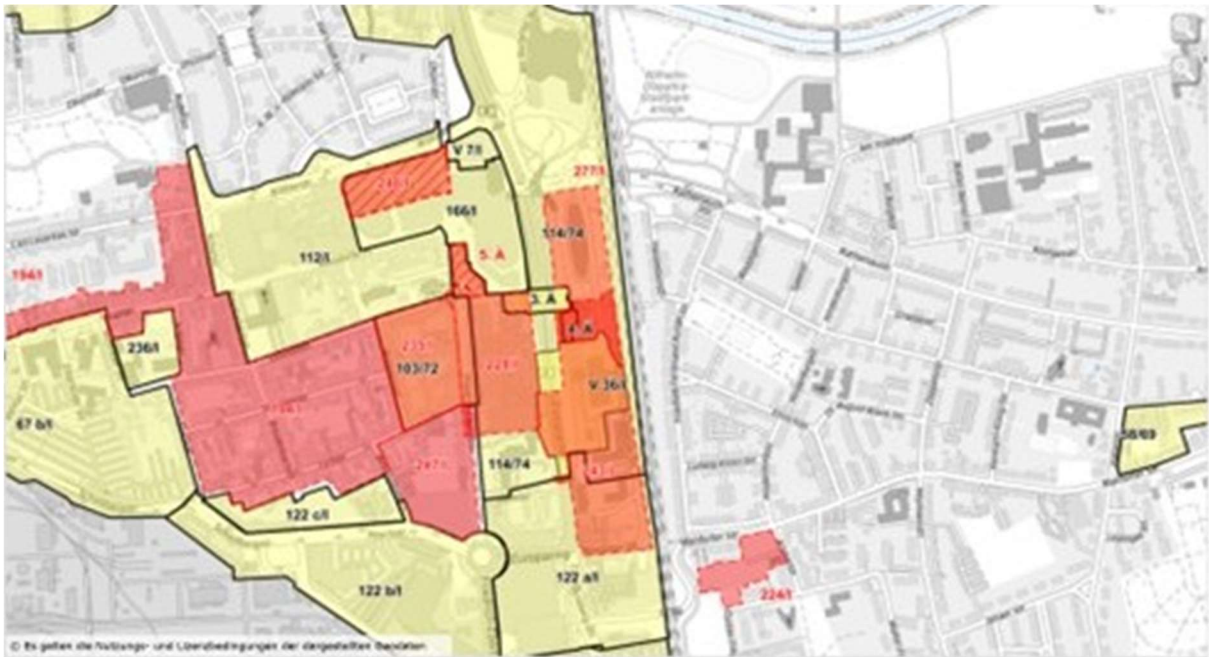


Abb. 4: Übersicht der rechtskräftigen Bebauungspläne, ohne Maßstab

Des Weiteren wurden die Bahnflächen mit dem Ausbau der RRX-Strecke nur nachrichtlich in den Bebauungsplan Nr. 114/74 übernommen und entsprechen nicht den Änderungen durch den Planfeststellungsbeschluss „Rhein-Ruhr-Express (RRX), PFA 1.2“. Dies trifft auch auf die zwischenzeitlich verlegte Heinrich-von-Stephan-Straße zu, die ebenfalls Gegenstand der o.g. Planfeststellung war.



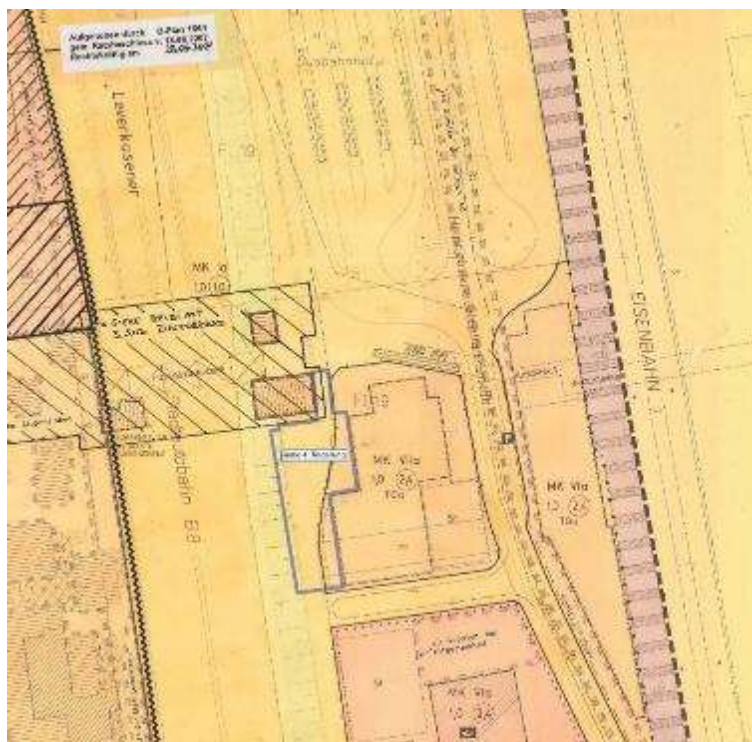


Abb. 5: Bebauungsplan Nr. 114/74 „Friedrich-Ebert-Platz“, ohne Maßstab

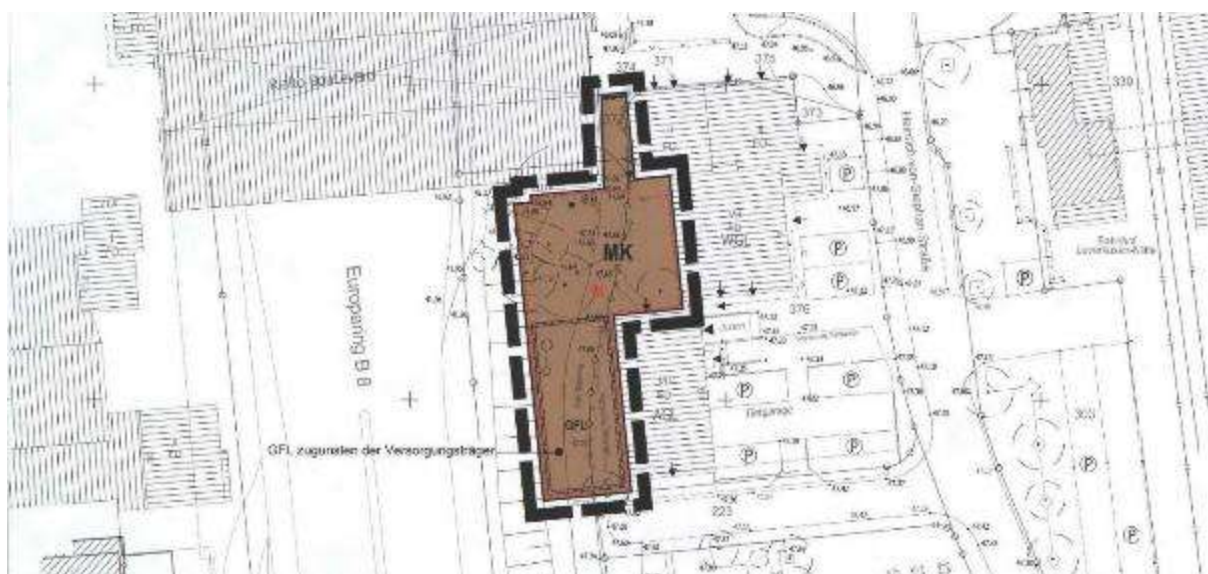


Abb. 6: Bebauungsplan Nr. 114/74 „Friedrich-Ebert-Platz“/ 4. Änderung, ohne Maßstab

Für die südlich angrenzende Fläche wurde im Jahr 2019 das Bebauungsplanverfahren Nr. 243/I „Wiesdorf - zwischen Europaring, Heinrich-von-Stephan-Straße und Manforter Straße (Postgelände)“ und im Parallelverfahren die 21. Änderung des Flächennutzungsplans „Wiesdorf - Postgelände“ (bisher Darstellung als Kerngebiet) eingeleitet. Ein Teilbereich wurde aus dem Planverfahren herausgelöst und als vorhabenbezogener Bebauungsplan V36/I "Wiesdorf – westlich Heinrich-von-Stephan-Straße/nördliches Postgelände" fortgeführt. Der Satzungsbeschluss wurde am 11.12.2023 getroffen und am 07.02.2024 öffentlich bekannt gemacht.



Abb. 7: Vorhabenbezogener Bebauungsplan V 36/1. „Wiesdorf - westlich Heinrich-von-Stephan-Straße/ nördliches Postgelände“, ohne Maßstab

1.8 Landschaftsplan

Das Plangebiet befindet sich außerhalb der Grenze des räumlichen Geltungsbereiches des Landschaftsplans der Stadt Leverkusen. Insofern bestehen für das Plangebiet keine naturschutzrechtlichen Festsetzungen, z. B. Schutzgebietsausweisungen.

1.9 Schutzgebiete auf EU- und nationaler Ebene

Internationale oder nationale Schutzgebiete sind weder für das Plangebiet noch für das Umfeld des Plangebietes bekannt.

1.10 Artenschutz

Im Rahmen des Bebauungsplanverfahrens wurde bereits eine Artenschutzprüfung durch einen anerkannten Fachgutachter erarbeitet, um auszuschließen, dass die Planung Verbotstatbestände nach Artenschutzrecht auslöst (ASP I, Hartmut Fehr, Stolberg, Mai 2025). Die Ergebnisse sind im Folgenden wiedergegeben.

Das Plangebiet ist bereits im Bestand überwiegend versiegelt und wird intensiv genutzt. Im Hinblick auf seine Eignung als Habitat für planungsrelevante Arten ist das Potenzial extrem gering. Einzig der mit Gehölzen bestandene Hang zum Europaring ist als Brutplatz für wenig störungsempfindliche Vogelarten wie Bluthänfling und Star potenziell geeignet. Dieser bleibt nach derzeitigem Stand erhalten. Eine bauliche Entwicklung soll sich insbesondere parallel zur Bahnlinie vollziehen. Dieser Bereich



hat keinerlei Habitatpotenzial für planungsrelevante Arten, die UNB weist aber auf nicht vollkommen auszuschließende Vorkommen der Zauneidechse hin. Tötungstatbestände gemäß § 44 Abs. 1 Nr. 1 BNatSchG sind unter Berücksichtigung einer Bauzeitenregelung hinsichtlich der Entnahme von Gehölzen nicht zu erwarten. Wider Erwarten zu entnehmende Bäume im Hang zur B 8 sind grundsätzlich vorab auf Baumhöhlen und einen möglichen Fledermausbesatz zu überprüfen.

Zum Schutz der Zauneidechse soll über eine ökologische Baubegleitung kontrolliert werden, ob sich Individuen im Baufeld aufhalten, die zu sichern sind. Möglich ist auch die Stellung eines Schutzzaunes. Störungstatbestände gemäß § 44 Abs. 1 Nr. 2 BNatSchG sind aufgrund der hohen Vorbelastung auszuschließen. Eine Zerstörung von Fortpflanzungs- und Ruhestätten gemäß § 44 Abs. 1 Nr. 3 BNatSchG ist ebenso wenig zu sehen, insbesondere bei einem nach derzeitigem Stand vorgesehenen Erhalt der Gehölze im Hang zum Europaring im Westen des Plangebietes. Bei einer baulichen Weiterentwicklung unmittelbar parallel zur Bahnlinie sind Lebensraumverluste für planungsrelevante Arten ausgeschlossen. Sollten im mit Gehölzen bestandenen Hang zum Europaring (B 8) wider Erwarten Gehölze mit fledermaustauglichen Baumhöhlen entnommen werden, ist hierfür Ersatz im Verhältnis 1:3 zu schaffen. Für weitere Artengruppen besteht kein geeignetes Habitatpotenzial.

Eine Vertiefung in Form einer Artenschutzprüfung Stufe 2 ist nicht notwendig.

Das Artenschutzgutachten berücksichtigt auf den ersten Blick noch keine baulichen Veränderungen im Bereich des WGL-Standortes. Bei einer möglichen Aufstockung der bestehenden Gebäude sind Auswirkungen auf den Artenschutz ggf. nicht auszuschließen.

1.11 Grundwasser, Wasserschutzgebiete

Das Plangebiet liegt weder in einem Grundwasser- noch in einem Wasserschutzgebiet.

1.12 Oberflächengewässer, Hochwasserschutz

Im Plangebiet befinden sich keine Oberflächengewässer. Das Plangebiet liegt nicht innerhalb eines Hochwasserschutz- oder Hochwasserrisikogebietes. Im Falle eines extremen Hochwassers des Rheins (HQ extrem Rhein) kann das Plangebiet an seiner westlichen Grenze entlang des Europarings (überwiegend Böschung) und im Bereich der nördlichen Heinrich-von-Stephan-Straße betroffen sein.



Abb. 8: HQ extrem Rhein, Geoportal Leverkusen, Stand 12.03.2025

Überflutungen des Plangebietes bei extremen Starkregenereignissen sind gemäß den Starkregengefahrenkarten (GeoPortal NRW) nicht zu erwarten. Punktuell ist das Plangebiet bei 50-jährlichen bis sehr seltenen Starkregenereignissen gemäß den Starkregengefahrenkarte der TBL Leverkusen betroffen.



Abb. 9: Starkregen, sehr seltenes Ereignis, Geoportal Leverkusen, Stand 12.03.2025

1.13 Abwasserbehandlung und -ableitung

Das Schmutzwasser aus dem Plangebiet kann an den bestehenden Kanal angeschlossen werden. Ob das anfallende Niederschlagswasser vollständig oder teil-



weise in den Kanal eingeleitet werden kann oder ob eine Rückhaltung oder Drosselung erforderlich wird, wird im Rahmen eines noch zu erarbeitenden Entwässerungskonzeptes abgestimmt werden müssen.

Die Regelentwässerung und die Entwässerung im Starkregenfall ist mit den Technischen Betrieben Leverkusen abzustimmen. Wenn möglich sind Retentionsgründächer und Rückhalteflächen in den Freiräumen einzuplanen. Eine Fließweganalyse für den Starkregenfall soll Bestandteil des Entwässerungskonzeptes werden.

1.14 Boden, Altlasten

Für den Geltungsbereich des B-Plans 277/1 „Wiesdorf – Bahnhofsquartier Leverkusen Mitte“ sind im Bodenschutz- und Altlastenkataster (BAK) der Stadt Leverkusen die nachfolgend genannten Flächen ausgewiesen:

SW2110 - Verfüllung Busbahnhof

Die im Zuge des Umbaus des zentralen Busbahnhofs (ZOB) durchgeführten Tiefbauarbeiten erfolgten unter fachgutachterlicher Begleitung. Die im Bereich des Baugeländes angetroffenen Auffüllungsmaterialien wurden vollständig aufgenommen und einer geeigneten Entsorgung zugeführt.

Mit der vollständigen Aufnahme der lokal schadstoffbelasteten Auffüllungen ist eine Gefährdung von Schutzgütern (z.B. Mensch, Grundwasser) nicht zu besorgen. Weitere Maßnahmen sind aus bodenschutzrechtlicher Sicht nicht erforderlich. Auf Grundlage der vorliegenden Befunde wird die Altablagerung „SW2110 – Verfüllung Busbahnhof“ unter dem Status „Sanierte Fläche (vollständig dekontaminiert)“ geführt.

SW2111 - Geländeauffüllung Busbahnhof/Heinrich-von-Stephan-Str.

Bei der im BAK unter der Bezeichnung „SW2111 - Geländeauffüllung Busbahnhof / Heinrich-v.-Stephan-Str.“ geführten Fläche handelt es sich um eine ehemalige Abgrabungsfläche, die nach Abschluss der Abgrabungstätigkeiten wiederverfüllt wurde.

In Teilbereichen der Altablagerung wurden in der Vergangenheit diverse Untersuchungs- und Sanierungsmaßnahmen durchgeführt. Lediglich für die Teilfläche SW2111T0004 - südl./östl. Busbahnhof liegen der UBB bislang keine Untersuchungsbefunde und somit keine Angaben über Art und Zusammensetzung der in diesem Teilbereich abgelagerten Materialien vor. Da nicht auszuschließen ist, dass im Zuge der Verfüllung auch schadstoffbelastete Materialien zur Ablagerung gelangten, wird die Teilfläche „SW2111T0004“ im BAK derzeit unter dem Status „Altlastverdächtige Fläche / Verdachtsfläche“ geführt.

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

Weitere Hinweise auf Altlasten oder sonstige schädliche Bodenveränderungen liegen der Unteren Bodenschutzbehörde (UBB) für den Geltungsbereich des B-Plans 277/1 derzeit nicht vor. Lage und Ausdehnung der vorgenannten Flächen sind dem GIS Leverkusen bzw. OSIRIS zu entnehmen.



Zur abschließenden Erkundung und Bewertung (potentieller) schädlicher Bodenveränderungen sind weitere Untersuchungen erforderlich. Art und Umfang der Untersuchungen werden mit der Unteren Bodenschutzbehörde (UBB) abgestimmt. In Abhängigkeit von den Untersuchungsergebnissen sind in Abstimmung mit der Unteren Bodenschutzbehörde (UBB) und der Unteren Abfallwirtschaftsbehörde (UAB) ggf. Sanierungsmaßnahmen und/oder gezielte planungsrechtliche Restriktionen erforderlich.

1.15 Kampfmittel, Erdbebengefährdung

Das Plangebiet liegt innerhalb eines möglichen Bombenabwurfgebietes. Eine Überprüfung auf Kampfmittel wird erforderlich.

Luftbilder aus den Jahren 1939 - 1945 und andere historische Unterlagen liefern Hinweise auf vermehrte Bombenabwürfe. Insbesondere existiert ein konkreter Verdacht auf Kampfmittel bzw. Militäreinrichtungen des 2. Weltkrieges (Laufgraben). Eine Überprüfung der zu überbauenden Fläche auf Kampfmittel im ausgewiesenen Bereich der beigefügten Karte sowie des konkreten Verdachtes wird empfohlen.

Sofern es nach 1945 Aufschüttungen gegeben hat, sind diese bis auf das Geländeneiveau von 1945 abzuschleifen. Erfolgen Spezialtiefbauarbeiten mit erheblichen mechanischen Belastungen wie Rammarbeiten, Pfahlgründungen, Verbauarbeiten etc. wird eine Bohrlochdetektion empfohlen.

1.16 Luft, Klima

Zum Bebauungsplanverfahren wird ein Stadtklimatisches Gutachten durch ein Fachbüro und in Abstimmung mit dem städtischen Fachbereich Umwelt erarbeitet (Mikroklimauntersuchung zum Bahnhofsquartier in Leverkusen-Mitte, Peutz Consult Dortmund, Juni 2025), das die Planung im Hinblick auf das Stadtklima bewertet und Planungsempfehlungen formuliert.

Gemäß der Klimatopkarte des Landesamtes für Natur, Umwelt und Klima Nordrhein-Westfalen [13] liegt der Bereich des Plangebietes, in dem das Bahnhofsquartier realisiert werden soll, innerhalb eines Gewerbe- und Industrieklimatops. Daher ist der Bereich bereits im aktuellen Bebauungszustand bioklimatisch stark belastet. Aufgrund der ungünstigen stadtklimatischen Ausgangssituation und der zusätzlichen städtebaulichen Verdichtung ist eine Klimauntersuchung durchzuführen, welche die Auswirkungen des Vorhabens auf die sommerliche Hitzebelastung ermittelt und bewertet.

Es werden die folgenden Szenarien untersucht:

Istfall: derzeitige Bebauungssituation, aktueller Vegetationsbestand und aktuelle Oberflächenbeschaffenheit

Planfall: Bebauungssituation, Vegetationsbestand und Oberflächenbeschaffenheit wie im Istfall zuzüglich der Realisierung des Planvorhabens gemäß dem Siegerentwurf zum Wettbewerbsverfahren [2].

Die mikroklimatischen Untersuchungen zur Ermittlung der Auswirkungen auf die sommerliche Hitzebelastung wurden mithilfe des mikroskaligen Stadtklimamodells ENVI-met [3] in der aktuellen Version 5.7.2 (Februar Release 2025) [4] für den Ist- und den Planfall mit einer für einen heißen Sommertag typischen Hauptwindrichtung durchgeführt. In die Klimasimulation fließen Gebäudestellungen und -höhen, der Vegetationsbestand sowie die Oberflächenbeschaffenheit ein.



Die Beurteilung der klimatischen Veränderungen erfolgte anhand der simulierten Temperaturverhältnisse zu zwei verschiedenen Uhrzeiten sowie anhand der bioklimatischen Kenngröße des PET-Wertes am Nachmittag. Zusätzlich wurden die Windverhältnisse in einer Höhe von 1,5 m über Grund ausgewertet und dargestellt.

Die Berechnungsergebnisse zur mikroklimatischen Untersuchung haben gezeigt, dass das Plangebiet inklusive dem Realisierungsteil aufgrund der geringen Rauigkeit mit durchgängigen Durchlüftungsachsen im jetzigen weitestgehend unbebauten Zustand sehr gut durchlüftet wird. Durch die Realisierung des Planvorhabens ist erwartungsgemäß eine deutliche Abnahme der Windgeschwindigkeit auf den Realisierungsgrundstück sowie in Teilen der direkten angrenzenden Nutzungen festzustellen. Tiefgreifende Verschlechterungen der Durchlüftung in sensiblen Nutzungen außerhalb des Plangebietes sind jedoch nicht zu erwarten.

In Bezug auf das Temperaturniveau ist am Nachmittag aufgrund des höheren Anteils an verschatteten Flächen und Vegetation in Form von Baumpflanzungen und Dachbegrünungen mit einer Temperaturreduktion zu rechnen, die über die Plangebietsgrenzen hinaus reicht. In den Nachtstunden sind keine Veränderungen gegenüber der aktuellen Bebauungssituation zu erwarten.

Hinsichtlich des bioklimatischen Belastungsniveaus wird durch die zusätzliche Gebäudeverschattung im Planfall in einigen Teilbereichen eine Verbesserung erzielt. Vereinzelt Baumpflanzungen tragen durch ihre Verschattungswirkung ebenfalls kleinräumig zu einer Verbesserung des Bioklimas bei. Durch die neue Bebauungssituation und die daraus resultierenden veränderten Durchlüftungs- und Strahlungsverhältnisse bilden sich jedoch innerhalb des Plangebietes zusätzliche Bereiche mit extremen bioklimatischen und thermischen Belastungen aus.

Insgesamt ist das Vorhaben unter klimatischen Gesichtspunkten weitestgehend positiv zu bewerten, da in den Nachmittagsstunden eine Absenkung der Lufttemperatur im Umfeld hervorgerufen und eine Erhöhung der des nächtlichen Temperaturniveaus vermieden wird.

Zur Reduktion der zum Teil extremen bioklimatischen Belastung, aber auch zur Verbesserung der allgemeinen Klimaresilienz sollten bei fortschreitender Planung nach Möglichkeit folgende Planungsempfehlungen berücksichtigt werden. Diese können einzeln oder in Kombination umgesetzt zur Reduktion des Belastungsniveaus beitragen:

- Erhöhung der Verschattungswirkung und Verdunstungsabkühlung durch zusätzliche Baumstandorte in Bereichen mit sehr hohen bioklimatischen Belastungen, wie beispielsweise entlang der sonnenexponierten Fassaden oder auf den Parkplatzflächen im südlichen Teilbereich
- Weitere Verschattungsmaßnahmen in den Aufenthaltsbereichen der Höfe, solange die neu gepflanzten Bäume noch keine ausreichende Größe haben und Überdachungen in Wartebereichen der angrenzenden Bushaltestationen
- Fassadenbegrünung an den sonnenexponierten Fassaden
- Klimaoptimierte Gestaltung der Oberflächen im Außenraum durch den Einsatz heller oder wasserdurchlässiger Materialien
- Künstliche Bewässerung der Grün- und Rasenflächen, um die Verdunstungskühlung auch während langer Hitze- beziehungsweise Trockenperioden aufrecht zu erhalten



- Nachhaltige Wasserspeicherung

1.17 Denkmalschutz

Bau- oder Bodendenkmäler sind im Plangebiet nicht bekannt. Auf der östlichen Seite der Bahnanlagen befindet sich die "Bayer Kolonie 3 'Johanna'" (Baujahr 1912 – 1925).

1.18 Eigentumsverhältnisse

Die Flächen befinden sich überwiegend im Eigentum der Stadt Leverkusen. Lediglich die südlichen Flächen (Gemarkung Wiesdorf, Flur 19, Flurstücke 374, 375 und 376) sind im Eigentum einer Eigentümergemeinschaft, bestehend u.a. aus der Wohnungsgesellschaft Leverkusen GmbH (WGL). Die Fläche entlang der Bahngleise (Gemarkung Wiesdorf, Flur 19, Flurstück 339) ist im Eigentum der DB Bahn AG. Nach Fertigstellung der Gleiserweiterung der „Rhein-Ruhr-Express (RRX)“-Strecke wird mit der DB Bahn AG der Austausch der Flächen beabsichtigt.

1.19 Leitungsbestand

Durch das Plangebiet verlaufen mehrere Leitungstrassen, unter anderem quert eine Gasleitung. Die Leitungen sind in der Planung zu sichern und dürfen nicht überbaut werden.

1.20 Erschütterungen

Durch die Nähe des Vorhabens zur Bahntrasse können auch Erschütterungseinwirkungen auf die Plangebäude nicht ausgeschlossen werden. Auch diese werden im Bebauungsplanverfahren gemäß der DIN 4150-2 bewertet. Hierzu erfolgen Erschütterungsmessungen im Bereich der Plangebäude. Darauf aufbauend werden sowohl die Beurteilungsschwingungsschnellen als auch die sekundären Luftschallpegel im Gebäude prognostiziert und bewertet. Sofern hier die maßgeblichen Vorgaben nicht eingehalten werden, müssten im Weiteren Verfahren Minderungsmaßnahmen dimensioniert werden, die eine Einhaltung der Anhaltswerte der DIN 4150-2 sowie der Anforderungen an den sekundären Luftschall bewirken. Hierzu wären prinzipiell je nach Anforderung verschiedene Maßnahmen denkbar, von der Verschiebung einzelner Deckeneigenfrequenzen, über eine erschütterungstechnisch optimierte Gründung bis hin zu einer aufwendigen Gebäudelagerung.

1.21 Verkehrliche Auswirkungen

Mit der Entwicklung des Bahnhofsquartiers in Leverkusen-Mitte ist eine Neuordnung und Aufwertung des Bahnhofsumfeldes vorgesehen. Unterteilt in einen Realisierungsteil und in einen Ideenteil sind neue Büroflächen für insgesamt ca. 480 Beschäftigte und Einzelhandelsnutzungen mit etwa 300 m² Nutzfläche vorgesehen. Zusätzlich sollen die Verkehrserschließung neu geordnet und ergänzende Mobilitätsangebote geschaffen werden. Hierzu zählen beispielsweise Einrichtungen zur Radabstellung und für Radservices, Kiss+Ride Angebote sowie die Einbindung ins städtische Radverkehrsnetz (mit Durchbindung eines Radschnellweges).



Die Kfz-Verkehrsstärken in der Heinrich-von-Stephan-Straße (Höhe Busbahnhof) belaufen sich auf ca. 5.000 Kfz/24 h (davon etwa 20% Busse). Im Süden des Plangebiets (Manforter Straße) verkehren täglich etwa 2.100 Kfz/24 h.

Auf Grund der zentralen Lage, der sehr guten Erreichbarkeit mit dem ÖPNV und der guten Verknüpfung mit dem Rad- und Fußverkehrsnetz ist davon auszugehen bzw. planerisch angestrebt, hohe Anteile des zu erwartenden Neuverkehrs mit den Verkehrsmitteln des Umweltverbundes (ÖV, Rad und Fuß) zurückzulegen. Zielstellung ist es, den neu entstehenden Kfz-Verkehr auf eine minimale Menge (möglichst reduziert auf Carsharing, Bring- und Hol-Verkehr und Anlieferung) zu begrenzen. Auf Kfz-Stellplätze für Dauerparker (Beschäftigte, Park+Ride, etc.) soll nach Möglichkeit komplett verzichtet werden und nur ein Grundangebot für Kurzzeitparkende (Carsharing, Kiss+Ride, Lieferzonen, etc.) bereitgestellt werden. Umso mehr kommt dem zu erarbeitenden Mobilitätskonzept eine zentrale Bedeutung zu. Mit der Schaffung eines umfassenden Bündels an wirksamen Mobilitätsmaßnahmen sind Möglichkeiten zu schaffen, auf die Benutzung eines eigenen Pkw zu verzichten und Alternativen zu nutzen.

Demnach kann der zu erwartende Neuverkehr auf kleiner als 100 Kfz/24 h abgeschätzt werden und die zu erwartenden verkehrlichen Wirkungen als sehr gering bewertet werden. Die durch das Vorhaben zu erwartenden Neuverkehre (Zusatzverkehr zum Bestandverkehr) liegen im Schwankungsbereich der heutigen Verkehrsstärken und tragen nicht ursächlich zu Veränderungen der Funktions- oder Leistungsfähigkeit des Straßennetzes bei.

1.22 Verkehrslärm

Durch die Nähe zum Europaring westlich des Plangebiets sowie der östlich verlaufenden Bahntrasse ist im Plangebiet mit relevanten Verkehrslärmimmissionen zu rechnen. Auf Grundlage vorhandener Verkehrsmengen der umliegenden Straßen sowie der Frequentierung der Bahntrasse erfolgt eine schalltechnische Ersteinschätzung. Die Emissionsdaten der Straßen müssen nach Abschluss des Verkehrsgutachtens mit diesem abgeglichen werden. Hierbei werden zusätzlich die Heinrich-von-Stephan-Straße sowie die Emissionen aus der Nutzung des Busbahnhofs berücksichtigt, für welche zum jetzigen Zeitpunkt keine ausreichenden Verkehrsmengen vorliegen.

Die Berechnung der Verkehrslärmimmissionen erfolgte zur Ersteinschätzung auf Grundlage des städtebaulichen Modells in einer Berechnungshöhe von 3 m sowie 12 m über Gelände.

Die höchsten Beurteilungspegel ergeben sich demnach aus dem Schienenlärm. An den Ost-Fassaden der geplanten Bebauung ist hier mit Beurteilungspegeln von rund 75 dB(A) tags und 70 dB(A) nachts zu rechnen. Im Westen des Plangebiets liegen die Beurteilungspegel im Nachbereich des Europarings bei bis zu rund 72 dB(A) tags und 66 dB(A) nachts.

An den Ostfassaden des geplanten Bürogebäudes liegen die Beurteilungspegel bei etwa 65 dB(A) tags und 59 dB(A) nachts.

Der aufgrund der geplanten Nutzung hilfsweise angenommene Orientierungswert der DIN 18005 von 60 dB(A) tags für ein Mischgebiet (MI) wird demnach deutlich um ca. 15 dB überschritten, der Orientierungswert für Gewerbegebiete noch immer um ca. 10 dB.

Im Hinblick auf die geplante Nutzung ohne Schlafnutzungen stellen die Verkehrslärmimmissionen im Nachtzeitraum nur eine untergeordnete Rolle dar. Sollten hier jedoch



Schlafräume, wie z.B. Hotels geplant werden, würde der Orientierungswert der DIN 18005 für Mischgebiete von 50 dB(A) um bis zu 20 dB(A), der für Gewerbegebiete um 15 dB im Nachtzeitraum überschritten werden. Selbst die kritisch zu wertende Schwelle von 70 dB(A) tags bzw. 60 dB(A) nachts als verwaltungsrechtliche Schwelle zur Gesundheitsgefährdung wird hier erreicht bzw. sogar überschritten.

Bei der Bewertung der Ergebnisse ist zu beachten, dass es sich hierbei nur um eine erste Einordnung handelt. Zum einen werden hier Quellen im Nahbereich (Busbahnhof und Heinrich-von-Stephan-Straße) nicht mitberücksichtigt, zum anderen stellen die zugrunde gelegten Verkehrsmengen nicht den aktuellen Stand dar.

Im Rahmen der schalltechnischen Untersuchung müssen die Eingangsdaten für den Verkehrslärm aus dem Verkehrsgutachten entnommen werden. Zusätzlich müssen der Busbahnhof und die Heinrich-von-Stephan-Straße in den Verkehrslärberechnungen mitberücksichtigt werden. Die Größenordnung der hier ermittelten Beurteilungspegel wird sich aber nicht ändern.

Im Rahmen des Bebauungsplanverfahrens müssen aktive Lärmschutzmaßnahmen geprüft und bewertet werden. Sollte man hier zu dem Ergebnis kommen, dass aktiver Lärmschutz in der vorliegenden Situation nicht umsetzbar ist, (z.B. Lärmschutzwände zur Bahn im Bahnhof) müssen passive Schallschutzmaßnahmen dimensioniert werden. Hierzu erfolgt eine Ermittlung der maßgeblichen Außenlärmpegel gemäß DIN 4109, welche im Bebauungsplan festgesetzt werden können.

Desweiteren erfolgt einer Bewertung der Veränderungen der Verkehrslärmimmissionen im Umfeld des Plangebiets, durch einen Vergleich der Situation im Prognose-Null-Fall (ohne Vorhaben) mit dem Prognose-Plan-Fall (mit Vorhaben). Nach ersten Erkenntnissen des Verkehrsgutachters ist jedoch nur mit einer sehr geringen Erhöhung des Verkehrsaufkommens zu rechnen, sodass hier keine immissionsrelevanten Auswirkungen im Umfeld erwartet werden.

Eine Betrachtung des Gewerbelärms gemäß TA Lärm wird im weiteren Verfahren noch ergänzt.

Fachplanungen

1.23 Gesamtstädtisches Seveso-II-Konzept

Die Stadt Leverkusen, insbesondere der Stadtteil Wiesdorf, ist infolge der historischen Entwicklung geprägt durch das Mit- und Nebeneinander verschiedenster städtischer Nutzungen und Industrie auf engstem Raum. Der CHEMPARK Leverkusen, der rund die Hälfte der Fläche Wiesdorfs einnimmt, grenzt unmittelbar südlich an verschiedenste innerstädtische und zum Teil schutzbedürftige Nutzungen an. Heute wäre eine solche Entwicklung auf Grund der aktuellen Rechtslage zum vorbeugenden Störfallschutz nicht mehr denkbar. Denn mit Inkrafttreten der europäischen Seveso-II-Richtlinie zur Beherrschung der Gefahren bei Unfällen mit gefährlichen Stoffen und aufgrund der höchstrichterlichen Rechtsprechung zu dem darin enthaltenen Abstandsgebot (Artikel 12) ist ein angemessener Abstand zwischen Störfallbetrieben und schutzbedürftigen Nutzungen einzuhalten. Zu diesen gehören beispielsweise Wohngebäude/-gebiete, öffentlich genutzte Gebäude und Gebiete, Erholungsgebiete und – so weit wie möglich – Hauptverkehrswege. (Hinweis: Die zwischenzeitlich in Kraft getretene Seveso-III-Richtlinie enthält das Abstandsgebot in Artikel 13, der angemessene Abstand heißt nun angemessener Sicherheitsabstand.)



Vor diesem Hintergrund, und da sich die gewachsene Gemengelage insbesondere in Wiesdorf nicht auflösen lässt, hat der Fachbereich Stadtplanung im Herbst 2012 ein gesamtstädtisches Seveso-II-Konzept in Auftrag gegeben, welches als Grundlage für die Stadtentwicklung innerhalb der angemessenen Sicherheitsabstände herangezogen wird. Es wurde im September 2015 durch den Rat der Stadt Leverkusen als gemeindliches Entwicklungskonzept beschlossen. Aus dem gesamtstädtischen Seveso-II-Konzept ergeben sich durch die Selbstbindung der Verwaltung Konsequenzen für die Bauleitplanung und Baugenehmigungsverfahren.

Im gesamtstädtischen Seveso-II-Konzept wurden u. a. für die Störfallbetriebe/Betriebsbereiche im CHEMPARK Leverkusen die angemessenen Sicherheitsabstände ermittelt und zu einer „Umhüllenden“ zusammengefasst. Dieser angemessene Sicherheitsabstand überlagert zahlreiche städtische Nutzungen und ist in zwei Planungszonen gegliedert, die mit unterschiedlichen Nutzungs- und Schutzkonzepten verbunden sind. Die Planungszone 1 grenzt unmittelbar an den Werkszaun an. Hier finden sich nur sehr wenige Nutzungen, die als schutzbedürftig anzusehen sind. Sie genießen Bestandsschutz. Neue schutzbedürftige Nutzungen, wie Wohnen, Einzelhandel oder andere öffentliche Nutzungen, die ein höheres Publikumsaufkommen erzeugen, dürfen hier nicht mehr angesiedelt werden.

In der Planungszone 2, die den übrigen Teil des Stadtgebietes innerhalb des angemessenen Sicherheitsabstands ausmacht, sind die Vorgaben und Einschränkungen geringer. Hier sind bereits (vielfältige) schutzbedürftige Nutzungen zu finden. Ziel ist es, den baulichen Bestand – unter bestimmten Voraussetzungen – wie bisher weiterentwickeln zu können. Daher können in der Planungszone 2 grundsätzlich unter bestimmten Voraussetzungen schutzbedürftige Nutzungen angesiedelt werden, nämlich wenn sozioökonomische Faktoren die Unterschreitung der angemessenen Abstände rechtfertigen und sich die Zahl der von einem möglichen Störfall betroffenen Personen nicht (signifikant) erhöht.

Das Plangebiet liegt in der Planungszone 2, die geplanten Bahnhofsgebäude dürfen an dem Standort errichtet werden.

Im gesamtstädtischen Seveso-II-Konzept werden für die Planungszone 2 in Betracht zu ziehende Schutzmaßnahmen beschrieben, die insbesondere dem Schutz vor toxischen Gasen im Ereignisfall dienen. Nach dem Konzept sind die Schutzmaßnahmen im konkreten Einzelfall für jedes Projekt anzupassen und festzulegen. Insbesondere ist zu prüfen, welche frequenzstarken Nutzungen es bisher gab und welche Veränderungen durch die vorgesehenen Nutzungen zu erwarten sind (Risikobetrachtung).

Entsprechenden Schutzmaßnahmen müssen in der weiteren Planung berücksichtigt werden, z. B. in objektbezogenen Seveso-Schutzkonzepten in Baugenehmigungsverfahren.

1.24 Gesamtstädtisches Konzept zur Steuerung von Vergnügungsstätten

Im Stadtgebiet von Leverkusen haben sich im Vergleich zu anderen Kommunen in NRW überdurchschnittlich viele Vergnügungsstätten, insbesondere Spielhallen und Wettbüros, oftmals im direkten Einzugsbereich der Einkaufszonen sowie in Gewerbegebieten und gewerblich geprägten Bereichen angesiedelt. Verdrängungseffekte, Konflikte mit sensiblen Nutzungen sowie Wert- und Imageverluste sind direkte Folgen.



Um solchen Tendenzen entgegenzuwirken und die städtebauliche Ordnung langfristig zu erhalten, hat die Stadt Leverkusen ein gesamtstädtisches Konzept zur Steuerung von Vergnügungsstätten beschlossen. Übergeordnetes Ziel ist es dabei, künftige Vergnügungsstätten auf stadtverträgliche Teilräume zu lenken und sowohl innerhalb der Stadtverwaltung als auch bei den privaten Akteuren (Immobilienbesitzer, Spielhallenbetreiber, Gewerbetreibende und Bürger) Planungs- und Investitionssicherheit zu schaffen.

Die Empfehlungen des Gutachtens (Ausschluss von Spielhallen, Wettbüros und Erotikbetrieben) sollen im Bebauungsplan in Form von entsprechenden Festsetzungen berücksichtigt werden.

1.25 Gesamtstädtisches Konzept zur Steuerung des Einzelhandels

Das Einzelhandelskonzept bildet die Grundlage für die planungsrechtliche Steuerung der Einzelhandelsentwicklung und dient Politik, Verwaltung und Unternehmen als Orientierungsleitfaden zur zukünftigen Entwicklung der Leverkusener Einzelhandelsstandorte. Das Plangebiet liegt laut Einzelhandelskonzept in unmittelbarer Nachbarschaft zum zentralen Versorgungsbereich Wiesdorf (Hauptzentrum). Ob unmittelbar neben dem zentralen Versorgungsbereich weiterer Einzelhandel verträglich ist, wird im Rahmen des Bebauungsplanverfahrens zu prüfen sein.

1.26 Integriertes Handlungskonzept Leverkusen-Wiesdorf (InHK Wiesdorf)

Das Plangebiet ist weiterhin Teil des Integrierten Handlungskonzeptes Leverkusen-Wiesdorf (InHK Wiesdorf), das im Oktober 2018 vom Rat der Stadt Leverkusen beschlossen wurde. Es definiert vier Handlungsfelder für die städtebauliche Entwicklung des Stadtteils Wiesdorfs: 1. grün und nachhaltig, 2. zukunftsweisend mobil, 3. vielseitig und alltagstauglich, 4. kooperativ und offen. Das Bahnhofsquartier besonders betreffende konkrete Ziele sind (Auszug):

- Förderung der Klimaanpassung u. a. durch die Erhöhung der Durchgrünung vor dem Hintergrund architektonisch-städtebaulicher Aspekte,
- Einrichtung grün geprägter barriere- und konsumfreier Aufenthaltsräume sowie ruhiger Rückzugsorte im City-Bereich,
- Erhöhung des Anteils klimaneutraler und umweltverträglicher Energie in der Erzeugung und Verteilung,
- gute Erreichbarkeit von Wiesdorf für alle Verkehrsteilnehmer*innen aus Stadt und Region
- Schaffung autofreier Bereiche
- Erhöhung von Aufenthaltsqualität, Barrierefreiheit, Stadtraumerlebnis, Verringerung von Lärm- und Schadstoffbelastungen
- lebenswerte und hochwertige Gestaltung der Stadt- und Straßenräume zur Reduzierung von städtebaulichen Barrierewirkungen in den Verknüpfungen relevanter Stadträume und Funktionsbereiche

Stärkung von Teillagen und Quartieren durch die Qualifizierung bestehender Räume

Das InHK wurde mittlerweile als ISEK Wiesdorf fortgeschrieben und beschlossen.

1.27 Mobilitätskonzept 2030+ der Stadt Leverkusen



Ein zentrales Ziel des Mobilitätskonzeptes ist die Gestaltung der Verkehrswende hin zu einer umweltschonenden und ressourcensparenden Mobilität. Das Mobilitätskonzept für die Stadt Leverkusen setzt auf eine intensiviertere und konsequente Stärkung des Umweltverbundes, um die Mobilitätsoptionen der Menschen zu erhöhen, die Autoabhängigkeit zu verringern und den Klimaschutzzielen Rechnung zu tragen. Dazu gehört auch ein Paradigmenwechsel „in den Köpfen“, sodass neben der Förderung des Umweltverbundes ein stringenter Mix aus „Push- and-Pull“-Maßnahmen notwendig ist.

In Zuge dessen wurde beschlossen, am Bahnhof Leverkusen-Mitte neben dem bereits erstellten ZOB auch den Radverkehr auszubauen und ein neues Fahrradparkhaus zu errichten. Die Verknüpfung des Umweltverbundes mit dem Individualverkehr erfolgt über einen Kiss & Ride-Parkplatz, der im Süden an das Plangebiet angrenzt.

1.28 Radpendlerroute

Die „RadPendlerRouten im Rechtsrheinischen“ sind ein Gemeinschaftsprojekt der Stadt Leverkusen mit angrenzenden Kommunen. Von Norden führt die Radpendlerroute von der Brücke über die Rathenaustraße kommend durch das Plangebiet am Bahnhofsgebäude vorbei und weiter zum neu errichteten Kreisverkehr an der Heinrich-von-Stephan-Straße. Von dort führt sie weiter zum Europaring bis nach Köln.

1.29 Rahmenkonzept Bahnhof Leverkusen-Mitte

Für die prägnante Fläche am Eingang zur Innenstadt wurde 2016 vom Planungsbüro Heinz Jahnen Pflüger, Stadtplaner und Architekten Partnerschaft aus Aachen die Rahmenplanung Bahnhof Leverkusen-Mitte erarbeitet. Sie stellt eine grundsätzliche städtebauliche Figur dar und zeigt die wesentlichen städtebaulichen Potenziale für diesen wichtigen Stadtraum auf. Die Rahmenplanung beinhaltet auch ein neues Bahnhofsgebäude mit bahnaffinen Nutzungen sowie ergänzenden Dienstleistungs- und Büronutzungen.



Abb. 10: Rahmenplanung HJP Stadtplaner Architekten, Aachen, 2016, ohne Maßstab

Anschließend wurde dieser Rahmenplan von Ferdinand Heide Architekt überarbeitet und vom Rat der Stadt Leverkusen in seiner Sitzung am 12.12.2022 als Rahmenplan für die Fläche südlich des Bahnhofes beschlossen.

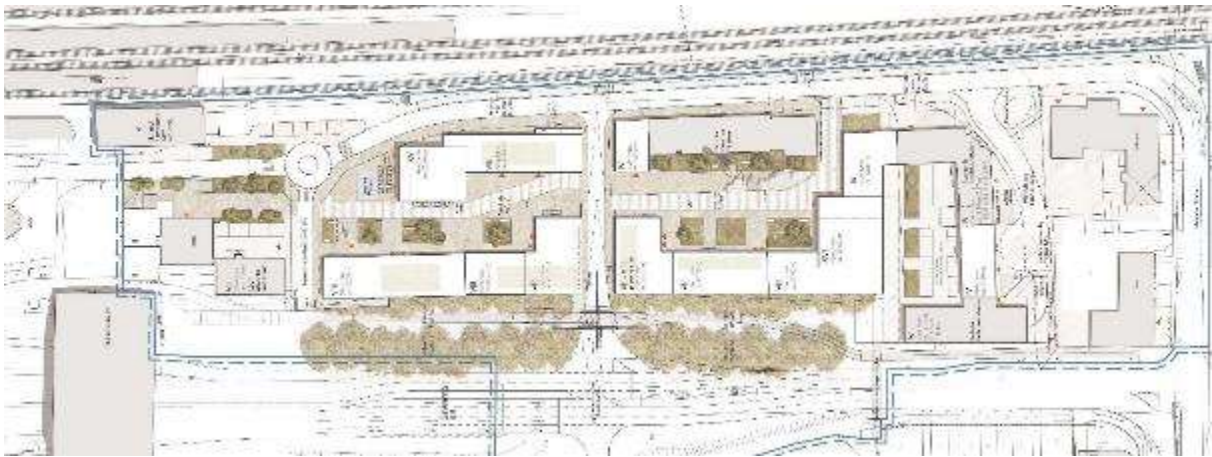


Abb. 11: Rahmenkonzept Ferdinand Heide Planungsgesellschaft, 2022, ohne Maßstab

Bestand, Ausgangssituation

1.30 Bestandssituation

Das Bahnhofsquartier erstreckt sich rund um den Zentralen Omnibusbahnhof (ZOB) als Verkehrsknotenpunkt des öffentlichen Personennahverkehrs (ÖPNV) in zentraler Lage zwischen den Gleisen, der Hauptverkehrsstraße B8/Europaring und der Rathenaustraße. Vom Bahnhofsquartier gelangt man fußläufig über den Bahnhofsvorplatz und den „Rialto-Boulevard“ sowie über die nördlich gelegene „Y-Brücke“ und durch die Rathaus-Galerie direkt in die Innenstadt von Wiesdorf. Die angrenzende Rathausgalerie vereint das Rathaus und den bedeutendsten Einzelhandelsstandort für die Stadt Leverkusen. Hinter der Rathausgalerie liegt die größte Fußgängerzone Leverkusens. Über die „Y-Brücke“ erreicht man zudem fußläufig das „Forum“, das Zentrum der Leverkusener Kulturveranstaltungen, welches nördlich der Rathenaustraße liegt.

Südlich angrenzend an das Plangebiet liegt das „Postgelände“, das zurzeit als Büro-, Dienstleistungs- und Beherbergungsviertel entwickelt wird. Westlich des Europarings liegt die „City C“ (City Center), die städtebauliche reaktiviert und gemäß den aktuell laufenden Planungen einen gemischt genutzten Standort mit einem Schwerpunkt im Bereich Wohnen bilden soll.

Das Bahnhofsquartier liegt somit in Insellage zwischen den Hauptverkehrsstraßen zum Erreichen der Innenstadt und ist der Dreh- und Angelpunkt und zugleich das „Tor zur Stadt“ für alle Nutzer des ÖPNV und des Schienenverkehrs. Entsprechend bildet das zukünftige Bahnhofsgebäude den neuen Eingang zur Stadt und umgekehrt das Wahrzeichen des Eingangs zum Bahnhof.

Das Plangebiet ist überwiegend versiegelt. In Nord-Süd Richtung entlang des Europarings gibt es eine Böschung, punktuell begrünte Teilflächen und vereinzelt Bäume sowie Grünflächen parallel zum ZOB.

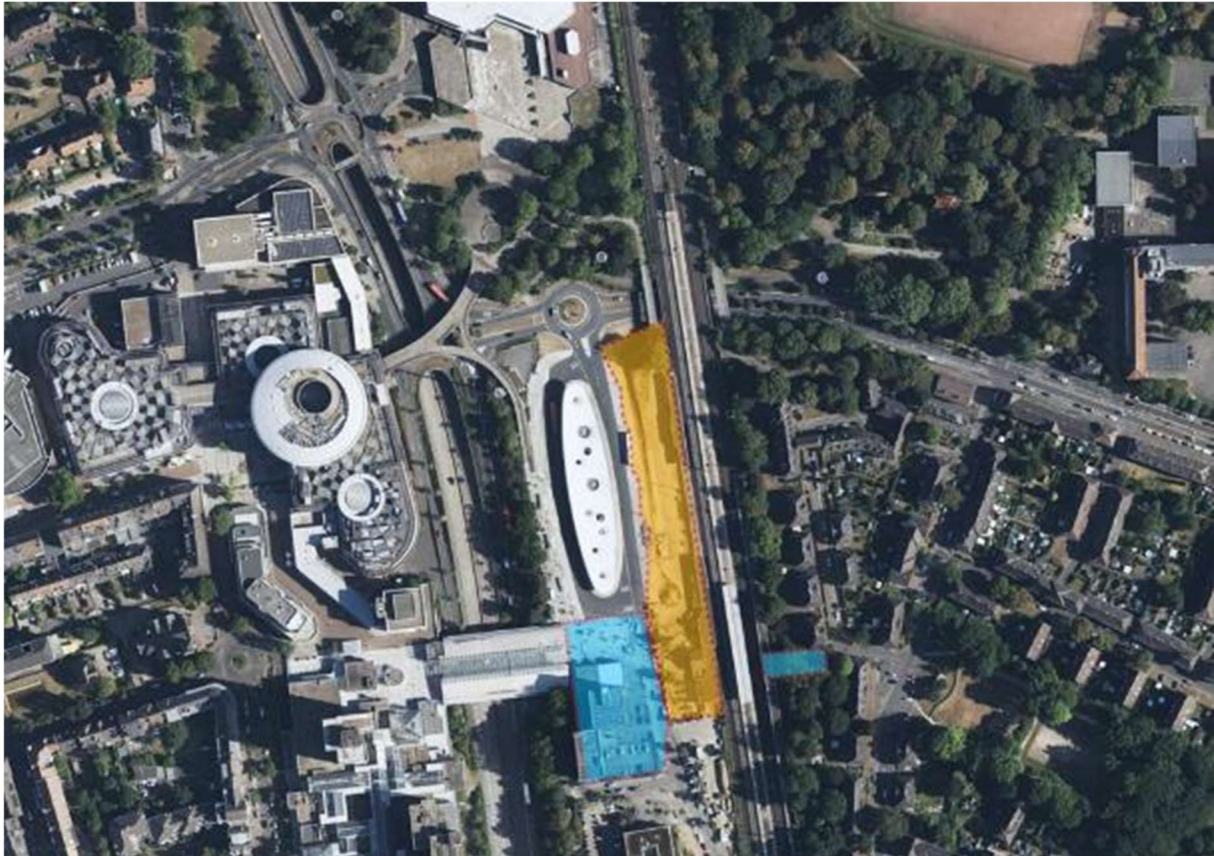


Abb. 12: Luftbild des Plangebietes, Auslobungstext zum Wettbewerb, LEVI, ohne Maßstab

1.31 Planungen - Konzepte im angrenzenden Umfeld

Entwicklung Postgelände

Im Bereich des Postgeländes einschließlich angrenzender Grundstücke soll ein Quartier entstehen, welches sich in seiner städtebaulichen Struktur, im Maßstab und seiner Höhenentwicklung in das Stadtgefüge des Mittelzentrums Leverkusen einfügt.

Vorgesehen ist die Schaffung eines hochwertigen Quartiers. Die Entwicklung des Postgeländes in der unmittelbaren Nähe zum Bahnhof und zur Stadtmitte bietet eine große Chance, den bisher wenig strukturierten Stadtraum zu qualifizieren.

Der vorhabenbezogene Bebauungsplan sieht eine Figur aus Neubauten vor, welche die öffentlichen Räume mit annähernd durchgängigen Traufhöhen unter Berücksichtigung einer angemessenen städtebaulichen Dichte klar begrenzt und die um zwei Hochpunkte signifikant ergänzt wird.

Die Randbebauung aus zwei langgestreckten, aufgelösten Blockstrukturen sowie die beiden Türme spannen einen halböffentlichen - als Grünraum gestalteten und von den Verkehrsimmissionen der Umgebung abgeschirmten - Stadtraum auf, der die Identität des neuen Quartiers bestimmt und der zur fußläufigen Erschließung aller Häuser dient.

Mit dem Bebauungsplan V 36/I werden neben Planungs- und Baurecht für den nördlichen Abschnitt des Entwicklungsgeländes auch die Voraussetzungen für eine neue Anbindung des Bahnhofs für den motorisierten Individualverkehr sowie den ÖPNV mit einer durch den Investor herzustellenden Erschließungsstraße geschaffen.



Am 11.12.2023 wurde der Satzungsbeschluss zum Vorhabenbezogenen Bebauungsplan mit Vorhaben- und Erschließungsplan getroffen.



Abb. 13: Planungskonzept für das Postgelände (nördlicher Abschnitt), ohne Maßstab

„City C“

Westlich des Europaringes liegt direkt hinter dem „Rialto-Boulevard“ die „City C“. Sie ist heute nicht mehr zeitgemäß und weist große Leerstände im Bereich der Einzelhandelsflächen auf. Die Vision für die „City C“ baut auf der Machbarkeitsstudie des Büros Rübsamen Partner Architekten BDA aus Bochum auf.

Das Nutzungsspektrum reicht von Studentenwohnungen über den geförderten Wohnungsbau und altersgerechte Wohnungen bis hin zu Wohnungen für Familien. Dabei sind ergänzend eine Kindertagesstätte, evtl. eine Lebensmittelversorgung sowie Aspekte der Dach- und Fassadenbegrünung angedacht. Weitere wichtige Planungsinhalte befassen sich mit dem sich verändernden Klima und der Widerstandsfähigkeit gegenüber sommerlicher Hitze in Innenstädten.

Für das neue Wohnviertel wird keine weitere Fläche versiegelt. Mit möglichst viel Grün, Bäumen und begrünten Dächern soll das Mikroklima positiv beeinflusst werden. Der Bestand - das Wohnhochhaus, Ärzte- und Bürohochhaus sowie der Verwaltungssitz der Sparkasse Leverkusen - wird integriert und die Nutzungen nicht angetastet.



Abb. 14: Machbarkeitsstudie Rübsamen Partner Architekten für die City C, Bochum, ohne Maßstab
Auf Grundlage der Machbarkeitsstudie und der Erkenntnisse aus den Beteiligungs- und Abstimmungsschritten wird durch die LEVI derzeit ein Verfahren zur städtebaulichen Qualifizierung (Wettbewerb) durchgeführt. Die Jurysitzung ist für April 2025 vorgesehen.

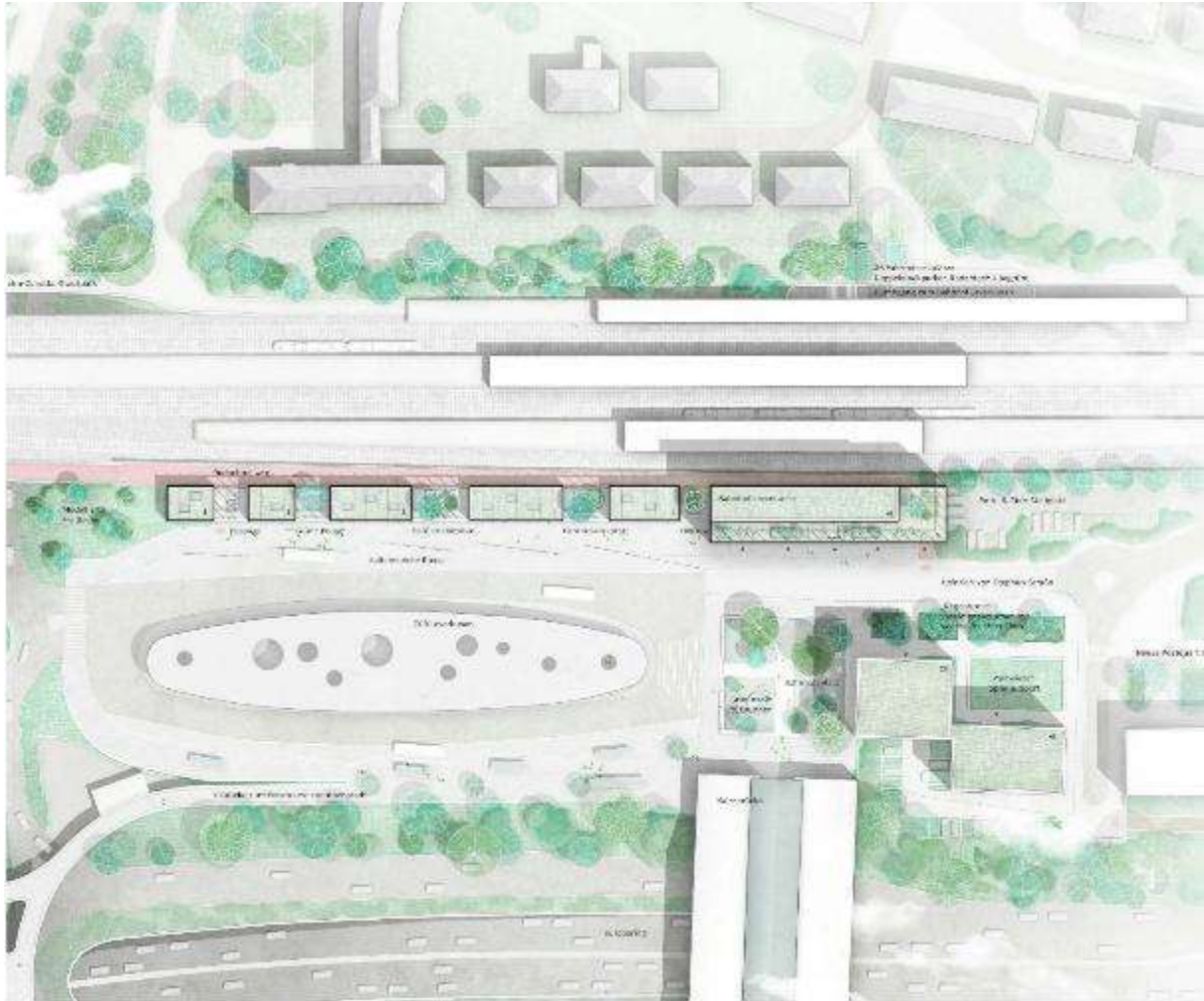
Wöhlerstraße

Das Plangebiet der Wöhlerstraße befindet sich im südwestlichen Stadtteil Wiesdorf. Durch seine Lage besitzt das Plangebiet eine besondere Bedeutung als Eingangs- und Auftaktfläche für den innerstädtischen Bereich.

Im Zeitraum von 12/22-06/23 hat eine städtebauliche Studie mit dem Ziel stattgefunden, eine qualitätsvolle städtebauliche und architektonische Umgestaltung für das Plangebiet zu finden und Ideen aufzuzeigen, die eine nachhaltige und hochwertige Nutzungsperspektive für einen attraktiven Stadteingang sicherstellen können. Es sollen Aufenthaltsqualitäten sowie innovative bauliche und nutzungsstrukturelle Ergänzungen der großformatigen architektonischen Strukturen geboten und eine sinnvolle Neuorganisation und -planung der Verkehrssituation umgesetzt werden.

Planung, Städtebauliches Konzept

Auf Grundlage der Machbarkeitsstudie und der Erkenntnisse aus den Beteiligungs- und Abstimmungsschritten wurde 2024 durch die LEVI ein Verfahren zur städtebaulichen Qualifizierung (Wettbewerb) durchgeführt, dessen Ergebnis nun vorliegt und dem förmlichen Verfahren nach BauGB zugrunde gelegt werden soll.



Städtebauliches Konzept



Blick vom Busbahnhof

Abb. 15 und 16: Blrm Architekt*innen mit KRAFT.RAUM. Landschaftsarchitektur, ohne Maßstab

1.32 Bebauungs- und Nutzungsstruktur

Das städtebauliche Konzept sieht entlang der Bahnschienen zwei eigenständige Baukörper vor – ein langgestrecktes Fahrradparkhaus und ein kompaktes Bahnhofgebäude. Das neue Bauvolumen des Bahnhofgebäudes wird in der Verlängerung der Achse des Rialto-Boulevards platziert. Markante Rundbogen-Scheiben prägen das zweigeschossige Sockelgeschoss und verleihen dieser Zone eine einladende und identitätsstiftende räumliche Qualität. Der architektonische Entwurf erfüllt die Anforderungen an eine zukünftige Empfangshalle und begrüßt die Besuchenden mit hoher Transparenz.

Ein eingezogenes Zwischengeschoss bietet zusätzliche Flächen für Gewerbe und dient gleichzeitig als flexible Flächenreserve in der Nähe des Erdgeschosses. Die vier Obergeschosse sind als hochflexible Bürogrundrisse gestaltet, die eine Vielzahl von Bürokonzepten ermöglichen. Die zukünftigen Mietflächen werden über ein zentrales Treppenhaus erschlossen; eine Teilung der Büroebenen in bis zu zwei Mietparteien ist möglich. Das letzte Obergeschoss ist als Staffelgeschoss mit umlaufender Fassade und begrünten Außenflächen geplant.

Das Fahrradparkhaus ist als eine räumliche Sequenz eingeschossiger Pavillons gestaltet und ordnet sich in der Höhenhierarchie am ZOB-Platz unter. Die einzelnen Pavillons wurden auf Grundlage der unterschiedlichen Anforderungen der Mobilitätsstationen entworfen und sind als zusammenhängende Struktur wahrnehmbar. Begrünte und thematisch bepflanzte Mini-Plätze spannen sich in den entstehenden Zwischenräumen. Die Materialwahl des Bahnhofgebäudes wird auch beim Parkhaus aufgegriffen.



Die vorhandene Bausubstanz soll bewahrt und schrittweise modernisiert werden. Um einen neuen Bahnhofsvorplatz zu schaffen, sollen die niedrigen Anbauten zurückgebaut und die Sichtachse von der Bahnhofshalle zum Rialto-Boulevard wiederhergestellt werden. Darüber hinaus bietet der Siegerentwurf die Möglichkeit der mehrgeschossigen Aufstockung des WGL-Gebäudekomplexes an. Eine moderne Außenhülle soll den Komplex am künftigen Platz neu inszenieren.

1.33 Erschließung des Planungsgebietes

Mit dem südlich angrenzenden Bebauungsplan V 36/I werden auch die Voraussetzungen für eine Anbindung des Plangebietes durch eine neue Erschließungsstraße geschaffen, die von einem neuen Knoten auf dem Europaring das ehemalige Postgelände queren und an das Plangebiet anbinden wird. Des Weiteren wird eine neue Fuß- und Radwegebrücke über den Europaring errichtet.

Die Erschließung des Plangebietes selbst erfolgt weitestgehend fußläufig, per ÖPNV oder SPNV (Schienenpersonennahverkehr). Der Bereich des ZOB soll in Zukunft für den motorisierten Individualverkehr (MIV) gesperrt werden. Eine Zuwegung mit dem eigenen PKW zum Bahnhofsgelände ist in Zukunft nur noch von Süden über die Heinrich-von-Stephan Straße möglich, die im Zuge des Gleisausbaus für den RRX nach Westen verlegt werden muss und einen neuen Kreisverkehr südlich des Plangebietes erhält.

Auf dem Parkplatz südlich des Bahnhofszugangs sind zudem Stellplätze für Car-Sharing-PKW, barrierefreie Parkplätze sowie ein Wartebereich für Taxen vorgesehen. Der Bereich vor dem zukünftigen Bahnhofsgelände soll als Shared Space mit Tempo 20 Zone in Zukunft für den ÖPNV, Radverkehr, Taxen und Carsharing gleichermaßen zur Verfügung stehen. Die Anlieferung des Bahnhofsgeländes soll aus südlicher Richtung über die Heinrich-von-Stephan-Straße erfolgen.

Die Erschließung des Bahnhofes erfolgt auf der Westseite über zwei neu errichtete Personenzugänge. Die Personenunterführung Nord führt in das Plangebiet im Bereich des Fahrradparkhauses. Die Personenunterführung Süd liegt im Bereich des Bahnhofsgeländes und ist als barrierefreier Zugang der Hauptzugang zum Bahnhof. Die unterirdische Personenunterführung verbindet auch die östlich der Bahntrasse gelegenen Stadtteile mit dem (Versorgungs-) Zentrum Wiesdorf.

1.34 Mobilstation

Eine Mobilstation ist eine Haltestelle des ÖPNV/SPNV, an der mindestens zwei Verkehrsmittelalternativen zur Verfügung stehen. Alle im Zusammenhang mit dem Mobilitätsangebot stehenden Anlagen bilden eine funktionale Einheit und sind barrierefrei auszubauen. Der Standort des Bundesbahnhofes mit ZOB wird somit zum intermodalen Schnittpunkt im Sinne des Mobilitätskonzeptes 2030. Zur Ausstattung dieser Mobilstation gehören damit zukünftig 2 Car-Sharing-Fahrzeuge, 26 Leihräder, eine Infosteile inklusive W-Lan Zugang. Die Car-Sharing-Fahrzeuge sind bereits auf dem Kiss & Ride-Parkplatz südlich des Bahnhofsgeländes verortet.

1.35 Öffentlich nutzbare Räume/Freiraumstruktur

Durch das Baukonzept entstehen zwischen den einzelnen Elementen des Fahrradparkhauses kleine begrünte Ruheinseln, die zum Pausieren, Umsteigen und



Reparieren einladen. Diese Höfe verbinden innen und außen, geprägt durch Hochbeete mit heimischen Stauden, Gräsern, Sträuchern und Klimabäumen, die wenig Pflege erfordern und die wertvolle Stadflora fördern. Die Hochbeete strukturieren die Platzflächen, verhindern das Befahren von Flächen und sind zugleich informelle Sitzmöglichkeiten. Am Café laden Tischgruppen und Hocker zum Verweilen ein. Der öffentliche Bahnhofsvorplatz wird mit Bäumen und grünen Inseln gestaltet. Zusammen mit der Dachbegrünung entsteht ein durchgängiges grünes Band, das auf dem Bahnhofsgebäude fortgeführt wird und eine ruhige, einladende Willkommensgeste inmitten der funktionalen Umgebung schafft.

1.36 Begrünung

Das Plangebiet ist im Bestand bereits vollflächig versiegelt und in Teilen bebaut. Nach Umsetzung der Planung soll die Fläche durch die Anpflanzung von Bäumen, Pflanzflächen, Fassaden- und Dachbegrünung aufgewertet werden. Begrünungen wirken sich positiv auf das Kleinklima aus und sind ökologisch wertvoll. Sie halten Wasser zurück, tragen zu einem verzögerten Abfluss in den Kanal und zu Verdunstungskühlung bei. Sie filtern Feinstaub aus der Luft und tragen insgesamt zu einem gesünderen Leben und Arbeiten bei.

1.37 Abfallentsorgung

Gerade dieser von der Öffentlichkeit stark frequentierte Bereich kann nur dann Aufenthaltsqualität entwickeln, wenn dieser sauber ist. Straßenpapierkörbe, Vorrichtungen für das Einsammeln von Zigaretten, Unterflurbehälter für Glasabfälle, etc. sollten daher innovativ gedacht und in die Planung einbezogen werden. Zeitgleich ist sicherzustellen, dass für die im Bahnhofsneubau angesiedelten Gewerbeeinheiten ausreichende Stellplatzflächen für Abfälle eingerichtet werden, die einerseits eine Abfalltrennung nach der Maßgabe der Gewerbeabfallverordnung ermöglichen, aber auch dem Anschluss- und Benutzungszwang an die kommunale Abfallentsorgung Rechnung tragen. Dementsprechend hat der Standort der Abfallbehälter die Vorgaben des § 18 der Abfallentsorgungssatzung einzuhalten.

Gutachten

Folgende Gutachten sind nach derzeitigem Kenntnisstand erforderlich:

- Artenschutzprüfung
- Ggf. Störfallgutachten (Seveso)
- Verkehrsgutachten und Mobilitätskonzept
- Schalltechnische Untersuchung
- Erschütterungen
- Entwässerungsgutachten einschließlich Starkregenbetrachtung
- Stadtklimatisches Gutachten
- Boden/ Altlasten/ Baugrund
- Magnetfelder
- Umweltbericht



Teil B Umweltbericht

Ein Umweltbericht gemäß § 2 Absatz 4 BauGB wird im Bebauungsplanverfahren auf Basis der Kenntnisse aus den Beteiligungs- und Abstimmungsschritten sowie der Fachgutachten ergänzt. Der Umweltbericht wird integraler Bestandteil der Begründung und dokumentiert die Ergebnisse der Umweltprüfung. Die Hauptaufgabe des Umweltberichts besteht darin, die voraussichtlich erheblichen Umweltauswirkungen der Planung transparent darzustellen.

Der Umweltbericht beschreibt und bewertet die Umweltauswirkungen, die sich aus der Planung ergeben können. Dazu gehören sowohl negative als auch positive Effekte auf Schutzgüter Menschen, Tiere, Pflanzen, Boden / Fläche, Wasser, Klima, Luft, Landschaft sowie Kultur- und Sachgüter. Der Umweltbericht prognostiziert die Auswirkungen der Planung und stellt ggf. vorhandene Planungsalternativen dar. Er enthält Maßnahmvorschläge, wie nachteilige Umweltauswirkungen vermieden, vermindert oder ausgeglichen werden können. Im Umweltbericht werden relevante, förmlich festgelegte Ziele des Umweltschutzes für das Plangebiet dargestellt und erläutert, wie diese bei der Planung berücksichtigt wurden. In den Umweltbericht werden die Ergebnisse der beauftragten Gutachten eingehen, wie z.B. des mikroklimatischen Gutachtens und des Bodengutachtens. Aktuell liegen erste Zwischenergebnisse vor, welche als Ersteinschätzung Bestandteil der vorliegenden Unterlagen sind.

Das Plangebiet ist aktuell bereits dicht bebaut und weist nur wenig Grünflächen / Begleitgrün auf, welche sich insbesondere entlang des Europarings (Hang mit Gehölzen) befinden. Am östlichen Rand befinden sich entlang der Bahnlinie einige kleinere Wiesen / Ruderalflächen, die vor kurzem noch als Baufläche genutzt wurden und derzeit als Begleitgrün des angrenzenden ZOB dienen. Das gesamte Untersuchungsgebiet ist anthropogen überformt, mit entsprechend geringen Wertigkeiten der Umweltschutzgüter bzw. entsprechend starken Vorbelastungen durch Versiegelung, Verlärmung, Schadstoffe, ungünstige mikroklimatischen Verhältnissen etc.. Schutzgebiete, schutzwürdige Bereiche sowie Kultur- und Sachgüter liegen im Untersuchungsgebiet nicht vor.

Bei dem Bebauungsplan handelt es sich um eine planerische Neuregelung und Neugestaltung des Plangebietes, welche mit dem Neubau von zwei Gebäuden (eingeschossiges Fahrradparkhaus + Neubau eines sechsgeschossigen Bahnhofgebäudes), einer potenziellen Aufstockung des WGL-Gebäudes sowie der Umgestaltung des Bahnhofsvorplatzes verbunden ist. Die Planung betrifft überwiegend versiegelte Flächen bzw. Flächen parallel zu den Gleisen, die aktuell als Lagerflächen genutzt werden.

Es ist zum aktuellen Zeitpunkt nicht anzunehmen, dass mit der Planung im Stadtteil Leverkusen-Wiesdorf eine erhebliche Beeinträchtigung der Umweltschutzgüter verbunden ist. Ggf. erforderliche Vermeidungs-, Verminderungs- und Ausgleichsmaßnahmen werden im weiteren Verfahren abgestimmt.



Teil C Auswirkung der Planung, Abwägung und Sonstiges

Auswirkungen der Planung

Die Umweltauswirkungen der Planung werden in einem noch zu erstellenden Umweltbericht beschrieben und bewertet, der Bestandteil der Begründung wird. Städtebaulich-funktionale Auswirkungen werden im Folgenden dargestellt.

1.38 Verkehrliche Auswirkungen

Mit der Entwicklung des Bahnhofsquartiers in Leverkusen-Mitte ist eine Neuordnung und Aufwertung des Bahnhofsumfeldes vorgesehen. Die durch das Vorhaben zu erwartenden Neuverkehre (Zusatzverkehr zum Bestandverkehr) liegen im Schwankungsbereich der heutigen Verkehrsstärken und tragen nicht ursächlich zu Veränderungen der Funktions- oder Leistungsfähigkeit des Straßennetzes bei.

1.39 Schallimmissionen

Durch die Nähe zum Europaring westlich des Plangebiets sowie der östlich verlaufenden Bahntrasse ist im Plangebiet mit relevanten Verkehrslärmimmissionen zu rechnen.

1.40 Erschütterungen

Durch die Nähe des Vorhabens zur Bahntrasse können auch Erschütterungseinwirkungen auf die Plangebäude nicht ausgeschlossen werden. Ökologische Eingriffs-/Ausgleichsbilanzierung

Da das Plangebiet bereits bebaut und versiegelt ist und die Eingriffe bereits vor der planerischen Entscheidung zu diesem Bebauungsplan zulässig waren, ist ein Ausgleich nicht erforderlich. Die Eingriffe und die geplanten Minderungsmaßnahmen werden im Umweltbericht beschrieben, der Bestandteil der Begründung wird.

Bodenordnung

Die Flächen befinden sich überwiegend im Eigentum der Stadt Leverkusen. Lediglich die südlichen Flächen (Gemarkung Wiesdorf, Flur 19, Flurstücke 374, 375 und 376) sind im Eigentum einer Eigentümergemeinschaft, bestehend u.a. aus der Wohnungsgesellschaft Leverkusen GmbH (WGL). Die Fläche entlang der Bahngleise (Gemarkung Wiesdorf, Flur 19, Flurstück 339) ist im Eigentum der DB Bahn AG. Nach Fertigstellung der Gleiserweiterung der „Rhein-Ruhr-Express (RRX)“-Strecke wird mit der DB Bahn AG der Austausch der Flächen beabsichtigt.

Einer Aufstellung des Bebauungsplans stehen die heutigen Eigentumsverhältnisse nicht entgegen.

Kosten und Durchführung der Planung

Im Zusammenhang mit dem Bebauungsplan entstehen der Stadt Leverkusen keine Kosten für die Erstellung des Bebauungsplans.



Auswirkungen auf den städtischen Haushalt sind zum jetzigen Zeitpunkt noch nicht absehbar. Eine abschließende Bewertung der fiskalischen Auswirkungen ist erst zu einem späteren Zeitpunkt möglich.

Standortalternativenprüfung

Standortalternativen sind aufgrund der Standortbindung an den Bahnhofsteppunkt nicht vorhanden.

Quellenverzeichnis

- Geltungsbereich des Bebauungsplans, Stadt Leverkusen, Fachbereich Stadtplanung
- Regionalplan Köln, Bezirksregierung Köln, Entwurf 2021.
- Flächennutzungsplan Leverkusen, Stadt Leverkusen, bekannt gemacht am 13.03.2006.
- Geoportal der Stadt Leverkusen
- Stadt Leverkusen, Ratsinformationssystem
- Artenschutzprüfung (ASP I), Hartmut Fehr, Stolberg, Mai 2025
- Mikroklimauntersuchung zum Bahnhofsquartier in Leverkusen-Mitte, Peutz Consult Dortmund, Juni 2025
- Verkehrsuntersuchung und Mobilitätskonzept Bahnhofsquartier Leverkusen, Verkehrliche Ersteinschätzung, Bernard Gruppe, Juni 2025
- Schalltechnische Ersteinschätzung zum Bahnhofsquartier in Leverkusen-Mitte, Peutz Consult Düsseldorf, Juni 2025
- Ersteinschätzung Umweltbericht B-Plan 277/I, ILS Essen GmbH, Juni 2025

Leverkusen,

Stadt Leverkusen

Fachbereich Stadtplanung

.....