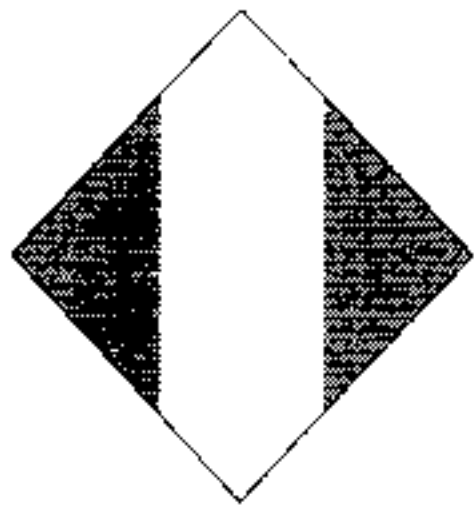


STADT LEVERKUSEN



NEUE BAHNSTADT OPLADEN

BEBAUUNGSPLAN 172 D/II „WOHNEN NORD-WEST“

Stellungnahmen zur öffentlichen Auslegung und Abwägungsvorschlag der Verwaltung mit Beschlussentwurf

Stand: 10.10.2012



Inhaltsverzeichnis

A1	Erhard T. Schoofs und Mitunterzeichner	3
A2	Stephanie Reichert	12
A3	Benedikt Rees	22
A4	Stephan Manglitz	36
B1	Kampfmittelbeseitigungsdienst (KBD), Dez. 22.5	44
B2	ERW-T Transport Planning & Optimisation	46
B3	NABU – Bund für Umwelt und Naturschutz Deutschland e.V.	48
B4	Technische Betriebe der Stadt Leverkusen AöR	54
B5	Energieversorgung Leverkusen GmbH & Co. KG	56
B6	LVR - Amt für Denkmalpflege im Rheinland	60
B7	AVEA GmbH & Co. KG	63
B8	DB Service Immobilien GmbH	69



Stellungnahmen

A1

Karl Schweiger
Lohrstraße 76
51371 Leverkusen

Stefan Manglitz
Altstadtstraße 1
51379 Leverkusen

Erhard T. Schoofs
Alte Ziegelei 3
51371 Leverkusen

K.P. Gehrtz
Okerstraße 16
51371 Leverkusen

Michael Quatz
Ferdinand-Lasalle-Straße 16
51373 Leverkusen

Sonja Schmitz
In der Felderhütten 5
51371 Leverkusen

Barbara Trampenau
Dhünnstraße 38
51373 Leverkusen

(gleichlautendes Schreiben vom 09.05.2012)



Karl Schweiger
Lohrstraße 76
51371 Leverkusen

Stefan Manglitz
Altstadtstraße 1
51379 Leverkusen

Erhard T. Schoofs
Alte Ziegelei 3
51371 Leverkusen

K.P. Gehrtz
Okerstraße 16
51371 Leverkusen

Michael Quatz
Ferdinand-Lassalle-Str. 16
51373 Leverkusen

Sonja Schmitz
In der Felderhütten 5
51371 Leverkusen

Barbara Trampenau
Dhünnstraße 38
51373 Leverkusen

Leverkusen, den 9.5.2012

G STADT LEVERKUSEN	
Eingegangen am	
11.05.12	7-8 Uhr
Amt	Az

An das Amt für Stadtplanung-Bauaufsicht

Einspruch gegen den B-Plan 172 C/II „nbs:o – Quartier am Campus“
sowie die Gesamtplanung zur nbs:o

Hiermit erheben wir als Bürger unserer Stadt Einspruch gegen diese Planungen, da unseres Erachtens der Bereich des Lärmschutzes nicht im erforderlichen und gesetzmäßigen Umfang beachtet worden ist.

Hierzu verweisen wir auf die anzuwendenden Gesetze, aber insbesondere auch auf die ergänzenden höchstrichterlichen Beschlüsse des Bundesverwaltungsgerichtes sowie des Bundesverfassungsgerichtes -
Stichwort: körperliche Unversehrtheit.

Entsprechende Unterlagen hierzu hat die Fraktion BÜRGERLISTE Ihnen zur Verfügung gestellt: „Aktuelle Rechtsfragen des Eisenbahn – und Immissionsschutzrechts im Zusammenhang mit dem Ausbau der Eisenbahnstrecke Emmerich-Oberhausen“.
Wir reichen dieses Rechtsgutachten aber auch gerne nochmals nach, sofern es Ihnen nicht vorliegen sollte.

Insbesondere möchten wir noch darauf verweisen, dass bei der Lärmschutzberechnung Ihres Amtes von Belegungszahlen - Anzahl/Taktzahl - der Strecken, die zur Nutzung als Transversale Rotterdam-Genua vorgesehen sind, ausgegangen wird, die in den Veröffentlichungen der Bahn sowie anderer offizieller Stellen stark differieren. Darüber hinaus behaupten Sie nun, Zahlen bei der Planung verwandt zu haben, die den



aktuellen Planungen bis 2025 entsprechen. Bis vor einigen Tagen gingen Sie von Zahlen bis 2015 aus, wie man u. a. auch den Medien entnehmen konnte.

Angaben zu den Tonnagezahlen und der Länge der Züge, die bei der Berechnung des Lärmschutzes auch eine entscheidende Rolle spielen, blieben Sie uns/der Öffentlichkeit bisher ganz schuldig. Hierüber finden wir auch keine Angaben in von Ihnen der Öffentlichkeit/uns zugänglich gemachten Unterlagen.

Auch behauptete Frau Zlonicky, die Leiterin Ihres Amtes, in der öffentlichen Bauausschusssitzung, unter Berufung auf Experten der Firma ACCON, die die Lärmberechnungen durchführte, dass in 20 Meter Abstand von der jeweiligen Strecke die Vibrationen der Züge - Anzahl/ Tonnage/Länge - keine Rolle mehr spielen. Eine Aussage, die weder wissenschaftlichen noch rechtlich / höchstrichterlich festgelegten Grundlagen entspricht.

Da Frau Zlonicky als Amtsleiterin die Planungen der Stadt zur BahnStadt verantwortet/leitet, ist auch dies ein Hinweis, auf eine fehlerhafte/lückenhafte Planung.

Der gravierendste Einwand unsererseits richtet sich aber gegen die Vorgehensweise, dass als Grundlage der Planungen wohl nicht das absolut geltende Primat zum aktiven Lärmschutz - u. a. höchstrichterliche Entscheidungen des Bundesverwaltungsgerichtes - beachtet wurde, sondern ohne für uns erkennbare Prüfung aktiver Lärmschutzmaßnahmen - z.B. Wände/Wälle/Einhausungen/Tröge/Tunnel - eine kostengünstige Form mit der Dominanz passiver Maßnahmen vorgehen ist.

Dies ist unseres Erachtens ein grober Verstoß gegen geltendes Recht.

Unseres Erachtens basiert auch der inzwischen vorgelegte Bebauungsplan Nr. 172D/II „nbs:o – Nord-West“ auf den oben geschilderten Mängeln und ist deshalb nach unserer Meinung ebenfalls rechtswidrig. So dass wir auch hiergegen Einspruch - Siehe Gesamteinspruch ! - einlegen.

Mit freundlichen Grüßen,

M. Mrot
S. G. L. A.
M. P. F. A.

S. G. L. A.
H. S. L. A.
B. L. A. M. P. A. R. T.



Stellungnahme der Verwaltung

Die Stellungnahme ist ursprünglich zur zweiten Auslegung des Bebauungsplans Nr. 172 C/II „Quartier am Campus“ und somit zeitlich vor der öffentlichen Auslegung des Bebauungsplanes 172 D/II eingegangen. Da im letzten Absatz allerdings auch auf diese Planverfahren Bezug genommen wird, ist eine Abwägung an dieser Stelle erforderlich.

Auch wenn die Gütergleisverlegung nicht Bestandteil des Bauleitplanverfahrens 172 D/II „Wohnen Nord-West“ ist, wurden im Rahmen dieses Verfahrens umfangreiche Schalltechnische Untersuchungen unter Berücksichtigung des Prognosezeitraums 2015 durchgeführt.

Die DB arbeitet für die Gütergleisverlegung mit modifizierten Werten. Hierbei handelt es sich um Prognosewerte für 2025. Da der Bundesverkehrswegeplan noch nicht beschlossen ist, stellt es die DB der Stadt Leverkusen frei, mit den übermittelten Werten von 2025 oder den Prognosezahlen 2015 zu rechnen. Im Sinne der Lärmvorsorge wird sich die Stadt Leverkusen bezüglich des Bebauungsplanverfahrens an den höheren Werten orientieren („Worst-Case-Betrachtung“). Wie aus der Schalltechnischen Untersuchung (Bericht Nr.: ACB 1211 – 406183 – 643, Stand: 03.08.2012) ersichtlich ist, liegen die zu erwartenden Zugverkehrszahlen für die Bahntrassen gemäß Prognosezeitraum 2025 niedriger, als dies in der zur öffentlichen Auslegung vorliegenden schalltechnischen Untersuchung mit dem Prognosezeitraum 2015 berücksichtigt ist. Im Rahmen des Bauleitplanverfahrens wurde aufgrund der neuen Prognosewerte 2025 eine Überarbeitung des Schallgutachtens vorgenommen. Dabei wurden alle bis zum Jahr 2025 prognostizierten Zugaufkommen in der schalltechnischen Untersuchung berücksichtigt. Zudem wurden gemäß Angaben der DB die Beschaffenheit der Züge, deren Länge sowie deren maximale Fahrgeschwindigkeit berücksichtigt. Bei der Berechnung der Beurteilungspegel wurde der jeweils ungünstigste Zustand berücksichtigt, wenngleich die der Prognose zugrunde gelegten Zuglängen und insbesondere die Fahrgeschwindigkeiten in aller Regel nicht erreicht werden.

Im Ergebnis ist festzustellen, dass durch die geringeren Zugverkehre ebenfalls geringere Verkehrslärmimmissionen auf das Plangebiet einwirken. Im westlichen Teilbereich sind gemäß den neuen Berechnungen Pegelminderungen von rd. 3 bis 4 dB(A) gegenüber den vorausgegangenen Berechnungen (Stand öffentliche Auslegung) zu prognostizieren.



Um für das Plangebiet einen höheren Schutzanspruch zu gewährleisten, werden im weiteren Planverfahren nicht die Werte des Prognosezeitraums 2025, sondern die ungünstigeren Werte des Prognosezeitraums 2015 für die notwendigen Schallschutzmaßnahmen bzw. in der Abwägung berücksichtigt. Eine Veränderung der Festsetzungen zum Immissionsschutz im Bebauungsplan erfolgt somit nicht.

Im Plangebiet „Wohnen Nord-West“ der Bahnstadt stellt sich die Situation wie folgt dar: Tagsüber werden die Richtwerte der DIN 18005 für ein Allgemeines Wohngebiet ganz überwiegend eingehalten, so dass für Gärten und Balkone keine Einschränkung in der Aufenthaltsqualität besteht. Die Orientierungswerte für den Schallschutz werden in Teilbereichen des Plangebietes allerdings nachts deutlich überschritten, so dass hier – insbesondere auf den zur Bahn orientierten Seiten – bei geöffnetem Fenster nachts die Wohnruhe durch den Zugverkehr nicht abschließend gewährleistet werden kann. Dies ist im verdichteten innerstädtischen Raum grundsätzlich aber keine Seltenheit.

Im Rahmen des Bauleitplanverfahrens wurden umfassend fünf städtebaulich vertretbare Möglichkeiten, den aktiven Schallschutz betreffend, untersucht und eine Bewertung der möglichen Fallvarianten vorgenommen.

Gemäß Ausführungen des Schallgutachtens wirken aktive Schallschutzmaßnahmen umso besser, je näher sie sich am Emissionsort befinden und je höher diese sind. Im konkreten Fall des Plangebietes „Wohnen Nord West“ bedeutet dies, dass der aktive Schallschutz entweder nah am Emissionsort (d.h. der Schiene) oder nah am Immissionsort (d.h. an der geplanten Wohnbebauung) vorgesehen werden muss. Untersucht wurden Schallschutzwände an der Hangkante zur geplanten Bebauung der westlichen Seite der Werkstättenstraße („Fall 2“ mit 3 m Höhe und „Fall 3“ mit 6 m Höhe), eine Riegelbebauung als Schallschutzwand in 12 m Höhe („Fall 4“) und kleinere Lärmschutzwände im direkten Gleisbereich („Fall 5“). Im Ergebnis ist festzuhalten, dass diese Maßnahmen leider nicht zu relevanten Pegelminderungen führen oder technisch (kleinere Lärmschutzwände im direkten Gleisbereich) nicht umsetzbar sind. Hinzu kommen Aspekte zu Herstellungskosten und Grundstücksverfügbarkeiten. So wäre für den untersuchten „Fall 3“ für eine Lärmschutzwand von bis zu 470 m Länge und 6 m Höhe, bei einem gemittelten Quadratmeterpreis von 250 Euro, allein mit Herstellungskosten von rd. 7 Mio. Euro zu rechnen. Hinzu kommt durch die Flächeninanspruchnahme der aktiven Lärmschutzmaßnahmen eine ge-



ringere Verwertbarkeit der jeweils betroffenen Baugebiete, was weitere finanzielle Einbußen bedeutet. Eine solche Kostenposition steht jedoch nicht im Einklang mit einem ausgeglichen Kosten- Nutzenverhältnis, da selbst bei dieser umfangreichen Maßnahme nach wie vor Überschreitungen der schalltechnischen Orientierungswerte verbleiben.

Eine Überprüfung und Abwägung deutlich umfassenderer aktiver Schallschutzmaßnahmen - z.B. die Überdeckung des Gleisbettes zwischen den beiden Seiten des Bahnstadtgeländes oder Schallschutzwände/-wälle die deutlich höher als 15 m ab Böschungsoberkante sein müssten, widersprechen dem städtebaulichen Rahmenplan, der die städtebauliche Grundlage für den Bebauungsplan darstellt und übersteigen ein ausgeglichenes Kosten- Nutzenverhältnis erheblich. Nach dem Urteil des Bundesverwaltungsgerichtes ist hierzu folgendes klar zu stellen: „eine Gemeinde [ist] nicht gehalten, Maßnahmen zu ergreifen oder in einem Bebauungsplan festzusetzen, bei denen der mit ihm erreichte Erfolg außer Verhältnis zu seinem Nutzen steht“ (BVerwG vom 22.03.2007, 4 CN 2/06).

Im Bebauungsplan ist ein umfangreiches Maßnahmenkonzept aus Lärmschutzmaßnahmen vorgesehen, um insbesondere die hohen Überschreitungen der Lärmpegel zur Nachtzeit zu berücksichtigen. Dazu zählen:

- passive Schallschutzmaßnahmen durch die Festsetzung von Lärmpegelbereichen (LBP) gemäß DIN 4109 und gemäß Eintrag im Bebauungsplan auf Grundlage umfassender textlicher Festsetzungen für die jeweiligen Baugebiete.
- passive Schallschutzmaßnahmen durch die Festsetzung von schall-gedämmten und fensterunabhängigen Lüftungen für Schlaf- und Kinderzimmer,
- Ausnutzung der Eigenabschirmung der geplanten Gebäude durch Ausrichtung und Grundrissgestaltung,
- Ausschluss von Wohnen in bestimmten Bereichen und Etagen (MI 3 und MI 4),
- Ausschluss von Aufenthaltsräumen in bestimmten Bereichen und Etagen unter bestimmten Voraussetzungen (WA 1, WA 5, WA 7, WA 8, WA 10),
- Anpassung der Traufhöhe in bestimmten Bereichen (WA 7, WA 8, WA 9).

Demzufolge sind im Bebauungsplan 172 D/II „Wohnen Nord-West“ passive Schallschutzmaßnahmen festgesetzt, um die nicht zu realisierenden aktiven Schallschutzmaßnahmen zu kompensieren. Zudem werden künftige Bewohner über diese Rahmenbedingungen im Plangebiet, vor dem Grunderwerb, informiert.



Die Einhaltung der Orientierungswerte der DIN 18005 ist wünschenswert. Nach verwaltungsgerichtlichem Urteil (Urteil des Hess VGH vom 29.03.2012) wird jedoch bestätigt, dass dies in vielen Fällen nicht möglich ist. Im Rahmen einer geordneten Stadtentwicklung kann sich die Stadt Leverkusen für eine Überschreitung der Werte der DIN 18005 entscheiden, wenn dabei der entscheidungserhebliche Sachverhalt umfassend ermittelt wurde. Zu dieser Sachverhaltsermittlung gehört auch die Prüfung ernstlich in Betracht kommender Alternativen auch hinsichtlich des aktiven Schallschutzes.

Zur Beurteilung von möglichen Erschütterungsauswirkungen durch die Nähe des Plangebietes zu der Bahntrasse und durch die geplante Gütergleisverlegung wurde im Rahmen der Planungen „Neue Bahnstadt Opladen“ durch die ACCON GmbH Köln ein Erschütterungsgutachten (Bericht-Nr. ACB-20120920-5940/3, Stand: 20.09.2012)¹ erstellt. In diesem Gutachten wurde untersucht, ob die maßgeblichen Anhaltswerte der DIN 4150 innerhalb des Plangebietes eingehalten werden. Das Untersuchungsgebiet liegt östlich des Bahnhofs Opladen nördlich des ehemaligen Kesselhauses an der Werkstättenstraße. Zur Berechnung der Beurteilungsschwingstärke wurden die von der DB AG zur Verfügung gestellten Verkehrszahlen für 2015 angesetzt. Für die Beurteilung von Erschütterungsimmissionen unterscheidet die DIN 4150 zwischen Einwirkungen auf den Menschen in Gebäuden und schädlichen Einwirkungen auf Gebäude. Bauliche Schäden durch Erschütterungen aus dem Bahnbetrieb sind im Allgemeinen nicht zu erwarten, da die auftretenden Schwinggeschwindigkeiten in an Bahnlinien gelegenen Wohngebäuden in der Regel zu gering sind. Für die Berechnung der künftigen Erschütterungseinwirkungen fanden die Messergebnisse an drei Messpunkten statt.

Wie aus der Schalltechnischen Untersuchung (Bericht Nr.: ACB 1211 – 406183 – 643, Stand: 03.08.2012) ersichtlich ist, liegen die zu erwartenden Zugverkehrszahlen für die Bahntrassen gemäß Prognosezeitraum 2025 niedriger, als dies in der schalltechnischen Untersuchung mit dem Prognosezeitraum 2015 berücksichtigt ist. Gemäß Angaben der DB ist die Beschaffenheit der Züge, deren Länge sowie deren maximale Fahrgeschwindigkeit ebenfalls berücksichtigt worden. Demzufolge sind die Ergebnisse der schalltechnischen Untersuchung auf die Ergebnisse des Erschütterungsgutachtens übertragbar, so dass die Er-

¹ ACCON GmbH, Erschütterungstechnische Untersuchung Baugebiet „Neues Wohnen Nord-West“ Opladen, Bericht-Nr. ACB-20120920-5940/3, Köln 20.09.2012



schütterungsauswirkungen durch das niedrigere Zugaufkommen ebenfalls geringer ausfallen.

Als Ergebnis des Erschütterungsgutachtens für das Bebauungsplanverfahren 172 D/II lässt sich festhalten, dass die zukünftigen Erschütterungsimmissionen in den drei repräsentativen Messpunkten im westlichen Bereich der allgemeinen Wohngebiete die Anhaltswerte einhalten. Ferner liegen die erwarteten Erschütterungsimmissionen an allen Immissionsorten deutlich unterhalb der Anhaltswerte. Gebäudeschäden sind daher in den geplanten Gebäuden nicht zu erwarten. Besondere bauliche Vorkehrungen für die Gebäude sind ebenfalls nicht vorzuziehen. Die Orientierungswerte für den sekundären Luftschall und den maximalen sekundären Luftschall werden ebenfalls eingehalten. Es liegen folglich keine Anhaltspunkte vor, dass das Plangebiet von unzumutbaren Erschütterungen betroffen ist. Somit sind für das geplante Baugebiet keine Festsetzungen für bauliche Vorkehrungen zum Erschütterungsschutz erforderlich.

Die Bestandsbebauung entlang der Werkstättenstraße (MI 1- und MI 2-Gebiet) waren nicht Gegenstand der Erschütterungsuntersuchung. Die Belastungssituation in diesen Gebäuden und die Auswirkungen der Gütergleisverlegung in Opladen werden gegebenenfalls im diesbezüglichen Planfeststellungsverfahren untersucht.

Für die neu geplante Bebauung an der Werkstättenstraße (MI 4-Gebiet) ist eine gewerbliche Nutzung vorgesehen und Wohnnutzung aufgrund Schallimmissionen ausgeschlossen. Die Erschütterungsbelastung in diesem Gebäude wird im Vergleich zum Immissionsort im allgemeinen Wohngebiet aufgrund des geringeren Abstandes zu den Bahngleisen tendenziell höher sein. Da die Anhalts- und Orientierungswerte für Gewerbegebäude aber deutlich höher sind als für Wohngebäude kann auch für das geplante neue Gebäude von einer Einhaltung der Anhaltswerte sicher ausgegangen werden.

Grundsätzlich ist die Entwicklung eines Wohngebietes an diesem Standort gegenüber dem Zentrum Opladens, städtebaulich begründbar. Zielsetzung ist die Reaktivierung einer innerstädtischen Brache als Maßnahme der Innenentwicklung. Es handelt sich hierbei zusätzlich um eine innerstädtische Entwicklung mit seinen spezifischen Qualitäten aber auch Rahmenbedingungen und nicht um ein Wohngebiet am Stadtrand ohne derartige Restriktionen. Zudem ist eine umfassende Prüfung und Abwägung ernsthaft in Betracht kommender Alternativen erfolgt.



Demzufolge entspricht die vorliegende Planung den gesetzlichen und von der Rechtsprechung entwickelten Anforderungen, die Vorwürfe werden zurück gewiesen.

Beschlussempfehlung:

Der Stellungnahme wird nicht gefolgt.



A2

Stephanie Reichert

Goethestraße 19

51373 Leverkusen

(Schreiben vom 10.06.2012)

Stephanie Reichert
Goethestraße 23 19
51373 Leverkusen-Opladen, den 10.6.2012

3	STADT LEVERKUSEN
Eingegangen am:	
15.06.2012	9-10 Uhr
FD: 61	Nr. 113

An die Stadtverwaltung-Leverkusen, Bau- und Planungsamt

Sehr geehrte Damen und Herren,

Bezug nehmend auf die Offenlegung des Bebauungsplanes Nr. 172D/II „nbs:o – Wohnen Nord-West“ sowie auf alle in diesem Zusammenhang erstellten bzw. noch zu erstellenden weiteren Bebauungspläne möchte ich als betroffener Bürger Opladens, hiermit in und mit nachfolgenden Punkten Einspruch erheben:

1.) Nach dem Schriftstück, dass die BÜRGERLISTE im Moment in Opladen verteilt - Kopie in Anlage - , hatte die Stadtverwaltung nach schriftlicher sowie mündlicher Auskunft von Oberbürgermeister Buchhorn keinerlei Kenntnis von den europaweiten Planungen zur Transversale Rotterdam-Genua, die auch durch die Bahnstadt Opladen verläuft und den ausliegenden Bebauungsplan Nr. 172D/II /Wohnen Nord-West sowie alle weiteren Bebauungspläne und sonstige Planungen zur Bahnstadt tangiert.

Deshalb legt die Verwaltung hier - nach eigener Aussage ! - Planungen vor, die diese Transversale und ihre zunehmenden Güterbelastungen nicht bzw. zumindest nicht angemessen berücksichtigen, insbesondere nicht den bereits europaweit vertraglich festgelegten Endausbau- und Belastungsstand bis/in 2025. So dass somit u. a. der Lärmschutz zum Bebauungsplan Nr. 172D/II und zu den anderen bisher vorgelegten Planungen fehlerhaft und völlig unzureichend berechnet wurde. Sie alle müssen also zumindest einer grundlegenden und wesentlichen Überarbeitung unterzogen werden.

2.) Darüber hinaus basieren die Lärmschutzberechnungen auf Zahlen aus 2003, die längst überholt sind und beruhen zudem nur auf fehlerhaften Hochrechnungen, die den vorgesehenen Endausbau in 2025 nicht berücksichtigen, wie die Vorlage Nr. 172/D/II selbst ausweist.

3.) Unrealistisch und damit hinfällig sind die Lärmschutzberechnungen auch deshalb, weil sie von einer Riegelbebauung zum Schutz der Wohnbereiche ausgehen, deren Erstellung bisher nicht ansatzweise gesichert ist, sondern deren Bau vielmehr eher höchst unwahrscheinlich ist, da dieser Bau, direkt neben der Güterstrecke, aus Lärmschutzgründen nur in einer Art Bunkerbau und mit starkem Vibrationsschutz möglich ist. Sofern die Immissionsschutz-gesetze diese Bauart überhaupt rechtlich zulassen.

4.) Weiterhin geht aus der Vorlage nicht hervor, dass hier ein notwendiger Abwägungsprozess zwischen aktivem und passiven Lärmschutz - unter dem Primat des aktiven Lärmschutzes - stattgefunden hat. Vielmehr gewinnt man den Eindruck, dass hier wirtschaftlich ausgerichtete Planungsvorstellungen die Planungen dominiert haben, und der Lärmschutz sich hiernach ausrichtet



und ihm nachrangige Wichtigkeit im Planungsvorgang beigemessen wird. Dies zeigt sich meines Erachtens insbesondere u. a. auch in der vorgesehenen Riegelbebauung, deren Realisation völlig offen ist, und die zudem mit einer teuren, millionenschweren Gütergleisverlegung einhergeht, die sogar Gleise - und damit den Lärm, heißt : Vibrationen + Lautstärke - deutlich in Richtung der neuen Wohngebiete verschiebt.

Von aktivem Lärmschutz - z. B. mittels Einhausung - findet man wenig. Zu wenig, wenn man davon ausgeht, dass höchststrichterliche Entscheidungen dem aktiven Lärmschutz das absolute Primat zusprechen.

5.) Da der Untergrund des Bahngeländes vielfach verseucht ist - insbesondere das Grundwasser - fehlen mir auch Aussagen über mögliche Ausgasungen und klarere Definitionen des Grades der Verseuchungstatbestände. Ein Bebauungsplan ohne klarere Aussagen hierzu ist meines Erachtens rechtswidrig.

6.) Verwunderlich ist meines Erachtens auch, dass zwischen der Stadt Leverkusen und der Deutschen Bahn meines eine Form enger Zusammenarbeit herrscht, die meines Erachtens die planerischen Kontroll- und Aufsichtspflichten der Stadtverwaltung im Sinne der betroffenen Bürger stark beeinträchtigt.

So ist es für mich z. B. verwunderlich, dass Lärmschutzberechnungen von der DB beauftragt und bezahlt werden, und so von einer Firma durchgeführt werden, die enger Geschäftspartner der DB ist.

Hier verwundert insbesondere, dass von der Stadt z. B. weder der Schienenbonus (5 dB) noch der BÜG-Bonus (3 dB) - zusammen immerhin 8 dB - hinterfragt wurden, zumindest habe ich hierzu keine Ausführungen finden können.

Haben diese in den Lärmschutzberechnungen etwa keine Rolle gespielt ?

Auch hier ist meines Erachtens eine eindeutigere Klärung der Sachlage unabdingbar, bevor irgendwelche Bebauungspläne rechtsverbindlich beschlossen werden.

7.) Weiterhin bin ich der Ansicht, dass es unabdingbar ist, dass zu den gesamten Planungen zur Bahnstadt und zur Transversale Rotterdam-Genua im Bereich des Leverkusener Stadtgebietes ein Planfeststellungsverfahren unter Beteiligung der Bürger notwendig ist, da diese Güterstrecke so wesentlich und grundlegend ausgebaut wird, dass es mit der Feststellung, hier liege nur eine zunehmende Belastung vorhandener Gleise vor, und damit greife der geltende Bestandsschutz, nicht getan ist.

Denn diese Gleise werden in Zukunft nicht nur deutlich vermehrt Tag und Nacht genutzt, sondern insofern erheblich ausgebaut, als dass neben der Taktzahl der Züge - nun Blockfahrten - sowie der Tonnage - deutlich größere Waggons - auch längere Züge - zunächst von 700 auf 1000 Meter, später auf 1500 Meter Länge - international vorgesehen und vertraglich vereinbart sind. Und dadurch zudem die gesamte technische Infrastruktur - Weichen, Signale, Stellwerke - nach und nach völlig um- und ausgebaut wird, und die Strecken einen völlig anderen, völlig neuen Charakter bekommen. Hier werden keine vorhandenen Gleise nur einfach von mehr Zügen genutzt, hier wird der Gleis- und Technikkörper nachhaltig ausgebaut und tiefgreifend umgestellt - also nicht nur leicht verändert, sondern durch Aus- und Umbau völlig neu gestaltet.



Etliche dieser grundlegenden Umbaumaßnahmen sind für den Bereich Leverkusen bereits abgeschlossen, z.B. ein großes, neues und deutlich leistungsfähigeres Stellwerk in Solingen, bei Schließung der örtlichen kleineren Stellwerke, u. a. in Opladen.

8.) Bebauungspläne für den Bereich des Geländes des ehemaligen Ausbesserungswerkes der DB zu erstellen, die die grundlegenden europaweiten Planungen zur Transversale Rotterdam-Genua nicht oder nur marginal mit in die Planungen einbeziehen, sind meines Erachtens nicht nur der Sachlage nicht angemessen, sondern sogar rechtsfehlerhaft und somit nicht genehmigungsfähig, auch nicht von einem Stadtrat.
Hier müsste meines Erachtens sogar die Kommunalaufsicht eingreifen.

(Stephanie Reichert)

Stellungnahme der Verwaltung

Zu 1)

Nach der öffentlichen Auslegung wurden die neuen Prognosewerte für den Prognosezeitraum 2025 seitens der DB zur Verfügung gestellt. Wie aus der schalltechnischen Untersuchung (Bericht Nr.: ACB 1211 – 406183 – 643, Stand: 03.08.2012) ersichtlich ist, liegen die zu erwartende Zugverkehrszahlen für die Bahntrassen gemäß Prognosezeitraum 2025 niedriger, als dies in der schalltechnischen Untersuchung mit dem Prognosezeitraum 2015 berücksichtigt ist. Im Rahmen des Bauleitplanverfahrens wurde aufgrund der neuen Prognosewerte 2025 eine Überarbeitung des Schallgutachtens vorgenommen. Dabei wurden alle bis zum Jahr 2025 prognostizierten Zugaufkommen in der schalltechnischen Untersuchung berücksichtigt. Bei den vorliegenden Prognosewerten der DB handelt es sich um alle geplanten Zugverkehre auf der betroffenen Trasse bis zum Zeitraum 2025. Somit sind im Rahmen des Bebauungsplanverfahrens alle bekannten Maßnahmen der Trasse berücksichtigt und in die Abwägung eingestellt. Zudem wurden gemäß Angaben der DB die Beschaffenheit der Züge, deren Länge sowie deren maximale Fahrgeschwindigkeit berücksichtigt. Entsprechende Ausführungen finden sich in Tab. 4.3.1 des Gutachtens. Bei der Berechnung der Beurteilungspegel wurde der jeweils ungünstigste Zustand berücksichtigt, wenngleich die der Prognose zugrunde gelegten Zuglängen und insbesondere die Fahrgeschwindigkeiten in aller Regel nicht erreicht werden.

Im Ergebnis ist festzustellen, dass durch die geringeren Zugverkehre gemäß Prognosewert 2025 gegenüber dem Prognosewert 2015 ebenfalls geringere Verkehrslärmimmissionen auf das Plangebiet einwirken. Im westlichen Teilbereich sind gemäß den neuen Berechnungen Pegelminderungen von rd. 3 bis 4 dB(A) gegenüber den vorausgegangenen Berechnungen zu prognostizieren. Im Verfahren werden jedoch, um dennoch einen höheren Schallschutz zu gewährleisten, die ungünstigeren Werte des Prognosezeitraums 2015 berücksichtigt. Somit verbleiben die Festsetzungen zum Immissionsschutz im Bebauungsplan unverändert.

Zu 2)

Wie bereits zuvor ausgeführt, wurden nach der öffentlichen Auslegung die neuen Prognosewerte für den Prognosezeitraum 2025 seitens der DB zur Verfügung gestellt. Wie aus der Schalltechnischen Untersuchung (Bericht Nr.: ACB 1211 – 406183 – 643, Stand: 03.08.2012) ersichtlich ist, liegen die zu erwartenden Zugverkehrszahlen für die Bahntrassen gemäß Prognosezeitraum 2025 niedriger, als dies in der schalltechnischen Untersuchung mit dem Prognosezeitraum 2015 berücksichtigt ist. Diese grundsätzliche Aussage lag bereits zum Zeitpunkt der öffentlichen Auslegung vor und ist in der Sitzungsvorlage bzw. der Begründung und in dem Umweltbericht benannt worden. Im Ergebnis ist festzustellen, dass durch die geringeren Zugverkehre gemäß Prognosewert 2025 gegenüber dem Prognosewert 2015 ebenfalls geringere Verkehrslärmimmissionen auf das Plangebiet einwirken.

Zu 3)

In der Begründung zum Bebauungsplan 172 D/II „Wohnen Nord-West“ (Kap. 6.10) wird ausgeführt, dass keine der skizzierten Fallvarianten eine hinreichende schallmindernde Maßnahme darstellt bzw. aus technischer oder eigentumsrechtlicher Sicht realisierbar ist (Fall 4, 5).

Darunter fällt auch die unter „Fall 4“ skizzierte Variante einer geschlossenen, ca. 12,0 m hohen Riegelbebauung im südwestlichen Bereich des Plangebietes entlang der Werkstättenstraße zu Gunsten einer Pegelminderung. Diese Bebauung würde dazu führen, dass die Gebäude, die in ihrem Schallschatten liegen, auch im 2. Obergeschoss eine Pegelminderung von ca. 4 dB(A) bis 5 dB(A) erfahren. Insofern könnte die bestehende Lärmproblematik mit dieser Maßnahme deutlich reduziert werden. Allerdings besitzt diese Maßnahme lediglich einen Einfluss für

das nähere Einzugsgebiet. Die weiter nördlich und südöstlich gelegenen Bereiche profitieren davon nicht.

Da es aufgrund der zu erwartenden Einzelinvestitionen in diesem Bereich voraussichtlich zu keiner abschirmenden gewerblichen Riegelbebauung kommen wird, die zu einer begrenzten Minderung der Lärmimmissionen führt, ist diese Maßnahme nicht Bestandteil des Lärmschutzkonzeptes und damit auch nicht Bestandteil der Abwägung geworden, da sie nicht hinreichend gesichert werden kann. Auch wurde die abschirmende Wirkung möglicher Gebäude westlich der Werkstättenstraße bei der schalltechnischen Untersuchung nicht betrachtet, da eine Umsetzung dieser geplanten Bebauung letztendlich nicht sichergestellt ist.

Demzufolge sind im Bebauungsplan 172 D/II „Wohnen Nord-West“ passive Schallschutzmaßnahmen z.B. in Form von schallgedämmten Gebäuden und Fenstern, sowie der Einbau von schallgedämmten fensterunabhängigen Lüftungen festgesetzt, um die nicht zu realisierenden aktiven Schallschutzmaßnahmen zu kompensieren.

Zu 4)

Im Plangebiet „Wohnen Nord-West“ der Bahnstadt stellt sich die Situation wie folgt dar: Tagsüber werden die Richtwerte der DIN 18005 für ein Allgemeines Wohngebiet ganz überwiegend eingehalten, so dass für Gärten und Balkone keine Einschränkung in der Aufenthaltsqualität besteht. Die Orientierungswerte für den Schallschutz werden in Teilbereichen des Plangebietes allerdings nachts deutlich überschritten, so dass hier – insbesondere auf den zur Bahn orientierten Seiten – bei geöffnetem Fenster nachts die Wohnruhe durch den Zugverkehr nicht abschließend gewährleistet werden kann. Dies ist im verdichteten innerstädtischen Raum grundsätzlich aber keine Seltenheit.

Im Rahmen des Bauleitplanverfahrens wurden umfassend fünf städtebaulich vertretbare Möglichkeiten, den aktiven Schallschutz betreffend, untersucht und eine Bewertung der möglichen Fallvarianten vorgenommen.

Gemäß Ausführungen des Schallgutachtens (Kapitel 4.7.5) wirken aktive Schallschutzmaßnahmen umso besser, je näher sie sich am Emissionsort befinden und je höher diese sind. Im konkreten Fall des Plangebietes „Wohnen Nord West“ bedeutet dies, dass der aktive Schallschutz entweder nah am Emissionsort (d.h. der Schiene) oder nah am Immis-

sionsort (d.h. an der geplanten Wohnbebauung) vorgesehen werden muss. Untersucht wurden Schallschutzwände an der Hangkante zur geplanten Bebauung der westlichen Seite der Werkstättenstraße („Fall 2“ mit 3 m Höhe und „Fall 3“ mit 6 m Höhe), eine Riegelbebauung als Schallschutzwand in 12 m Höhe („Fall 4“) und kleinere Lärmschutzwände im direkten Gleisbereich („Fall 5“). Im Ergebnis ist festzuhalten, dass diese Maßnahmen leider nicht zu relevanten Pegelminderungen führen oder rechtlich bzw. technisch (kleinere Lärmschutzwände im direkten Gleisbereich) nicht umsetzbar sind. Hinzu kommen Aspekte zu Herstellungskosten und Grundstücksverfügbarkeiten. So wäre für den untersuchten „Fall 3“ für eine Lärmschutzwand von bis zu 470 m Länge und 6 m Höhe, bei einem gemittelten Quadratmeterpreis von 250 Euro, allein mit Herstellungskosten von rd. 7 Mio. Euro zu rechnen. Hinzu kommt durch die Flächeninanspruchnahme der aktiven Lärmschutzmaßnahmen eine geringere Verwertbarkeit der jeweils betroffenen Baugebiete, was weitere finanzielle Einbußen bedeutet. Eine solche Kostenposition steht jedoch nicht im Einklang mit einem ausgeglichen Kosten- Nutzenverhältnis, da selbst bei dieser umfangreichen Maßnahme nach wie vor eine Überschreitung der schalltechnischen Orientierungswerte verbleibt.

Es wird bestätigt, dass eine aktive Lärmschutzmaßnahme grundsätzlich einer passiven Lärmschutzmaßnahme der Vorzug zu geben ist. Aus diesem Grunde wurden mehrere unterschiedliche aktive Lärmschutzmaßnahmen in der schalltechnischen Untersuchung untersucht und in die Abwägung eingestellt. Trotz der betrachteten aktiven Lärmschutzmaßnahmen sind jedoch weiterhin Überschreitungen der Orientierungswerte der DIN 18005 zu prognostizieren. D.h., durch die untersuchten aktiven Lärmschutzmaßnahmen kann zwar in Teilen eine Verbesserung der Lärmsituation dargestellt werden, jedoch kann keine untersuchte aktive Maßnahme zu einer Einhaltung der schalltechnischen Orientierungswerte führen. Aus diesem Gesichtspunkt und mit Blick auf die o.g. erheblichen Kosten für die aktiven Lärmschutzmaßnahmen wurde im Bebauungsplan ein umfangreiches Maßnahmenkonzept zum passiven Immissionsschutz berücksichtigt.

Eine Überprüfung und Abwägung deutlich umfassenderer aktiver Schallschutzmaßnahmen - z.B. die Überdeckelung des Gleisbettes zwischen den beiden Seiten des Bahnstadtgeländes oder Schallschutzwände/-wälle die deutlich höher als 15 m ab Böschungsoberkante sein müssten, widersprechen dem städtebaulichen Rahmenplan, der die städtebauliche Grundlage für den Bebauungsplan darstellt und übersteigen ein ausgeglichenes Kosten-Nutzenverhältnis erheblich. Nach



dem Urteil des Bundesverwaltungsgerichtes ist hierzu folgendes klar zu stellen: „eine Gemeinde [ist] nicht gehalten, Maßnahmen zu ergreifen oder in einem Bebauungsplan festzusetzen, bei denen der mit ihm erreichte Erfolg außer Verhältnis zu seinem Nutzen steht“ (BVerwG vom 22.03.2007, 4 CN 2/06).

Zu 5)

Für die Flächen des Plangebietes wurde im Herbst 2011 eine Flächenrisiko-Detailuntersuchung (*FRIDU*)² durchgeführt, und durch ergänzende Gutachten im April / Mai 2012 konkretisiert. Ziel der Untersuchungen war es, die Bestandssituation / -strukturen bzgl. der Parameter Altlasten, Abfall Boden, Rückbau und Kanalbestände zu prüfen.

Die Aspekte Boden- und Grundwasserbelastungen sind umfangreich im Rahmen des Bauleitplanverfahrens untersucht und beschrieben worden. Im Ergebnis lassen sich folgende Aussagen festhalten:

Werkstättenstraße 3-5:

Bei dem im früheren Kontaminationsschwerpunkt durchgeführten Bodenluftabsaugversuch wurden keine chlorierten Kohlenwasserstoffe nachgewiesen. Die Reichweite des Absaugversuchs war aufgrund der geringen Durchflussrate begrenzt. Da jedoch keine Hinweise auf messbare LCKW-Konzentrationen vorliegen, sind die vorliegenden gutachterlichen Ergebnisse ausreichend, um ein relevantes Schadstoffpotential unterhalb des Gebäudes und das Vorliegen einer damit verbundenen schädlichen Bodenveränderung auszuschließen. Die in den 80er Jahren nachgewiesene geringe Schadstoffbelastung ist zwischenzeitlich vermutlich durch natürlichen Rückhalt und Abbau eliminiert worden. Weitere Untersuchungen sind daher nicht erforderlich.

Werkstättenstraße 7-17:

Aufgrund des Grün- und Spielflächencharakters der Fläche ist vor allem der Gefährdungspfad Direktkontakt für die sich dort aufhaltenden Personen relevant.

Es sollten deshalb Oberbodenmischproben gemäß Bundesbodenschutzverordnung untersucht werden.

² Alenco Environmental Consult GmbH, 45307 Essen, Gutachten vom 25.10.2011, ergänzt durch das Gutachten vom 14.05.2012 sowie Gutachten vom 23.05.2012 von Alenco Environmental Consult GmbH, 45307 Essen



Für Bodenluftuntersuchungen existieren keine rechtsverbindlichen Grenzwerte. Zur orientierenden Bewertung der Grundwassergefährdung können die Prüfwerte der LAWA-Veröffentlichung „Empfehlungen zur Erkundung, Bewertung und Behandlung von Grundwasserschäden“ von 1994 angewandt werden.

Zur Beurteilung einer Raumluftgefährdung sind die von der LABO 20081 veröffentlichten „Orientierende Hinweise für flüchtige Stoffe in der Bodenluft“ bezüglich einer Anreicherung in der Innenraumluft aufgeführt.

Ehemaliges DB-Gelände:

Transfer Bodenluft - Raumluft

Die unterhalb der Halle gemessenen Bodenluftkonzentrationen an aromatischen und chlorierten Kohlenwasserstoffen liegen im gesamten Untersuchungsbereich auf einem niedrigen Niveau und unterschreiten die zur Orientierung herangezogenen Beurteilungswerte der LABO deutlich. Die von der LABO abgeleiteten Werte gehen von einer Verdünnung von 1:1000 beim Übergang von Bodenluft in die Raumluft aus, was eine für Wohngebäude allgemein genutzte Annahme darstellt. Zudem werden im Bereich der Wohngebäude relevante Teile der Auffüllung gem. der Planung entfernt. Eine Gefährdung von Nutzern der zukünftigen Wohngebäude durch Ausgasungen von BTEX oder LCKW in die Raumluft ist nach den vorliegenden Gutachtenergebnissen nicht gegeben.

Somit liegen umfassende Erkenntnisse zu der Belastung des Plangebietes und möglicher Auswirkungen vor. Diese Erkenntnisse sind in der Begründung bzw. dem Umweltbericht berücksichtigt.

Zu 6)

Das dem Bebauungsplan 172 D/II „Wohnen Nord-West“ zugrunde liegende Schallgutachten wurde von einem unabhängigen Gutachterbüro, der ACCON GmbH Köln (Bericht Nr.: ACB 1211 – 406183 – 643, Stand: 03.08.2012), erarbeitet. Etwaiger Neutralitätsverlust aufgrund enger Geschäftspartnerschaften ist unbegründet und wird deutlich zurückgewiesen. Die in der schalltechnischen Untersuchung herangezogenen Berechnungsgrundlagen (DIN-Normen und Regelwerke) entsprechen der gängigen Praxis. Gleiches gilt für den in der schalltechnischen Untersuchung berücksichtigten Schienenbonus mit einem Abschlag von 5 dB(A), der nach der 16. Bundes-Immissionsschutzverordnung (16. BImSchV) von 1990 für die festgeleg-



ten Geräuschpegelgrenzwerte relevante Beurteilungspegel beim Schienenverkehr um 5 dB geringe Grenzwerte als beim Straßenverkehr ansetzt. Der BÜG-Bonus (Besonders überwachtes Gleis) von 3 dB(A) ist im Schallgutachten (Bericht Nr.: ACB 1211 – 406183 – 643, Stand: 03.08.2012) nicht berücksichtigt worden, da das Planfeststellungsverfahren für die Gütergleisverlegung zum Zeitpunkt der Gutachtenerstellung noch nicht abgeschlossen war. Zusätzlich ist eine Fachanwaltskanzlei zur neutralen Beratung und Begutachtung eingeschaltet worden. Hierbei handelt es sich um die Kanzlei Lenz & Johlen aus Köln.

Zu 7)

Die Aussagen zum Planfeststellungsverfahren werden zur Kenntnis genommen. Es wird jedoch an dieser Stelle angeführt, dass es sich bei dem Planfeststellungsverfahren um ein anderweitiges und von dem hier vorliegenden Bauleitplanverfahren unabhängiges Verfahren handelt. Das Planfeststellungsverfahren unterliegt den Regularien des Verwaltungsverfahrensgesetz (VwVfG) und ist unabhängig von dem hier in Rede stehenden Bebauungsplanverfahren, welches den Vorgaben des Baugesetzbuches (BauGB) entspricht, zu behandeln. Im Bebauungsplanverfahren wurden jedoch die vorliegenden Erkenntnisse aus dem Planfeststellungsverfahren zur geplanten Verlagerung des Güterbahngleises im Rahmen der schalltechnischen Untersuchung berücksichtigt.

Zu 8)

Mit dem überarbeiteten Schallgutachten (Bericht Nr.: ACB 1211 – 406183 – 643, Stand: 03.08.2012) sind durch die Betrachtung des Prognosehorizontes 2025 bereits die Streckenausbaupläne der DB berücksichtigt worden. Die zu erwartenden Zugverkehrszahlen für die Bahntrassen sind für den Prognosezeitraum 2025 niedriger als dies in der schalltechnischen Untersuchung mit dem Prognosezeitraum 2015 berücksichtigt ist. Dabei wurden alle bis zum Jahr 2025 prognostizierten Zugaufkommen in der schalltechnischen Untersuchung berücksichtigt. Zudem wurden gemäß Angaben der DB die Beschaffenheit der Züge, deren Länge sowie deren maximale Fahrgeschwindigkeit berücksichtigt. Entsprechende Ausführungen finden sich in Tab. 4.3.1 des Gutachtens. Bei der Berechnung des Beurteilungspegels wurde der jeweils ungünstigste Zustand berücksichtigt, wenngleich die der Prognose zugrunde gelegten Zuglängen und insbesondere die Fahrgeschwindigkeiten in aller Regel nicht erreicht werden. Im Ergebnis ist demnach festzuhalten, dass durch die geringeren Zugverkehre geringere Verkehrslärmimmissionen auf das Plangebiet einwirken. Im Westlichen Teilbe-



reich sind gemäß den neuen Berechnungen Pegelminderungen von rd. 3 bis 4 dB(A) gegenüber den vorausgegangenen Berechnungen zu prognostizieren. Im Verfahren werden jedoch, um dennoch einen höheren Schallschutz zu gewährleisten, die ungünstigeren Werte des Prognosezeitraums 2015 berücksichtigt. Somit verbleiben die Festsetzungen zum Immissionsschutz im Bebauungsplan unverändert.

Unter Beachtung der sachgemäßen Abwägung der Schallschutzbelange und der städtebaulichen Belange kommt die Stadt Leverkusen zu dem Ergebnis, dass die Entwicklung eines Wohngebietes an diesem Standort, gegenüber dem Zentrum Opladens, städtebaulich grundsätzlich begründbar ist. Zielsetzung ist die Reaktivierung einer Innerstädtischen Brache als Maßnahme der Innenentwicklung. Es handelt sich hierbei zusätzlich um eine innerstädtische Entwicklung mit ihren spezifischen Qualitäten aber auch Rahmenbedingungen und nicht um ein Wohngebiet am Stadtrand ohne derartige Rahmenbedingungen.

Demzufolge entspricht die vorliegende Planung den gesetzlichen und von der Rechtsprechung entwickelten Anforderungen.

Beschlussempfehlung:

Der Stellungnahme wird nicht gefolgt.



A3

Benedikt Rees

Blankenburg 15

51381 Leverkusen

(Schreiben vom 25.06.2012)

1

Benedikt Rees
Blankenburg 15
51381 Leverkusen

Leverkusen, den 25.06.2012

Stadtverwaltung Leverkusen
Fachbereich Bauen und Planen
z.H. Herrn Unbehaun
Postfach 10 11 40
51311 Leverkusen

Uy 02/07/2012

1. 6.13-Gen 2k
+ 8 352

2. 6.10.2V

Sehr geehrte Damen und Herren,
Sehr geehrter Herr Unbehaun.

Hiermit werden form- und fristgerecht Einwendungen gegen den Bebauungsplan Nr. 172 D /II „nbs:o-Wohnen Nord-West“ erhoben.

Begründung:

I.

Bei den Gelände der „Neuen Bahnstadt Opladen“ handelt es sich um eine ehemaliges Gewerbegebiet, wo die Deutsche Bahn AG als Nachfolgeunternehmen der Deutschen Bundesbahn wie auch der Deutschen Reichsbahn über jahrzehnte hinweg vor allem Triebwagen instand gesetzt und technisch wie optisch überholt hat. Dabei haben sich über Jahrzehnte die unterschiedlichsten chemischen Stoffe in Boden und Grundwasser eingetragen.

Den Ausführungen im Amtsblatt der Stadt Leverkusen vom 16.05.2012 (6. Jahrgang, Nummer 14, Seite 93 bis 103) folgend, liegen die Werte für PBSM, PAK, Pb wie auch Tri- und Tetrachlorethen deutlich über den zulässigen Grenzwerten nach der TrinkwV wie auch der LAWA.

Da die Verunreinigungen über den Boden in das Grundwasser gelangt sind und sich von dort aus unterflächlich weiter ausdehnen, ist eine großflächige und sich weiter ausbreitende Kontaminierung des gesamten zu baurechtlich zu überplanenden Areals gegeben.

Insoweit ist eine „Bergung“ der eingetragenen Giftstoffe nicht zu gewährleisten.



2

Insofern hat der Fachbereich Umwelt der Stadt Leverkusen mit Datum vom 29.04.2012 eine Allgemeinverfügung erlassen, die die Förderung und Nutzung von Grund- und Sickerwasser ausdrücklich untersagt.

Diese Nutzungsuntersagung betrifft zugleich öffentliche Sport-, Spiel- und Freizeitflächen, wie auch die Nutzung zur Gartenbewässerung.

1.1

Vor dem Hintergrund dieser eklatanten Nutzungseinschränkung ist es nicht nachvollziehbar, dass das federführende Bauplanungsamt der Stadt Leverkusen, dass in Rede stehende Plangebiet als reines Wohngebiet ausgewiesen hat und somit vor allem junge Familien in dem ehemaligen Ausbesserungswerk der DB AG ansiedeln will. Damit ist nicht nur die Nutzung für Kinder und Jugendliche stark eingeschränkt, sondern auch die Gefährdung von besonders schützenswerten Personengruppen ohne erkennbaren Grund in besonderem Maß gegeben.

Erwähnt sei in diesem Zusammenhang, dass auf dem naheliegenden Campus dereinst einmal bis zu 1000 Stundeten unerrichtet werden sollen und somit nicht nur qualitativ, sondern auch rein quantitativ das Gefährdungspotential durch die angeführten kanzerogenen wie auch neurotoxischen Gefahr- und Giftstoffe deutlich erhöht sein wird.

2.

Das ehemalige Bahnausbesserungswerk eignet sich daher aufgrund seiner industriepolitischen Genese weder zu einem Mischgebiet und erst recht nicht zu einem Allgemeinen Wohngebiet.

Aufgrund seiner toxischen Vorbelastung eignet es sich, wenn überhaupt, allenfalls zu einem Gewerbegebiet, bestenfalls zu einem Industriegebiet.

2.1

Das Plangebiet ist grenzt unmittelbar an die Personennahverkehrsstrecke Köln-Wuppertal, in Zukunft auch an die parallele verlaufende Güterzugstrecke (Rotterdam – Genua)

Es grenzt weiter an bereits bestehende Gewerbegebiete der chemischen Industrie wie eines Altlasten-Recyclinghof der Stadt Leverkusen.

Die Abstandflächen zur nächsten Wohnbebauung in Leverkusen-Opladen und Leverkusen – Quettingen wurde bislang durch entsprechende Abstandflächen und diesbezügliche Einfriedungen (Mauern) gewährleistet.

2.1.1

Die Entwicklung des Plangebiets von einem Industriegebiet hin zu einem Wohngebiet kann aufgrund der vorliegenden erheblichen Kontaminationen und der damit einhergehenden Gefährdungen und Nutzungseinschränkungen nicht nur städtebaulich, sondern auch stadtplanerisch nicht gelingen, da das vorliegende Areal seine Insellage als vormaliges Industriegebiet nicht verlieren wird.



3

Der trennende Charakter des Plangebiets zum Stadtzentrum von Leverkusen-Opladen wird durch die Verlegung der Güterzuggleise neben die der Personenverkehrsstrecke nicht entfallen.

Im Gegenteil:

Da auf der Fläche der bisherigen Gütergleise nunmehr eine Umgehungsstraße für das Opladener Zentrum entstehen soll, bleibt der trennende Charakter zwischen „Neuer Bahnstadt Opladen“ und dem alten urbanen Zentrum von Opladen weiterhin bestehen bzw. noch weitergehend verstärkt.

Auch die Anbindung an die Außenbereiche von Opladen (untere Lützenkirchener Straße) wie auch Quettingen (z.B. Feldstraße) wird mangels vorgesehener verkehrlicher Anbindung / Zuwegung) nicht verbessert bzw. erst gar nicht realisiert.

2.1.2

Wesentliche Querverbindungen für Fußgänger, Radfahrer und PKW von der „Neuen Bahnstadt Opladen“ hin zum alten Zentrum von Opladen (z.B. Neustadtstraße) werden (aus Kostengründen) nicht realisiert werden und somit die Insellage der „Neuen Bahnstadt“ verfestigen.

3.

Neben den benannten erheblichen Bodenbelastungen sind weitere Umweltbelastungen auf dem Gelände des Plangebiets ungelöst:

3.1

Ein neues Refugium für den dauerhaften Verbleib und die Fortentwicklung der naturschutzrechtlich geschützten Kreuzkrötenart auf dem Gelände des Plangebiets konnte bislang nicht zufriedenstellend lokalisiert werden.

3.2

Durch das Heranlegen der Güterzuggleise an das Plangebiet bei gleichzeitiger erheblicher Taktfrequenzsteigerung sowohl des Personen- aber insbesondere des nationalen wie internationalen Güterzugverkehrs ist die emissions- wie auch immissionsschutzrechtliche Verwirklichung bislang völlig unzureichend gelöst.

3.2.1

Die DB AG ist bislang nicht bereit, aktive Lärmschutzmaßnahmen im weiteren Umfeld des Plangebiets zu verwirklichen.



Die von ihr aus angebotenen ausschließlichen passiven Lärmschutzmaßnahmen sind ausnahmslos unzureichend.

Weiterhin ist die Bahn vor allem aus ökonomischen Erwägungen nicht bereit, technische Veränderung an der Quelle der Emissionen (Radreifen und Bremsanlage) vornehmen zu wollen.

3.2.2

Auch die Stadt Leverkusen selbst unternimmt nachhaltig zu wenige lärmreduzierende Maßnahmen.

Insbesondere geht sie bau- und planungsrechtlich zu wenig lärmvermeidend vor, indem sie Wohnbebauung zu nah an den Ausgangspunkt der Lärmemissionsquellen plant.

Vor dem Hintergrund der aktuellen Rechtsprechung des Hessischen Verwaltungsgerichtshofs (Urteil vom 29.03.2012, Aktenzeichen: 4 C 694/10 N) erscheint der avisierte B-Plan insgesamt rechtlich unzulässig und somit im Ergebnis rechtswidrig.

4.

Gesamtplanerisch ist die vorliegende Bebauung der „Neuen Bahnstadt Opladen“ insgesamt auch unter haushalterischen Gesichtspunkten nicht statthaft:

Ausweislich des Haushaltsplans 2012 für die Stadt Leverkusen beansprucht der Flächenerwerb und deren baurechtliche Bereitstellung aktuell circa 62 Mio. Euro.

Hinzu kommen die stadtplanerisch wirkungslose Verlegung der Güterzuggleise mit veranschlagten Kosten von bislang mindestens 7 Mio. Euro.

Diese eingesetzten Haushaltsmittel stehen in keinem Verhältnis zum gewünschten städtebaulichen Ziel, ein ehemaliges Industriegebiet mittels zukünftiger Wohnbebauung zu rekultivieren, zumal im angrenzenden Stadtteil Quettingen überdies eine überproportional verdichtete Wohnbebauung besteht und die Angliederung an die umliegenden bestehenden Ortszentren, wie ausgeführt, so nicht gelingen wird.

Die für die „Neue Bahnstadt Opladen“ eingesetzten städtischen Haushaltsmittel fehlen zudem gravierend für dringend notwendige Stadtentwicklungskonzepte, nicht zuletzt für das bisherige alte urbane Zentrum von Opladen.

4.1

Das nunmehr initiierte Stadtteilkonzept für das bisherige Zentrum von Opladen kommt angesichts der schon stattfindenden Baumaßnahmen auf dem Gelände der „Neuen Bahnstadt Opladen“ nicht nur viel zu spät, es werden ihm tatsächlich aufgrund der bisher geflossenen Finanzmittel und auch zukünftig noch fließenden Gelder für die „Neue Bahnstadt Opladen“ die entsprechenden geldwerten Ressourcen fehlen.

5

Der o.g. B-Plan ist aufgrund der getätigten Ausführungen nicht nur nicht zielführend, er ist städtebaulich fehlerhaft, stadtplanerisch mangelhaft und rechtlich unzulässig und somit im Ergebnis nicht auszuführen, sondern aufzuheben.

Mit freundlichen Grüßen,

Stellungnahme der Verwaltung

Zu 1)

In Anlehnung an den Rahmenplan und das Nutzungskonzept der neuen Bahnstadt Opladen und die daran anschließenden Nutzungsbereiche im Bestand, wird für den nördlichen und mittleren Teil des Plangebietes ein allgemeines Wohngebiet gem. § 4 BauNVO festgesetzt. Damit wird ein Wohnschwerpunkt für unterschiedliche Nutzeransprüche im nördlichen Bereich des Quartiers neue bahnstadt opladen gebildet.

Es wird die Ausweisung als allgemeines Wohngebiet als zielführend angesehen, da Nutzungen ermöglicht werden sollen, die über "reines" Wohnen hinausgehen. Auch unter Berücksichtigung vorgenannter Einschränkungen bleibt der Gebietstyp „allgemeines Wohngebiet“ gewahrt.

Das Quartier neue bahnstadt opladen ist als Altstandort und Fläche mit Grundwasserschaden einzustufen. Diesbezüglich wurden vertiefende Untersuchungen im Sinne einer Detail-(DU) und Sanierungsuntersuchung (SU) durchgeführt. Aus den Ergebnissen wurde ein Sanierungsplan gem. § 13 Bundesbodenschutzgesetz erarbeitet, der den Umgang mit vorhandenen Bodenbelastungen im Hinblick auf die geplanten Nutzungen umfassend regelt. Am 13.11.2009 wurde der Sanierungsplan für verbindlich erklärt.

Ferner wurde im Jahr 2011 für den Geltungsbereich des Bebauungsplanes 172 D/II „nbs: o - Wohnen Nord-West“ eine Flächenrisiko-Detail-Untersuchung (FRIDU) durchgeführt. Im April / Mai 2012 wurden zudem für die Flächen Werkstättenstraße 3-5 sowie 7-17 ergänzende Boden- bzw. Bodenluftuntersuchungen durchgeführt. Für die Flächen Werkstät-



tenstraße 3-5 existieren aus den 80 Jahren Hinweise auf Altlasten, denen im Zuge des hier beschriebenen Bauleitplanverfahrens nochmals nachgegangen wurde. Eine detaillierte Betrachtung dieses Sachverhalts wird im Umweltbericht behandelt.

Innerhalb des Geltungsbereiches sind teilweise Überschreitungen der Prüfwerte der Bundesbodenschutzverordnung festgestellt worden. Daher ist der Geltungsbereich gem. § 9 Abs. 5 Nr. 3 BauGB, als "Flächen, deren Böden erheblich mit umweltgefährdenden Stoffen belastet sind" gekennzeichnet.

Aufgrund der vorhandenen Grundwasserverunreinigungen mit Pflanzenbehandlungs- und Schädlingsbekämpfungsmitteln (PBSM) und chlorierten Kohlenwasserstoffen (CKW) wird durch eine Allgemeinverfügung der Stadt Leverkusen verboten, dass im Geltungsbereich des Bebauungsplans 172 D/II „nbs: o - Wohnen Nord-West“ Grundwasser gefördert werden darf.

Durch die gegenwärtig bestehenden Boden- und Grundwasserbelastungen und einem sich daraus ableitenden verbleibenden latenten Gefährdungspotential wird die Versickerung des anfallenden Niederschlagswasser vor Ort grundsätzlich nicht ausgeschlossen, bedarf jedoch der Prüfung und Zustimmung der Technischen Betriebe Leverkusen, der Unteren Wasserbehörde und der Unteren Bodenschutzbehörde. Das anfallende Niederschlagswasser (sofern nicht vor Ort versickert) als auch das Schmutzwasser werden dem städtischen Kanalnetz zugeführt und über den Kanalnetzanschluss an der Werkstättenstraße abgeführt.

Bei Durchführung der Planung werden durch die geplanten Bodensanierungen potenzielle Gefahrenquellen für das Schutzgut Wasser mit seinen Wechselwirkungen auf weitere Schutzgüter deutlich entschärft. Zudem ist der Hinweis im Bebauungsplan aufgenommen worden, dass Aufgrund der vorhandenen Grundwasserverunreinigungen mit Pflanzenbehandlungs- und Schädlingsbekämpfungsmitteln (PBSM) und Chlorierten Kohlenwasserstoffen (CKW) durch eine Allgemeinverfügung der Stadt Leverkusen verboten ist, im Bereich der allgemeinen Wohngebiete und in den Flächen für Gemeinbedarf Grundwasser zu fördern.

Durch die geplanten großflächigen Sanierungsmaßnahmen, einem bereits bestehenden Grundwassermonitoring und dem Verbot der Grundwasserentnahme wird sichergestellt, dass alle gesetzlichen Richtwerte



und Normen für die geplante Wohnbebauung eingehalten werden. Eine Nutzungseinschränkung oder Gefährdung künftiger Bewohner ist nicht zu erwarten.

Zu 2)

Ein wesentliches Ziel des Gesamtkonzeptes neue Bahnstadt Opladen ist die Anbindung an die umgebenden Bestandsquartiere. Wesentliche Ver- und Anbindungen sind bereits durch die übrigen in Aufstellung befindlichen Bebauungspläne der neuen bahnstadt opladen geschaffen worden. Mit der Umsetzung des vorliegenden Bebauungsplanes 172 D/II „nbs: o - Wohnen Nord-West“ können zwei weitere Verbindungen realisiert und gesichert werden.

Dabei handelt es sich einerseits um die Anbindung für Fußgänger und Radfahrer im Norden des Bahnstadtgeländes (nördlicher Teil des „Grünen Kreuzes“) an die Lützenkirchener Straße, andererseits durch die im Westen, an die Planstraße 1, anschließende Wegeverbindung an die Werkstättenstraße. Diese führt von der geplanten Wendeanlage durch die Bestandsstrukturen bis an die Werkstättenstraße.

Diese Anbindungen schaffen attraktive und kurze Fuß- und Radwegeverbindungen innerhalb des Quartiers neue bahnstadt opladen und vernetzen dieses mit den angrenzenden Bereichen.

Eine zusätzliche Fußwegeverbindung zur Lützenkirchener Straße ist untersucht worden. Aufgrund der topographischen Verhältnisse und Zwangspunkte der Anbindung in Kombination mit den Eigentumsverhältnissen und Kosten (Grunderwerb) wird dieser Ansatz nicht weiter verfolgt.

Der planerische Leitgedanke zur Entwicklung der neuen bahnstadt opladen besteht in der Entwicklung zu einem Stadtquartier in zentraler Lage in Leverkusen mit guter verkehrlicher Anbindung, welches Strukturen für Wohnen, Bildung, Gewerbe und kulturellen Einrichtungen beinhaltet. Ferner soll hiermit ebenfalls dem Leitgedanken einer nachhaltigen städtebaulichen Entwicklung im Sinne einer Prämisse „Innen- vor Außenentwicklung“ Rechnung getragen werden.

Innerhalb des Plangebietes soll ein urbanes Wohnquartier für unterschiedliche Bewohner- und Zielgruppen inmitten des Ortsteils Opladen entwickelt werden. Die Stadt Leverkusen profitiert durch die Lage zwi-

schen den Oberzentren Düsseldorf und Köln sowie der Lage am Rhein, und erkennt demnach das Erfordernis die Wohnraumvorsorge für die Leverkusener Bevölkerung auch für die nächsten Jahre und Dekaden sicherzustellen. Durch die Umnutzung des brach gefallenen Geländes verfolgt die Stadt Leverkusen aktiv eine Innenentwicklung. Es wird somit der Nachnutzung von integrierten Standorten gegenüber einer Inanspruchnahme von Flächen im Randbereich bzw. Außenbereich der Vorzug gegeben.

Der Bebauungsplan 172 D/II „Wohnen Nord-West“ stellt dabei einen weiteren relevanten Realisierungsabschnitt in der Gesamtentwicklung des Quartiers neue bahnstadt opladen dar. Mit ihm werden weitere größere Vermarktungsflächen für das Wohnen gesichert.

Eine Anbindung des Quartiers über die bereits beschriebenen Beziehungen hinaus war nie städtebauliches Ziel und planerischer Leitgedanke. Die aus der Lage resultierenden städtebaulichen Restriktionen sind in der vorliegenden Planung berücksichtigt und soweit planerisch sinnvoll und kostentechnisch möglich behoben worden.

Zu 3)

Bei der Aufstellung des Bebauungsplanes wurde eine artenschutzrechtliche Prüfung durchgeführt. Im Ergebnis der Prüfung konnten unter anderem Verdachtsfälle für die planungsrelevante Art Kreuzkröte festgestellt werden. Das Plangebiet kann im Bereich der Gleisbrachen auf der Ostseite der Halle Nord eine Funktion als Wanderterritorium besitzen. Durch die noch bestehenden Gleisbereiche zwischen dem Plangebiet und den weiter südlich gelegenen Bauflächen der angrenzenden Bebauungsplangebiete sind theoretisch Wanderungen in nördlicher Richtung, in das Plangebiet, möglich. Es konnten jedoch keine Funde der planungsrelevanten Art Kreuzkröte im Plangebiet nachgewiesen werden. Für die Kreuzkröte werden Empfehlungen für die Baustellenabwicklung im Artenschutzbericht getroffen.

Der mit der Unteren Landschaftsbehörde abgestimmte Untersuchungsumfang hat potentielle Betroffenheiten der sog. planungsrelevanten Arten des Messtischblattes 4908 (Burscheid) festgelegt und die Ergebnisse im Hinblick auf die artenschutzrechtlichen Vorgaben und Erfordernisse des BNatSchG überprüft. Demnach werden keine vorgezogenen artenschutzrechtlichen Vermeidungsmaßnahmen für Kreuzkröten im Plangebiet erforderlich.

Im Rahmen des Bauleitplanverfahrens 172 D/II „Wohnen Nord-West“ wurden umfangreiche Schalltechnische Untersuchungen unter Berücksichtigung des Prognosezeitraums 2015 durchgeführt.

Nach der öffentlichen Auslegung wurden die neuen Prognosewerte für den Prognosezeitraum 2025 seitens der DB zur Verfügung gestellt. Wie aus der Schalltechnischen Untersuchung (Bericht Nr.: ACB 1211 – 406183 – 643, Stand: 03.08.2012) ersichtlich ist, liegen die zu erwartenden Zugverkehrszahlen für die Bahntrassen gemäß Prognosezeitraum 2025 niedriger, als dies in der schalltechnischen Untersuchung mit dem Prognosezeitraum 2015 berücksichtigt ist. Im Rahmen des Bauleitplanverfahrens wurde aufgrund der neuen Prognosewerte 2025 eine Überarbeitung des Schallgutachtens vorgenommen. Dabei wurden alle bis zum Jahr 2025 prognostizierten Zugaufkommen in der schalltechnischen Untersuchung berücksichtigt. Zudem wurden gemäß Angaben der DB die Beschaffenheit der Züge, deren Länge sowie deren maximale Fahrgeschwindigkeit berücksichtigt. Entsprechende Ausführungen finden sich in Tab. 4.3.1 des Gutachtens. Bei der Berechnung der Beurteilungspegel wurde der jeweils ungünstigste Zustand berücksichtigt, wenngleich die der Prognose zugrunde liegenden Zuglängen und insbesondere die Fahrgeschwindigkeiten in aller Regel nicht erreicht werden.

Im Ergebnis ist festzustellen, dass durch die geringeren Zugverkehre ebenfalls geringere Verkehrslärmimmissionen auf das Plangebiet einwirken. Im westlichen Teilbereich sind gemäß den neuen Berechnungen Pegelminderungen von rd. 3 bis 4 dB(A) gegenüber den vorausgegangenen Berechnungen zu prognostizieren.

Um für das Plangebiet einen höheren Schutzanspruch zu gewährleisten werden im weiteren Planverfahren nicht die Werte des Prognosezeitraums 2025, sondern die ungünstigeren Werte des Prognosezeitraums 2015 für die notwendigen Schallschutzmaßnahmen bzw. in der Abwägung berücksichtigt. Eine Veränderung der Festsetzungen zum Immissionsschutz im Bebauungsplan erfolgt somit nicht.

Im Plangebiet „Wohnen Nord-West“ der Bahnstadt stellt sich die Situation wie folgt dar: Tagsüber werden die Richtwerte der DIN 18005 für ein Allgemeines Wohngebiet ganz überwiegend eingehalten, so dass für Gärten und Balkone keine Einschränkung in der Aufenthaltsqualität besteht. Die Orientierungswerte für den Schallschutz werden in Teilbereichen des Plangebietes allerdings nachts deutlich überschritten, so dass hier – insbesondere auf den zur Bahn orientierten Seiten – bei geöffnetem Fenster nachts die Wohnruhe durch den Zugverkehr nicht ab-

schließlich gewährleistet werden kann. Dies ist im verdichteten innerstädtischen Raum grundsätzlich aber keine Seltenheit.

Im Rahmen des Bauleitplanverfahrens wurden umfassend fünf städtebaulich vertretbare Möglichkeiten, den aktiven Schallschutz betreffend, untersucht und eine Bewertung der möglichen Fallvarianten vorgenommen.

Gemäß Ausführungen des Schallgutachtens (Kapitel 4.7.5) wirken aktive Schallschutzmaßnahmen umso besser, je näher sie sich am Emissionsort befinden und je höher diese ist. Im konkreten Fall des Plangebietes „Wohnen Nord West“ bedeutet dies, dass der aktive Schallschutz entweder nah am Emissionsort (d.h. der Schiene) oder nah am Immissionsort (d.h. an der geplanten Wohnbebauung) vorgesehen werden muss. Untersucht wurden Schallschutzwände an der Hangkante zur geplanten Bebauung der westlichen Seite der Werkstättenstraße („Fall 2“ mit 3 m Höhe und „Fall 3“ mit 6 m Höhe), eine Riegelbebauung als Schallschutzwand in 12 m Höhe („Fall 4“) und kleinere Lärmschutzwände im direkten Gleisbereich („Fall 5“). Im Ergebnis ist festzuhalten, dass diese Maßnahmen leider nicht zu relevanten Pegelminderungen führen oder rechtlich bzw. technisch (kleinere Lärmschutzwände im direkten Gleisbereich) nicht umsetzbar sind. Hinzu kommen Aspekte zu Herstellungskosten und Grundstücksverfügbarkeiten. So wäre für den untersuchten „Fall 3“ für eine Lärmschutzwand von bis zu 470 m Länge und 6 m Höhe, bei einem gemittelten Quadratmeterpreis von 250 Euro, allein mit Herstellungskosten von rd. 7 Mio. Euro zu rechnen. Hinzu kommt durch die Flächeninanspruchnahme der aktiven Lärmschutzmaßnahmen eine geringere Verwertbarkeit der jeweils betroffenen Baugebiete, was weitere finanzielle Einbußen bedeutet. Eine solche Kostenposition steht jedoch nicht im Einklang mit einem ausgeglichen Kosten- Nutzenverhältnis, da selbst bei dieser umfangreichen Maßnahme nach wie vor eine Überschreitung der schalltechnischen Orientierungswerte verbleibt.

Eine Überprüfung und Abwägung deutlich umfassenderer aktiver Schallschutzmaßnahmen - z.B. die Überdeckelung des Gleisbettes zwischen den beiden Seiten des Bahnstadtgeländes oder Schallschutzwände/-wälle die deutlich höher als 15 m ab Böschungsoberkante sein müssten, widersprechen dem städtebaulichen Rahmenplan, der die städtebauliche Grundlage für den Bebauungsplan darstellt und übersteigen ein ausgeglichenes Kosten-Nutzenverhältnis erheblich. Nach dem Urteil des Bundesverwaltungsgerichtes ist hierzu folgendes klar zu stellen: „eine Gemeinde [ist] nicht gehalten, Maßnahmen zu er-



greifen oder in einem Bebauungsplan festzusetzen, bei denen der mit ihm erreichte Erfolg außer Verhältnis zu seinem Nutzen steht“ (BVerwG vom 22.03.2007, 4 CN 2/06).

Im Bebauungsplan ist ein umfangreiches Maßnahmenkonzept aus Lärmschutzmaßnahmen vorgesehen, um insbesondere die hohen Überschreitungen der Lärmpegel zur Nachtzeit, zu berücksichtigen. Dazu zählen:

- passive Schallschutzmaßnahmen durch die Festsetzung von Lärmpegelbereichen (LBP) gemäß DIN 4109 und gemäß Eintrag im Bebauungsplan auf Grundlage umfassender textlicher Festsetzungen für die jeweiligen Baugebiete.
- passive Schallschutzmaßnahmen durch die Festsetzung von schallgedämmten und fensterunabhängigen Lüftungen für Schlaf- und Kinderzimmer,
- Ausnutzung der Eigenabschirmung der geplanten Gebäude durch Ausrichtung und Grundrissgestaltung,
- Ausschluss von Wohnen in bestimmten Bereichen und Etagen (MI 3 und MI 4),
- Ausschluss von Aufenthaltsräumen in bestimmten Bereichen und Etagen unter bestimmten Voraussetzungen (WA 1, WA 5, WA 7, WA 8, WA 10),
- Anpassung der Traufhöhe in bestimmten Bereichen (WA 7, WA 8, WA 9).

Demzufolge sind im Bebauungsplan 172 D/II „Wohnen Nord-West“ passive Schallschutzmaßnahmen festgesetzt, um die nicht zu realisierenden aktiven Schallschutzmaßnahmen zu kompensieren. Zudem werden künftige Bewohner über diese Rahmenbedingungen im Plangebiet, vor dem Grunderwerb, informiert.

Die Einhaltung der Orientierungswerte der DIN 18005 ist wünschenswert. Nach verwaltungsgerichtlichem Urteil (Urteil des Hess VGH vom 29.03.2012) wird jedoch bestätigt, dass dies in vielen Fällen nicht möglich ist. Im Rahmen einer geordneten Stadtentwicklung kann sich die Stadt Leverkusen für eine Überschreitung der Werte der DIN 18005 entscheiden, wenn dabei der entscheidungserhebliche Sachverhalt umfassend ermittelt wurde. Zu dieser Sachverhaltsermittlung gehört auch die Prüfung ernstlich in Betracht kommender Alternativen auch hinsichtlich des aktiven Schallschutzes.

Grundsätzlich ist die Entwicklung eines Wohngebietes an diesem Standort, gegenüber dem Zentrum Opladens, städtebaulich begründbar. Zielsetzung ist die Reaktivierung einer innerstädtischen Brache als Maßnahme der Innenentwicklung. Es handelt sich hierbei zusätzlich um



eine innerstädtische Entwicklung mit ihren spezifischen Qualitäten aber auch Rahmenbedingungen und nicht um ein Wohngebiet am Stadtrand ohne derartige Rahmenbedingungen. Zudem erfolgte eine umfassende Prüfung und Abwägung ernsthaft in Betracht kommender Alternativen.

Demzufolge entspricht die vorliegende Planung den gesetzlichen und von der Rechtsprechung entwickelten Anforderungen.

Zu 4)

Durch die Aufgabe des ehemaligen Eisenbahnausbesserungswerks Leverkusen-Opladen und des Gleisbauhofs im Jahr 2003 sowie die Neuordnung von Bahnstrecken innerhalb der ehemaligen Bahnflächen ist das zentral im Stadtteil Opladen gelegene Areal von ca. 72 ha brachgefallen. Daraufhin hat der Rat der Stadt Leverkusen am 26.09.2005 diesen Bereich als Stadtumbaugebiet definiert und festgesetzt.

Es entstand der Leitgedanke zu einem Stadtquartier in zentraler Lage in Leverkusen mit guter verkehrlicher Anbindung, welches Strukturen für Wohnen, Bildung, Gewerbe und kulturellen Einrichtungen beinhalten soll. Ferner soll hiermit dem Leitgedanken einer nachhaltigen städtebaulichen Entwicklung im Sinne der Prämisse „Innen- vor Außenentwicklung“ Rechnung getragen werden. Mit der Planung soll dem Wandel städtischer Strukturen Rechnung getragen werden und die bestehende Nachfrage nach zentrumsnahen Wohnbauflächen für unterschiedliche Nutzeransprüche bedient werden.

Darüber hinaus wird durch den Campus Leverkusen der Fachhochschule Köln eine für Leverkusen neue und zukunftsweisende Universitätsnutzung implementiert, die überregionale Strahlkraft besitzt und dem gesamten Stadtquartier der neuen bahnstadt opladen eine weitere Aufwertung gibt. Die Universitätsnutzung hat positive Wirkungen auf das Image, die Bevölkerungsentwicklung, die gewerbliche Umsetzung und das Wohnumfeld Opladen und darüber hinaus auf die gesamte Region.

Das ehemals zu Bahnzwecken genutzte Grundstück (Flurstück 205, Flur 8, Gemarkung Opladen - Werkstättenstraße 21-25) soll zu großen Teilen an einen Investor veräußert werden, der insbesondere für das geplante Wohngebiet auch als Erschließungsträger für diesen Bereich fungieren soll. Der Investor beabsichtigt, im Sinne der Planungs- und Entwicklungsziele des Gebietes, auf den Flächen des Bebauungsplans Nr. 172 D/II „nbs: o - Wohnen Nord-West“, schwerpunktmäßig Einfamilien- und Doppelhäuser, Eigentumswohnungen sowie Gebäude für Bü-



ro- bzw. gemischte Nutzungen zu errichten. Daneben soll eine öffentliche Grünfläche mit einem integrierten Spielplatz hergestellt werden, welche an die „zentrale Grünfläche“ im Bebauungsplan „Grüne Mitte“ anschließt. Orientierend an dem Rahmenplankonzept der neuen bahnstadt opladen ist im Plangebiet eine rahmengebende Bebauung für Wohn- und gemischte Nutzungen in dichter und straßenrandbegleitender Bauweise geplant, die eine aufgelockerte Wohnbebauung im Kern umgibt.

Innerhalb des Plangebietes soll ein urbanes Wohnquartier für unterschiedliche Bewohner- und Zielgruppen inmitten des Ortsteils Opladen entwickelt werden. Die Stadt Leverkusen profitiert durch die Lage zwischen den Oberzentren Düsseldorf und Köln sowie der Lage am Rhein, und erkennt demnach das Erfordernis die Wohnraumvorsorge für die Leverkusener Bevölkerung auch für die nächsten Jahre und Dekaden sicherzustellen. Durch die Umnutzung des brach gefallenen Geländes verfolgt die Stadt Leverkusen aktiv eine Innenentwicklung. Es wird somit der Nachnutzung von integrierten Standorten gegenüber einer Inanspruchnahme von Flächen im Randbereich bzw. Außenbereich der Vorzug gegeben. Auch kann somit den Grundsätzen der Bauleitplanung und den Zielen zum Umweltschutz nach § 1a Abs. 2 BauGB, einen sparsamen Umgang mit Grund und Boden zu verfolgen, Rechnung getragen werden.

Die Kosten für den Abbruch der im Plangebiet befindlichen baulichen Anlagen, die Baureifmachung, den Bau der Ver- und Entsorgungsleitungen und -anlagen und der Erschließungsstraßen mit Beleuchtung sowie der öffentlichen Grünflächen werden durch den Investor getragen. Dies beinhaltet auch die erforderlichen Sanierungsmaßnahmen und Bodenauffüllungen. Insbesondere zur Regelung der o.g. Sachverhalte wird ein städtebaulicher Vertrag/ Erschließungsvertrag zwischen Investor und Stadt erstellt.

Der Investor übernimmt die Kosten für das Bebauungsplanverfahren und die erforderlichen Gutachten. Investive Kosten entstehen nach bisherigem Kenntnisstand der Stadt Leverkusen nicht bzw. gehen zu Lasten des Investors.

Beschlussempfehlung:

Der Stellungnahme wird nicht gefolgt.





A4
Stephan Manglitz
Altstadtstraße 1
51379 Leverkusen
(Schreiben vom 27.06.2012)

27-JUN-2012 12:35

CHEMION LOGISTIK LEV

+49 214 30 61005 S.01

Stefan Manglitz

Altstadtstr.1

51379 Leverkusen

den 27.06.2012

per Fax: 406-6160

Stadtverwaltung Leverkusen

-Fachbereich Stadtplanung und Bauaufsicht-

Elberfelder Haus

Hauptstr. 101

51373 Leverkusen

Einwendung gegen den Bebauungsplan Nr.172 D/II "nbso-o-Wohnen
Nord-West"

Vorlage 1580/2012 (nachfolgend als Vorlage 1580/2012
bezeichnet)

Sehr geehrte Damen und Herren,

hiermit erhebe ich aus nachfolgenden Gründen Einwand gegen den
o.g. Bebauungsplan:

I. wegen eines Verstoßes gegen das Grundgesetz

II. wegen Abwägungsfehler im Bereich Lärmschutz

III. wegen des Verstoßes gegen die aktuelle Rechtsprechung

Zu I:



27-JUN-2012 12:35

CHEMION LOGISTIK LEV

+49 214 30 61085

S.02

Gemäß Art.2 GG (2) hat jeder Mensch das Recht auf Leben und körperliche Unversehrtheit.

Ein neues Wohngebiet muß von einer Lärmquelle (hier Güterzüge) ausreichend Abstand halten, um eine Gesundheitsgefährdung auszuschließen. (Urteil 4 C 694/10.N)

Die Vorlage 1580/2012 sagt dazu aus:

In erster Linie gilt es, ausreichende Abstände zu den Emissionsquellen einzuhalten. In innerstädtischen Bereichen, in dem sich auch das Quartier -neue bahnstadt opladen- befindet, sind solche Abstände jedoch nicht in ausreichendem Maß realisierbar (Seite 42 der Vorlage 1580/2012). Zu den Nachtzeiten wird der kritische Orientierungswert von 60db(A) bei den Bestandsgebäuden deutlich überschritten. Im westlichen Bereich (WA1,WA5 und WA7 bis WA 10) der Neubebauung wird dieser kritische Wert in den Erdgeschossen lediglich an zwei Stellen, in Höhe des 2.OG an deutlich mehr Stellen überschritten

(Seite 42 der Vorlage 1580/2012).

Zu II:

Im Bebauungsplan Vorlage 1580/2012 wird der passive Lärmschutz priorisiert, ohne eine hinreichende Abwägung zwischen aktiven und passiven Lärmschutz vorzunehmen, eine vergleichende und nachvollziehbare Kosten-Nutzenanalyse darzulegen,

Dies, obwohl eine derartige Vorgehensweise eindeutig vom Bundesverwaltungsgericht (2004) gefordert wird.

Das Rechtsgutachten von Prof.Dr.Jörg Ennuschat (liegt der Stadtverwaltung vor) für die Städte Dinslaken, Emmerich, Hamminkeln, Oberhausen, Rees, Voerde und Wesel vom Dezember

2009 führt auf Seite 79 dazu aus: "...Das BVerwG hat dementsprechend dargestellt,dass Vorhabensträger und Planfeststellungsbehörden nicht voreilig von einem -Zitat:



27-JUN-2012 12:35

CHEMION LOGISTIK LEU

+49 214 38 61085 S.03

"hoffnungslosen Fall"-ausgehen dürfen, bei dem die Sicherstellung der Immissionsgrenzwerte allein durch Maßnahmen des aktiven Lärmschutzes von vornherein ausscheide. Vielmehr sei die auftretende Schwierigkeit - Zitat:"lediglich ein Erschwernis, das sich -ähnlich wie ungünstige topographische Verhältnisse- kostensteigernd auf aktive Lärmschutzmaßnahmen auswirkt."- Geboten sei vielmehr eine -Zitat:"differenzierte Kosten-Nutzen Analyse"-, Eine vorschnelle Flucht in den passiven Schallschutz ist damit unzulässig.

ZuIII:

Der Bebauungsplan Vorlage 1580/2012 entspricht mit vielen textlichen Festlegungen nicht der aktuellen Rechtsprechung des Hess.VGH (Urteil 4 C 694/10.N).

Aus den wesentlichen Entscheidungsgründen des Urteils:

- 1) Ein neues Wohngebiet muß von einer Lärmquelle (hier Güterzüge) ausreichend Abstand halten, um eine Gesundheitsgefährdung auszuschließen.
- 2) Je stärker der Lärm das Wohnen beeinträchtigt, desto gewichtiger müssen die für die Wohnbauplanung sprechenden städtebaulichen Gründe sein und umso mehr hat die Gemeinde die baulichen und technischen Möglichkeiten auszu-schöpfen, die ihr zu Gebote stehen, um diese Auswirkungen zu verhindern.
- 3) Die Bauleitplanung muss ein berechtigtes Wohnervartungen und Wohn-gewohnheiten entsprechendes Wohnen gewährleisten. Dieses erfasst sowohl das Leben innerhalb der Gebäude als auch die angemessene Nutzung der Außenwohnbereiche wie Balkone, Terrassen, Hausgärten, Kinderspielflächen



27-JUN-2012 12:35

CHEMION LOGISTIK LEV

+49 214 30 61085 S.04

und sonstige Grün- und Freiflächen.

Der Ausschluss von Wohnen in bestimmten Bereichen ist demnach mit dem Urteil nicht vereinbar.

Der Ausschluss von Aufenthaltsräumen in bestimmten Bereichen ist demnach mit dem Urteil nicht vereinbar.

Das Negieren einer Schutzbedürftigkeit für Außenbereiche (Seite 43 der Vorlage 1580/2012) ist demnach nicht mit dem Urteil vereinbar.

Bei der Bearbeitung meiner Einwendung bitte ich um die Zustellung eines rechtsmittelfähigen Bescheides.

Mit freundlichen Grüßen

Stefan Manglitz

Stellungnahme der Verwaltung

Gemeinden haben im Rahmen der Bauleitplanung den Aspekt Lärmschutz ernst zu nehmen. Daher hat die Stadt Leverkusen im Rahmen des Bauleitplanverfahrens 172 D/II „nbs:o - Wohnen Nord-West“ umfangreiche Schalltechnische Untersuchungen unter Berücksichtigung des Prognosezeitraums 2015 durchgeführt.

Nach der öffentlichen Auslegung wurden die neuen Prognosewerte für den Prognosezeitraum 2025 seitens der DB zur Verfügung gestellt. Wie aus der Schalltechnischen Untersuchung (Bericht Nr.: ACB 1211 – 406183 – 643, Stand: 03.08.2012) ersichtlich ist, liegen die zu erwartenden Zugverkehrszahlen für die Bahntrassen gemäß Prognosezeitraum 2025 niedriger, als dies in der schalltechnischen Untersuchung mit dem Prognosezeitraum 2015 berücksichtigt ist. Im Rahmen des Bauleitplanverfahrens wurde aufgrund der neuen Prognosewerte 2025 eine Überarbeitung des Schallgutachtens vorgenommen. Dabei wurden alle bis zum Jahr 2025 prognostizierten Zugaufkommen in der schalltechnischen Untersuchung berücksichtigt. Zudem wurden gemäß Angaben der DB die Beschaffenheit der Züge, deren Länge sowie deren

maximale Fahrgeschwindigkeit berücksichtigt. Entsprechende Ausführungen finden sich in Tab. 4.3.1 des Gutachtens. Bei der Berechnung der Beurteilungspegel wurde der jeweils ungünstigste Zustand berücksichtigt, wenngleich die der Prognose zugrunde liegenden Zuglängen und insbesondere die Fahrgeschwindigkeiten in aller Regel nicht erreicht werden.

Im Ergebnis ist festzustellen, dass durch die geringeren Zugverkehre ebenfalls geringere Verkehrslärmimmissionen auf das Plangebiet einwirken. Im westlichen Teilbereich sind gemäß den neuen Berechnungen Pegelminderungen von rd. 3 bis 4 dB(A) gegenüber den vorausgegangenen Berechnungen zu prognostizieren.

Um für das Plangebiet einen höheren Schutzanspruch zu gewährleisten wurden im weiteren Planverfahren nicht die Werte des Prognosezeitraums 2025, sondern die ungünstigeren Werte des Prognosezeitraums 2015 für die notwendigen Schallschutzmaßnahmen bzw. in der Abwägung berücksichtigt. Eine Veränderung der Festsetzungen zum Immissionsschutz im Bebauungsplan erfolgte somit nicht.

Im Plangebiet „Wohnen Nord-West“ der Bahnstadt stellt sich die Situation wie folgt dar: Tagsüber werden die Richtwerte der DIN 18005 für ein Allgemeines Wohngebiet ganz überwiegend eingehalten, so dass für Gärten und Balkone keine Einschränkung in der Aufenthaltsqualität besteht. Die Orientierungswerte für den Schallschutz werden in Teilbereichen des Plangebietes allerdings nachts deutlich überschritten, so dass hier – insbesondere auf den zur Bahn orientierten Seiten – bei geöffnetem Fenster nachts die Wohnruhe durch den Zugverkehr nicht abschließend gewährleistet werden kann. Dies ist im verdichteten innerstädtischen Raum grundsätzlich aber keine Seltenheit.

Im Rahmen des Bauleitplanverfahrens wurden umfassend fünf städtebaulich vertretbare Möglichkeiten, den aktiven Schallschutz betreffend, untersucht und eine Bewertung der möglichen Fallvarianten vorgenommen.

Gemäß Ausführungen des Schallgutachtens (Kapitel 4.7.5) wirken aktive Schallschutzmaßnahmen umso besser, je näher sie sich am Emissionsort befinden und je höher diese ist. Im konkreten Fall des Plangebietes „Wohnen Nord West“ bedeutet dies, dass der aktive Schallschutz entweder nah am Emissionsort (d.h. der Schiene) oder nah am Immissionsort (d.h. an der geplanten Wohnbebauung) vorgesehen werden muss. Untersucht wurden Schallschutzwände an der Hangkante zur geplanten Bebauung der westlichen Seite der Werkstättenstraße („Fall

2“ mit 3 m Höhe und „Fall 3“ mit 6 m Höhe), eine Riegelbebauung als Schallschutzwand in 12 m Höhe („Fall 4“) und kleinere Lärmschutzwände im direkten Gleisbereich („Fall 5“). Im Ergebnis ist festzuhalten, dass diese Maßnahmen leider nicht zu relevanten Pegelminderungen führen oder rechtlich bzw. technisch (kleinere Lärmschutzwände im direkten Gleisbereich) nicht umsetzbar sind. Hinzu kommen Aspekte zu Herstellungskosten und Grundstücksverfügbarkeiten. So wäre für den untersuchten „Fall 3“ für eine Lärmschutzwand von bis zu 470 m Länge und 6 m Höhe, bei einem gemittelten Quadratmeterpreis von 250 Euro, allein mit Herstellungskosten von rd. 7 Mio. Euro zu rechnen. Hinzu kommt durch die Flächeninanspruchnahme der aktiven Lärmschutzmaßnahmen eine geringere Verwertbarkeit der jeweils betroffenen Baugebiete, was weitere finanzielle Einbußen bedeutet. Eine solche Kostenposition steht jedoch nicht im Einklang mit einem ausgeglichen Kosten- Nutzenverhältnis, da selbst bei dieser umfangreichen Maßnahme nach wie vor eine Überschreitung der schalltechnischen Orientierungswerte verbleibt.

Eine Überprüfung und Abwägung deutlich umfassenderer aktiver Schallschutzmaßnahmen - z.B. die Überdeckelung des Gleisbettes zwischen den beiden Seiten des Bahnstadtgeländes oder Schallschutzwände/-wälle die deutlich höher als 15 m ab Böschungsoberkante sein müssten, widersprechen dem städtebaulichen Rahmenplan, der die städtebauliche Grundlage für den Bebauungsplan darstellt und übersteigen ein ausgeglichenes Kosten-Nutzenverhältnis erheblich. Nach dem Urteil des Bundesverwaltungsgerichtes ist hierzu folgendes klar zu stellen: „eine Gemeinde [ist] nicht gehalten, Maßnahmen zu ergreifen oder in einem Bebauungsplan festzusetzen, bei denen der mit ihm erreichte Erfolg außer Verhältnis zu seinem Nutzen steht“ (BVerwG vom 22.03.2007, 4 CN 2/06).

Im Bebauungsplan ist ein umfangreiches Maßnahmenkonzept aus Lärmschutzmaßnahmen vorgesehen, um insbesondere die hohen Überschreitungen der Lärmpegel zur Nachtzeit, zu berücksichtigen. Dazu zählen:

- passive Schallschutzmaßnahmen durch die Festsetzung von Lärmpegelbereichen (LBP) gemäß DIN 4109 und gemäß Eintrag im Bebauungsplan auf Grundlage umfassender textlicher Festsetzungen für die jeweiligen Baugebiete.
- passive Schallschutzmaßnahmen durch die Festsetzung von schallgedämmten und fensterunabhängigen Lüftungen für Schlaf- und Kinderzimmer,
- Ausnutzung der Eigenabschirmung der geplanten Gebäude durch Ausrichtung und Grundrissgestaltung,



- Ausschluss von Wohnen in bestimmten Bereichen und Etagen (MI 3 und MI 4),
- Ausschluss von Aufenthaltsräumen in bestimmten Bereichen und Etagen unter bestimmten Voraussetzungen (WA 1, WA 5, WA 7, WA 8, WA 10),
- Anpassung der Traufhöhe in bestimmten Bereichen (WA 7, WA 8, WA 9).

Demzufolge sind im Bebauungsplan 172 D/II „Wohnen Nord-West“ passive Schallschutzmaßnahmen festgesetzt, um die nicht zu realisierenden aktiven Schallschutzmaßnahmen zu kompensieren. Zudem werden künftige Bewohner über diese Rahmenbedingungen im Plangebiet, vor dem Grunderwerb, informiert.

Die Einhaltung der Orientierungswerte der DIN 18005 ist wünschenswert. Nach verwaltungsgerichtlichem Urteil (Urteil des Hess VGH vom 29.03.2012) wird jedoch bestätigt, dass dies in vielen Fällen nicht möglich ist. Im Rahmen einer geordneten Stadtentwicklung kann sich die Stadt Leverkusen für eine Überschreitung der Werte der DIN 18005 entscheiden, wenn dabei der entscheidungserhebliche Sachverhalt umfassend ermittelt wurde. Zu dieser Sachverhaltsermittlung gehört auch die Prüfung ernstlich in Betracht kommender Alternativen auch hinsichtlich des aktiven Schallschutzes.

Grundsätzlich ist die Entwicklung eines Wohngebietes an diesem Standort, gegenüber dem Zentrum Opladens, städtebaulich begründbar. Zielsetzung ist die Reaktivierung einer innerstädtischen Brache als Maßnahme der Innenentwicklung. Es handelt sich hierbei zusätzlich um eine innerstädtische Entwicklung mit ihren spezifischen Qualitäten aber auch Rahmenbedingungen und nicht um ein Wohngebiet am Strandrand ohne derartige Restriktionen. Zudem erfolgte eine umfassende Prüfung und Abwägung ernsthaft in Betracht kommender Alternativen.

Ebenfalls spricht der planerische Leitgedanke der neuen bahnstadt opladen - Entwicklung des Bereichs zu einem Stadtquartier in zentraler Lage in Leverkusen mit guter verkehrlicher Anbindung, welches Strukturen für Wohnen, Bildung, Gewerbe und kulturellen Einrichtungen beinhaltet- für dessen Entwicklung. Ferner soll hiermit ebenfalls dem Leitgedanken einer nachhaltigen städtebaulichen Entwicklung in Sinne der Prämisse „Innen- vor Außenentwicklung“ Rechnung getragen werden.

Innerhalb des Plangebietes soll ein urbanes Wohnquartier für unterschiedliche Bewohner- und Zielgruppen inmitten des Ortsteils Opladen entwickelt werden. Die Stadt Leverkusen profitiert durch die Lage zwi-



schen den Oberzentren Düsseldorf und Köln sowie der Lage am Rhein, und erkennt demnach das Erfordernis die Wohnraumvorsorge für die Leverkusener Bevölkerung auch für die nächsten Jahre und Dekaden sicherzustellen. Durch die Umnutzung des brach gefallenen Geländes verfolgt die Stadt Leverkusen aktiv eine Innenentwicklung. Es wird somit der Nachnutzung von integrierten Standorten gegenüber einer Inanspruchnahme von Flächen im Randbereich bzw. Außenbereich der Vorzug gegeben.

Der Bebauungsplan 172 D/II „Wohnen Nord-West“ stellt dabei einen weiteren relevanten Realisierungsabschnitt in der Gesamtentwicklung des Quartiers neue bahnstadt opladen dar. Mit ihm werden weitere größere Vermarktungsflächen für das Wohnen gesichert.

Demzufolge entspricht die vorliegende Planung den gesetzlichen und von der Rechtsprechung entwickelten Anforderungen.

Gemäß § 3 Abs. 2 Baugesetzbuch sind die abgegebenen Stellungnahmen zu prüfen und das durch den Rat der Stadt beschlossene Prüfergebnis ist mitzuteilen. Diese Mitteilung ist nicht rechtsmittelfähig.

Beschlussempfehlung:

Der Stellungnahme wird nicht gefolgt.



B1

Kampfmittelbeseitigungsdienst (KBD), Dez. 22.5

Mündelheimerweg 51

40472 Düsseldorf

Bezirksregierung Düsseldorf



Bezirksregierung Düsseldorf, Postfach 300665, 40408 Düsseldorf

Stadt Leverkusen
Ordnungsamt
Friedrich-Ebert-Platz 1
51373 Leverkusen

Datum 24.05.2012
Seite 1 von 1

Aktenzeichen:
22.5-3-5316000-20/12/
bei Antwort bitte angeben

Herr Mandelkow
Zimmer 117
Telefon:
0211 475-9710
Telefax:
0211 475-9040
lars.mandelkow@brd.nrw.de

Kampfmittelbeseitigungsdienst (KBD) / Luftbildauswertung
Leverkusen, Bebauungsplan Nr. 172D/II

Ihr Schreiben vom 21.05.2012, Az.: 610.11.172 D/II-ste

Im o.g. Schreiben haben Sie mich gebeten, für den beschriebenen Bereich eine Luftbildauswertung hinsichtlich der Belastung mit Kampfmitteln vorzunehmen.

Dieser Bereich ist identisch mit jener Fläche, die ich bereits ausgewertet habe. Ich verweise daher auf die alte Stellungnahme 22.5-3-5316000-24/08 vom 27.10.2008.

Zwischenzeitlich haben sich keine neuen Erkenntnisse zur Kampfmittelbelastung für den beantragten Bereich ergeben.

Im Auftrag

(Mandelkow)

Dienstgebäude und
Lieferanschrift:
Mündelheimer Weg 51
40472 Düsseldorf
Telefon: 0211 475-0
Telefax: 0211 475-9040
poststelle@brd.nrw.de
www.brd.nrw.de

Öffentliche Verkehrsmittel:
DB bis D-Flughafen,
Buslinie 729 - Theodor-Heuss-
Brücke
Haltestelle:
Mündelheimer Weg
Fußweg ca. 3 min

Zahlungen an:
Landeskasse Düsseldorf
Konto-Nr.: 4 100 012
BLZ: 300 500 00 West LB AG
IBAN:
DE41300500000004100012
BIC:
WELADED

**Stellungnahme der Verwaltung:**

In der Begründung zum Bebauungsplan 172 D/II „Wohnen Nord-West“ wurde im Kapitel Kampfmittel auf die vermutete Belastungssituation im Plangebiet und die zu treffenden Maßnahmen bei Erdarbeiten hingewiesen. Ein entsprechender Hinweis wurde unter „Hinweise, Punkt C“ im Bebauungsplan aufgenommen. Vor Baumaßnahmen ist eine Abstimmung mit dem KBD zu ersuchen, um die weitere Vorgehensweise abzustimmen.

Beschlussempfehlung:

Der Stellungnahme des Kampfmittelbeseitigungsdienst (KBD), Dez. 22.5 wird gefolgt.

**B2****ERW-T Transport Planning & Optimisation****E-Plus Mobilfunk GmbH & Co. KG****Geschäftsstelle West/ ERW-T****Borsigstr. 11****40880 Ratingen****(Schreiben vom 29.05.2012)****Von:** Steckel, Henriette**Gesendet:** Dienstag, 29. Mai 2012 07:23**An:** Gruchmann, Jörg**Betreff:** WG: Auslegung des Bebauungsplanentwurfes Nr. 172 D/II "nbs:o-Wohnen-West"; Ihr Schreiben vom 21.05.2012; Ihr Zeichen: 610.11.172 D/II-ste**Anlagen:** 120525_RiFu_Leverkusen_Opladen.pdf

Von: Stephan.Kneip@eplus-gruppe.de [mailto:Stephan.Kneip@eplus-gruppe.de]**Gesendet:** Freitag, 25. Mai 2012 12:21**An:** Steckel, Henriette**Betreff:** Auslegung des Bebauungsplanentwurfes Nr. 172 D/II "nbs:o-Wohnen-West"; Ihr Schreiben vom 21.05.2012; Ihr Zeichen: 610.11.172 D/II-ste

Sehr geehrte Frau Steckel,

bezüglich Ihrer Anfrage kann sich die Möglichkeit ergeben, dass durch den o. g. Bebauungsplanentwurf zwei unserer Richtfunkstrecken der E-Plus Mobilfunk GmbH & Co. KG Beeinträchtigungen erfahren können.

Darum erlauben wir uns, Ihnen die bestehenden Koordinaten dieser existierenden Richtfunkstrecken vorsorglich mitzuteilen, um Ihre Planungen damit zu unterstützen.

Soweit Abstände von 15m im Radius um die jeweiligen Strecken in der Bebauung berücksichtigt werden, sehen wir kein Störpotential für unseren Richtfunk.

Zu Ihrer Information haben wir Ihnen einen Kartenausschnitt angehängt, auf dem die Richtfunklinks zu sehen sind.

Hier die Koordinaten und Höhen der zwei Richtfunkstrecken:

Richtfunk-Link-ID: 16EM0499; Strecke A – B

Site A: Leverkusen, Wilhelm-Leuschner-Straße

Antennenhöhe über Grund: 46,1m

Geo WGS84 Länge: 07° 01' 26,5"

Geo WGS84 Breite: 51° 02' 28,9"

Site B: Leverkusen, Lützenkirchener Str. 17

Antennenhöhe über Grund: 13m

Geo WGS84 Länge: 07° 00' 40,8"

Geo WGS84 Breite: 51° 04' 00,7"

Richtfunk-Link-ID: 16EM0278; Strecke A – B

Site A: Leverkusen, Robert-Koch-Str. 25-27

Antennenhöhe über Grund: 22m

Geo WGS84 Länge: 07° 00' 25,1"

Geo WGS84 Breite: 51° 03' 23,1"

Site B: Leverkusen, Wuppertaler Str. 14-18

Antennenhöhe über Grund: 21,8m

Geo WGS84 Länge: 07° 01' 55,5"

Geo WGS84 Breite: 51° 04' 49,0"

Bei Rückfragen stehen wir Ihnen weiterhin gerne zur Verfügung.



- 2 -

Mit freundlichen Grüßen
Stephan Kneip

Stephan Kneip

ERW-T Transport Planning & Optimisation
Regional Network West

E-Plus Mobilfunk GmbH & Co. KG
Geschäftstelle West / ERW-T
Borsigstr. 11
40880 Ratingen

phone: +49 2102 516 312
mobil: +49 177 9584710
fax: +49 2102 516 309
mail: stephan.kneip@eplus-gruppe.de

E-Plus Mobilfunk GmbH & Co. KG, Düsseldorf (AG Düsseldorf, HRA 19031); Persönlich haftender Gesellschafter: E-Plus Mobilfunk
Geschäftsführungs GmbH, Düsseldorf (AG Düsseldorf, HRB 39108); Geschäftsführer: Thorsten Dirks (Vorsitzender), Hub
Costermans, Alfons Loesing, Rafal Markiewicz, Kay Schwabedal, Aufsichtsratsvorsitzender: Eelco Blok

Folgen Sie uns auf: <http://blog.base.de> | <http://twitter.com/base> | http://twitter.com/EPlus_newsdesk

Stellungnahme der Verwaltung:

Die Lage der aufgeführten Richtfunkstrecken wurde geprüft. In Rücksprache mit der ERW-T Transport Planning & Optimisation E-Plus Mobilfunk GmbH & Co. KG wäre die Richtfunkstrecke 16EM0466 betroffen, wenn die Bebauung im nördlichen Bereich des Plangebietes eine Gebäudehöhe von über 16,0 m aufweisen würde. Durch die Festsetzung von maximalen Gebäudehöhen im Plangebiet wird diese Gebäudehöhe deutlich unterschritten.

Daher sind keine Beeinträchtigungen der beiden Richtfunkstrecken durch die Aufstellung des Bebauungsplans zu erwarten.

Beschlussempfehlung:

Die Stellungnahme wird zur Kenntnis genommen.

**B3****NABU – Bund für Umwelt und Naturschutz Deutschland e.V.****(Schreiben vom 06.06.2012)**

Stadt Leverkusen
Fachbereich Stadtplanung und Bauaufsicht
Hauptstr. 101

51311 Leverkusen

Absender des Schreibens:
Frank Gerber

Leverkusen, den 06.06.2012

Stellungnahme zum Bebauungsplanentwurf Nr. 172 B/II „nbs:o – Wohnen-West“

Sehr geehrter Herr Guchmann,

mit Freude haben wir, die Leverkusener Umweltverbände NABU, BUND und LNU die umfangreichen Ausgleichs- und Schutzmaßnahmen für Flora und Fauna im Planungsgebiet, die im Bebauungsplan festgeschrieben sind, zur Kenntnis genommen.

Zur Verbesserung des Klimaschutzes und des innerstädtischen Klimas bitten wir folgende Maßnahmen aufzunehmen:

Dach- und Fassadenbegrünungen / Regenwassernutzung

Diese tragen stark dazu bei, dass Wohnklima zu verbessern. Extreme Temperatur- und Feuchtigkeitsschwankungen und die starke Aufheizung der Gebäude werden minimiert. Ebenfalls wird die Belastung durch Stäube durch die Filterwirkung der Fassadenbegrünung reduziert. Dachbegrünung dient darüber hinaus als effektive Regenwasserrückhaltung und ermöglicht es so, die intensive Versiegelung zu kompensieren. Die Auflage, eine Dachbegrünung auf überdachten Stellplätzen und Garagen zu installieren ist erfreulich, sollte aber auf andere Bauten ausgeweitet werden. Wegen ihres starken positiven Einflusses auf das Innerstädtische Klima und somit auf die Wohn- und Lebensbedingungen der Menschen sind Dach- und Fassadenbegrünungen zwingend fest zuschreiben. Ebenso soll die Speicherung und Nutzung von Regenwasser baulich einplant werden.

Energie

Die Bauweise kann entscheidend zu dem Energieverbrauch des Gebäudes beitragen. Es soll so gebaut werden, dass Heiz- und Stromkosten minimiert werden. Dazu gehört die Verwendung von Sonnenkollektoren, Blockheizkraftwerken, der Verzicht auf Klimaanlage usw.. Um in sommerlichen Hitzeperioden Hitzestress klimaschonend zu minimieren, ist Passivkühlung durch z.B. Erdwärmetauscher, Beschattungselemente oder Dämmung möglich und soll in die Planung integriert werden.

**Bauweise und Baustoffe**

Es ist festzuschreiben, dass Baustoffe so gewählt werden, dass Ressourcen und Energie geschont werden, und die Gesundheit nicht belastet wird. Baustoffe können in der Produktion, im Transport, in der Verarbeitung, im Gebrauch und in der Entsorgung mehr oder weniger umweltbelastend sein. Es sollen in der Bilanz möglichst umweltverträgliche, und aus nachwachsenden oder recycelten Rohstoffen hergestellte Baustoffe verwendet werden.

Fassaden aus Holz sind Beton, Glas oder Stahl vorzuziehen, da sie sich weniger erhitzen und somit nachts weniger Hitze abgeben.

Gebäudeausrichtung optimieren

Eine zweckmäßige Gebäudeausrichtung ist planerisch vorzusehen, um den direkten Hitzeeintrag zu reduzieren und um Dachflächen optimal für Sonnenkollektoren nutzen zu können.

Darüber hinaus muss berücksichtigt werden, dass das Gelände des ehemaligen Ausbesserungswerkes für viele z.T. stark bedrohte Tier- und Pflanzenarten ein Rückzugsgebiet geworden ist. Erfreulicherweise wird dies in der Planung teilweise berücksichtigt. Unabdingbar ist zusätzlich der Einbau von integrierten Nisthilfen, insbesondere für Dohle, Hausrotschwanz, Mauersegler und Fledermäuse in ausreichender Zahl in alle Gebäude.

In der Artenschutzrechtlichen Prüfung wird ausführlich auf den Turmfalken eingegangen. Auch unseren Beobachtungen nach, hat der Turmfalke in den letzten Jahren im Plangebiet erfolgreich gebrüht. Um dieses Revier dauerhaft zu erhalten, müssen die Ersatz Nisthilfen an höchst möglicher Stelle und mit freiem Anflug installiert werden. Nisthilfen die dies nicht erfüllen werden unserer Erfahrung nach nicht angenommen.

Mit freundlichen Grüßen,

Stellungnahme der Verwaltung:**Dach- und Fassadenbegrünungen / Regenwassernutzung**

Gemäß textlicher Festsetzungen zum Bebauungsplan 172 D/II „nbs:o - Wohnen Nord-West“ sind Garagen und überdachte Stellplätze in den allgemeinen Wohngebieten WA 1 bis WA 22 und den Mischgebieten MI 3 bis MI 8 zwingend mit einer standortgerechten Vegetation extensiv zu begrünen.

Bei den Gebäuden in den Mischgebieten MI 1 und MI 2 handelt es sich um Gebäude, die mit Beschluss des Rates vom 04.12.2006 in die Denkmalliste der Stadt Leverkusen eingetragen wurden. Dabei handelt es sich um die „Eisenbahnerwohnhäuser Werkstättenstraße des ehemaligen Ausbesserungswerkes“. Diese Denkmäler werden durch den Bebauungsplan Nr. 172 D/II „nbs: o - Wohnen Nord-West“ planungsrechtlich gesichert. Eine Festsetzung von begrünten Dächern steht den denkmalrechtlichen Belangen entgegen. Zudem handelt es sich hier um stark geneigte Dächer, bei denen eine Dachbegrünung nur unter hohem Aufwand möglich wäre und den Zweck einer Regenwasserrückhaltung nicht erfüllen kann.



Bei den Hauptdächern von Gebäuden in den allgemeinen Wohngebieten WA 1 bis WA 22 sind geneigte Dächer mit einer Dachneigung von 35° bis 40° zulässig. Eine effektive Dachbegrünung solch stark geneigter Dächer ist nur unter erhöhtem technischem Aufwand möglich. Der gewünschte Effekt der Regenwasserrückhaltung ist bei einer solchen Dachneigung jedoch nicht mehr gegeben. Eine Festsetzung alle Dächer im Geltungsbereich des Bebauungsplans 172 D/II „Wohnen Nord-West“ extensiv zu begrünen, ist unter den im Plangebiet vorherrschenden städtebaulichen Zielen und dem erhöhten finanziellen und bautechnischen Aufwand nicht zu rechtfertigen.

Die getroffenen Festsetzungen zum Bebauungsplan 172 D/II „Wohnen Nord-West“ ermöglichen jedoch eine generelle extensive Dachbegrünung.

Energie

Der Bebauungsplan 172 D/II „Wohnen Nord-West“ und das dem Bebauungsplan zu Grunde liegende städtebauliche Konzept ermöglicht eine Gebäudeausrichtung für die Nutzung Solarthermischer Energie. Die im Bebauungsplan getroffenen textlichen Festsetzungen ermöglichen den Einsatz erneuerbarer Energien. Ferner sind die Standards der ENEC im Rahmen des Baugenehmigungsverfahrens zu erbringen.

Für die neue bahnstadt opladen ist eine zentrale Wärmeversorgung über mehrere kleine Blockheizkraftwerke (BHKW) vorgesehen, die voraussichtlich im Bereich des Gewerbegebietes bzw. des Campus-Leverkusen liegen werden. Dieses ist Bestandteil des Energie- und Klimakonzeptes der Stadt Leverkusen. Innerhalb des Bebauungsplans 172 D/II „Wohnen Nord-West“ liegen keine Standorte für BHKWs. Es ist geplant, die Wärmeversorgung für das Plangebiet Wohnen Nord-West über die vorhandenen BHKWs sicher zu stellen, was zu einer günstigeren CO₂-Bilanz führt.

Festsetzungen zur Nutzung erneuerbarer Energien können im Rahmen des Bauleitplanverfahrens nicht getroffen werden, da die rechtliche Ermächtigungsgrundlage dafür nicht gegeben ist.

Bauweise und Baustoffe

Der Bebauungsplan 172 D/II „Wohnen Nord-West“ ermöglicht die Verwendung von Baustoffen die ressourcen- und energieschonend produziert wurden und die Gesundheit nicht belasten.

Ferner sind Holzfassaden im Geltungsbereich des Bebauungsplans 172 D/II „Wohnen Nord-West“ in geringfügigen Umfang möglich. Die



ausschließliche Festsetzung von Holzfassaden ist aus städtebaulichen und gestalterischen Gesichtspunkten im Plangebiet nicht gewollt. Zudem sind die im Bebauungsplan 172 D/II „Wohnen Nord-West“ getroffenen Festsetzung in Abhängigkeit der angrenzenden Bebauungspläne (z.B. Bebauungsplan 172 C/II „Quartier am Campus“) so getroffen worden, das ein einheitliches Erscheinungsbild im Geltungsbereich „neue bahnstadt opladen“ gewährleistet werden kann.

Gebäudeausrichtung optimieren

Die im Bebauungsplan 172 D/II „Wohnen Nord-West“ festgesetzten überbaubaren Grundstücksflächen und das dem Bebauungsplan zu Grunde liegende städtebauliche Konzept ermöglicht grundsätzlich eine Gebäudeausrichtung im Sinne der Nutzung Solarthermischer Energie. Die im B-Plan getroffenen textlichen Festsetzungen ermöglichen ebenfalls den Einsatz erneuerbarer Energien.

Artenschutz

Im Rahmen des Bauleitplanverfahrens 172 D/II „Wohnen Nord-West“ wurde eine Artenschutzprüfung (ASP) durchgeführt. In Abstimmung mit der Unteren Landschaftsbehörde wurden im September 2011 die bis dahin gesammelten Informationen und Kartierungsergebnisse diskutiert und aus den gewonnen Erkenntnissen Schwerpunkte für die weiteren artenschutzrechtlichen Untersuchungen und Dokumentationen festgelegt. In den Dialog sind des Weiteren die Ergebnisse einer aus dem Jahr 2009 durchgeführten Artenschutzprüfung eingeflossen.

Ein Vorkommen von Fledermäusen im Plangebiet ist wahrscheinlich. Das Plangebiet stellt auf Grund seiner Ausprägung im Übergang zwischen Siedlungsbereich und den offenen Freiflächen zwischen den ehem. Werksgebäuden ein attraktives Jagdhabitat für an den Siedlungsraum angepasste Fledermausarten dar. Hier sind vorrangig die Zwergfledermaus sowie die Kleine Bartfledermaus zu nennen. Eine genaue Lokalisierung der Quartiere konnte nicht durchgeführt werden, da vor allem im angrenzenden Siedlungsbereich und den außerhalb des Plangebietes angrenzenden, linienförmigen Gehölzstrukturen, sich eine Vielzahl von potenziellen Quartiersplätzen befindet.

Es konnten keine Quartiere von planungsrelevanten Fledermausarten innerhalb des Plangebietes nachgewiesen werden. Als Präventivmaßnahme, zur Attraktivierung des Plangebietes für Fledermausarten, wurden in den im westlichen Plangebiet stockenden Großbäumen (Plata-



nen, Kastanien) sowie an verbleibenden Bestands-gebäuden insgesamt 20 Fledermauskästen installiert.

Im Rahmen der Kartierungen konnte die Vermutung von einem Nistplatz des Turmfalken bestätigt, und sogar eine gestiegene Attraktivität des Plangebietes als Revier und Nistplatz für die planungsrelevante Art des Turmfalken festgestellt werden. Grund hierfür ist neben dem vermuteten Nistplatz von 2009, der Fund vier weiterer potenzieller Nistplätze in Maueröffnungen der Ost- und Nordfassade der DB-Instandsetzungshalle bzw. auf einer Rohrbrücke an der Ostfassade der Halle.

Da das auf der Rohrbrücke vor der Ostfassade lokalisierte Nest sowie die Nistplätze in den Maueröffnungen zu einem Zeitpunkt außerhalb der Brutzeit gefunden wurden, können sie ohne visuellen Nachweis nicht zweifelsohne nur dem Turmfalken zugeordnet werden.

Da die Bahninstandsetzungshalle u.U. bereits 2012 abgebrochen werden soll, sind zur Vermeidung von artenschutzrechtlichen Verbotstatbeständen im Sinne des § 44 BNatSchG vorgezogene artenschutzrechtliche Vermeidungsmaßnahmen für den Turmfalken notwendig. Aus Gründen des Denkmalschutzes befinden sich im Plangebiet nur wenige Gebäude, die als potenzielle Standorte für Nisthilfen zur Verfügung stehen. In Abstimmung mit der DB Service Immobilien GmbH wurde als vorgezogene Vermeidungsmaßnahme an einem Gittermast im westlichen Plangebiet (Nähe ehem. Feuerwehrhaus) ein Nistkasten für Turmfalken installiert. Für den zweiten Nistkasten wurde außerhalb des Geltungsbereiches des Bebauungsplanes, im Bereich des neuen Stellwerkes (eStw), eigens ein Gittermast für den Turmfalkennistkasten installiert.

Mit der Installation des Turmfalkennistkastens wurden parallel im Winter die bestehenden potenziellen Nistmöglichkeiten (Löcher in der Hallenfassade) mit Blechen verschlossen, um so auszuschließen, dass die Fassadenlöcher erneut als Brutrevier bezogen werden können, und Individuen durch spätere Abbrucharbeiten gefährdet sind.

In den Gehölzstrukturen des Plangebietes konnten keine Baumhöhlen oder artenspezifische Indikatoren von planungsrelevanten Höhlenbrütern (Eulen-, Kauz- und Spechtarten) oder Fledermäusen lokalisiert werden.



Außer- und innerhalb der im Plangebiet befindlichen Gebäudestrukturen konnten keine Individuen oder Altnester der planungsrelevanten Arten der Rauch- und Mehlschwalben lokalisiert werden. Eine lokale Population kann daher ausgeschlossen werden.

Im Rahmen der Artschutzprüfung zum Bauleitplanverfahren 172 D/II „nbs:o - Wohnen Nord-West“ wurden in Abstimmung mit der Unteren Landschaftsbehörde der Stadt Leverkusen die Untersuchungsschwerpunkte sowie die Untersuchungsschwerpunkte für die Artschutzprüfung bestimmt. Dabei wurden Ergebnisse und verbleibende Verdachtsfälle der Artschutzprüfungen aus dem Jahr 2009 aufgegriffen und in den aktuellen Untersuchungen fortgeführt.

Der mit der ULB abgestimmte Untersuchungsumfang hat potentielle Betroffenheiten der sog. planungsrelevanten Arten des Messtischblattes 4908 (Burscheid) untersucht und die Ergebnisse in Hinblick auf die artenschutzrechtlichen Vorgaben und Erfordernisse des BNatSchG überprüft. Betrachtungen der überwiegend gebäudebrütenden Vogelarten Dohle, Mauersegler und in Teilen Hausrotschwanz sind in Hinblick auf nicht vorhandene Planungsrelevanz der Vogelarten (keine planungsrelevanten Arten nach Anhang IV der Roten Liste) im Gutachten nicht mit aufgenommen und detailliert worden.

Für die im Rahmen der Artschutzprüfung festgestellten artenschutzrechtlichen Konflikte wurden adäquate vorgezogene Artschutzmaßnahmen initiiert und ergänzende Vermeidungsmaßnahmen festgesetzt. Hierdurch wird mit Umsetzung der Planung nicht gegen die Verbote des § 44 (1) BNatSchG verstoßen.

Beschlussempfehlung:

Der Stellungnahme wird zum Teil gefolgt.

**B4****Technische Betriebe der Stadt Leverkusen AöR****Fr. – Ebert-Str. 17****(Schreiben vom 12.06.2012)**

Technische Betriebe der Stadt Leverkusen AöR		TBL
Anstalt öffentlichen Rechts		Der Vorstand
<i>Handwritten: 12.06.2012, 613-612, 635R, 6102V</i>		
TBL Postfach 10 11 35 - 51311 Leverkusen		
Stadtplanung und Bauaufsicht Hauptstrasse 101 51373 Leverkusen	STADT LEVERKUSEN Eingegangen am: 15.06.2012 15:16 Uhr FB Stadtplanung und Bauaufsicht	Dienststelle - TBL Dienstgebäude - Fr.-Ebert-Str. 17 Sachbearbeitung - Herr Otte Tel. 02 14/406-0 Durchwahl 406 - 66 56 Telefax 406 - 66 60 Ihr Zeichen/vom - Mein Zeichen - Internet - www.tbl-leverkusen.de E-Mail - henry.otte@tbl-leverkusen.de Tag - 12.06.2012

**Auslegung Bebauungsplanentwurf Nr. 172 D/II „nbs-Wohnen-West“
hier: Beteiligung der TBL AöR**

Sehr geehrte Damen und Herren,

die Technischen Betriebe der Stadt Leverkusen AöR nehmen aus entwässerungstechnischer Sicht zum o.g. Bebauungsplan wie folgt Stellung:

1. Öffentliche Kanalisation wird grundsätzlich in öffentlichen Verkehrsflächen verlegt. Eine Übernahme der Kanäle durch die TBL AöR, die in den ausgewiesenen Privatwegen gebaut werden, ist daher nicht vorgesehen. Da der Bau der Kanalisation durch einen Erschließungsträger erfolgt, wird dieser Sachverhalt entsprechend vertraglich geregelt werden. Alternativ wird vorgeschlagen, die Privatwege in öffentliche Verkehrsflächen umzuwandeln.
2. In der Begründung zum B-Plan ist unter „4.6 Technische Infrastruktur“ der letzte Satz des 1. Absatzes zu streichen, da die Bauwerke seit den 90er Jahren in Betrieb sind.
3. Bezüglich der Abstimmung von Leitungstrassen verweisen wir auf die koordinierende Funktion der NBSO GmbH.

Mit freundlichen Grüßen

In Vertretung

Herwig

Technische Betriebe der Stadt Leverkusen AöR
Vorstand: Dipl.-Ing. Reinhard Gerlich ; Vorsitzender des Verwaltungsrates: Oberbürgermeister Reinhard Buchhorn
Konto der TBL: Sparkasse Leverkusen, Kto. 100 105 857, BLZ 375 514 40
IBAN: DE13 3755 1440 0100 1058 57; SWIFT-BIC: WELADEDL33; Ust.-IdNr.: DE255151062

Stellungnahme der Verwaltung:

Der Bau der erforderlichen Kanalisation wird durch den Erschließungsträger durchgeführt. Dieser Sachverhalt wird im Rahmen des Städte-



baulichen Vertrags und des Erschließungsvertrags geregelt. Eine Umwandlung der Privatwege in öffentliche Verkehrsflächen, zu Lasten der Stadt Leverkusen, wird aus finanziellen Aspekten nicht durchgeführt. Die Begründung zum Bebauungsplan wird in Kapitel 4.6 „Technische Infrastruktur“ angepasst.

Die Abstimmung der Leitungstrassen erfolgt unter der koordinierenden Funktion der NBSO GmbH.

Beschlussempfehlung:

Der Stellungnahme wird gefolgt.

**B5****Energieversorgung Leverkusen GmbH & Co. KG****Overfeldweg 23****51371 Leverkusen****(Schreiben vom 19.06.2012)**

Handwritten: *Un 2010/6/12*
↳ K/Ba 24
+ 15.08.24
↳ 610.21

Partner der RheinEnergie

EVL
Energieversorgung Leverkusen GmbH & Co. KG

Postfach 10 11 40
51371 Leverkusen
Zentrale:
Overfeldweg 23
51371 Leverkusen
Kundencenter:
EVL im City Point
Friedrich-Ebert-Platz 11
Leverkusen-Wiesdorf
ServiceLine: 0180 2 345 345
Störungsannahme: 0180 2 222 510
Telefon: 0214 / 96 61-0
Telefax: 0214 / 96 61-443
Internet: www.evl-gmbh.de
E-Mail: evl@evl-gmbh.de

Stadt Leverkusen
Stadtplanung und Bauaufsicht
Herr Gruchmann
Postfach 10 11 40
51371 Leverkusen

21.06.12 12-9 Uhr

Ihr Ansprechpartner	Bereich/Fachbereich	Durchwahl 8661	Telefax 8661	Datum
Herr Klein	TV-KI/Da	285	515	19.06.2012

Auslegung des Bebauungsplanentwurfes Nr. 172 D/II „nbs:o – Wohnen-West“
- Beteiligung der Behörden und sonstigen Träger öffentlicher Belange gemäß § 4 Abs. 2, Baugesetzbuch (BauGB)
Ihr Zeichen: 610.11.172 D/II-ste
Ihr Schreiben vom 21.05.2012

Sehr geehrter Herr Gruchmann,

in der Anlage erhalten Sie die gemeinsame Stellungnahme unserer Fachbereiche TNR (Rohrnetze) und TNS (Strom), die Stellungnahmen unserer Fachbereiche TZA (Anlagen), TZL (Leit- und Betriebstechnik) sowie von TNS (Beleuchtung).

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

Mit freundlichen Grüßen

i.V.

Klaus Pavik

Anlagen



Energieversorgung Leverkusen GmbH
Abteilung: TZA
Bernd Horig
Overfeldweg 23
51371 Leverkusen

Telefon 0214 8661-408
Telefax 0214 8661-571
E-Mail bernd.horig@evl-gmbh.de
Internet www.evl-gmbh.de



Stellungnahme TZA

Termin	20.06.2012		
Ort	Leverkusen		
Aufgestellt	12.06.12	Herr Bernd Hörig	
Projekt / Vorhaben	nbso Wohnen West		

Bebauungsplanentwurf Nr. 172 D / 2 nbso – Wohnen – West

In Punkt 6.7 Technische Ver- und Entsorgung

Im zweiten Absatz, erster Satz :

Bei der Auflistung der notwendigen Versorgungsleitungen ist Gas und nicht Nahwärme aufgeführt.

Desweiteren bestehen seitens der Wärmeversorgung keine weiteren Bedenken und Anmerkungen.

Energieversorgung Leverkusen GmbH
Abteilung: TNP
Furt Mayer
Overfeldweg 23
51371 Leverkusen

Telefon 0214 8661-306
Telefax 0214 8661-505
E-Mail kurt.mayer@evl-gmbh.de
Internet www.evl-gmbh.de



Stellungnahme TNS/TNR

Termin	05.06.12		
Ort			
Aufgestellt	05.06.12	Herr Mayer/Dornhaus	
Projekt / Vorhaben	Bebauungsplanentwurf Nr.172 D/III nbs:o – Wohnen West		

Das Erschließungsgebiet kann über die neu zu errichtenden Straßen an das bestehende EVL Netz, Strom und Wasser, angeschlossen werden.

Für Strom müssen an den Stirnseiten der Strassen, Stellplätze für je 1Kabelverteiler 0,60m x 0,30m festgelegt werden.

Die Trafostation Werkstättenstr. steht nur provisorisch und ein endgültiger Standort muss gefunden/zugewiesen werden.

Ein Grundstück ca. 5 x 3m würde die EVL kaufen.

Kanaltrassen und Baumstandorte sollten frühzeitig abgesprochen werden



Energieversorgung Leverkusen GmbH
Abteilung: TZL
Peter Otten
Overfeldweg 23
51371 Leverkusen

Telefon 0214 8661-249
Telefax 0214 8661-5345
E-Mail peter.otten@evl-gmbh.de
Internet www.evl-gmbh.de



Stellungnahme TZL

Termin	05.06.12	
Ort		
Aufgestellt	05.06.12	Herr Otten
Projekt / Vorhaben	Bebauungsplanentwurf Nr.172 D/III nbs:o – Wohnen West	

Das Erschließungsgebiet kann über die neu zu errichtenden Straßen an das Glasfaser Kommunikationsnetz der EVL angeschlossen werden.

Dazu müssen 3 Kabel/Muffenschächte in dem Bebauungsgebiet errichtet werden. Dabei handelt es sich um unterirdische Anlagenteile.

Oberirdische Verteilstationen für Kommunikationstechnik sind in dem genannten Gebiet nicht erforderlich.

Kanaltrassen und Baumstandorte sollten frühzeitig abgesprochen werden

Aktenvermerk

Seite 1 von 1

Günedler, Merle

Von: Hosius, Ulrich
Gesendet: Freitag, 15. Juni 2012 09:14
An: Günedler, Merle
Betreff: Stellungnahme Beleuchtung.doc

Stellungnahme TNS/Bel.

Termin	15.06.12	
Ort		
Aufgestellt	15.06.12	Herr Hosius
Projekt / Vorhaben	Bebauungsplanentwurf Nr.172 D/III nbs:o – Wohnen West	

Im Erschließungsgebiet muss eine neue Straßenbeleuchtung hergestellt werden. Diese wird gemäß Beleuchtungsvertrag vom Erschließungsträger angemeldet und mit ihm abgestimmt.



Stellungnahme der Verwaltung:

Die Hinweise werden zur Kenntnis genommen. Alle erforderlichen Maßnahmen zur Erschließung sowie zur Ver- und Entsorgung sind im Bebauungsplan berücksichtigt bzw. werden durch getroffene Festsetzungen ermöglicht und sind im Rahmen der Ausführungsplanung abzustimmen.

Beschlussempfehlung:

Die Stellungnahme wird zur Kenntnis genommen.

**B6****LVR - Amt für Denkmalpflege im Rheinland****Ehrenfriedstraße 19****50259 Pulheim****(Schreiben vom 25.06.2012)**

LVR-Amt für Denkmalpflege im Rheinland

LVR
Qualität für Menschen

LVR-Amt für Denkmalpflege im Rheinland
Postfach 21 40 - 50250 Pulheim

Datum und Zeichen bitte stets angeben

25.06.2012
12-7419-GLa

Stadt Leverkusen
Stadtplanung
Postfach 10 11 40
51311 Leverkusen

Dr. Gundula Lang
Tel 02234 9854-541
Fax 0221 8284-2961
hannelore.sieburg@lvr.de

Handwritten notes:
L. 603-6424
10.3.12
J. 610-24

Leverkusen, Bebauungsplan Nr. 172 D/II „nbs:o – Wohnen West“
Beteiligung der Träger öffentlicher Belange gemäß § 4 Abs. 2 BauGB
Ihr Schreiben vom 21.5.2012
Stellungnahme gemäß § 22 Abs. 3 DSchG NW

Sehr geehrte Damen und Herren,

vielen Dank für die Zusendung der Unterlagen in o.g. Trägerbeteiligung. Die Plangebiet befindlichen Baudenkmäler wurden darin ausreichend berücksichtigt und dargestellt. Bedauerlicherweise würde jedoch auf die erhaltenswerte Fassade der Halle im Bereich der geplanten MI 5, 6, 7, und 8 keine Rücksicht genommen. Da die Errichtung von Solaranlagen auf Baudenkmälern regelmäßig nicht erlaubnisfähig ist (vgl. hierzu Davydov/Walger/Zanger: Denkmäler und Energiegewinnung durch Solaranlagen, Leitfaden des LVR-Amt für Denkmalpflege im Rheinland, in: Denkmalpflege im Rheinland, Jg. 27, 2010, S. 130-132), rege ich außerdem an, im Punkt 12.2 „Dächer“ der Textlichen Festsetzungen das MI 2, in welchem sich die Baudenkmäler befinden, auszuschließen.

Mit freundlichen Grüßen
Die Direktorin des Landschaftsverbandes Rheinland
Im Auftrag

Dr. Gundula Lang

Wir freuen uns über Ihre Hinweise zur Verbesserung unserer Arbeit. Sie erreichen uns unter der Telefonnummer 0221 809-2255 oder senden Sie uns eine E-Mail an AnnoBauPlan@lvr.de

Besucheranschrift: 50259 Pulheim (Brauweiler), Ehrenfriedstraße 15, Abtei Brauweiler
Bauhelfende Brauweiler Kirche: Losen 961, 962 und 963
Telefon Vermittlung: 02234 9854-0, Internet: www.denkmalpflege.lvr.de
USt-IdNr.: DE 137 656 988; Steuer-Nr.: 234/5831/0023

Zahlungen nur an den LVR, Finanzbuchhaltung
50663 Köln, auf eines der nachstehenden Konten

Westdeutsche Landesbank, Kto 60 061 (BLZ 300 500 000)
BIC: WELA3300, IBAN: DE 84 3005 0000 0000 060061
Postbank Niederlassung Köln, Kto 564 561 (BLZ 370 100 50)
BIC: POKF3333, IBAN: DE 95 3701 0050 0000 564501

980-100-05-2009

**Stellungnahme der Verwaltung:**

Die Halle im Bereich der geplanten MI 5, 6, 7 und 8 (entlang der Bahnstadtchaussee) soll abgebrochen werden, um hier ein neues Wohnquartier zu entwickeln. Die Halle, einschließlich ihrer Fassade ist nicht als Baudenkmal eingetragen.

Die Fassade ist realistischerweise nur dann zu erhalten, wenn die Halle in Gänze einer neuen Nutzung zugeführt und saniert worden wäre. Diese Fragestellungen sind z.T. bereits im Vorfeld des Bebauungsplanverfahrens sowie des Wettbewerbsverfahrens (2005) umfassend geprüft und erörtert worden. Städtebauliche Zielsetzung ist es, im geplanten Wohngebiet die bestehenden Hallenstrukturen nicht zu erhalten, sondern hier Mehrfamilienhäuser bzw. „Stadthäuser“ als Rand und Einfamilienhäuser im inneren zu entwickeln. Hierauf basierte die frühzeitige Beteiligung der Öffentlichkeit (18.10.2007). Bereits die Darstellung als Wohnbaufläche im FNP basierte auf dieser Annahme. Das grundsätzliche städtebauliche Konzept entspricht auch der Nachfrage in Opladen. Die Umwandlung der Halle zu Wohnzwecken ist aufgrund der vorherigen gewerblichen Nutzung wirtschaftlich nicht darstellbar. Daher sind in diesem Fall die Belange der Weiterentwicklung bestehender Ortsteile und das Ziel der Reaktivierung von Brachflächen für den Wohnungsbau stärker zu gewichten. Die Baugrenzen greifen daher nicht der Hallenstruktur auf, sondern sichern des städtebaulichen Entwurf ab. Hinweis: Im Bereich des Bebauungsplanes 172 B/II „Campus und Gewerbe“ kann dem Ziel der Erhaltung bestehender Strukturen ein deutlich größeres Gewicht gegeben werden. Hier ermöglichen die Baugrenzen in wesentlichen Teilen einen Erhalt der Hallen. Eine Sicherung der bestehenden Fassaden ist auf Ebene des Planungsrechtes rechtlich nicht möglich.

Der pauschale Ausschluss von solarthermischen Anlagen über die Gestaltungssatzung stellt einen sehr erheblichen Eingriff dar. Bei der Aufstellung von Bebauungsplänen sind auch die Belange des Umweltschutzes, hier insb. die Nutzung erneuerbarer Energien und die Auswirkungen auf das Klima, umfassend zu berücksichtigen. Ein Ausschluss von solarthermischen Anlagen auf Dächern ist im Bereich der Werkstättenstraße gestalterisch nicht vorgesehen (B-Plan 172 A/II sowie 172 B/II, Stand öffentliche Auslegung). Ein Ausschluss solarthermischer Anlagen allein für das Baugebiet MI 2 und somit nur für einen kleinen Teilbereich des Plangebietes hat keine umfassende gestalterische Wirkung auf das Plangebiet.



Gleichzeitig ist aufgrund geltender Rechtslage so, dass bauliche Änderungen und Ergänzungen an Denkmälern sowie bauliche Anlagen im Denkmalnahbereich einer eigenständigen denkmalrechtlichen Genehmigung bedürfen (Stadt Leverkusen als Untere Denkmalbehörde, Behmensherstellung mit dem LVR, Amt für Denkmalpflege im Rheinland). Es besteht somit kein zwingendes Regelungserfordernis auf Ebene der Bauleitplanung/Gestaltungssatzung gem. Landesbauordnung. Im Sinne einer planerischen Zurückhaltung erfolgt keine Einschränkung hinsichtlich der Errichtung solarthermischer Anlagen.

Der Anregung der oberen Denkmalbehörde wird dahingehend gefolgt, dass die textlichen Festsetzungen zu Solaranlagen mit folgendem Hinweis versehen werden: „Auf Denkmälern und im Denkmalnahbereich erfordert u.a. die Anlage von Solaranlagen auch eine Genehmigung nach Denkmalrecht. Die Anlage von Solaranlagen auf Denkmälern ist regelmäßig nicht erlaubnisfähig.“

Somit wird auf die aktuelle Diskussion zum Thema Denkmalschutz und Photovoltaik umfassend verwiesen und ein Hinweis für Bauinteressenten gegeben. Gleichzeitig wird die Denkmalbehörde für den Einzelfall nicht durch die Festsetzungen des Bebauungsplanes eingeengt und kann in eigener Zuständigkeit entscheiden.

Beschlussempfehlung:

Der Stellungnahme wird nur teilweise gefolgt.

**B7****AVEA GmbH & Co. KG****Im Eisenholz 3****51373 Leverkusen****(Schreiben vom 25.06.2012)**

25/06 2012 13:12 02148668150

AVEA Abfallwirtschaft

P0084 P. 001/008



AVEA GmbH & Co. KG

- Bereich Abfallwirtschaft und Logistik -

Im Eisenholz 3 - 51373 Leverkusen

Datum: 2012-06-25

Unsere Zeichen: ste-cy

Ansprechpartner: Herr Steinmetz

Telefon: +49 214 8668-650

Telefax: +49 214 8668-150

E-Mail: ste@avea.de

Internet: www.avea.de

AVEA GmbH & Co. KG - Postfach 100160 - 51373 Leverkusen

Stadtplanung und Bauaufsicht

z. H. Frau Steckel

Hauptstraße 101

51373 Leverkusen

Handwritten notes in blue ink:

1. 613-60-2
+ 810001 + 100
2. 610-2V

Auslegung des Bebauungsplanentwurfes Nr. 172 D/II "nbs:o-Wohnen-West"**- Beteiligung der Behörden und sonstigen Träger öffentlicher Belange gemäß § 4 Abs. 2 Baugesetzbuch (BauGB)****- Ihr Schreiben vom 21.05.2012 - 610.11.172 D/II-ste**

Sehr geehrte Frau Steckel,

bezugnehmend auf den Bebauungsplanentwurf Nr. 172 D/II „nbs:o – Wohnen-West“ nehmen wir wie folgt Stellung und weisen auf folgende Anforderungen bzgl. der Ausgestaltung der Sammelplätze, Sicherstellung einer geregelten Entleerung der Behälter und Sperrmüllabholung sowie die Ausgestaltung der Standplätze für Glas- und Altkleiderbehälter hin.

Gesetzliche Grundlagen zur kommunalen Abfallentsorgung

Mit Umsetzung des am 1. Juni 2012 in Kraft getretenen Kreislaufwirtschaftsgesetzes ist aufgrund der Bundesgesetzgebung derzeit davon auszugehen, dass Behälter ab 1. Januar 2015 für folgende Abfallfraktionen je Haushalt bereitzustellen sind:

Restmüll-, Papier-, Bioabfall- sowie eine Wertstofftonne, die ggfls. eine gemeinschaftliche Erfassung von Verpackungsabfällen umfasst. Das untergesetzliche Regelwerk sowie die landesgesetzliche Ausgestaltung und damit die tatsächliche Umsetzung in den Kommunen werden ab 2013 erwartet.

Die nähere bzw. konkrete Ausgestaltung über Behältergröße und/oder Abfuhrhythmus obliegt dann den kommunalpolitischen Entscheidungen, die bis 2015 zu treffen sind.

Bankverbindungen
Sparkasse Leverkusen (BLZ 375 614 40)
Konto 100 085 000
Kreissparkasse Köln (BLZ 379 502 88)
Konto 138 778
Ums DE: 125663838

Rechtsform
GmbH & Co. KG, Sitz Leverkusen,
Amtsgericht Köln, HRA 20826
Persönlich haftende Gesellschafterin
AVEA Verwaltungs- und Beteiligungs GmbH,
Sitz Leverkusen, Amtsgericht Köln, HRA 49646

Geschäftsführer
Hans-Jürgen Sporkamp
Aufsichtsratsvorsitzender
Harsten Hall



25/08 2012 13:12 92148888150

AVEA Abfallwirtschaft

#0094 P.002/006

AVEA GmbH & Co. KG

Seite 2 zum Schreiben stm-oy

Behältergrößen und Abfuhrhythmen gemäß Ortssatzung:

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

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

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

Der Behälterbedarf für die Abfuhr von Abfällen aus Gewerbebetrieben, Institutionen, freiberuflich Tätigen usw. wird unter Zugrundelegung von Einwohnergleichwerten ermittelt. Die Ermittlung der Einwohnergleichwerte erfolgt anhand des § 10 Absatz 3 der Abfallentsorgungssatzung der Stadt Leverkusen.

Es ist davon auszugehen, dass je nach Ausgestaltung der Bioabfall- und Wertstoffsammlung Abfuhrhythmen anzupassen sind.

Behälterstandplätze und Transportwege gemäß Ortssatzung:

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

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

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

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

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



25/08/2012 13:13 02148688150

AVEA Abfallwirtschaft

#0094 P.003/008

AVEA GmbH & Co. KG

Seite 3 zum Schreiben stb-ry

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

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

Behälterbereitstellung und Abfuhr:

Bereitstellung der Abfälle (§ 9 der Abfallentsorgungssatzung)

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

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

Sicherheitstechnische Anforderungen an Straßen und Fahrwege für die Sammlung von Abfällen gemäß Vorgaben der Berufsgenossenschaft

Als grundsätzliche Anforderungen an die Gestaltung von Straßen zur Sicherstellung der Behälterabfuhr gemäß sicherheitstechnischen Anforderungen an eine ordnungsgemäße und sichere Sammlung von Abfällen müssen Straßen

- für Abfallsammelfahrzeuge ausreichend tragfähig sein,
- als Anliegerstraßen oder -wege ohne Begegnungsverkehr bei geradem Straßenverlauf eine Breite von mindestens 3,55 m aufweisen (nach StVZO zulässige Fahrzeugbreite von 2,55 m zzgl. 2 x 0,5 m Sicherheitsabstand),
- eine lichte Durchfahrthöhe von mindestens 4 m zuzüglich Sicherheitsabstands aufweisen. Dächer, Äste von Bäumen, Straßenlaternen usw. dürfen nicht in das Lichtprofil ragen, da bei einer Kollision die Gefahr besteht, dass sicherheitstechnisch wichtige Bauelemente am Abfallsammelfahrzeug unbemerkt beschädigt werden,
- an ihren Banketten so gestaltet sein, dass seitliches Abrutschen oder Umstürzen von Fahrzeugen verhindert ist. Dies gilt besonders in der Nähe von Böschungen und Gräben,
- so bemessen sein, dass an Ein- und Ausfahrten mindestens die Schleppkurven der eingesetzten bzw. einzusetzenden Abfallsammelfahrzeuge berücksichtigt sind. Dies gilt ebenso bei Verschwenkungen der Fahrbahn, z. B. an Pflanzinseln, Bäumen und ausgewiesenen Parkplätzen,



25/08 2012 13:13 02148868150

AVEA Abfallwirtschaft

#0084 P.004/008

AVEA GmbH & Co. KG

Seite 4 zum Schreiben stacy

- so gestaltet sein, dass Bodenschwellen problemlos von Abfallsammelfahrzeugen befahren werden können. Beim Überfahren von Bodenschwellen muss eine ausreichende Bodenfreiheit der hinteren Standplätze des Abfallsammelfahrzeuges gewährleistet sein.

Anforderungen an die Gestaltung von Sackgassen, Stichstraßen und – wegen

Müll darf nach den geltenden Arbeitsschutzvorschriften gemäß § 16 UVV „Müllbeseitigung“ (BGV C27) nur abgeholt werden, wenn die Zufahrt zu Müllbehälterstandplätzen so angelegt ist, dass ein Rückwärtsfahren nicht erforderlich ist. Die identische Forderung ergibt sich aus § 4 Abs. 3 Betriebssicherheitsverordnung.

Sackgassen, die nach dem Erlass der UVV „Müllbeseitigung“ am 01.10.1979 gebaut sind oder bei denen der Feststellungsbeschluss nach dem 01.10.1979 rechtskräftig wurde, müssen wie folgt beschaffen sein: Am Ende der Sackgasse muss eine geeignete Wendeanlage vorhanden sein.

Wendeanlagen

Zu den Wendeanlagen gehören in diesem Zusammenhang Wendekreise, Wendeschleifen und Wendehämmer.

- Wendekreise
sind dann geeignet, wenn sie
 - a) einen Minstdurchmesser von 22,00 m einschließlich der erforderlichen Freiräume für die Fahrzeugüberhänge aufweisen und in der Wendekreismitte frei befahrbar sind (keine Bäume, Büsche u. ä.),
 - b) mindestens die Schleppkurven für die eingesetzten bzw. einzusetzenden Abfallsammelfahrzeuge berücksichtigen,
 - c) in der Zufahrt eine Fahrbahnbreite von mindestens 5,50 m haben,
 - d) am Wendekreisrand frei von Hindernissen, wie Schaltschränken der Telekommunikation oder Elektrizitätsversorgung, Lichtmasten und anderen festen baulichen Einrichtungen, sind.
- Wendeschleifen – Wendekreise mit Pflanzinseln

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

- Wendehämmer

Wenn aufgrund von topographischen Gegebenheiten oder bereits vorhandener Bausubstanz Wendekreise bzw. -schleifen in der zuvor beschriebenen Form nicht realisiert werden können, sind ausnahmsweise auch andere Bauformen, z. B. Wendehämmer zulässig.



25/06 2012 13:13 02148688150

AVEA Abfallwirtschaft

20084 P.005/006

AVEA GmbH & Co. KG

Seite 5 zum Schreiben stb-07

Dabei ist zu berücksichtigen, dass verschiedene Fahrzeugausführungen unterschiedliche Dimensionierungen erforderlich machen. Wichtige Voraussetzung dabei ist, dass ein Wenden mit ein- bis höchstens zweimaligem Zurückstoßen möglich ist.

Rückwärtsfahren

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

Außerdem verweisen wir auf die BGI 5104 und deren näheren Ausführungen.

Standplätze für Glas- und Altkleidercontainer, Grünschnitt und Schadstoffsammlung

Für die Sammlung von Altkleidern, Altglas und Grünschnitt ist gemäß der Satzung über die Abfallentsorgung eine haushaltsnahe Sammlung im Bringsystem sicherzustellen. Dazu sind Standplätze für Glas- und Altkleidercontainer vorzusehen.

Diese Stellflächen für die Container müssen einen ebenen Untergrund haben und sind zu befestigen. An den Containern ist eine entsprechende Fläche für die gefahrlose Befüllung der Container einzurichten. Je ca. 800 Einwohner ist ein Standplatz einzurichten.

Containerabmessungen:

Glascontainer (Länge / Breite / Höhe) 1800 x 1570 x 1530 mm

Altkleidercontainer (Höhe / Breite / Tiefe): 2.200 x 1.150 x 1.150 mm

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

Für die Grünschnittsammlung ist das Absetzen von 36 cbm Mulden einschließlich Anlieferungsmöglichkeiten für die Bürger vorzusehen.

Aufgrund der geplanten Siedlungsgröße sollte ein Standplatz für die Schadstoffsammlung ebenfalls vorgesehen werden.

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

Zur Gewährleistung einer ordnungsgemäßen Abfallentsorgung bitten wir, die angeführten Punkte im weiteren Verfahren zu berücksichtigen.



25/08 2012 13:13 02148668150

AVEA Abfallwirtschaft

#0054 F. 008/008

AVEA GmbH & Co. KG

Seite 6 zum Schreiben ste-cy

Aufgrund der Komplexität des Themas Abfallentsorgung schlagen wir einen gemeinsamen Termin mit der Unteren Abfallbehörde und den beteiligten Planungsfirmen vor.

Wir behalten uns vor, je nach weiterer Ausgestaltung der Gesetze und Verordnungen zur Abfallentsorgung sowie zur satzungsrechtlichen Umsetzung der Stadt Leverkusen, unsere Stellungnahme ggfls. anzupassen und zu konkretisieren.

Mit freundlichen Grüßen
AVEA GmbH & Co. KG
In Vertretung

Claus-Dieter Steinmetz
- Bereichsleiter Abfallwirtschaft und Logistik -

Im Auftrag

Michael Czyborra
- Abteilungsleiter Kommunale Entsorgungslogistik -

Stellungnahme der Verwaltung:

Die im Bebauungsplan 172 D/II „Wohnen Nord-West“ festgesetzten Erschließungsflächen ermöglicht ein problemloses Befahren des Plangebiets mit Abfallsammelfahrzeugen. Die geplante Wendemöglichkeit im Nordwesten des Plangebietes ist so angelegt worden, das ein Wenden eines Abfallsammelfahrzeugen gewährleistet ist.

Für die Privatstraßen im Norden des Plangebietes, die von Abfallsammelfahrzeugen nicht befahren werden, sind Aufstellflächen für bewegliche Abfallbehälter für den Zeitpunkt der Abholung, innerhalb der öffentlichen Verkehrsfläche, im Rahmen der Erschließungsplanung festgelegt worden und werden durch textliche Festsetzungen im Bebauungsplan ermöglicht.

Standorte für Glas- und Altkleidercontainer sind innerhalb der bahnstadt opladen nicht auf das aktuelle Plangebiet begrenzt und können im Rahmen der Ausführungsplanung innerhalb der öffentlichen Flächen festgelegt werden. Festsetzungen innerhalb des Bebauungsplans sind hierzu nicht erforderlich.

Beschlussempfehlung:

Die Stellungnahme wird zur Kenntnis genommen.



B8
DB Service Immobilien GmbH
Niederlassung Köln
Deutz-Mülheimer Str. 22-44
50679 Köln
(Schreiben vom 12.07.2012)



- vorab per Fax -

DB Services Immobilien GmbH • Deutz-Mülheimer Str. 22-44 • 50679 Köln

Stadt Leverkusen
 Fachbereich Stadtplanung
 Frau Steckel
 Postfach 10 11 40
 51311 Leverkusen

1	STADT LEVERKUSEN
Eingangsdatum	
20.07.12	9-10 Uhr
TR	Az:

DB Services Immobilien GmbH
 Niederlassung Köln
 Vertrieb und Entwicklung (FRI-KÖL-V)
 Deutz-Mülheimer Str. 22-44
 50679 Köln
 www.deutschebahn.com/dbsimm

Köln-Deutz
 3, 4 bis Köln Messe Osthallen

Georg Wulf
 Telefon 0221 141-5301
 Telefax 0221 141-3517
 Mobil 0160 97 46 68 96
 georg.wulf@deutschebahn.com
 Zeichen FRI-KÖL-V Wu

12.07.2012

Ihr Zeichen: 610.11.172 D/II-ste

Ihre Nachricht vom 21.05.2012

Auslegung des BP-Entwurfes Nr. 172 D/II "nbs:o – Wohnen West"
hier: Stellungnahme

Sehr geehrte Frau Steckel,
 sehr geehrte Damen und Herren,

wir teilen Ihnen mit, dass unsererseits grundsätzlich keine Bedenken bzgl. der vorgenannten Bauleitplanung bestehen, wenn die nachfolgenden Punkte beachtet werden:

- Gemäß Punkt 10.2 sind alle Flächen im Geltungsbereich zwischenzeitlich formell von Bahnbetriebszwecken freigestellt. Der Fachplanungsvorgehalt besteht daher nicht mehr. Der Hinweis in der Begründung kann daher ggf. entfallen.
- Zu Punkt 6.10.1 "Schallschutz" möchten wir darauf hinweisen, dass alle eventuell erforderlichen Maßnahmen nicht zu Lasten der DB AG erfolgen werden.

Bedenken haben wir hinsichtlich der vorgesehenen textlichen Festsetzungen für das Bestandsgebäude des ehemaligen Zeichenbüros, dass sich südlich an das Feuerwehrhaus an der Werkstättenstraße anschließt und für das künftig die Festlegungen des Baugebiets MI 3 „Mischgebiet“ gelten sollen.

Nach Ihren Textlichen Festsetzungen soll für das Mischgebiet MI 3 festgesetzt werden, dass die nach § 1 Abs. 7 Nr. 2 BauNVO allgemeine zulässig Nutzungen (Wohnen) im Erdgeschoss und 1. Obergeschoss nicht zulässig sind. Für das Mischgebiet MI 4 soll die nach § 1 Abs. 7 Nr. 2 BauNVO allgemeine zulässigen Nutzung (Wohnen) nicht zulässig sein.

Ihrer Begründung (ab Seite 38 ff) führen Sie diese Einschränkung auf den erforderlichen Schallschutz zurück. Nicht nachvollziehbar ist für uns in diesem Zusammenhang, warum im Baufeld MI 3 und MI 4 eine Wohnnutzung nicht ebenso zulässig sein soll wie im direkt nördlich anschließenden Baufeld MI 2 mit dem Wohnbestand.

Aus dem von Ihnen bei der Begründung zu Grunde gelegten Schallschutzgutachten der Accon Köln GmbH lässt sich nicht ableiten, dass die Belastung mit Schallimmissionen für das Baugebiet MI 3 und MI



DB Services Immobilien GmbH
 Sitz der Gesellschaft: Berlin
 Registergericht:
 Berlin-Charlottenburg
 HRB 86 570

Vorsitzender des
 Aufsichtsrates:
 Ralf Schweigel

Geschäftsführer:
 Torsten Thiele
 (Vorsitzender)
 Bodo Bonler
 Mathias Kiebusch



2/2

4 signifikant höher ist als für das Baugebiet MI 2. Die Abbildungen 6.1 bis 6.6 auf Seite 60 bis Seite 65 des Gutachtens weisen für die Baugebiete identische Lärmpegelbereiche nach DIN 4109 aus, sowohl für die verschiedenen Stockwerke als auch für Räume mit Tagesnutzung und Schlaf- und Kinderzimmer.

Im Interesse einer gleichen Beurteilung und gleicher Maßnahmen für identische Immissionslagen regen wir an, für das Mischgebiet MI 3 und MI 4 zumindest im 1. Obergeschoss gemäß § 1 Abs. 7 Nr. 2 BauN-VO die allgemein zulässige Nutzung Wohnen als zulässig festzusetzen, unter vergleichbaren Bedingungen wie für das benachbarte Mischgebiet MI 2.

Bei eventuellen Rückfragen stehen wir Ihnen gerne zur Verfügung

Mit freundlichen Grüßen
DB Services Immobilien GmbH

L.V. 
Diekmann

L.V.


Kuhlmann

Stellungnahme der Verwaltung:

Der Hinweis des Fachplanungsvorbehaltes in der Begründung und dem Bebauungsplan ist entfallen.

Unter schalltechnischen Gesichtspunkten wird im Plangebiet des Bebauungsplanes 172 D/II „Wohnen Nord- West“ an einigen Westfassaden der Bestandsgebäude an der Werkstättenstraße zu Tagzeiten eine Außenbelastung von bis zu 69 dB(A) erreicht. Zu den Nachtzeiten wird der kritische Orientierungswert von 60 dB(A) bei den Bestandsgebäuden deutlich überschritten. Die hier aufgezeigten Überschreitungen sind an den lärmzugewandten Fassadenseiten zu verzeichnen.

Um diese Situation in Bezug auf die Lärmimmissionen zu bewerten und im Sinne der allgemeinen Anforderungen an gesunde Wohn- und Arbeitsverhältnisse eine Grundlage für eine sachgerechte Abwägung zu erhalten, wurde die schalltechnische Untersuchung durchgeführt, die die Konfliktsituation aufzeigt und mögliche Lösungsalternativen auf Ihren Nutzen hin analysiert.

Im Plangebiet „Wohnen Nord-West“ der Bahnstadt stellt sich die Situation wie folgt dar: Tagsüber werden die Richtwerte der DIN 18005 für ein Allgemeines Wohngebiet ganz überwiegend eingehalten, so dass für Gärten und Balkone keine Einschränkung in der Aufenthaltsqualität besteht. Die Orientierungswerte für den Schallschutz werden in Teilbereichen des Plangebietes allerdings nachts deutlich überschritten, so dass hier – insbesondere auf den zur Bahn orientierten Seiten – bei geöffnetem Fenster nachts die Wohnruhe durch den Zugverkehr nicht ab-

schließlich gewährleistet werden kann. Als betroffen geltend sind insbesondere die MI-Gebiete im Südwesten des Plangebietes.

Im Rahmen des Bauleitplanverfahrens wurden umfassend fünf städtebaulich vertretbare Möglichkeiten, den aktiven Schallschutz betreffend, untersucht und eine Bewertung der möglichen Fallvarianten vorgenommen.

Gemäß Ausführungen des Schallgutachtens (Kapitel 4.7.5) wirken aktive Schallschutzmaßnahmen umso besser, je näher sie sich am Emissionsort befinden und je höher diese ist. Im konkreten Fall des Plangebietes „Wohnen Nord West“ bedeutet dies, dass der aktive Schallschutz entweder nah am Emissionsort (d.h. der Schiene) oder nah am Immissionsort (d.h. an der geplanten Wohnbebauung) vorgesehen werden muss. Untersucht wurden Schallschutzwände an der Hangkante zur geplanten Bebauung der westlichen Seite der Werkstättenstraße („Fall 2“ mit 3 m Höhe und „Fall 3“ mit 6 m Höhe), eine Riegelbebauung als Schallschutzwand in 12 m Höhe („Fall 4“) und kleinere Lärmschutzwände im direkten Gleisbereich („Fall 5“). Im Ergebnis ist festzuhalten, dass diese Maßnahmen leider nicht zu relevanten Pegelminderungen führen oder rechtlich bzw. technisch (kleinere Lärmschutzwände im direkten Gleisbereich) nicht umsetzbar sind. Hinzu kommen Aspekte zu Herstellungskosten und Grundstücksverfügbarkeiten. So wäre für den untersuchten „Fall 3“ für eine Lärmschutzwand von bis zu 470 m Länge und 6 m Höhe, bei einem gemittelten Quadratmeterpreis von 250 Euro, allein mit Herstellungskosten von rd. 7 Mio. Euro zu rechnen. Hinzu kommt der notwendige und nicht gewährleistete Grundstückserwerb zur Errichtung der aktiven Lärmschutzmaßnahme. Eine solche Kostenposition steht jedoch nicht im Einklang mit einem ausgeglichen Kosten-Nutzenverhältnis, da selbst bei dieser umfangreichen Maßnahme nach wie vor eine Überschreitung der schalltechnischen Orientierungswerte verbleibt.

Aus diesen Gründen verbleiben lediglich folgende Ansätze zur Pegelminderung in den Misch- und Wohngebieten:

- Ausnutzung der Eigenabschirmung der geplanten Gebäude durch Ausrichtung und Grundrissgestaltung,
- Ausschluss von Wohnen in bestimmten Bereichen und Etagen (MI 3 und MI 4),
- Ausschluss von Aufenthaltsräumen in bestimmten Bereichen und Etagen unter bestimmten Voraussetzungen (WA 1, WA 5, WA 7, WA 8, WA 10),



- Anpassung der Traufhöhe in bestimmten Bereichen (WA 7, WA 8, WA 9),
- passive Schallschutzmaßnahmen durch Festsetzung von Lärmpegelbereichen und schallgedämmten und fensterunabhängigen Lüftungen für Schlaf- und Kinderzimmer.

Die Wohnbebauung entlang der Werkstättenstraße, im MI 1- und MI 2 - Gebiet, unterliegen dem Bestandsschutz. Das Wohnen soll in diesem Fall durch den Bebauungsplan nachträglich nicht untersagt werden. Die Bestandsgebäude im MI 3 - und MI 4 – Gebiet sollen jedoch einer, dem planerischen Ziel der nbso unterliegenden, Neunutzung zugeführt werden. Aus diesem Grund unterliegen diese Gebäude und deren Nutzungen sowie die im MI 3 - und MI 4 – Gebiet zulässigen möglichen Neubebauungen dem Schutzanspruch an gesunde Wohn- und Arbeitsverhältnisse. Da wie bereits ausgeführt aktive Schallschutzmaßnahmen hier nicht zum Tragen kommen können, greifen lediglich passive Schallschutzmaßnahmen. Durch das im Bebauungsplan festgesetzten Mischgebiete gem. § 6 BauNVO wird das Ziel eines gleichberechtigten Nebeneinanders von Wohnen und Arbeiten an diesem integrierten Standort verfolgt, planungsrechtlich gesichert und demzufolge notwendig. Die angestrebte Mischung von Wohnfunktionen und Gewerbe / Dienstleistung ist bereits im Umfeld ablesbar und soll sich dementsprechend hier fortsetzen. Um insbesondere gesunde Wohnverhältnisse im Plangebiet zu gewährleisten, sollen schutzwürdige Wohnbereiche soweit möglich, vom Lärmemittenten ferngehalten werden. Daher wird in den MI 2- und M 4- Gebieten das Wohnen in besonders beeinträchtigten Bereichen ausgeschlossen. In den MI 5- und M 8- Gebieten relativiert sich die Lärmbelastung, sodass in diesen Bereichen, zum Ausgleich und zur Durchmischung, wieder verstärkt Wohnraumangebote realisiert werden könnten.

Beschlussempfehlung:

Der Stellungnahme wird in Teilen gefolgt.