



STADT LEVERKUSEN

7. Änderung des Flächennutzungsplanes  
im Bereich  
„neue bahnstadt opladen - Westseite“

Vorentwurf der Begründung zur frühzeitigen Beteiligung



## INHALT

### **Teil A: Grundlagen und Planung**

---

1.	Geltungsbereich	3
2.	Bestand und Nutzung	3
3.	Verfahren	3
4.	Planungsanlass	4
5.	Ziele	5
6.	Planungsbindungen	6
6.1	Regionalplan	6
6.2	Landschaftsplan	6
6.3	Flächennutzungsplan	6
6.4	Widmung von Bahnflächen	7
7.	Weitere Planungsbindungen	7
7.1	Stadtumbaugebiet	7
7.2	Stadtteilentwicklungskonzept (STEK)	7
8.	Planung	9
8.1	Städtebauliches Konzept	9
8.2	Planinhalte	11

### **Teil B: Umweltbericht**

---

9.	Umweltprüfung/Umweltbericht	12
9.1	Allgemeines	12
9.2	Umweltbelange	13

### **Teil C: Auswirkung, Abwägung und Umsetzung**

---

10.	Auswirkungen der Planung	19
11.	Planvollzug	20
11.1	Freistellung von Bahnflächen	20
12.	Flächenbilanz	20

---



## **Teil A: Grundlagen und Planung**

---

### **1. Geltungsbereich**

Der Geltungsbereich der 7. Änderung des Flächennutzungsplanes im Bereich „neue bahnstadt opladen - Westseite“ befindet sich im Stadtteil Opladen, Stadtbezirk II, angrenzend an die östliche Ortslage und umfasst ca. 23 ha.

Der Geltungsbereich erfasst im Wesentlichen das Plangebiet die heutigen Bahnflächen der Güterzugstrecke 2324 einschließlich des Bahnhofsareals. Es reicht westlich bis an die Bebauung Opladens heran. Im südlichen Bereich beinhaltet der Geltungsbereich darüber hinaus die Flächen der neuen Gütergleisstrasse sowie für das geplante Stellwerk (ESTW) inklusive Feuerwehrezufahrt und Stellplätze. Die Flächen südlich der geplanten Gütergleisstrasse bis zur Fixheider Straße (L 288) sind ebenfalls im Geltungsbereich enthalten.

Die genaue Abgrenzung ist der Planzeichnung (Anlage 1 der Vorlage) zu entnehmen.

### **2. Bestand und Nutzung**

Die Flächen im Plangebiet beinhalten im Norden den bestehenden Zentralen Omnibusbahnhof (ZOB) mit Gerichtsstraße, einen Teil der Verkehrsflächen der querenden Bahnhofstraße, angrenzende Böschungsbereiche und Brachflächen sowie die nördlich und südlich der Bahnhofstraße vorhandenen P+R-Plätze. Südlich der Goethestraße befindet sich ein Gebäude mit Versorgungsanlagen der Deutschen Bahn AG (BASA-Gebäude). Von diesem Gebäude verlaufen Leitungen in östlicher Richtung bis in den Bereich der geplanten Gütergleise. Diese Leitungen sind betriebsnotwendig und weiterhin zu sichern.

Südlich davon, östlich entlang der heutigen Bahnallee, ist eine weitere Stellplatzanlage vorhanden. Darüber hinaus sind neben den Verkehrsflächen der Goethestraße, der heutigen Bahnallee sowie der Friedrich-List-Straße die in Nord-Südrichtung verlaufenden Gütergleise inklusive Böschungsbereiche und Brachflächen Teil des Plangebietes. Im Süden des Geltungsbereiches befinden sich zudem die gewerblich genutzten Flächen nördlich der Fixheider Straße (L 288).

### **3. Verfahren**

Der Aufstellungsbeschluss zur 7. Änderung des Flächennutzungsplanes wurde vom Bau- und Planungsausschuss gemäß § 2 Abs. 1 Bau-gesetzbuch (BauGB) am 11.11.2013 gefasst. Das Verfahren erfolgt gemäß § 5 BauGB. Dabei wird die Änderung des Flächennutzungsplans gemäß § 8 Abs. 3 BauGB parallel zum Bebauungsplanverfahren Nr. 208 B/II „Opladen – nbso/Westseite – Quartiere“ durchgeführt. Für das gesamte Areal der nbso-Westseite liegt der Aufstellungsbe-



schluss für das Bebauungsplanverfahren Nr. 208/II „Opladen – nbso/Westseite“ vor.

Der Bebauungsplan Nr. 208 B/II „Opladen – nbso/Westseite – Quartiere“ stellt einen der o. g. Teilbebauungspläne dar.

Diese Flächennutzungsplanänderung unterliegt der Pflicht einer Umweltprüfung. Das Verfahren wird eine umfassende Bürgerbeteiligung vorsehen.

#### Beschluss zur frühzeitigen Beteiligung

Im Rahmen des Planverfahrens zur 7. Änderung des Flächennutzungsplanes sollen auf Grundlage der hier vorgelegten Unterlagen der Beschluss zur frühzeitigen Beteiligung gemäß § 3 Abs. 1 BauGB gefasst werden. Parallel werden die Behörden und sonstigen Träger öffentlicher Belange gemäß § 4 Abs. 1 BauGB beteiligt.

#### **4. Planungsanlass**

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

Das Gesamtprojekt „neue bahnstadt opladen“ (nbso) erstreckt sich in zentraler Lage auf die Flächen beiderseits der Bahnstrecken. Die Planungen zur Ostseite auf dem Gelände des ehemaligen Bahnausbesserungswerkes sind zwischenzeitlich weit fortgeschritten, das Projekt befindet sich bereits in der Umsetzung.

Im Zuge der Entwicklung auf der Westseite beabsichtigt die Stadt Leverkusen in Kooperation mit der Deutschen Bahn AG, die Gleise der überwiegend für den Güterverkehr genutzten Eisenbahntrasse 2324 Duisburg-Wedau – Niederlahnstein im Bereich der „neuen bahnstadt opladen“ an die parallel verlaufende Strecke 2730 Köln-Mülheim – Wuppertal zu verlegen, um hier eine Bündelung der Gleise zu erreichen. Hierdurch werden östlich der bestehenden Ortslage in erheblichem Umfang Flächen vakant, die einer städtebaulichen Entwicklung zugeführt werden sollen.

Um die Umsetzung des dieser Flächennutzungsplanänderung zugrunde liegenden städtebaulichen Konzeptes sicherzustellen und damit eine geordnete städtebauliche Entwicklung zu gewährleisten sowie Planungsrecht für diese Entwicklungsmaßnahmen zu schaffen, ist gemäß § 1 Abs. 3 BauGB die Aufstellung dieses vorbereitenden Bauleitplanes für die geplante Entwicklung erforderlich.

Die bisher erarbeiteten Planungen werden dabei Berücksichtigung finden. Nach einer Perspektivenwerkstatt (Jahr 2000) wurde mit einer Machbarkeitsstudie aus dem Jahr 2001/2002 auf Basis eines städtebaulichen Entwurfs bereits die Realisierbarkeit der Entwicklung auf der Westseite geprüft. Mit Abschluss des Stadtteilkonzeptes Opladen liegen



auch Aussagen zur städtebaulichen Entwicklung aus dem planerischen Kontext des Stadtteils heraus vor.

Um eine belastbare Entscheidungsgrundlage zu erhalten, wurde in 2010 eine Kosten-Nutzen-Analyse durch Stadt- und Regionalplanung Dr. Jansen GmbH, Planersocietät und BDO Technik und Umweltconsulting GmbH erstellt. Diese verfolgte das Ziel, eine möglichst umfassende Darstellung der Wirkungen auf die Bereiche Verkehr, Stadtentwicklung sowie Stadtökonomie aufzuzeigen. Darüber hinaus wurde hiermit, unter Berücksichtigung der derzeit vorhandenen Datenlage, eine belastbare Prognose für die Auswirkungen auf das Plangebiet, den Stadtteil Opladen, die Kommunalfinanzen der Stadt Leverkusen sowie die Volkswirtschaft dargelegt.

Des Weiteren wurden, bezogen auf das Konzept für die Gesamtfläche der „neue bahnstadt opladen“, unterschiedliche Varianten der Verkehrsführung im gesamten Plangebiet entwickelt. Dabei wurden Alternativen für die Verlagerung der Gütergleise sowie die Lage der Neuen Bahnallee inklusive der Auswirkungen betrachtet.

Im Rahmen dieser integrierten Kosten-Nutzen-Analyse zur Gütergleisverlegung wurde auch grundsätzlich das Verkehrsprojekt „Neue Bahnallee“ mit seiner Trassenführung festgelegt, welches dem städtebaulichen Konzept zugrunde liegt.

## 5. Ziele

Generelles Ziel dieser Flächennutzungsplanänderung ist die Schaffung der planungsrechtlichen Voraussetzung für die Umsetzung der geplanten städtebaulichen Entwicklung auf der Westseite „neue bahnstadt opladen“.

Folgende konkrete Ziele sollen durch die Aufstellung der 7. Änderung des Flächennutzungsplanes vorbereitet werden:

- die Schaffung eines neuen Entrees für das Stadtteilbezirkzentrum Opladen,
- die Integration des neuen Bahnhofbereiches einschließlich eines Empfangsgebäudes in eine Neubebauung mit dem Standort entsprechenden Nutzungen,
- eine Stärkung des innerstädtischen Einzelhandels,
- die Schaffung neuer urbaner Quartiere mit den Nutzungen Wohnen, Büros/Dienstleistungen/Handel und Gewerbe in Wechselbeziehung mit dem Stadtteil und unter Berücksichtigung der Nachbarschaft zu den Verkehrsstrassen,
- die verkehrliche Neuordnung und Entlastung Opladens durch eine neue Hapterschließungsstraße („Neue Bahnallee“) zwischen Rat-Deycks-Straße/Rennbaumstraße (L 219) und Fixheider Straße (L 288),
- eine qualitätvolle Ausgestaltung mit öffentlichen Straßenräumen, Infrastruktur und Grün,
- die Optimierung und Bündelung des ÖPNV,
- die Optimierung der Verkehrsanbindung für den Individualverkehr sowie für den Rad- und Fußgängerverkehr,



- die Steuerung der gewerblichen Nutzung auf dem Areal zwischen der neuen Güterzugtrasse, der Eisenbahnlinie 2730 und der Fixheider Straße, die mit der städtebaulichen Entwicklung des nbso-Projektes vereinbar ist.

Durch die angestrebten Ziele kann eine attraktive Entwicklung und Erweiterung des Stadtteils Opladen erreicht werden.

## **6. Planungsbindungen**

### **6.1 Regionalplan**

Im Regionalplan für den Regierungsbezirk Köln (Stand: März 2012), Teilabschnitt Region Köln sind kleine Teile im Plangebiet als allgemeiner Siedlungsbereich (ASB) dargestellt. Weitere Flächen im Geltungsbereich der 7. Flächennutzungsplanänderung sind als „Schienenwege unter Angabe der Haltepunkte und Betriebsflächen“ dargestellt. Diese Darstellung entspricht dem geltenden Fachplanungsrecht. Im weiteren Verfahren wird geklärt werden, ob nach bzw. parallel zur Entwidmung der Bahnflächen (siehe auch nachfolgenden Punkt 6.4 Widmung der Bahnflächen) eine Änderung des Regionalplanes notwendig sein wird, oder ob die angrenzenden Darstellungen des Regionalplanes einzuhalten sein werden.

### **6.2 Landschaftsplan**

Das Plangebiet liegt außerhalb des Geltungsbereichs des Landschaftsplanes der Stadt Leverkusen, demzufolge sind für das Plangebiet keine Festsetzungen (z. B. Schutzgebietsausweisungen) enthalten.

Der Rat der Stadt Leverkusen hat in seiner Sitzung am 12.07.2010 beschlossen, den Landschaftsplan neu aufzustellen. Im Vorentwurf des derzeit in Neuaufstellung befindlichen Landschaftsplans (Stand: April 2012) sind für den Geltungsbereich keine Festsetzungen enthalten, da das Gebiet weiterhin außerhalb des Geltungsbereichs liegt.

### **6.3 Flächennutzungsplan**

Der wirksame Flächennutzungsplan (FNP) der Stadt Leverkusen aus dem Jahr 2006 enthält bereits Entwicklungsziele für die nach der Verlegung der Güterzugstrecke frei werdenden Flächen. Er stellt für den Geltungsbereich dieser Flächennutzungsplanänderung im Norden Kerngebiet, Busbahnhof und Bahnhof dar. Im weiteren Verlauf Richtung Süden werden Mischgebiet und eingeschränktes Gewerbegebiet sowie eine „geplante sonstige überörtliche und örtliche Hauptverkehrsstraße“ für die Trasse der geplanten Neuen Bahnallee dargestellt. Südlich angrenzend an diese Trasse wird ebenfalls eingeschränktes Gewerbegebiet dargestellt.

Die geplanten Nutzungen im Geltungsbereich entsprechen nicht in Gänze den Darstellungen des wirksamen Flächennutzungsplanes. In-



folgedessen soll der Flächennutzungsplan geändert werden.

#### 6.4 Widmung von Bahnflächen

Die im Plangebiet befindlichen Flächen sind zum überwiegenden Teil noch bahnrechtlich gewidmete Flächen. Bezüglich der Flächen der „neuen bahnstadt opladen“ und der städtebaulichen Entwicklung dieses Standortes nach Verlegung der Güterzugstrecke besteht zwischen der Stadt Leverkusen und der Deutschen Bahn (DB) AG Einvernehmen. Hierzu wurden vertragliche Vereinbarungen getroffen. Die Flächen wurden im Wesentlichen durch einen entsprechenden Kaufvertrag (Urkunden-Nr.: 1315/2012) durch die Stadt Leverkusen von der DB AG in 2012 erworben. Der Besitzübergang an die Stadt Leverkusen/nbso erfolgt nach Inbetriebnahme der neuen Güterzugtrasse. Die Flächen bleiben bis dahin für den Eisenbahnverkehr gewidmet.

Die Planfeststellung zur Gütergleisverlegung nach Allgemeinem Eisenbahngesetz (AEG) befindet sich im Verfahren. Der Abschluss dieses Verfahrens ist voraussichtlich für Dezember 2014 vorgesehen. Da die dieser Flächennutzungsplanänderung zugrunde liegende Planung in einem überwiegenden Teil des Plangebietes erst nach Abschluss des Planfeststellungsverfahrens erfolgen kann, wird in dieser Flächennutzungsplanänderung der Zustand zugrunde gelegt, der durch die Planfeststellung geschaffen wird. Infolgedessen macht sich diese Änderung die planerischen Entscheidungen des laufenden Planfeststellungsverfahrens zu Eigen.

### **7. Weitere Planungsbindungen**

#### 7.1 Stadtumbaugebiet

Der Geltungsbereich dieser Flächennutzungsplanänderung ist im Wesentlichen deckungsgleich mit dem westlichen Abschnitt des förmlich festgelegten Stadtumbaugebietes gemäß § 171b BauGB, das durch Ratsbeschluss für das Gesamtprojekt neue bahnstadt opladen im Jahr 2005 festgelegt worden ist.

#### 7.2 Stadtteilentwicklungskonzept (STEK)

Der Rat der Stadt Leverkusen hat in seiner Sitzung am 16.02.2009 die Erarbeitung eines umfassenden Stadtteilentwicklungskonzeptes für den Stadtteil Opladen beschlossen. Das Stadtteilentwicklungskonzept beinhaltet die Themen Einzelhandel, Büromarkt, Wohnen und Freizeit unter stadtstrukturellen und auch städtebaulichen Gesichtspunkten. Im Ergebnis wird mit einem umfassenden Entwicklungskonzept ein städtebauliches, räumliches und funktionales Leitbild für den Stadtteil Opladen geschaffen.

Das Stadtteilentwicklungskonzept für das Zentrum Opladen gliedert sich inhaltlich in vier Themenmodule, welche aufeinander abgestimmt



sind und mit denen die wesentlichen Entwicklungsbereiche des Stadtteils abgedeckt werden:

1. Modul Einzelhandel, Büromarkt und Gewerbe: Positionsbestimmung der Innenstadt als Einkaufs-, Dienstleistungs- und Bürostandort; Aufzeigen von Entwicklungsperspektiven und Handlungsansätzen
2. Modul Wohnen: Verbesserung der Lebens- und Wohnqualität für die Wohnbevölkerung
3. Modul Freizeit: Analyse der Freizeitinfrastruktur und Konzeptentwicklung zur Qualifizierung und Ergänzung der Freizeitangebote
4. Modul Städtebauliches Leitbild: Analyse der städtebaulichen Strukturen; Identifizierung von Maßnahmen zur städtebaulichen Attraktivierung der Innenstadt und Pflege des Stadtbildes; Entwicklungskonzept für die nbso-Westflächen

Das Stadtteilentwicklungskonzept ist angelegt als ein themenübergreifendes, integratives Handlungskonzept, welches insbesondere die Anforderungen an den Stadtteil als Einkaufs-, Arbeits-, Wohn- und Freizeitstandort in Einklang mit zukünftig zu verfolgenden, städtebaulichen Vorstellungen bringen soll. Gleichzeitig soll ein hohes Maß an tatsächlicher Umsetzbarkeit erreicht werden.

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

Elementare Aussagen des Stadtteilentwicklungskonzeptes sind zusammengefasst:

- Der urbane Charakter des Stadtteils soll gestärkt werden. Hierbei ist insbesondere die Aufwertung und die Attraktivierung der Einkaufsbereiche ein wichtiges Ziel für das gewachsene Opladen. Die Branchenmixoptimierung und die Schaffung marktkonformer Verkaufsflächenstrukturen stehen dabei im Vordergrund. Neue Einzelhandelsnutzungen auf den nbso Westflächen an der Bahnhofstation Opladen sollen die gewachsenen Einzelhandelsstrukturen der Fußgängerzone ergänzen und stärken. Sowohl die angestrebte Aufwertung der Bahnhofstraße als Verbindungsachse und Entree zwischen nbso-Ostseite, Bahnstation und der gewachsenen Innenstadt als auch die mögliche Verlagerung des Opladener Busbahnhofes in die direkte Nähe des Bahnhaltepunktes vervollständigen dieses Bild.
- Eine nachfragegerechte Steuerung des Generationenwandels im Wohnbestand soll erreicht werden und Investitionen in den privaten Wohnbestand forciert werden. Die Sicherung der bestehen-





den Wohnquartiere durch Nutzung vorhandener Innenentwicklungspotentiale, der Ausbau geförderten Wohnungsbaus und die Nutzung der Flächenpotentiale der nbso-Westflächen zur Schaffung neuer Wohnformen stehen weiterhin auf der Agenda des Stadtteilentwicklungsprozesses.

- Der vorhandene hohe Erholungswert Opladens soll erhalten und weiter ausgebaut werden. Die Empfehlung, einen nbso und den gewachsenen Stadtteil verbindenden Stadtteilpark anzulegen, unterstreicht dies.
- Das städtebauliche Leitbild des Stadtteilentwicklungskonzeptes, welches schließlich als Resümee alle behandelten Themenmodule abbildet, orientiert sich an der Maßgabe eines Zusammenwachsens von Altem und Neuem (nbso). Verbindungen sollen geschaffen und belebt werden. Es beschreibt die Ziele und Handlungsfelder vom faktischen Zustand über die erkennbaren Veränderungstendenzen bis hin zur Vorstellung der angestrebten Ziele. Dieses Leitbild soll die zukünftigen Planungen maßgeblich begleiten. Es ist eine Leitlinie, die Akteuren aus Politik, Verwaltung, Institutionen und Investoren, aber auch den Bürgern eine Orientierung auf den Weg in die Zukunft gibt.

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

Der Endbericht des Stadtteilentwicklungskonzeptes wurde am 17.02.2014 vom Rat beschlossen. Dieses Stadtteilentwicklungskonzept ist eine städtebauliche Planung im Sinne des § 1 Abs. 6 Nr. 11 BauGB, welche bei der Aufstellung dieser Flächennutzungsplanänderung im Rahmen der Abwägung zu berücksichtigen ist.

## **8. Planung**

### **8.1 Städtebauliches Konzept**

#### **Anbindung Opladen**

Mit der vorgesehenen Gütergleisverlegung stehen innerstädtische Flächen zur Erweiterung und Stärkung der Opladener Innenstadt zur Verfügung. Das dieser Flächennutzungsplanänderung zugrunde liegende städtebauliche Konzept nimmt die bestehenden Straßenzüge auf und führt die vorhandene Blockstruktur Opladens bis an die Bahntrasse heran. Hierbei werden unterschiedliche Baufelder mit verschiedenen Nutzungsschwerpunkten (Handel, Wohnen, Gewerbe, Verkehr, Freiraum) entwickelt. Zukünftig verbinden die Bahnhofsbrücke und die bereits fertiggestellte Campusbrücke den Ortskern von Opladen mit dem Gelände der neuen bahnstadt opladen östlich der Gleise.



Der Bahnhof und der Busbahnhof stellen innerhalb des städtebaulichen Konzepts einen verkehrsräumlichen Verknüpfungsschwerpunkt dar.

Die neue Verkehrsführung wird zukünftig als Haupterschließungsstraße das gesamte Quartier von Norden nach Süden erschließen, die Durchgangsverkehre aufnehmen und damit die Anbindung an das örtliche und überregionale Straßennetz sicherstellen.

#### Gesicht zur Bahn

Die geplante Verlegung der Gütergleisstrasse im Stadtbereich von Opladen eröffnet die Chance, auf den hierdurch frei werdenden Flächen ein neues Stadtquartier als „Gesicht zur Bahn“ zu entwickeln.

#### Sequenz / Abschnitte

Die städtebauliche Konzeption verfolgt das Ziel, dem Siedlungskörper eine einheitliche Identität zu verleihen, ihn jedoch in eine Abfolge unterschiedlicher Bereiche zu gliedern:

##### *Handel und Einkauf*

Der nördliche Teil der städtebaulichen Figur bildet ein Einzelhandelskomplex, der sich über den Bereich zwischen Bahnhofstraße und Gerichtsstraße bis zum Verkehrsknoten Lützenkirchener Straße/Freiherrvom-Stein-Straße erstreckt. Dieser wird um Nutzungen aus dem Spektrum Verwaltung, Dienstleistung und eventuell Wohnen ergänzt.

##### *Neues Entree zur Fußgängerzone Bahnhofstraße*

Nach Fertigstellung der Bahnhofsbrücke wird zukünftig eine fußgängerfreundliche Verbindung vom Bahnhof Opladen in die Bahnhofstraße erfolgen. Dieser Bereich wird als neues Entree gestalterisch aufgewertet und an die im Rahmen des Stadtteilentwicklungskonzeptes geplante städtebauliche Aufwertung der Bahnhofstraße anknüpfen.

##### *Zentraler Omnibusbahnhof (ZOB)*

Der Zentrale Omnibusbahnhof wird verlegt und erhält seinen Platz direkt südlich angrenzend an der Bahnhofsbrücke zwischen Goethestraße und Bahnhofstraße. Im Umfeld des Zentralen Omnibusbahnhofs werden öffentlichkeitswirksame Nutzungen wie Einzelhandel, Verwaltung und Dienstleistungen angesiedelt.

##### *Mischgebiet/Dienstleistungsquartier*

Südlich vom ZOB wird ein Dienstleistungsquartier mit urbanem Charakter organisiert.

##### *Wohnquartier*

Weiter nach Süden erstreckt sich ein neues Wohnquartier bis zur Campusbrücke.



### *Quartiersplatz*

Dort, wo die Campusbrücke über die Gleise einschwenkt, entsteht zugleich eine neue grüne Verbindung über die Gleise hinweg. Die Grüne Mitte der neuen Bahnstadt opladen soll zum gewachsenen Stadtteil westlich der Gleise verlängert werden.

### *Wohnquartier*

Ein weiteres Wohnquartier erstreckt sich vom Quartiersplatz bis zur Wilhelmstraße. Dieses befindet sich vis-à-vis der bestehenden „Eisenbahnersiedlung“.

### *Gewerbliche Nutzung*

Der südlich gelegene Bereich zwischen Fixheider Straße (L 288) und Wilhelmstraße wird zum Teil durch bestehende gewerbliche Nutzung und den südlichen Teil der Eisenbahnersiedlung geprägt. Das in diesem Bereich geplante neue Stadtquartier soll für gewerbliche Nutzungen zur Verfügung stehen.

## 8.2 Planinhalte

### 8.2.1 Art der baulichen Nutzung

#### Kerngebiet

Das im wirksamen Flächennutzungsplan der Stadt Leverkusen im nördlichen Planbereich dargestellte Kerngebiet wird aufgrund der dort vorgesehenen kerngebietstypischen Nutzungen wie Handel, Einrichtungen der Wirtschaft, Verwaltung etc. beibehalten.

#### Wohnbauflächen

Im Bereich südlich angrenzend an das Kerngebiet sind in der städtebaulichen Planung verschiedene Wohnquartiere vorgesehen. Aufgrund dessen wird die derzeitige Darstellung des Mischgebietes sowie des eingeschränkten Gewerbegebietes in Wohnbauflächen geändert. Diese Darstellung erfolgt bis ungefähr auf Höhe der Wilhelmstraße.

#### Mischgebiet

Südlich angrenzend an die neuen Wohnbauflächen wird als Übergangsbereich zu dem anschließenden eingeschränkten Gewerbegebiet (s. u.) ein Mischgebiet dargestellt.

#### Eingeschränkte Gewerbegebiete

Im Süden des Plangebietes wird entsprechend der geplanten sowie der bestehenden Nutzungen die Darstellung von eingeschränkten Gewerbegebieten beibehalten.



### 8.2.2 Geplante sonstige überörtliche und örtliche Hauptverkehrsstraßen

#### Neue Bahnallee

Die Trasse der geplanten neuen Stadtstraße (Neue Bahnallee) ist bereits im wirksamen Flächennutzungsplan als „geplante sonstige überörtliche und örtliche Hauptverkehrsstraße“ dargestellt und wird übernommen.

#### Bahnhof/Busbahnhof

Der innerhalb des dargestellten Kerngebietsbereiches mittels Symbol dargestellte Bahnhof sowie der Busbahnhof werden beibehalten, da in diesem Bereich der neue ZOB und der neue Bahnhofsbereich mit Bahnhofsbrücke als neuer verkehrsräumlicher Verknüpfungsschwerpunkt vorgesehen ist.

### 8.2.3 Geplante Bahnanlagen

Angrenzend an den Verlauf der o. g Trasse für die Hauptverkehrsstraße wird entsprechend der geplanten Gütergleisverlegung eine Trasse für geplante Bahnanlagen vermerkt, welche auch die Flächen für das Stellwerk beinhalten.

### 8.2.4 Flächen für die Abwasserbeseitigung

#### Regenbecken

Innerhalb des nördlich dargestellten Kerngebietes ist im wirksamen Flächennutzungsplan ein Regenbecken dargestellt, welches weiterhin übernommen wird.

## **Teil B: Umweltbericht**

---

### **9. Umweltprüfung/Umweltbericht**

#### **9.1 Allgemeines**

Im Rahmen des Verfahrens wird gemäß § 2 Abs. 4 BauGB für die Belange des Umweltschutzes gemäß § 1 Abs. 6 Nr. 7 und § 1a BauGB eine Umweltprüfung durchgeführt, in der die voraussichtlichen Umweltauswirkungen ermittelt und bewertet werden.

Diese werden in einem Umweltbericht dargelegt, der Teil der Begründung zu dieser Flächennutzungsplanänderung wird.

Zur Aufstellung der 7. Änderung des Flächennutzungsplanes liegen bereits folgende Gutachten vor:

- Verkehrsuntersuchung zum Gesamtvorhaben (Planungsbüro VIA eG vom 17.06.2011)
- Artenschutzrechtliche Prüfung zur Gütergleisverlegung



- (Pöyry DEUTSCHLAND GmbH 2010)
- Prüfung der artenschutzrechtlichen Betroffenheit der Kreuzkröte für die B-Plan-Verfahren Nr. 208 A-C/II (Pöyry DEUTSCHLAND GmbH 2014)
- Maßnahmenplanung für die artenschutzrechtliche Ausgleichsmaßnahme Schlebuschrath im Zuge des Bebauungsplanes Nr. 208 A/II, III (Pöyry DEUTSCHLAND GmbH 2014)
- Schalltechnische Untersuchung zum Bebauungsplan Nr. 208 A/II, III (ACCON Köln GmbH 2014)
- Landschaftspflegerischer Fachbeitrag zum Bebauungsplan Nr. 208 A/II, III (PW.U PlanWerk.Umwelt 2014)
- Detail-/Sanierungsuntersuchung neue bahnhofsstadt opladen (Tauw GmbH 2009)

## 9.2 Umweltbelange

### Mensch/Bevölkerung, Landschaft und Erholung

Der Bahnhof Opladen mit Bahnrestaurants, Haupthalle, Parkplätzen, Zuwegungen, Bahnsteig, zugehörigen Gleisanlagen und südlich angrenzenden Lagerhallen, verschiedene Brach-, Bau- und Lagerflächen ist durchgängig als deutlich anthropogen geprägter Standort zu bezeichnen. Die vorhandenen versiegelten Bereiche und Gebäude werden oder wurden im Zusammenhang mit den Güterbahnflächen gewerblich oder verkehrlich genutzt, die Freiflächen mit vorwiegend Ruderalvegetation und jungen Gehölzen sind als stark gestört zu beschreiben, viele Teilflächen sind vegetationsarm oder -frei. Insgesamt ist der landschaftsästhetische Wert der Fläche stark eingeschränkt, sie besitzt keine nennenswerte Bedeutung für die Erholungsnutzung; eine ehemalige Kleingartenanlage zwischen beiden Gleisstrecken wurde zurückgebaut. Von den bestehenden Gleis- und Verkehrsanlagen geht ferner eine beträchtliche Barrierewirkung aus. Außerdem verursacht die intensive, ganztägige Nutzung der Gleisanlagen durch den Personen- und Güterverkehr eine deutlich wahrnehmbare Verlärmung des Gebiets. Im Umfeld prägt die Siedlungsbebauung des Stadtteils Opladen das Erscheinungsbild, der Geltungsbereich selbst erfüllt keine Wohnfunktion.

Der gesamte Entwicklungsbereich der nbso liegt in einer historischen Gemengelage von Bahn, Gewerbe und Wohnen mit parallelen Entwicklungen und wechselseitigen Abhängigkeiten. Durch den Bau einer verträglichen Stadtstraße (Bebauungsplan Nr. 208 A/II, III), die städtebauliche Neuordnung und Integration des Bahnhofsbereichs in die Innenstadt und die Entwicklung attraktiver Wohn-, Gewerbe- und Dienstleistungsquartiere entlang der neuen Haupterschließungsstraße wird das großräumige, teils brachgefallene Areal der nbso Westseite wieder einer der Lage angemessenen Nutzung zugeführt. Der Neubau von Brücken (Bahnhofsbrücke, Campusbrücke) wird einen wichtigen Beitrag dazu leisten, die derzeitige Barrierewirkung innerhalb des Stadtteils zu minimieren und siedlungsnahe Freiräume miteinander zu verbinden.



Auch die Gestaltung des Straßenraums mit Bäumen wird den Raum für die Bevölkerung wieder positiv erlebbar und nutzbar machen.

Durch das Vorhaben werden keine Wohnbauflächen oder siedlungsnahen Erholungsflächen in Anspruch genommen.

Die Ausgestaltung der geplanten Straße im Alleecharakter wird sich insgesamt positiv auf das Stadtbild sowie auf die Nutzung und das Erleben des Raums auswirken. Im Hinblick auf die Neue Bahnallee und die westlich davon zu entwickelnden neuen Quartiere sind Verknüpfungen und Verzahnungen mit der bestehenden Ortslage sowie entsprechende Querbezüge vorgesehen, die eine Anbindung an den alten Ortskern sicherstellen sollen und somit Abschottungen verhindern.

### Boden/Altlasten

Aufgrund früherer Nutzungen sind auf dem Gelände der neuen bahnstadt opladen (nbso) verschiedene Bodenbelastungen bekannt. Innerhalb des Geltungsbereichs der 7. Änderung des Flächennutzungsplanes liegen verschiedene Altlastenverdachtsflächen (ALVF), die im Bodenschutz- und Altlastenkatasters der Stadt Leverkusen geführt werden:

- NE2025 Busbahnhof,
- NE2047 Pott (Bahnallee),
- NE2059 Betriebsgelände VW Zentrum Leverkusen,
- NE2063 Eisenbahnstandort Opladen
- NE2064 Kleingartenanlage ehemaliges Bahnbetriebswerk.

Zu den benannten Altlastenverdachtsflächen existieren verschiedene Gutachten in unterschiedlichen Untersuchungstiefen.

Insgesamt lässt sich zusammenfassen, dass umfangreiche und flächige Bodenbelastungen vorhanden sind, sich aus den Ergebnissen der vorliegenden Untersuchungen jedoch gegenwärtig kein Handlungsbedarf ergibt.

Im Hinblick auf die innerhalb des Planbereichs konkret geplanten Folgenutzungen Wohnen, Gewerbe, Verkehrsflächen und Freianlagen sind die vorliegenden Befunde zu den vorgenannten ALVF ggf. noch zu verdichten und die notwendigen Maßnahmen festzulegen. Im Bereich sensibler Folgenutzungen (Kinderspiel, Wohnen) ist generell die Entfernung der belasteten Auffüllungsböden vorgesehen. Für weniger sensible Nutzungen (Gewerbe, Verkehrsflächen, Freianlagen) ist ggf. ein lokaler Bodenaustausch ausreichend.

### Artenschutz

Insgesamt sind bei Umsetzung der Planung keine populationsrelevanten Beeinträchtigungen europäischer Vogelarten oder des lokalen Fledermausbestands sowie streng geschützter Reptilien oder Wirbelloser durch das Vorhaben zu befürchten. Mit der Erfüllung von Verbotstatbeständen nach § 44 Abs. 1 Nr. 1 bis 3 i. V. m. Abs. 5 Bundesnaturschutzgesetz (BNatSchG) ist somit für diese Artengruppen nicht zu rechnen. Eine Einschlägigkeit artenschutzrechtlicher Verbotstatbestän-



de ist allerdings im Fall des lokalen Bestands der Kreuzkröte (*Bufo calamita*) zu erwarten bzw. nicht ohne weiteres auszuschließen.

Teilbereiche des Lebensraums der Kreuzkröte befinden sich innerhalb des Geltungsbereichs. Hier wurden im Zuge des Planfeststellungsverfahrens zur Gütergleisverlegung zur lokalen Bestandssicherung der Kreuzkröte Sandhaufen als Winterquartiere sowie diverse Tagesversteckmöglichkeiten eingebracht, die die Lebensraumfunktionen der sandigen, offenen Bodenstellen und Bereiche mit schütterer Vegetation auf östlich an den Gütergleisverlauf anschließenden Flächen sowie des angrenzenden Kleingewässers vervollständigen.

Bei Umsetzung der Planung ist zunächst baubedingt mit einer signifikanten Erhöhung des Tötungsrisikos von Individuen der streng geschützten Amphibienart zu rechnen. Ebenso ergibt sich dauerhaft durch den Betrieb der geplanten Straße ein signifikant erhöhtes Tötungsrisiko für die Art, insbesondere in Wanderungszeiträumen, in denen die Straße eine erhebliche Barrierewirkung entfalten kann. Es ist somit die Einschlägigkeit von Verbotstatbeständen des § 44 Abs. 1 Nr. 1 BNatSchG (Tötungsverbot) gegeben.

Durch die vorliegende Flächennutzungsplanänderung wird die Nutzung von Flächen vorbereitet, die Teillebensräume der Kreuzkröte umfassen. Das innerhalb des Geltungsbereichs liegende Kleingewässer stellt im Zusammenhang mit den angrenzenden Flächen einen essentiellen Teillebensraum (Fortpflanzungs- und Ruhestätte) der Kreuzkröte dar. Das Kleingewässer ist unmittelbar betroffen und nicht zu erhalten. Es ist somit ebenfalls die Einschlägigkeit von Verbotstatbeständen des § 44 Abs. 1 Nr. 3 BNatSchG (Verbot der Zerstörung von Fortpflanzungs- und Ruhestätten) gegeben.

Aufgrund der vorliegenden Kenntnisse zu Vorkommen der Art im Planungsbereich der „neuen bahnstadt opladen“ (nbso) sowie angesichts der angestrebten Entwicklungen wurde eine Bewertung der artenschutzrechtlichen Betroffenheit der streng geschützten Kreuzkröte auf der Westseite der nbso durchgeführt (PÖYRY DEUTSCHLAND GMBH 2014). In diesem Zusammenhang erfolgte auch die Prüfung der Ausnahmenvoraussetzungen gem. § 45 Abs. 7 BNatSchG. Demnach werden die Voraussetzungen von der vorliegenden Planung erfüllt. Ein entsprechender Antrag wurde bereits gestellt.

Zur Reduzierung des Tötungsrisikos sowie zur Stabilisierung der Kreuzkrötenpopulationen im Naturraum wurde in Zusammenarbeit mit der zuständigen Fachbehörde ein kombiniertes Handlungspaket aus folgenden zeitlich nacheinander auszuführenden Teilmaßnahmen entwickelt, welches vor Beginn der Straßenbauarbeiten umzusetzen ist:

- a) Herrichtung eines geeigneten Ersatzhabitats für die Teilpopulation im Eingriffsbereich,
- b) Umsiedlung der Teilpopulation aus dem Eingriffsbereich in das Ersatzhabitat,



c) Vergrämung innerhalb der Eingriffsbereiche und Schutzzäunung zur Vermeidung der erneuten Einwanderung von Amphibien auf die Baustellenflächen.

Das Handlungskonzept zum Schutz der streng geschützten Kreuzkröte wird im landschaftspflegerischen Fachbeitrag zum Bebauungsplan Nr. 208 A/II, III näher beschrieben. Die Maßnahme wird 2015 realisiert.

#### Natur und Landschaft

Das Plangebiet in Opladen stellt sich aufgrund der zurückliegenden Nutzungen und der angrenzenden Verkehrs-, Gewerbe- und Siedlungsflächen als überwiegend technisch geprägtes, innerstädtisches Areal dar, welches durch menschliche Einflüsse bereits stark vorbelastet ist. Größtenteils werden bereits versiegelte bzw. verdichtete und vegetationsfreie Flächen in Anspruch genommen. Die bisherige mögliche Nutzung umfasst entsprechend der noch bestehenden bahnrechtlichen Widmung die vollumfängliche Inanspruchnahme des Standortes für bahnbetriebliche Zwecke einschließlich der Beseitigung der Vegetation. Dementsprechend ist für diese Flächen durch eine Nachnutzung planungsrechtlich nicht von einem Eingriff auszugehen. Dies ist mit der im Landschaftsgesetz NRW verankerten Regelung der „Natur auf Zeit“ geregelt, nach welcher eine Wiedernutzbarmachung von Konversionsflächen, wie im vorliegenden Fall, nicht als ausgleichspflichtiger Eingriff in Natur und Landschaft zu werten ist.

In den randlichen Böschungsbereichen im Plangebiet und entlang der heutigen Bahnallee sind zusammenhängende Vegetationsbestände vorhanden, die teilweise als ökologisch wertvoll und erhaltenswert einzustufen sind. Für diese Vegetationsbestände ist im Zuge der Konkretisierung des städtebaulichen Konzepts festzulegen, inwieweit diese erhalten bleiben können. Unvermeidbare Eingriffe in diese Bestände sind entsprechend auszugleichen.

Zusammenfassend ist festzustellen, dass die mit dem vorbereitenden Bauleitplan ermöglichten Eingriffe in Natur und Landschaft sowie den Artenschutz mit Umsetzung der beschriebenen Maßnahmen als vollständig kompensierbar angesehen werden, da angesichts der vorgesehenen Vermeidungs- und Minderungsmaßnahmen sowie der Ausgleichsmaßnahmen keine erheblichen negativen Auswirkungen auf die Umwelt verbleiben.

#### Immissionsschutz Störfallbetriebe (Seveso II)

Im Gewerbegebiet Fixheide, östlich der Bahnstrecke gelegen, befindet sich an der Dieselstraße der Produktionsbereich eines Störfallbetriebes gemäß § 50 Bundes-Immissionsschutzgesetz.

Nach den bisherigen Erkenntnissen befinden sich südliche Bereiche des Plangebietes innerhalb der „pauschalen Achtungsabstände ohne Detailkenntnisse“ aufgrund des „KAS-18-Leitfadens für die Bauleitplanung“ der Kommission für Anlagensicherheit. Innerhalb dieser sind schutzbedürftige Nutzungen nur unter bestimmten Voraussetzungen





möglich. Derzeit werden im Rahmen eines gesamtstädtischen Gutachtens die angemessenen Abstände der Leverkusener Störfallbetriebe untersucht – die Ergebnisse werden im Laufe dieses Verfahrens vorliegen.

### Schallimmissionen

#### *Gütergleisverlegung*

Im Rahmen des Planfeststellungsverfahrens zur Gütergleisverlegung wurden die schalltechnischen Auswirkungen der Verlagerung der Gütergleisstrecke 2324 und entsprechende Maßnahmen zum Schallschutz gemäß 16. Bundes-Immissionsschutzverordnung (BImSchV) umfassend untersucht. Da die Gütergleise künftig von der bestehenden Bebauung auf der westlichen Seite abrücken, können entsprechende Pegelerhöhungen nur an den östlich der Bahngleise bestehenden Gebäude entstehen. In der schalltechnischen Untersuchung zur Planfeststellung wurden dementsprechend die Anspruchsvoraussetzungen gemäß 16. BImSchV auf Schallschutz dem Grunde nach untersucht.

Im Ergebnis wurden Anspruchsvoraussetzungen an 31 Gebäuden an der Lützenkirchener Straße, Rennbaumstraße, Stauffenbergstraße sowie der Werkstättenstraße festgestellt. Um wirksame Pegelminderungen zu erreichen, wären Lärmschutzwände zwischen 11 und 16 m Höhe über eine Länge von 1,3 km erforderlich. Diese Maßnahmen stünden kostenmäßig in keinem Verhältnis zum Schutzzweck und wären darüber hinaus aus städtebaulichen Gründen nicht vertretbar, so dass der vorbeugende Immissionsschutz durch passive Schallschutzmaßnahmen umgesetzt wird. Die konkret zu leistenden Aufwendungen werden vor Inbetriebnahme der verlegten Gütergleise gemäß 24. BImSchV und der Richtlinien für den Verkehrslärmschutz an Bundesfernstraßen in der Baulast des Bundes (VLärmSchR 97) ermittelt.

#### *Entwicklungsflächen nbsso Westseite*

Grundsätzlich wird bereits durch die Verlegung der Gütergleise an die Personenstrecke eine Verbesserung der Lärmsituation für die bestehenden Nutzungen im Ortsbereich Opladens erreicht.

Mit der Umsetzung der geplanten Neuen Bahnallee entlang der verlegten Gütergleise wird zum einen eine Entlastung der derzeit stark frequentierten heutigen Bahnallee, der Robert-Koch-Straße und der Humboldtstraße bewirkt und andererseits vor dem Hintergrund der mit den Verkehrsstrassen verbundenen Immissionen ein maximaler Abstand zur Bestandsbebauung sowie zu den Entwicklungsflächen erreicht.

Im Rahmen des parallel zu dieser Flächennutzungsplanänderung geführten Bebauungsplanverfahrens Nr. 208 B/II werden umfassende gutachterliche Untersuchungen zum Verkehrs- und Gewerbelärm erstellt. Die Ergebnisse werden in der weiteren Konzeption berücksichtigt, um nach Umsetzung der Planung gesunde Wohn- und Arbeitsverhältnisse sicherzustellen.



### Lufthygiene

Insgesamt sind keine erheblichen negativen klimatischen Auswirkungen für das Plangebiet zu befürchten, vielmehr werden derzeit belastete Siedlungsbereiche durch die Neuordnung des Verkehrs lufthygienisch entlastet. Darüber hinaus werden im Bereich der neu zu entwickelnden Flächen öffentliche und private Grünflächen sowie straßenbegleitende Pflanzungen und Grünflächen neu geschaffen. Die Pflanzflächen und Gehölze wirken sich ausgleichend auf das Lokalklima aus.

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

### Kultur- und Sachgüter

Im Rahmen der Gütergleisverlegung kommt es zum Verlust der beiden verbliebenen Brückenpfeiler des bereits abgerissenen so genannten Eisenbahnerstegs als Teil des Baudenkmals „Eisenbahnersiedlung mit Brückensteg“, hierzu liegt bereits eine denkmalrechtliche Genehmigung vor.

Weitere in der Denkmalliste der Stadt Leverkusen eingetragene Objekte befinden sich nicht im Plangebiet.

Auf der östlichen Seite der nbso befinden sich das Ledigenheim sowie mehrere Wohnhäuser, die als Baudenkmäler eingetragen sind.

Auf der westlichen Seite befindet sich angrenzend an die nbso Flächen die o. g. Eisenbahnersiedlung.

Nach Angabe des Rheinischen Amtes für Bodendenkmalpflege sind innerhalb des gesamten Gebietes der nbso keine archäologischen Fundstellen bekannt.

Sachgüter sind die aufstehenden Gebäude und die verbleibenden bzw. temporär verpachteten Nutzungen.

Die im Plangebiet befindlichen Flächen sind zum überwiegenden Teil noch bahnrechtlich gewidmete Flächen.

Bezüglich der Flächen der „neuen bahnstadt opladen“ und der städtebaulichen Entwicklung dieses Standortes nach Verlegung der Güterzuggleise besteht zwischen der Stadt Leverkusen und der DB AG Einvernehmen. Hierzu wurden vertragliche Vereinbarungen getroffen. Die Flächen wurden im Wesentlichen durch einen entsprechenden Kaufvertrag (Urkunden-Nr.: 1315/2012) durch die Stadt Leverkusen von der DB AG in 2012 erworben, der Besitzübergang erfolgt nach Inbetriebnahme der neuen Güterzugtrasse und die Flächen bleiben bis dahin für den Eisenbahnverkehr gewidmet.

Erhebliche negative Auswirkungen auf die Schutzgüter Kultur- und Sachgüter sind mit der Realisierung der Planung nicht verbunden.



## Teil C: Auswirkung, Abwägung und Umsetzung

### 10. Auswirkungen der Planung

Durch die Aufgabe der Bahnnutzungen des ehemaligen Ausbesserungswerks und des Gleisbauhofs sowie die Neuordnung von Bahnstrecken innerhalb der ehemaligen Bahnflächen ist im Stadtgebiet Opladen ein Entwicklungsbereich von ca. 72 ha entstanden.

Das Gesamtprojekt „neue bahnstadt opladen“ (nbso) erstreckt sich in zentraler Lage auf die Flächen beiderseits der Bahnstrecken. Die Planungen zur Ostseite auf dem Gelände des ehemaligen Bahnausbesserungswerkes befinden sich bereits in der Umsetzung.

Im Zuge der Entwicklung auf der Westseite beabsichtigt die Stadt Leverkusen in Kooperation mit der Deutschen Bahn AG die Gleise der überwiegend für den Güterverkehr genutzten Eisenbahntrasse 2324 Duisburg-Wedau – Niederlahnstein im Bereich „neue bahnstadt opladen“ an die parallel verlaufende Strecke 2730 Köln-Mülheim – Wuppertal zu verlegen, um eine Bündelung der Gleise zu erreichen. Hierdurch werden östlich der bestehenden Ortslage in erheblichem Umfang Flächen vakant, die einer städtebaulichen Entwicklung zugeführt werden sollen. So soll die Nachfrage nach zentrumsnahen Wohnbauflächen sowie Büro- und Gewerbeflächen bedient werden. Darüber hinaus sollen neue Einzelhandelsangebote zur Optimierung und Stärkung des innerstädtischen Einzelhandels angesiedelt werden. Die Planung wird durch die geplante verkehrliche Neuordnung des ÖPNV sowie den Bau der neuen Stadtstraße abgerundet.

Die neu zu entwickelnden Flächen auf der Westseite der Gleise werden leistungsgerecht an das örtliche und überörtliche Straßenverkehrsnetz durch den Bau der Neuen Bahnallee angebunden und zugleich eine Entlastung des westlich gelegenen Straßennetzes im Bestand der Opladener Innenstadt vom Durchgangsverkehr in Nord-Süd-Richtung erzielt.

Die Brachflächennutzung entspricht dem Gebot eines nachhaltigen, flächensparenden Städtebaus und reduziert die Inanspruchnahme von bisher unbebauten Außenbereichsflächen. Diese Innenentwicklung leistet damit einen Beitrag zur „Stadt der kurzen Wege“.

Durch die Revitalisierung der innerstädtischen Industriebrache erfolgt eine Reduzierung des Siedlungswachstums und damit des Landschafts- und Naturraumverlustes am Stadtrand. Die Entwicklung des Gesamtprojektes ist damit grundsätzlich aus Sicht des Landschafts- und Naturschutzes positiv zu bewerten.

Die planerische Vorbereitung der neuen Nutzungen erfolgt entsprechend dem Grundsatz der vorrangigen Innenentwicklung und innerstädtischen Verdichtung und wirkt so indirekt der Zersiedelung des Landschaftsraumes entgegen. Größtenteils werden bereits versiegelte bzw. verdichtete und vegetationsfreie Flächen in Anspruch genommen.



## 11. Planvollzug

### 11.1 Freistellung von Bahnflächen

Das Verfahren zur Freistellung von Bahnbetriebszwecken gemäß § 23 Allgemeines Eisenbahngesetz (AEG) ist bisher nicht eingeleitet und wird bis zum Abschluss dieses Bauleitplanverfahrens nicht abgeschlossen sein. Damit unterliegen die Bahnflächen der Güterzugstrecke dem Fachplanungsrecht (Fachplanungsvorbehalt nach § 38 Satz 1 BauGB) und nicht der Planungshoheit der Stadt Leverkusen.

Über die beabsichtigte Nutzung besteht jedoch zwischen der Stadt Leverkusen und der DB AG Einvernehmen, so dass von einem positiven Freistellungsbescheid nach Verlegung der Güterzugstrecke auszugehen ist.

## 12. Flächenbilanz

bisherige Darstellung	ha	geplante Darstellung	ha
Wohnbaufläche	0,32	Wohnbaufläche	6,28
Mischgebiet	3,28	Mischgebiet	1,13
Kerngebiet	3,17	Kerngebiet	3,31
Gewerbegebiet	12,32	Gewerbegebiet	7,60
Bahnanlage	0,25	Bahnanlage	1,23
Verkehrsflächen	3,21	Verkehrsflächen	3,00
Grünflächen	0,01	Grünflächen	0,01

Erstellt durch Stadt Leverkusen, Fachbereich Stadtplanung und Bauaufsicht in Zusammenarbeit mit HEINZ JAHNEN PFLÜGER, Stadtplaner und Architekten Partnerschaft, Aachen, PlanWerk.Umwelt, Berlin sowie der neue bahnstadt opladen GmbH, Leverkusen

Leverkusen, den 24.09.2014

Aachen, den 24.09.2014

Im Auftrag  
gez.

gez.

Lena Zlonicky

HEINZ JAHNEN PFLÜGER,  
Stadtplaner und Architekten Partnerschaft, Aachen