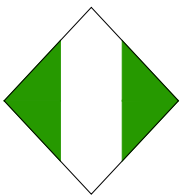


STADT LEVERKUSEN



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

Begründung zur Satzung

Stand: 18.10.2017

Bearbeitung:

Stadt Leverkusen, Fachbereich Stadtplanung

neue bahnstadt opladen GmbH, Leverkusen

HEINZ JAHNEN PFLÜGER
Stadtplaner und Architekten Partnerschaft, Aachen



INHALT

Teil A: Grundlagen und Planung

1.	Geltungsbereich	4
2.	Verfahren	5
3.	Planungsanlass	8
3.1	Allgemeines	8
3.2	Konkreter Anlass	8
3.3	Planungsgegenstand	9
4.	Planungsziele	9
5.	Verkehrsuntersuchung (Straßenverkehr)	10
6.	Inhalte der Bebauungsplanänderung	10
6.1	Straßenverkehrsfläche	10
6.2	Straßenverkehrsfläche – Zweckbestimmung Straßenbegleitgrün	10
6.3	Flächen für bauliche Anlagen zum Schutz vor schädlichen Umwelteinwirkungen (gem. § 9 Abs. 1 Nr. 24 BauGB)	10
6.5	Straßenverkehrsfläche - Zweckbestimmung Straßenbegleitgrün	13
7.1	Straßenverkehrsfläche - Zweckbestimmung Straßenbegleitgrün	13
7.2	Gesonderte Festsetzungen für übereinander liegende Ebenen	14
7.3	Festsetzungen zum Anpflanzen von Bäumen, Sträuchern und sonstigen Bepflanzungen gemäß § 9 Abs. 1 Nr. 25a BauGB	14
7.4	Kennzeichnungen (Bodenbelastungen)	14
7.5	Nachrichtliche Übernahmen	14
7.6	Hinweise	14
8.	Umweltbelange	15
8.1	Mensch - Immissionsschutz	15
8.1.1	Störfallbetriebe (Seveso II)	15
8.1.2	Lufthygiene	16
8.1.3	Schall	16
8.2	Boden, Wasser, Klima	20
8.3	Artenschutz	23
8.4	Landschaftsbild, Kultur- und Sachgüter	25
8.5	Fazit zur Bewertung der Umweltauswirkungen der 2. Änderung des Bebauungsplanes Nr. 208 A/II, III	27
9.	Auswirkungen der Planung und Abwägung	27
9.1	Städtebauliche Auswirkungen	27
9.2	Verkehrliche Auswirkungen	28
9.3	Schalltechnische Auswirkungen	28
9.4	Sonstige Umweltauswirkungen	31
10.	Planvollzug	31



10.1	Bodenordnung/Eigentum	31
10.2	Freistellung von Bahnflächen	31
10.3	Kosten	32
10.4	Flächenbilanz	33
11.	Übersicht Gutachten	34



1. Geltungsbereich

Der Geltungsbereich der 2. Änderung des Bebauungsplanes Nr. 208 A/II, III „Opladen – nbso/Westseite – Neue Bahnallee und Alkenrath – westlich Schlebuschrath“ befindet sich im Stadtteil Opladen, Stadtbezirk II, im südöstlich an die Ortslage angrenzenden Bereich und umfasst ca. 2,9 ha.

Der Geltungsbereich des Bebauungsplanes grenzt sich folgendermaßen ab:

- im Norden durch die Grenze der Verkehrsanlage des geplanten Kreisverkehrs mit Anschluss der Freiherr-vom-Stein-Straße und der Lützenkirchener Straße,
- im Nordosten und Osten in südlicher Richtung entlang der geplanten westlichen Gütergleisstrecke,
- im Süden verläuft die Grenze nördlich des geplanten ovalen Kreisverkehrs an der Robert-Blum-Straße und
- im Westen entlang der östlichen Plangebietsgrenze des Bebauungsplanes Nr. 208 B/II "Opladen - nbso/Westseite - Quartiere" bis auf Höhe des Grundstückes der bestehenden Raiffeisen Erzeugergenossenschaft Bergisch Land und Mark eG (Flurstück 166 der Flur 11 der Gemarkung Opladen).

Dieser Bebauungsplan ist Teil des Gesamtbebauungsplanes Nr. 208/II „Opladen - nbso/Westseite“, welcher zur Steuerung der gesamten städtebaulichen Entwicklung einschließlich der Herstellung der städtischen Verkehrsinfrastruktur auf der Westseite des Projektgebietes der „neue bahnstadt opladen“ (nbso) notwendig ist. Der Bebauungsplan Nr. 208/II untergliedert sich in die Teilbereiche A (Neue Bahnallee), B (Quartiere) und C (Gewerbe). Die im angrenzenden Bebauungsplan Nr. 208 B/II „Opladen - nbso/Westseite – Quartiere“ an den Fassaden festgesetzten Lärmpegelbereiche sind das Ergebnis einer lärmtechnischen Berechnung zum Schallschutz (Peutz Consult GmbH, 29.09.2016), bei der die Anordnung einer 2,3 m hohen Lärmschutzwand zur Abschirmung der mit dem Bahnverkehr verbundenen Schallausbreitung mit eingerechnet wurde. Zur effektiven Wirkung wird diese Schallschutzwand direkt an der Schallquelle angeordnet und verläuft somit parallel zu den Bahngleisen. Dieser Abschnitt wird vom Geltungsbereich des Bebauungsplanes Nr. 208 A/II, III (Blatt 1) erfasst. Somit ist die im Bebauungsplan Nr. 208 A/II, III 2. Änderung festgesetzte Lärmschutzmaßnahme im unmittelbaren Zusammenhang mit den im Bebauungsplan Nr. 208 B/II festgesetzten Anforderungen an den Schallschutz zu betrachten.

Die Festsetzungen des Bebauungsplanes Nr. 208 A/II, III werden durch die Festsetzungen der 2. Änderung des Bebauungsplanes Nr. 208 A/II, III überlagert.

Die genaue Abgrenzung ist der Planzeichnung zu entnehmen.



2. Verfahren

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

Der Bebauungsplan Nr. 208 A/II, III „Opladen – nbso/Westseite – Neue Bahnallee und Alkenrath – westlich Schlebuschrath“ ist einer dieser Bebauungspläne, der mit der Bekanntmachung am 01.07.2015 in Kraft getreten ist.

Beschluss zur Aufstellung und frühzeitige Beteiligung

Der Ausschuss für Stadtentwicklung, Bauen und Planen hat in seiner Sitzung am 24.10.2016 die Aufstellung zur 2. Änderung des Bebauungsplanes Nr. 208 A/II, III gemäß § 2 Abs. 1 BauGB im beschleunigten Verfahren gemäß § 13a BauGB sowie die frühzeitige Öffentlichkeitsbeteiligung beschlossen (Vorlage 2016/1273).

Die für ein beschleunigtes Verfahren notwendigen Voraussetzungen

- zulässige Grundfläche, bzw. versiegelte Fläche, weniger als 20.000 m²,
- Maßnahme der Innentwicklung,
- keine Pflicht zur Durchführung einer Umweltverträglichkeitsprüfung und
- keine Beeinträchtigung von Schutzgebieten nach der FFH-Richtlinie oder Vogelschutzrichtlinie

sind im vorliegenden Fall gegeben.

Die zulässige Grundfläche bemisst sich gemäß § 19 BauNVO aus dem Anteil des Baugrundstückes, der von baulichen Anlagen überdeckt wird. Neben Gebäuden gehören auch versiegelte Flächen wie beispielsweise Straßen hierzu. Die im Geltungsbereich der 2. Änderung insgesamt vorhandenen Straßenverkehrsflächen betragen mehr als 20.000 m². Jedoch gelten diese Straßenverkehrsflächen auf Grundlage des rechtskräftigen Bebauungsplanes Nr. 208 A/II, III als schon zulässig. Zudem wurde für diesen Bebauungsplan bereits eine Umweltverträglichkeitsuntersuchung durchgeführt.

Die in der 2. Änderung festgesetzte Schallschutzwand befindet sich östlich angrenzend an die Fläche der geplanten Neuen Bahnallee innerhalb der bislang im Bebauungsplan Nr. 208 A/II, III festgesetzten Straßenverkehrsfläche. Daher wird mit diesem Bebauungsplan keine zusätzliche Versiegelung vorbereitet. Infolgedessen kann das Verfahren gemäß § 13a BauGB durchgeführt werden.

Im beschleunigten Verfahren gelten die Vorschriften des vereinfachten Verfahrens gemäß § 13 Abs. 2 und 3 Satz 1 entsprechend. Demnach kann auf die frühzeitige Unterrichtung und Erörterung nach



§ 3 Abs. 1 und § 4 Abs. 1 BauGB verzichtet werden. Um jedoch die Bürger frühzeitig über die Planung zu informieren und in die Überlegungen einzubeziehen, wurde vom Ausschuss für Stadtentwicklung, Bauen und Planen in der o. g. Sitzung der Beschluss gefasst, die Öffentlichkeit frühzeitig gemäß § 13a Abs. 3 Nr. 2 BauGB an der Planung zu beteiligen.

Die frühzeitige Beteiligung im Bebauungsplanverfahren wurde im Zeitraum vom 07.12.2016 bis 21.12.2016 durchgeführt. Das Bebauungsplankonzept wurde in diesem Zeitraum beim Fachbereich Stadtplanung (Elberfelder Haus) öffentlich ausgehängt sowie auf der Homepage der Stadt Leverkusen veröffentlicht. In diesem Zeitraum bestand die Möglichkeit, sich über die allgemeinen Ziele und Zwecke sowie die wesentlichen Auswirkungen der Planung zu unterrichten und sich zu der Planung zu äußern.

Äußerungen frühzeitige Öffentlichkeitsbeteiligung

Im Rahmen der frühzeitigen Beteiligung wurden seitens der Öffentlichkeit keine Äußerungen zur Planung abgegeben.

Äußerungen frühzeitige Beteiligung der Behörden und Träger öffentlicher Belange

Die in der frühzeitigen Beteiligung eingegangenen Äußerungen der Behörden und Träger öffentlicher Belange betrafen im Wesentlichen

- Hinweise zum Umgang beim Entdecken von Bodendenkmälern,
- Informationen und Hinweise zur Erdbebengefährdung,
- Hinweise zur Lage von Abwasserleitungen,
- Hinweise zur Lage von Richtfunkstrecken,
- Hinweise zur Lage von Telekommunikationslinien,
- Informationen und Hinweise zum Leitungsschutz.

Der Planung entgegenstehende Anregungen wurden nicht geäußert.

Änderungen gegenüber dem Aufstellungsbeschluss

Gegenüber dem Aufstellungsbeschluss vom 24.10.2016 zur 2. Änderung des Bebauungsplanes Nr. 208 A/II, III wird der Geltungsbereich des Bebauungsplanes zur Auslegung in seinem nördlichen Abschnitt um ca. 2 Meter nach Osten erweitert. Hierdurch wird zusätzlich ein Bereich erfasst, der zur Anordnung einer Schallschutzmauer geeignet ist, da hierbei die Berücksichtigung eines vorhandenen Regenüberlaufbeckens (RÜB) sowie vorhandener Kanäle erfolgen kann. Für diesen Bereich erfolgt die planungsrechtliche Festsetzung als Fläche für bauliche Anlagen zum Schutz vor schädlichen Umwelteinwirkungen zur Errichtung einer Schallschutzwand und die zusätzliche Kennzeichnung als Verkehrsfläche bzw. als Straßenbegleitgrün sowie die Kennzeichnung als Fläche, die noch dem Fachplanungsvorbehalt des Allgemeinen Eisenbahngesetzes unterliegt. Innerhalb des rechtsgültigen Bebauungs-



planes Nr. 208 A/II, III „Opladen – nbso/Westseite – Neue Bahnallee und Alkenrath – westlich Schlebuschrath“ ist dieser Teilbereich als „Bahnanlage“ gekennzeichnet.

Beschluss zur öffentlichen Auslegung

Der Ausschuss für Stadtentwicklung, Bauen und Planen hat in seiner Sitzung am 13.03.2017 den Beschluss über die Änderung des Geltungsbereiches sowie den Beschluss über die öffentliche Auslegung gemäß § 3 Abs. 2 Baugesetzbuch (BauGB) in Verbindung mit § 13a BauGB gefasst (Vorlage 2017/1473).

Öffentliche Auslegung

Die öffentliche Auslegung des Bebauungsplanentwurfes zur 2. Änderung des Bebauungsplanes Nr. 208 A/II, III (Teilbereich Opladen) einschließlich der Begründung inklusive einer Betrachtung der Umweltbelange erfolgte im Zeitraum vom 27.04.2017 bis einschließlich 31.05.2017 durch Aushang im Verwaltungsgebäude der Stadt Leverkusen, Elberfelder Haus, Hauptstraße 101. Des Weiteren wurden auch die im Rahmen der frühzeitigen Beteiligung eingegangenen umweltrelevanten Äußerungen (Schall) und umweltrelevanten Gutachten (Schalltechnische Untersuchung, Fa. Peutz) offen gelegt. Parallel erfolgte die Beteiligung der Behörden und sonstigen Träger öffentlicher Belange gemäß § 4 Abs. 2 BauGB.

Der Planung entgegenstehende Stellungnahmen sind im Rahmen der Auslegung des Bebauungsplanes nicht eingegangen.

Stellungnahmen der Öffentlichkeit

Von Seiten der Öffentlichkeit sind im Rahmen der öffentlichen Auslegung keine Stellungnahmen eingegangen.

Stellungnahmen Behörden und Träger öffentlicher Belange

Die in der frühzeitigen Beteiligung eingegangenen Äußerungen betrafen die Themen

- Informationen und Hinweise zur Lage sowie zum Leitungsschutz einer Glasfaserleitung innerhalb eines Kabelführungssystems der DB-AG,
- Informationen und Hinweise zum Leitungsschutz von Versorgungsleitungen der EVL.
- Stellungnahme zu Kleintierdurchlässen,
- Stellungnahme zu Sicherheitsabständen zu verkehrstechnischen Einrichtungen,
- Stellungnahme zur Gestaltung der Lärmschutzwand.

Die zur Auslegung abgegebenen Stellungnahmen betreffen nicht die Grundzüge der Planung. Eine Änderung der Planung zum Satzungsbeschluss ist nicht erforderlich.

Flächennutzungsplan

Dieser Bebauungsplan führt weiterhin zur Umsetzung des wirksamen



Flächennutzungsplanes, in welchem die Flächen im Geltungsbereich als „geplante sonstige überörtliche und örtliche Hauptverkehrsstraße“ dargestellt sind.

Der Flächennutzungsplan stellt die Art der Bodennutzung und damit die städtebauliche Zielsetzung der Stadt für das gesamte Stadtgebiet in den Grundzügen dar. Die Darstellung ist nicht parzellenscharf. Schallschutzanlagen gehören nicht zu den bodenordnenden Grundzügen und werden i. d. R. erst in nachfolgenden, verbindlichen Bauleitplänen konkretisiert und festgesetzt. Eine Anpassung des Flächennutzungsplanes ist daher nicht erforderlich.

3. Planungsanlass

3.1 Allgemeines

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 Entwicklung der Ostseite auf dem Gelände des ehemaligen Bahnausbesserungswerkes befindet sich bereits in der Umsetzung.

Im Zuge der Entwicklung auf der Westseite wurde 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 verlegt, um hier eine Bündelung der Gleise zu erreichen. Seit Dezember 2016 ist die Verlegung der Gütergleise abgeschlossen und die neue Strecke in Betrieb genommen.

Hierdurch werden östlich der bestehenden Ortslage in erheblichem Umfang Flächen vakant, die einer städtebaulichen Entwicklung zugeführt werden sollen.

Westlich angrenzend an die verlegten Gütergleise soll künftig eine in Nord-Süd-Richtung verlaufende neue Straße („Neue Bahnallee“) als Bestandteil der verkehrlichen Neuordnung des Opladener Zentrums errichtet werden.

Um eine geordnete städtebauliche Entwicklung zu gewährleisten und Planungsrecht für diese Straßenbaumaßnahme zu schaffen, wurde der Bebauungsplan Nr. 208 A/II, III „Opladen – nbso/Westseite – Neue Bahnallee und Alkenrath – westlich Schlebuschrath“ aufgestellt. Dieser ist seit dem 01.07.2015 rechtswirksam (s. Kapitel 2).

3.2 Konkreter Anlass

Im Rahmen des Bebauungsplanverfahrens zur Weiterentwicklung der



Quartiere der nbso-Westseite (Bebauungsplan Nr. 208 B/II „Opladen – nbso/Westseite – Quartiere“) wurden umfassende schalltechnische Untersuchungen erstellt. Im Ergebnis wurde u. a. festgestellt, dass anstelle der innerhalb der Verkehrsfläche des Bebauungsplanes Nr. 208 A/II (Blatt 1) bislang vorgesehenen Sichtschutzwand zwischen dem westlichen Gütergleis und der Neuen Bahnallee nunmehr eine mindestens 2,3 m hohe Schallschutzwand oberhalb Schienenoberkante mit einer Länge von mindesten 1330 Metern erforderlich ist, um hierdurch die immissionsbezogenen Auswirkungen des Schienenverkehrs zu reduzieren.

Demzufolge ist für diesen Bebauungsplan eine 2. Änderung notwendig, um die Lage der erforderlich gewordenen Schallschutzwand entlang der geplanten Neuen Bahnallee planungsrechtlich zu sichern.

3.3 Planungsgegenstand

Die geplante Schallschutzwand soll zwischen der Bahnfläche im Osten und der westlich davon gelegenen Neuen Bahnallee errichtet werden. In der Länge erstreckt sich die ca. 1.330 m lange Wand zwischen der Brücke der Lützenkirchener Straße im Norden und der bestehenden Raiffeisen Erzeugergenossenschaft Bergisch Land und Mark eG im Süden, nördlich des geplanten ovalen Kreisverkehrs an der Robert-Blum-Straße (südlich des Geltungsbereichs).

Mit der 2. Änderung des Bebauungsplanes Nr. 208 A/II, III erfolgt eine Anpassung der planungsrechtlich festzusetzenden Straßenverkehrsfläche der Neuen Bahnallee sowie eine ergänzende Festsetzung für die erforderliche Schallschutzwand, im nördlichen Bereich i. V. m Flächen für Straßenbegleitgrün.

Um die erforderliche Schallschutzwand planungsrechtlich zu sichern, werden die Lage der Schallschutzwand bzw. die Flächen, in denen die Schallschutzwand errichtet werden soll, als zeichnerische Festsetzung in die 2. Änderung des Bebauungsplanes Nr. 208 A/II, III eingetragen. Darüber hinaus werden der Abstand zum östlichen Gleis sowie die Mindesthöhe der Schallschutzwand festgesetzt.

4. **Planungsziele**

Generelles Ziel der Bebauungsplanänderung ist die Schaffung der planungsrechtlichen Voraussetzung für die Umsetzung einer Schallschutzwand parallel zu den Bahngleisen entlang der geplanten Neuen Bahnallee sowie die hierdurch bedingte geringfügige Anpassung der Straßenverkehrsfläche.

Die oben beschriebene Wand soll dazu dienen, schalltechnische Verbesserungen für die westlich an die Bahntrasse angrenzenden öffentlichen und privaten Bereiche zu schaffen und eine Schallpegelminderung an den Fassaden der geplanten Bebauung sowie der bereits vorhandenen Bebauung zu bewirken.



Gestalterisch soll sich die Schallschutzwand in das Opladener Ortsbild einfügen. Dazu werden die unterschiedlichen Nutzungsstrukturen der nbso-Westseite im Gestaltungsbild Berücksichtigung finden. Darüber hinaus ist die Begrünung der Lärmschutzwand soweit wie möglich vorzusehen.

5. Verkehrsuntersuchung (Straßenverkehr)

Im Geltungsbereich des Bebauungsplanes Nr. 208 A/II, III 2. Änderung zur Festsetzung einer Lärmschutzwand wird zudem die Straßenverkehrsfläche der „Neuen Bahnallee“ festgesetzt. Die hierzu erfolgten Untersuchungen zu Auswirkungen auf das Verkehrssystem Opladens wurden im Rahmen der Bebauungsplanverfahren Nr. 208 A/II, III sowie Nr. 208 B/II umfassend geprüft.

6. Inhalte der Bebauungsplanänderung

Die Bebauungsplanänderung betrifft grundsätzlich die Festsetzung einer Schallschutzwand auf einer Fläche, die bisher im Bebauungsplan Nr. 208 A/II, III als Straßenverkehrsfläche festgesetzt wird.

6.1 Straßenverkehrsfläche

Der vorwiegende Anteil der Flächen im Plangebiet ist entsprechend der Planung der Neuen Bahnallee als Straßenverkehrsfläche festgesetzt.

6.2 Straßenverkehrsfläche – Zweckbestimmung Straßenbegleitgrün

In dem für die notwendige Schallschutzwand vorgesehenen Korridor im Norden des Plangebietes sollen die Flächen, die nicht für die Schallschutzwand in Anspruch genommen werden, straßenbegleitend begrünt werden. Folglich wird die Festsetzung von Flächen für bauliche Anlagen zum Schutz vor schädlichen Umwelteinwirkungen mit der Festsetzung einer Straßenverkehrsfläche mit der Zweckbestimmung Straßenbegleitgrün kombiniert.

6.3 Flächen für bauliche Anlagen zum Schutz vor schädlichen Umwelteinwirkungen (gem. § 9 Abs. 1 Nr. 24 BauGB)

Die im Zuge der Weiterentwicklung der Quartiere erforderlich gewordene Schallschutzwand wird im Bebauungsplan zum Schutz vor Verkehrslärm in den zeichnerisch dafür vorgesehenen Flächen festgesetzt. Sie ist in geschlossener Bauweise mit einer Mindesthöhe von 2,30 m über der Oberkante des östlich an das Plangebiet grenzenden Gleises und einer Länge von mindestens 1.330 m beidseitig hochabsorbierend zu errichten.



Die festgesetzten Flächen für die Schallschutzwand umfassen im südlichen und mittleren Plangebiet einen Korridor von 0,5 m Breite entlang der östlichen Plangebietsgrenze. Im nördlichen Bereich wird der Korridor ab Höhe der Bahnhofstraße auf eine Breite von bis zu 7,0 m parallel zur östlichen Plangebietsgrenze erweitert, um in diesem Bereich alternative Möglichkeiten für die Errichtung der Schallschutzwand planungsrechtlich zu gewährleisten. Innerhalb dieses Korridors befinden sich ein großer Regenwasserkanal sowie ein Regenüberlaufbecken. Da die exakte Ausführung der Schallschutzwand in diesem Bereich zum Zeitpunkt der Auslegung des Bebauungsplanes nicht abschließend vorliegt, wird zur Sicherung der derzeit noch erforderlichen Flexibilität im Bebauungsplan eine Fläche festgesetzt, innerhalb derer die Schallschutzwand errichtet werden muss.

In der schalltechnischen Untersuchung (Peutz Consult GmbH, 29.09.2016) wurde die o. g. Schallschutzwand mit einem Abstand von 6,5 m von der Achse des östlich an das Plangebiet grenzenden Gleises den Berechnungen zugrunde gelegt. Im nördlichen Bereich kann ausnahmsweise von diesem Abstand innerhalb des festgesetzten Korridors abgewichen werden, um, wie oben beschrieben, die Flexibilität bei der Ausführungsplanung zu gewährleisten.

Bei einem weiteren Abrücken der Schallschutzwand von der Schallquelle (größer als 6,5 m), ist durch bauliche Schallschutzmaßnahmen im Geltungsbereich dieses Bebauungsplanes sicherzustellen, dass an allen Fassaden innerhalb des Geltungsbereiches des Bebauungsplanes Nr. 208 B/II die bisherigen Anforderungen bis zu Lärmpegelbereich VI nach DIN 4109 (Ausgabe 1989) nicht erhöht werden. Hierzu wäre die Erhöhung der Schallschutzwand erforderlich. Diesbezüglich ist ein entsprechender schalltechnischer Nachweis zu erbringen. Auf diese Weise wird sichergestellt, dass die im Bebauungsplan Nr. 208 B/II „Opladen - nbsso/Westseite – Quartiere“ festgesetzten schalltechnischen Anforderungen erfüllt werden, um gesunde Wohn- und Arbeitsverhältnisse zu gewährleisten. Um die städtebauliche Verträglichkeit zu gewährleisten, wird die maximale Höhe der zu errichtenden Schallschutzwand planungsrechtlich auf maximal 3,50 m über der Oberkante des östlich an das Plangebiet grenzenden Gleises begrenzt. Die Höhe der Schallschutzwand von 3,5 m oberhalb Schienenoberkante ist ausreichend, um den planungsrechtlichen Anforderungen an die Schalldämmung bis zu Lärmpegelbereich VI nach DIN 4109 (1989) an den Fassaden der gegenüberliegenden Bebauung (Bebauungsplan Nr. 208 B/II) zu entsprechen (Peutz Consult GmbH, 23.02.2017).

Die Lärmschutzwand muss eine Schalldämmung mit einem Wert gemäß Ziffer 2.1 „Schalldämmung“ der ZTV-Lsw 06¹ von $DL_R > 24$ dB aufweisen.

¹ Zusätzliche Technische Vertragsbedingungen und Richtlinien für die Ausführung von Lärmschutzwänden an Straßen, Ausgabe 2006 (ZTV-Lsw 06)



Die o. g. Schallschutzwand schafft schalltechnische Verbesserungen für die westlich an die Bahntrasse angrenzenden öffentlichen und privaten Bereiche und bewirkt eine Schallpegelminderung an den Fassaden der geplanten Bebauung der nbso-Westseite sowie der bereits vorhandenen Bebauung.

Um Schallreflexionen beidseitig auf die angrenzenden Bereiche zu unterbinden, sind die Lärmschutzwand und die Anschlüsse beidseitig hochabsorbierend mit einem Wert gemäß Ziffer 2.2 „Schallabsorption“ der ZTV-Lsw 06 von $DL_8 > 8$ auszuführen.

6.4 Bedingte Festsetzungen gemäß § 9 Abs. 2 BauGB

Durch die vorgesehene Bündelung der Gleise und der damit verbundenen Verlagerung der Gütergleisstrasse werden östlich der bestehenden Ortslage in erheblichem Umfang Flächen vakant, die einer städtebaulichen Entwicklung und Neuordnung zugeführt werden sollen (vgl. Kap. 3.1).

Bei einem großen Teil der Flächen im Geltungsbereich dieses Bebauungsplanes handelt es sich derzeit noch um Flächen, die dem Fachplanungsvorbehalt des Allgemeinen Eisenbahngesetzes (AEG) unterliegen. Die Planfeststellung zur Gütergleisverlegung nach AEG ist abgeschlossen. Die Planfeststellung wurde am 22.06.2015 öffentlich bekanntgemacht.

Das Verfahren zur Freistellung von Bahnbetriebszwecken gemäß § 23 AEG ist bisher nicht eingeleitet und wird bis zum Abschluss dieses Bebauungsplanverfahrens voraussichtlich nicht abgeschlossen sein. Jedoch wird nach Inbetriebnahme der neuen Güterzugstrecke und Vorliegen der erforderlichen Voraussetzungen das Freistellungsverfahren beim Eisenbahnbundesamt (EBA) eingeleitet. Die vorab hierzu erforderliche Vermessung und Bildung eines neuen Flurstückes ist bereits in Vorbereitung. Demnach unterliegen die Bahnflächen der Güterzugstrecke und weitere Bahnflächen derzeit noch dem Fachplanungsrecht (Fachplanungsvorbehalt nach § 38 Satz 1 BauGB) und nicht der Planungshoheit der Stadt Leverkusen. Über die beabsichtigte Nutzung als Verkehrsfläche besteht zwischen der Stadt Leverkusen (nbso) und der DB AG Einvernehmen (vgl. Kap. 10.2), so dass grundsätzlich von einem positiven Freistellungsbescheid nach Verlegung der Güterzugstrecke ausgegangen wird.

Die Bewältigung dieser besonderen städtebaulichen Dynamik ist mit klassischen Festsetzungen gemäß § 9 Abs. 1 BauGB nicht zu erreichen. Die städtebauliche Entwicklung und Ordnung ist aufgrund der zeitlichen Abhängigkeit von der Freistellung von Bahnbetriebszwecken nur durch aufschiebend bedingte Festsetzungen gemäß § 9 Abs. 2 BauGB zu steuern und herzustellen.

Im Bebauungsplan werden die nach Abschluss des Planfeststellungsverfahrens noch weiterhin dem Fachplanungsvorbehalt des AEGs un-



terliegenden Flächen, auf die sich die bedingten Festsetzungen beziehen, kenntlich gemacht. Darüber hinaus wurde eine bedingte Festsetzung gemäß § 9 Abs. 2 Nr. 2 BauGB aufgenommen, die die festgesetzten Nutzungen im Plangebiet unter der aufschiebenden Bedingung zulässt, dass die entsprechenden Flächen zuvor durch Freistellung („Entwidmung“) aus der fachplanerischen Bindung gemäß § 23 AEG entlassen sind.

Mit dieser Festsetzung ist die hinreichende Bestimmbarkeit des Umstandes gemäß § 9 Abs. 2 Satz 1 Nr. 2 BauGB gegeben.

Die Festsetzung gemäß § 9 Abs. 2 Nr. 2 BauGB betrifft nicht den gesamten Geltungsbereich. Für die Flächen, welche nicht von dieser Festsetzung berührt sind, wird bereits mit Satzungsbeschluss bzw. Bekanntmachung dieses Bebauungsplanes die jeweils festgesetzte Nutzung zulässig. Dies ist im Wesentlichen ein Teil des Bereiches für den nördlichen Anschluss der Neuen Bahnallee an das bestehende Straßennetz. Im nördlichen Bereich ist zwar der geplante Kreisverkehr nicht in Gänze vor der Freistellung von Bahnbetriebszwecken entwickelbar, jedoch können ggf. temporär erforderliche Maßnahmen zur Verkehrslenkung etc. im Vorfeld umgesetzt werden. Da es sich um eine städtische Straßenbaumaßnahme handelt, welche abschnittsweise auf städtischen Flächen umgesetzt werden soll und durch diesen Bebauungsplan keine Baurechte für Externe geschaffen werden, ist dieses Vorgehen vertretbar.

Für den Fall, dass für Teilflächen keine Freistellung erfolgen sollte, müssten zur Sicherung einer Schallschutzwand in diesem Bereich privatrechtliche Vereinbarungen zwischen der Stadt Leverkusen/nbso und der DB AG getroffen werden.

6.5 Straßenverkehrsfläche - Zweckbestimmung Straßenbegleitgrün

Für den nordöstlichen Teilbereich, der innerhalb des rechtsgültigen Bebauungsplanes Nr. 208 A/II, III „Opladen – nbso/Westseite – Neue Bahnallee und Alkenrath – westlich Schlebuschrath“ als „Bahnanlage“ gekennzeichnet ist, erfolgt die Festsetzung als Straßenverkehrsfläche mit der Zweckbestimmung Straßenbegleitgrün.

7. Inhalte des Bebauungsplans gemäß rechtskräftigem Bebauungsplan Nr. 208 A/II, III

Der Bebauungsplan zur 2. Änderung übernimmt in seinem Geltungsbereich unverändert die Inhalte, die im rechtskräftigen Bebauungsplan Nr. 208 A/II, III festgesetzt wurden.

7.1 Straßenverkehrsfläche - Zweckbestimmung Straßenbegleitgrün

Im Bereich des nördlich geplanten Kreisverkehrs werden die Randbereiche, welche nicht zur Erstellung der Verkehrsflächen erforderlich sind, als Straßenverkehrsfläche mit der Zweckbestimmung Straßenbegleitgrün festgesetzt.



Diese Festsetzung wurde aus dem rechtskräftigen Bebauungsplan Nr. 208 A/II, III übernommen.

7.2 Gesonderte Festsetzungen für übereinander liegende Ebenen

Im Hinblick auf die bereits vorhandenen Brückenbauwerke (Bahnhofsbrücke und Campusbrücke) werden zur Sicherung einer Querung der Neuen Bahnallee Festsetzungen getroffen, welche die Nutzungen auf den unterschiedlichen Ebenen sichern. Um die verkehrlichen Belange zu berücksichtigen, wurden für die Bereiche, in denen die Neue Bahnallee errichtet wird (Bahnhofsbrücke, Campusbrücke), lichte Höhen von 4,75 m als Mindestmaß festgesetzt.

Diese Festsetzung wurde aus dem rechtskräftigen Bebauungsplan Nr. 208 A/II, III übernommen.

7.3 Festsetzungen zum Anpflanzen von Bäumen, Sträuchern und sonstigen Bepflanzungen gemäß § 9 Abs. 1 Nr. 25a BauGB

Im rechtswirksamen Bebauungsplan Nr. 208 A/II, III erfolgten Festsetzungen zum Anpflanzen von Baumreihen in den öffentlichen Verkehrsflächen, zur Anlage verkehrsbegleitender Grünflächen sowie zur Begrünung der Kreisverkehrsmittelinseln.

Diese Festsetzungen haben auch weiterhin für den Geltungsbereich des Bebauungsplanes Nr. 208 A/II, III Bestand.

7.4 Kennzeichnungen (Bodenbelastungen)

Im rechtswirksamen Bebauungsplan Nr. 208 A/II, III erfolgte aufgrund der vorangegangenen Nutzungen im Geltungsbereich der 2. Änderung die Kennzeichnung von Bodenbelastungen. Insgesamt sind umfangreiche und flächige Bodenbelastungen vorhanden. Um darauf hinzuweisen, wird der gesamte Geltungsbereich vorsorglich gemäß § 9 Abs. 5 BauGB gekennzeichnet.

Die einzelnen Abgrenzungen der in Kapitel 8.2 dieser Begründung genannten Altlastenverdachtsflächen sind in der Planzeichnung zusätzlich als Hinweise aufgenommen worden.

7.5 Nachrichtliche Übernahmen

Die im Bebauungsplan Nr. 208 A/II, III nachrichtlich übernommene Anbaubeschränkungszone und die Hauptversorgungsleitungen (Ferngasleitung, Hochspannungsfreileitung) wurden nicht in die 2. Änderung übernommen, da sie sich außerhalb des Geltungsbereiches befinden.

7.6 Hinweise

Die Hinweise aus dem rechtswirksamen Bebauungsplan Nr. 208 A/II, III haben auch für die 2. Änderung, mit Ausnahme der Hinweise zu Ferngasleitungen und Hochspannungsfreileitungen, Bestand.



Die weiterhin gültigen Hinweise betreffen die Themen Kampfmittel, Bodendenkmäler, Bodenschutz, Anpflanzungen im Eisenbahnbereich, Maßnahmen zum Schutz der Gehölze, Artenschutz, Insekten- und vogelverträgliche Beleuchtungseinrichtungen sowie Erdbebenzone. Die o.g. Hinweise zur Ferngasleitung und der Hochspannungsfreileitung wurden nicht übernommen, da sich die Leitungen außerhalb des Geltungsbereiches der 2. Änderung befinden. Darüber hinaus wurden gegenüber dem rechtswirksamen Bebauungsplan Nr. 208 A/II, III Hinweise zu Maßnahmen zum Bodenschutz sowie zu den Richtfunkstrecken im Plangebiet in der 2. Änderung ergänzt.

8. Umweltbelange

Das Änderungsverfahren wird gemäß § 13a BauGB „Bebauungspläne der Innenentwicklung“ im beschleunigten Verfahren durchgeführt. Die gesetzlichen Rahmenbedingungen für eine Erfordernis zur Durchführung einer Vorprüfung des Einzelfalles auf erhebliche Umweltauswirkungen bzw. einer Umweltverträglichkeitsprüfung werden nicht erreicht, auch können Beeinträchtigungen von Gebieten gemeinschaftlicher Bedeutung (FFH-Gebiete und Europäische Vogelschutzgebiete) im vorliegenden Fall ausgeschlossen werden. Damit sind die Anforderungen an die Rahmenbedingungen zur Berücksichtigung der Umweltbelange bei verbindlichen Bauleitplanverfahren nach § 13a BauGB erfüllt.

Gemäß § 13a Abs. 2 Nr. 1 in Verbindung mit § 13 Abs. 3 Satz 1 BauGB kann im beschleunigten Verfahren von einer Umweltprüfung nach § 2 Abs. 4 BauGB, von einem Umweltbericht nach § 2a BauGB, von der Angabe nach § 3 Abs. 2 Satz 2, welche Arten umweltbezogener Informationen verfügbar sind, abgesehen werden.

Darüber hinaus gelten gemäß § 13a Abs. 2 Nr. 4 BauGB Eingriffe, die aufgrund der Aufstellung des Bebauungsplanes zu erwarten sind, im Sinne des § 1a Abs. 3 Satz 5 BauGB als vor der planerischen Entscheidung erfolgt oder zulässig und sind damit nicht ausgleichspflichtig.

Gleichwohl ist es im Interesse eines sach- und fachgerechten bauleitplanerischen Abwägungsprozesses und im Sinne einer nachhaltigen, umweltverträglichen Planung erforderlich, Umweltstandards zu berücksichtigen.

Dementsprechend erfolgt eine schutzgutbezogene Betrachtung der mit der angestrebten Planänderung einhergehenden möglichen Auswirkungen auf die Umweltbelange. Planungsrechtlich ist die durch den Bebauungsplan Nr. 208 A/II, III ermöglichte Entwicklungssituation als Ausgangslage zugrunde gelegt.

8.1 Mensch - Immissionsschutz

8.1.1 Störfallbetriebe (Seveso II)

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



Nach den bisherigen Erkenntnissen befinden sich südliche Bereiche des Bebauungsplanes 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. Zu den schutzbedürftigen Nutzungen zählen auch „wichtige Verkehrswege“. Im Rahmen eines gesamtstädtischen Gutachtens (29.01.2015) wurden die angemessenen Abstände der Leverkusener Störfallbetriebe untersucht. Das Gutachten kommt zu dem Ergebnis, dass der im Geltungsbereich befindliche Teil der Neuen Bahnallee und der geplanten Schallschutzwand außerhalb des angemessenen Abstandes liegt. Daher sind keine weiteren Maßnahmen erforderlich.

8.1.2 Lufthygiene

Insgesamt sind im Zuge der Planung der straßenbegleitenden Schallschutzwand keine erheblichen negativen klimatischen Auswirkungen für das Plangebiet bzw. angrenzend zu befürchten. Schutzwürdige Nutzungen sind im Geltungsbereich und angrenzend nicht vorhanden. Infolgedessen ist es in diesem Verfahren auch nicht erforderlich, ein entsprechendes Gutachten zu erstellen.

8.1.3 Schall

Die gesetzlichen Regelungen zum Schallschutz sind im Wesentlichen das Bundes-Immissionsschutzgesetz (BImSchG) und die für die verschiedenen Lärmarten und Anwendungsbereiche einschlägigen Verordnungen (DIN 18005 Schallschutz im Städtebau, 2002; 16. Verordnung zur Durchführung des Bundes-Immissionsschutzgesetzes/ Verkehrslärmschutzverordnung (16. BImSchV), 1997; 24. Verordnung zur Durchführung des Bundes-Immissionsschutzgesetzes/Verkehrswege-Schallschutzmaßnahmenverordnung (24. BImSchV), 1997; Technische Anleitung zum Schutz gegen Lärm (TA Lärm), 1998; DIN 4109 Schallschutz im Hochbau, 1989; DIN 45691 Geräuschkontingentierung, 2006; RLS-90 Richtlinie für den Lärmschutz an Straßen, 1990).

Straßenverkehrslärm (Neue Bahnallee)

Im Rahmen des rechtswirksamen Bebauungsplanes Nr. 208 A/II, III wurde aufgrund der durch die geplante neue Straße verursachten Geräuschsituation im Plangebiet und in der näheren Umgebung zur Berücksichtigung und Abwägung der Belange des Umweltschutzes gemäß § 1 BauGB eine schalltechnische Untersuchung (schalltechnische Untersuchung, ACCON Mai 2014) erstellt. In dieser Untersuchung erfolgte die Ermittlung und Beurteilung des vom Plangebiet ausgehenden Verkehrslärms auf die Umgebung gemäß 16. BImSchV.

Schieneverkehrslärm

Im Rahmen des Bebauungsplanes Nr. 208 B/II „Opladen – nbsowestseite - Quartiere“ wurden u.a. insbesondere die auf das Plangebiet wirkenden Verkehrslärmimmissionen der östlich verlaufen-



den Güterzug- und Personenzugstrecke der Deutschen Bahn und der umliegenden vorhandenen sowie der geplanten Straßen (insbesondere Neue Bahnallee) und die Verlegung des ZOB an die Bahnhofsbrücke untersucht. Im Hinblick auf den Verkehrslärm ist im vorliegenden Fall der Schienenverkehrslärm maßgeblich, der Straßenverkehrslärm spielt nur eine untergeordnete Rolle. Um die schalltechnischen Auswirkungen beurteilen zu können, wurde daher im Rahmen des Verfahrens zum Bebauungsplan Nr. 208 B/II eine schalltechnische Untersuchung (Peutz Consult, 29.09.2016) erstellt. Ergänzend hierzu wurden zum Bebauungsplanverfahren zur 2. Änderung des Bebauungsplanes Nr. 208 A/II, III eine schalltechnische Untersuchung zur Verkürzung der Schallschutzwand (Peutz Consult GmbH, 01.08.2016) sowie zur Höhe der Schallschutzwand im nördlichen Bereich (Peutz Consult GmbH, 23.02.2017) erarbeitet.

Aktiver Schallschutz

Grundsätzlich ist bei der Planung von Schallschutzmaßnahmen aktiven Maßnahmen (Schallschutzwänden/-wällen) der Vorzug vor passiven Maßnahmen an den Gebäuden zu geben.

Die im städtebaulichen Entwurf zu den Quartieren bislang vorgesehene 1,5 m hohe Sichtschutzwand entlang der östlichen Seite der Neuen Bahnallee wurde bei den schalltechnischen Berechnungen bereits als aktive Schallschutzmaßnahme (Schallschutzwand) mit einer Höhe von 2,3 m über Schienenoberkante der verlegten Gütergleise (Prognose-Mitfall) zugrunde gelegt. Im vorangestellten Bebauungsplan Nr. 208 A/II, III zur Neuen Bahnallee war die o. g. Wand lediglich als Sichtschutz zwischen den verlegten Gütergleisen und der Neuen Bahnallee vorgesehen. Im Bebauungsplanverfahren Nr. 208 B/II für die Quartiere hat sich durch die umfassenden schalltechnischen Untersuchungen im Hinblick auf die geplanten schützenswerten Nutzungen gezeigt, dass diese Wand auch eine Schallschutzfunktion übernehmen muss. Sie schafft schalltechnische Verbesserungen für die westlich an die Bahntrasse angrenzenden öffentlichen und privaten Bereiche und bewirkt eine Schallpegelminderung an den Fassaden der geplanten Bebauung sowie der bereits vorhandenen Bebauung.

Im Rahmen des Bebauungsplanverfahrens Nr. 208 B/II wurden darüber hinaus unterschiedliche Höhen (2 – 6 m) für eine Schallschutzwand zwischen dem westlichen neuen Gütergleis und der Neuen Bahnallee untersucht. Im Ergebnis wurde festgestellt, dass die schallabschirmende Wirkung so gering ist, dass die mit der Erhöhung der Lärmschutzwand verbundenen Kosten nicht gerechtfertigt wären. Die mit den untersuchten Wandhöhen zu erreichenden Pegelminderungen können zudem die hohen Anforderungen an die passiven Schallschutzmaßnahmen nicht mindern oder ersetzen.

Aufgrund der für eine Wohnbebauung erforderlichen Länge und Höhe einer wirksamen Schallschutzwand stehen die Kosten in keinem zu rechtfertigendem Verhältnis zu dem eher begrenzten Nutzen. Überdies würde eine deutliche Barrierewirkung zwischen der nbso-Ost- und der



Westseite entstehen und die städtebaulich gewünschte Sichtbeziehung stark eingeschränkt bzw. gänzlich entfallen. Darüber hinaus würde diese Barriere auch dem städtebaulichen Ziel, ein „Gesicht zur Bahn“ zu entwickeln, widersprechen. Aus städtebaulicher Sicht scheidet demnach bereits eine 6 m hohe Schallschutzwand entlang der Neuen Bahnallee aus. Wandhöhen, die einen Vollschutz für die geplante Bebauung bieten könnten, müssten ca. 20 m hoch sein und sind folglich aus stadtgestalterischen Gründen sowie vor dem Hintergrund des Kosten-Nutzen-Faktors nicht gerechtfertigt.

Um jedoch u. a. für die westlich an die Bahntrasse angrenzenden öffentlichen und privaten Bereiche schalltechnische Verbesserungen zu schaffen, soll zwischen dem westlichen neuen Gütergleis und der Neuen Bahnallee die o. g. 2,3 m hohe Schallschutzwand errichtet werden. Diese Höhe gewährt auch weiterhin den Zuggästen aus den vorbeifahrenden Zügen die Blickbeziehung in die Opladener Stadt und gewährleistet, dass mit der Neubebauung ein „Gesicht zur Bahn“ entstehen kann. Lediglich im nördlichen Bereich könnte sich in einem kleinen Teilstück eine Erhöhung auf bis zu 3,5 m ergeben, sollte die Lage der Mauer aufgrund technischer Bedingungen weiter als 6,50 m von der Gleisachse errichtet werden.

Maßnahmen-Paket

Aufgrund der örtlichen Situation und den o. g. städtebaulichen Aspekten, der begrenzten Wirkung von aktiven Schallschutzmaßnahmen sowie den damit verbundenen unverhältnismäßigen Kosten wurde ein Maßnahmen-Paket zum Schallschutz der Bebauung im Geltungsbereich des Bebauungsplans Nr. 208 B/II „Opladen – nbso/Westseite – Quartiere“ zusammengestellt, welches aus der o. g. durchgehenden Schallschutzwand mit einer Höhe von 2,3 m, abschirmenden Gebäudestellungen, dem Ausschluss von Fenstern zu Aufenthaltsräumen an den lärmzugewandten Gebäudeseiten sowie einer Baureihenfolge besteht. Zusätzlich sind Lärmpegelbereiche zum passiven Schallschutz gemäß DIN 4109 (1989) festgesetzt.

Mit diesem Maßnahmen-Paket werden die Voraussetzungen für gesunde Wohn- und Arbeitsverhältnisse geschaffen. Damit ist die in diesem Bebauungsplan festgesetzte Lärmschutzwand Teil eines Gesamtpaketes aus aktivem und passivem Lärmschutz.

Verkürzung der Schallschutzwand

An der Lützenkirchener Straße wurde im Zuge der Gütergleisverlegung ein neues Brückenbauwerk errichtet. Die bislang vorgesehene Schallschutzwand mit 2,3 m Höhe sollte noch über die Lützenkirchener Straße hinausgehen.

Aufgrund der damit jedoch verbundenen technischen Schwierigkeiten im Bereich des Brückenbauwerkes wurde im Weiteren eine Verkürzung der Wand notwendig. Hierzu wurde eine ergänzende schalltechnische Untersuchung (Peutz Consult, 01.08.2016) erstellt. In dieser Untersuchung wurden die Auswirkungen der im Norden des Plangebietes um 95 m verkürzten Schallschutzwand ermittelt und bewertet.



Auswirkungen auf die Festsetzungen des Bebauungsplanes Nr. 208 B/II für die Quartiere der nbso-Westseite

Wie die Berechnungsergebnisse zeigen, führt die Verkürzung der Lärmschutzwand nur im Bereich der nächstgelegenen Immissionsorte (IO) 38-41 an der geplanten Bebauung im Geltungsbereich des Bebauungsplanes Nr. 208 B/II zu einer überwiegend nur minimalen Pegelerhöhung von maximal 0,3 dB(A) tags und nachts (IO 38, 39 und 41). Im Bereich des IO 40 liegt zum Tageszeitraum eine Pegelerhöhung von bis zu 1,5 dB(A) und eine Erhöhung von bis zu 4 dB(A) zum Nachtzeitraum vor. Im Erdgeschoss des IO 40 liegen unter Berücksichtigung der verkürzten Lärmschutzwand nun genau wie im 1. bis 3. Obergeschoss Anforderungen an die Schalldämmung entsprechend des Lärmpegelbereichs V vor. Da für diesen Bereich im Bebauungsplan Nr. 208 B/II keine geschossweisen Festsetzungen zu Lärmpegelbereichen getroffen wurden, sondern der worst-case-Ansatz – also Lärmpegelbereich VI für alle Geschosse – festgesetzt wurde, hat die Verkürzung der Schallschutzwand keine Auswirkungen auf die getroffenen Festsetzungen. Ausnahmen von den getroffenen Festsetzungen können zugelassen werden, wenn durch einen staatlich anerkannten Sachverständigen für Schallschutz nachgewiesen wird, dass geringere Maßnahmen ausreichen. Der Nachweis ist ggf. im nachfolgenden Baugenehmigungsverfahren zu erbringen. Aufgrund der im Bebauungsplan Nr. 208 B/II getroffenen Festsetzung des Lärmpegelbereichs VI bestehen an dieser Stelle per se hohe Anforderungen an den herzustellenden Lärmschutz, so dass für zusätzliche baulich Maßnahmen kein erheblicher Mehraufwand zu erwarten ist.

Auswirkungen auf die Bestandsbebauung

Die Auswirkungen der verkürzten Schallschutzwand auf die Bestandsbebauung wurden in Höhen von $H = 2,4$ m, $H = 5,4$ m, $H = 8,4$ m und $H = 11,4$ m über Gelände bei freier Schallausbreitung dargestellt. Im Ergebnis liegen im Bereich der zu den Bahngleisen nächstgelegenen IO (IO 64-67 und 85) Pegelerhöhungen um bis zu 6 dB(A) tags und 7,5 dB(A) nachts durch die Verkürzung der Lärmschutzwand vor. Für die Bestandsgebäude westlich des Plangebietes ergeben sich jedoch bereits durch die Verlegung der Gütergleise in Richtung Osten, die teilweise Verlagerung der Verkehre auf die Neue Bahnallee sowie durch die geplante, zur Bahntrasse hin geschlossenen Bebauung schalltechnisch deutliche Verbesserungen. Ein Anspruch auf weitere Maßnahmen zur Verbesserung besteht nicht.

Reflexionen

Auf der Ostseite der Gleise liegen an dem Gebäude Lützenkirchener Straße 2 Pegelerhöhungen bis zu 0,3 dB(A) zum Tages- und Nachtzeitraum vor. Hervorgerufen werden diese durch Reflexionen an den geplanten Gebäuden. Im Bereich dieses Gebäudes liegen die Beurteilungspegel bereits im Prognose-Nullfall (Ist-Zustand) mit Werten von bis zu 72 dB(A) tags und nachts oberhalb der Schwelle der Gesundheitsgefährdung (70 dB(A) tags und 60 dB(A) nachts). Die Erhöhung der Beur-



teilungspegel im Prognose-Mitfall (Planung) um 0,3 dB(A) ist hier jedoch lediglich rechnerisch nachweisbar.

Um allerdings noch größere Pegelerhöhungen durch Reflexionen an den geplanten Gebäuden zu vermeiden, ist die geplante Schallschutzwand hochabsorbierend auszuführen. Hierzu wurde eine entsprechende Festsetzung in die 2. Änderung aufgenommen.

Errichtung der Schallschutzwand im nördlichen Bereich

Im nördlichen Bereich des Plangebietes befinden sich ein großer Regenwasserkanal sowie ein Regenüberlaufbecken. Um diese Anlagen in der weiteren Planung ausreichend berücksichtigen zu können, wird in diesem Abschnitt durch den Bebauungsplan ein Korridor von 7,0 m parallel zur östlichen Plangebietsgrenze als Fläche für die Errichtung der Schallschutzwand vorgehalten (vgl. Kapitel 6.3)

Um den Standort mit maximalem Abstand von der Gleisachse (> 6,50 m) hinsichtlich der maximal erforderlichen Höhe der Schallschutzwand innerhalb dieser Fläche vorab zu ermitteln, wurde die ungünstigste Lage der Wand schalltechnisch berechnet (Peutz Consult GmbH, 23.02.2017). Im Ergebnis wurde festgestellt, dass die Wand im nördlichen Bereich im ungünstigsten Fall eine Höhe von 3,50 m über Schienenoberkante der an das Plangebiet östlich angrenzenden Gleise aufweisen muss, um die bisherigen Anforderungen bis zu Lärmpegelbereich VI für die geplante Bebauung innerhalb des Geltungsbereiches des Bebauungsplanes Nr. 208 B/II „Opladen - nbso/Westseite – Quartiere“ sicherzustellen. In der Örtlichkeit kann dieses aufgrund der topografischen Verhältnisse zu einer maximalen Gesamthöhe der Wand von bis zu 7,0 m oberhalb Straßenoberkante führen.

Wie bereits beschrieben, trägt die Schallschutzwand zu schalltechnischen Verbesserungen für die geplante und teilweise auch für die bestehende Wohnnutzung sowie für die öffentlichen Bereiche bei.

Fazit

Aus der 2. Änderung des Bebauungsplanes Nr. 208 A/II, III ergibt sich im Vergleich zum bestehenden Planungsrecht insgesamt keine zusätzliche Belastung und somit auch kein zusätzlicher Eingriff in das Schutzgut Mensch.

8.2 Boden, Wasser, Klima

Ausgangssituation

Boden

Im Planungsraum wird der Untergrund von Lösslehmen über quartären Lockergesteinen und feinsandigen Tertiärsedimenten gebildet. Das Lockergestein bildet den oberflächennahen Hauptgrundwasserleiter. Bei den Oberböden im Plangebiet handelt es sich großflächig um Aufschüttungsböden, die stark von der jahrzehntelangen Nutzung als Bahngelände geprägt und nach Umsetzung des bereits rechtswirksamen Bebauungsplanes ebenfalls weitestgehend versiegelt sein werden.



Die Fläche befindet sich in einem Bombenabwurfgebiet des Zweiten Weltkrieges, für das zudem Hinweise auf Blindgänger vorliegen.

Für den Geltungsbereich sind Vorbelastungen im Boden bekannt, weshalb der geltende Bebauungsplan eine entsprechende Kennzeichnung enthält und Regelungen zur Altlastenbeseitigung vorsieht. Im Geltungsbereich der 2. Änderung wird die gesamte Fläche als Fläche mit Bodenbelastungen gekennzeichnet. Im Hinblick auf die angestrebte verkehrliche Nutzung sind zur Orientierung die Prüfwerte der Bundesbodenschutzverordnung (BBodSchV) für gewerbliche Nutzungen heranzuziehen.

Diese werden lediglich im Fall der ALVF B-008181-030 (ehemalige Tankanlage für Dieselloks) für Blei und Benzo(a)pyren lokal deutlich überschritten. Im betreffenden Bereich nördlich der Campusbrücke ist vor Umsetzung der Planung eine Sanierung des Schadens nach dem Stand der Technik einschließlich der fachgerechten Entsorgung des belasteten Aushubmaterials im Zuge der Gütergleisverlegung vorgesehen. Anfallendes Aushubmaterial ist aufgrund des flächendeckenden Altlastenverdachts (Aufschüttungen) auch im übrigen Geltungsbereich bei Umsetzung der Planung in Abstimmung mit der Fachbehörde zu beproben, abfallrechtlich einzustufen und bei entsprechender Erfordernis fachgerecht zu entsorgen. Für den Fall, dass zukünftig ggf. sensiblere Nutzungen innerhalb des Geltungsbereichs angestrebt werden, sind jeweils die strengeren Prüfwerte der einschlägigen Verordnungen und Regelwerke heranzuziehen. Zumindest für Teilbereiche des übrigen Plangebietes wäre dann eine Überschreitung für einzelne Parameter nicht auszuschließen und entsprechend erneut zu prüfen.

Die ALVF (NE2063 Eisenbahnstandort Opladen) betrifft die gesamte nbso-Fläche. Diese entstand im Laufe der jahrzehntelangen bahnbezogenen Nutzung.

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

Bei der ALVF NE2064 (Kleingartenanlage ehemaliges Bahnbetriebswerk) handelt es sich um die seit den 1960er Jahren durch die Bahmlandwirtschaft genutzte Kleingartenanlage, die sich überwiegend östlich des Gütergleisverlaufs (u.a. heutiger Standort der Firma Bender Recycling) befindet. Lediglich ein kleiner randlicher Teilbereich ragt in das Plangebiet Opladen (Teilflächen der ehemaligen Parzellen 1, 6, 7 und 8). Im Bereich der Parzelle 1 wurden bei Untersuchungen im Jahr 2003 Belastungen von 230 mg/kg Blei bzw. 2,8 mg/kg TS Benzo(a)pyren festgestellt.



Insgesamt lässt sich zusammenfassen, dass umfangreiche und flächige Bodenbelastungen vorhanden sind, sich aus den Ergebnissen der vorliegenden Untersuchungen jedoch gegenwärtig kein Handlungsbedarf bezüglich der genannten Bodenbelastungen innerhalb des Geltungsbereichs ergibt. Es besteht angesichts der momentanen Nutzungen auf dem Gelände keine unmittelbare Gefahr der Schadstoffverlagerung in angrenzende Bodenschichten oder ins Grundwasser.

Ungeachtet dessen sind im Rahmen der Umsetzung dieser Bebauungsplanänderung wie auch für den rechtswirksamen Bebauungsplan (bei Entsiegelungen oder sonstigen Bodeneingriffen) die an die Auffüllungen gebundenen, leicht erhöhten Schadstoffgehalte sowohl im Hinblick auf eine potentielle Gefährdung von Schutzgütern (z. B. Mensch, Grundwasser) als auch unter abfalltechnischen Gesichtspunkten zu berücksichtigen.

Wasser

Der Betrachtungsraum befindet sich im Einzugsgebiet von Rhein und Wupper (Abschnitt Rhein-Ruhr-Lippe), jedoch außerhalb von Überschwemmungsgebieten der Fließgewässer. Im Geltungsbereich befinden sich keine Oberflächengewässer, ebenfalls findet hier keine Trinkwasserförderung statt. Der Grundwasserflurabstand beträgt im Plangebiet zwischen 6 und 15 m unter Geländeoberkante. Insgesamt ist von einer geringen Verschmutzungsempfindlichkeit des Hauptgrundwasserleiters auszugehen.

Für den Eisenbahnstandort Opladen besteht per Allgemeinverfügung ein Verbot der Grundwasserförderung, da in diesem Gebiet Belastungen oberer Grundwasserschichten mit Herbiziden vorliegen.

Das Gebiet ist zudem, wie bereits erwähnt, durch vorhandene Bodenbelastungen vorbelastet, so dass die Gefahr des Schadstoffeintrags nicht völlig auszuschließen ist. Insgesamt ist jedoch von einer geringen Verschmutzungsempfindlichkeit des Hauptgrundwasserleiters auszugehen. Wie beim Schutzgut Boden ist bei Umsetzung des Planungsrechtes die bestehende Belastungssituation zu beachten.

Klima

Makroklimatisch ist das Untersuchungsgebiet innerhalb der maritim beeinflussten Großlandschaft des Norddeutschen Tieflands der Köln-Bonner Rheinebene zuzuordnen, in der milde Winter und mäßig warme Sommer vorherrschen.

Das Lokalklima wird im Untersuchungsgebiet vor allem durch den hohen Versiegelungsgrad im Sinne einer erhöhten lokalen Schwülegefahr beeinflusst, insbesondere in den Sommermonaten. Im Rahmen des rechtswirksamen Bebauungsplanes sind auch begrünte Straßenbegleitflächen einschließlich Gehölzpflanzungen vorgesehen, die mikroklimatisch wirksam sein können.

Der Geltungsbereich selbst umfasst keine Flächen, die eine über das Mikroklima hinausgehende Bedeutung für die Kalt- bzw. Frischluftproduktion aufweisen. Derartige Flächen mit Austausch und Entlastungsfunktionen für angrenzende Siedlungsbereiche befinden sich mit dem



Wiembachtal sowie dem Wupperverlauf mit Auenstrukturen und Grünlandflächen nördlich bzw. nordwestlich sowie mit dem Bürgerbusch südlich des Plangebiets.

Planungssituation und Eingriffsbewertung

Die möglichen zu versiegelnden Flächen im Plangebiet sind bereits im Rahmen der Umsetzung des geltenden Bebauungsplanes möglich. Durch die 2. Änderung wird keine zusätzliche Inanspruchnahme des Bodens vorbereitet. Die Beeinträchtigungen der Bodenhaushaltsfunktionen im Zusammenhang mit der Flächeninanspruchnahme sind bei Betrachtung der geplanten Änderung des Bebauungsplanes somit nicht als erheblich einzustufen.

Wie bereits für die Umsetzung des geltenden Bebauungsplanes ist auch für den geänderten Bebauungsplan sowohl hinsichtlich des Schutzgutes Boden als auch Wasser die Altlastensituation bei Bodenarbeiten zu berücksichtigen. Bei entsprechend sachgemäßem Umgang mit belastetem Aushubmaterial wird das Risiko eines baubedingten Schadstoffeintrages ins Grundwasser jedoch als äußerst gering eingeschätzt. Da das Niederschlagswasser auch nach Änderung des Bebauungsplanes von den Verkehrsflächen nicht auf den angrenzenden Flächen versickert werden soll, sind Stoffeinträge auf diesem Wege weitestgehend ausgeschlossen.

Aufgrund des Kampfmittelverdachts werden weiterhin im Falle von Bodenarbeiten mit erheblichen mechanischen Belastungen Sicherheitsdetektionen sowie die Abstimmung mit dem Kampfmittelbeseitigungsdienst der Bezirksregierung Düsseldorf empfohlen.

Fazit

Die Bebauungsplanung sieht sowohl vor als auch nach der vorliegenden Änderung versiegelte Straßenverkehrsflächen und Straßenbegleitgrün vor. Auswirkungen der Bebauungsplanänderung auf das Schutzgut Boden und auf das Lokalklima lassen sich nicht ableiten.

Aus der 2. Änderung des Bebauungsplanes ergeben sich im Vergleich zum bestehenden Planungsrecht insgesamt keine zusätzlichen Belastungen für das Schutzgut Wasser oder Klima.

8.3 Artenschutz

Ausgangssituation

Der Geltungsbereich Opladen weist nach Umsetzung des rechtswirksamen Bebauungsplanes Nr. 208 A/II, III überwiegend versiegelte Verkehrsflächen auf. Im Zuge der vorgesehenen verkehrlichen Neuordnung der Anschlussbereiche der „Neuen Bahnallee“ werden verkehrsbegleitende Grünflächen einschließlich straßenbegleitender Pflanzungen standortgerechter Laubgehölze geschaffen.

Im von der 2. Änderung betroffenen Geltungsbereich kommen keine gesetzlich geschützten Biotop vor, bestandsgefährdete oder beson-



ders geschützte Pflanzenarten und Pflanzengesellschaften fehlen ebenfalls. Die Fläche liegt nicht innerhalb von Gebieten, die im Zuge des Biotopkatasters NRW als schutzwürdige Biotope aufgenommen wurden.

Die versiegelten Flächen des Plangebietes bieten nur sehr eingeschränkte Habitatmöglichkeiten für die heimische Fauna und können für Arten mit geringem Aktionsradius eine Barrierewirkung haben. Durch die parallele Lage des Geltungsbereiches entlang der Bahnanlagen kann das Gebiet für einige mobilere Arten dennoch eine Verbindungsfunktion zwischen den nördlich und südlich gelegenen Biotopverbundflächen (Wupperaue und Wiembachtal bzw. Fixheide und Bürgerbusch) erfüllen. Die im Zuge der geltenden Bebauungsplanung vorgesehenen Baumpflanzungen bzw. Gehölzstrukturen bieten einigen Vögeln und Fledermausarten Nahrungsraum. Aufgrund der unmittelbar verkehrsnahen Standorte der Gehölze ist ihre Eignung als Brutplatz limitiert. Ein sporadisches Aufsuchen der Flächen durch Wildarten ist zwar nicht auszuschließen, allerdings dürfte es sich angesichts der Verkehrsstraßen mit deutlicher Barrierewirkung (Bahnlinie, Autobahn und weitere stark befahrene Schnellstraßen) dabei eher um seltene Ereignisse handeln.

Die im Rahmen der Planung zur Gütergleisverlegung und der Aufstellung des Bebauungsplans Nr. 208 A/II, III erfolgte Untersuchung des Areals auf Amphibienvorkommen ergaben, dass westlich der Bahntrassen von einer Teilpopulation der streng geschützten Kreuzkröte (*Bufo calamita*) auszugehen war. Der Erhalt des Lebensraums war weder im Zuge der Gütergleisverlegung noch im nachfolgenden Bebauungsverfahren möglich, weshalb im Rahmen des rechtswirksamen Bebauungsplanes in enger Abstimmung mit der zuständigen Fachbehörde eine angemessene Kompensation sichergestellt wurde. Eine erneute Einwanderung von Kreuzkröten in den Geltungsbereich der vorliegenden 2. Änderung wird durch ein umfassendes Maßnahmenpaket verhindert.

Planungssituation und Eingriffsbewertung

Der derzeit rechtswirksame Bebauungsplan Nr. 208 A/II, III sieht neben versiegelten Verkehrsflächen Straßenbegleitgrünflächen mit Gehölzen vor. In dem von der 2. Änderung betroffenen Bereich werden im Vergleich zum bestehenden Planungsrecht keine neuen Flächen versiegelt, es gehen auch keine Vegetationsbestände bzw. Lebensräume verloren.

Die Habitateignung für Tiere wird sich auch nach der Planänderung vergleichbar zur derzeit zu erwartenden Situation nach Umsetzung des Bebauungsplanes darstellen. Eine Wiederbesiedlung des durchaus während der Bauphase weiterhin für Kreuzkröten potentiell attraktiven Lebensraumes des Plangebietes ist nach Errichtung der geplanten Lärmschutzwand angesichts ihrer deutlichen Barrierewirkung als höchst unwahrscheinlich einzustufen. Das mit der Straße für bodengebundene



Tierarten verbundene Unfallrisiko der Verkehrswege, die die Lärmschutzwand begleitet, wird ostseitig verringert. Dies wäre jedoch ebenfalls bereits im Ausgangszustand nach Umsetzung des rechtswirksamen Bebauungsplans der Fall, da hier für die entsprechend vorgesehene Sichtschutzwand von einem vergleichbaren Effekt auszugehen gewesen wäre.

Für die Ausgangssituation des vorliegenden Bebauungsplanes ist von der abgeschlossenen Umsetzung des östlich angrenzenden Bebauungsplanes Nr. 208 A/II, III (Errichtung der Neuen Bahnallee) und der Umsiedlung der Kreuzkrötenpopulation auszugehen. Zudem wird nach Verlegung der Gütergleise und vor Errichtung der Straße westlich begleitend zur Bahntrasse eine Lärmschutzwand errichtet. Eine Wiederbesiedlung des durchaus während der Bauphase weiterhin für Kreuzkröten potentiell attraktiven Lebensraumes des Plangebietes ist angesichts dieser Barriere als höchst unwahrscheinlich einzustufen.

Um jedoch jegliches Risiko ausschließen zu können, sollen darüber hinaus die im Rahmen des Bebauungsplanes Nr. 208 A/II, III verwendeten Amphibienschutzzäune entlang der Bauflächen bestehen bleiben, bis die Entwicklung der nbso-Westseite abgeschlossen ist. Darüber hinaus erfolgen regelmäßige Kontrollen im Rahmen einer ökologischen Baubegleitung. Durch diese Maßnahmen kann eine Beeinträchtigung von Amphibien ausgeschlossen werden. Demnach ist der Geltungsbereich nunmehr als nicht von Amphibien besiedelt anzusehen.

Daher resultieren aus der geplanten Änderung keine erheblichen Auswirkungen auf die Tier- und Pflanzenwelt im Geltungsbereich.

Es ergibt sich aus der vorliegenden Planänderung keine veränderte Einschätzung der Einschlägigkeit von Verbotstatbeständen nach § 44 Abs. 1 Nr. 1 bis 3 i. V. m. Abs. 5 BNatSchG für den Bebauungsplan. Mit der vorgesehenen Planänderung sind keine artenschutzrechtlichen Konflikte verbunden.

Fazit

Aus der 2. Änderung des Bebauungsplanes Nr. 208 A/II, III ergibt sich im Vergleich zum bestehenden Planungsrecht insgesamt kein erheblicher Eingriff auf die Schutzgüter Pflanzen und Tiere.

8.4 Landschaftsbild, Kultur- und Sachgüter

Ausgangssituation

Landschaftsbild

Der Geltungsbereich Opladen des rechtswirksamen Bebauungsplanes Nr. 208 A/II, III umfasst die geplante zweispurige Straße mit Fußgängerweg, begleitenden Grünstreifen und Laubgehölzpflanzungen sowie eine parallel zur neuen Straße verlaufende Schallschutzwand. Langfristig werden die geplanten straßenbegleitenden Baumreihen landschaftsbildprägende Wirkung entfalten.

Kultur- und Sachgüter



Innerhalb des Geltungsbereiches sind keine Bau- und Naturdenkmäler vorhanden. Im Umfeld befinden sich auf der nbso-Westseite mehrere Baudenkmäler (Denkmal Nr. 269 - Eisenbahnersiedlung mit Brückentsteg, Denkmal Nr. 283 - Einfriedungsmauer des historischen Friedhofes An St. Remigius/ Rennbaumstraße, Denkmal Nr. 346 - evangelische Kirche in der Humboldtstraße 65/67).

Auf der nbso-Ostseite befinden sich weitere Baudenkmäler (Denkmal Nr. 355 und Nr. 356 – Ledigenheim und Eisenbahnerwohnhäuser an der Werkstättenstraße, Denkmal Nr. 342 und Nr. 351 - Kesselhaus und Einmannbunker).

Nach Angabe des LVR - Amtes für Bodendenkmalpflege im Rheinland sind innerhalb des gesamten Gebietes der „neue bahnstadt opladen“ (nbso) keine archäologischen Fundstellen bekannt.

Das Gebiet ist öffentlich zugänglich, fungiert als Erschließung und Bindeglied des Stadtentwicklungsraumes Opladen und verbindet die nördlich und südlich des Plangebietes gelegenen, für die Erholung bedeutsamen Räume des Bürgerbusches und des Wiembachtals.

Planungssituation und Eingriffsbewertung

Landschaftsbild

Die geplante Schallschutzwand im Bereich der neuen Stadtstraße hat gegenüber dem zugrunde zu legenden Zustand nach Umsetzung des geltenden Planungsrechts aufgrund ihrer geringen Höhe von 2,3 m nur geringfügige Auswirkungen auf das Landschaftsbild, wenngleich sie 0,8 m höher ist als die bislang an dieser Stelle geplante Sichtschutzwand. Lediglich im nördlichen Bereich könnte sich in einem kleinen Teilstück eine Erhöhung auf bis zu 3,5 m über Schienenoberkante bzw. 7,0 m oberhalb Bodenniveau ergeben, sollte die Lage der Mauer aufgrund technischer Bedingungen weiter als 6,50 m von der Gleisachse errichtet werden.

Kultur- und Sachgüter

Da das dem Geltungsbereich am nächsten gelegene Baudenkmal des ehemaligen Friedhofs Rennbaumstraße mit seiner zum Denkmal gehörenden Einfriedungsmauer nicht unmittelbar an das Plangebiet angrenzt, sind keine erheblichen Auswirkungen zu erwarten. Für die anderen Baudenkmäler können baubedingte Auswirkungen sicher ausgeschlossen werden.

Fazit

Aus der 2. Änderung des Bebauungsplanes Nr. 208 A/II, III ergibt sich im Vergleich zum bestehenden Planungsrecht insgesamt kein erheblicher Eingriff auf die Schutzgüter Landschaftsbild sowie Kultur- und Sachgüter.



8.5 Fazit zur Bewertung der Umweltauswirkungen der 2. Änderung des Bebauungsplanes Nr. 208 A/II, III

Mit der 2. Änderung des Bebauungsplanes Nr. 208 A/II, III soll der Bau der erforderlich gewordenen Schallschutzwand parallel zu den Bahngleisen entlang der Neuen Bahnallee planungsrechtlich gesichert werden.

Sowohl nach gegenwärtigem Planungsrecht wie auch nach Änderung der Bebauungsplanung handelt es sich beim betreffenden Bereich weitestgehend um Straßenverkehrsflächen mit Begleitgrün. In der 2. Änderung wird lediglich die bereits vorgesehene Sichtschutzwand durch eine Schallschutzwand entlang der Neuen Bahnallee ersetzt.

In der schutzgutbezogenen Betrachtung der zu erwartenden Auswirkungen der angestrebten Änderung zeigt sich, dass für keines der Schutzgüter erhebliche negative Auswirkungen zu erwarten sind.

9. Auswirkungen der Planung und Abwägung

9.1 Städtebauliche Auswirkungen

Um die neu zu entwickelnden Flächen auf der Westseite der Gleise leistungsgerecht an das örtliche und überörtliche Straßenverkehrsnetz anzubinden und zugleich eine Entlastung des westlich gelegenen Straßennetzes im Bestand der Opladener Innenstadt vom Durchgangsverkehr in Nord-Süd-Richtung zu erzielen, soll die Neue Bahnallee parallel zum Gleisbündel der Deutschen Bahn AG mit Anschlüssen an das örtliche und überörtliche Straßennetz angelegt werden.

Die geplante Verlegung der Gütergleistrasse im Stadtbereich von Opladen eröffnet die Chance, auf den hierdurch freiwerdenden Flächen ein neues Stadtquartier als „Gesicht zur Bahn“ zu entwickeln. Als künftige Adresse einer „Bahnstadt“ steht der Stadtteil stellvertretend für die Gesamtstadt Leverkusen und den Stadtteil Opladen und wird von zehntausenden Bahnkunden täglich wahrgenommen. Die städtebauliche Planung verfolgt das Ziel, diesen Grad an Öffentlichkeit zu nutzen und den neuen Stadtteil offensiv zur Bahn hin auszurichten.

Durch die vorgesehene Höhe der Schallschutzwand von 2,3 m ist auch weiterhin eine Blickbeziehung der Zuggäste aus den vorbeifahrenden Zügen in die Opladener Stadt gewährleistet.

Die geplante Schallschutzwand im Bereich der neuen Stadtstraße hat gegenüber dem zugrunde zu legenden Zustand nach Umsetzung des geltenden Planungsrechts aufgrund ihrer Höhe von 2,3 m nur geringfügige städtebauliche Auswirkungen, wenngleich sie 0,8 m höher ist als die bislang an dieser Stelle geplante Sichtschutzwand. Lediglich im nördlichen Bereich könnte sich in einem kleinen Teilstück eine Erhöhung auf bis zu 3,5 m ergeben, sollte die Lage der Mauer aufgrund technischer Bedingungen weiter als 6,50 m von der Gleisachse errichtet werden. Dieser ungünstigste Fall würde zu einer Gesamthöhe der Wand von max. 7,0 Meter oberhalb des Bodenniveaus im Bereich der



Böschung an der Bahnhofstraße/Lützenkirchener Straße führen.

Wie bereits beschrieben trägt die Schallschutzwand zu schalltechnischen Verbesserungen für die geplante und teilweise auch für die bestehende Wohnnutzung sowie für die öffentlichen Bereiche bei.

Aus städtebaulicher Sicht ist im ungünstigsten Fall eine Erhöhung der Wand auf bis zu 3,5 m über Schienenoberkante bzw. 7,0 m oberhalb Bodenniveau vertretbar, da einerseits lediglich ein kleiner Teil der gesamten Wand betroffen ist und dieser sich im nördlichen Bereich der geplanten gewerblichen bzw. Einzelhandelsnutzungen auf der nbso-Westseite befindet. Ferner besteht in diesem Bereich der verkehrliche Anschluss (Kreisverkehr) an das bestehende Verkehrsnetz. Diese Nutzungen sind weitgehend unempfindlich gegenüber der Wirkung einer Schallschutzwand. Bezüglich der auf der nbso-Westseite ab dem 2. Obergeschoss möglichen Wohnnutzung ist davon auszugehen, dass diese von der maximal 3,50 m hohen Schallschutzwand oberhalb Schienenoberkante bzw. 7,0 m Gesamthöhe nicht beeinträchtigt wird, da sie erst oberhalb der Oberkante der Lärmschutzwand zulässig ist. Darüber hinaus würde sich die Wand in ausreichendem Abstand zur Verkehrsstraße befinden und wäre in den hier bestehenden Böschungsbereich eingebunden. Die Böschung verläuft zwischen der Verkehrsfläche und der Lärmschutzwand und bietet ausreichend Fläche zum Anpflanzen von Bäumen, Sträuchern und sonstigen Begrünungsmaßnahmen, um die Schallschutzmauer zu verdecken.

Vor diesem Hintergrund und im Hinblick auf die städtebaulichen Auswirkungen wird die Errichtung einer Schallschutzwand in einem Teilbereich mit bis zu 3,5 m Höhe über Schienenoberkante bzw. bis zu 7,0 m Gesamthöhe als städtebaulich vertretbar bewertet und dem notwendigen Schallschutz an dieser Stelle der Vorrang eingeräumt.

9.2 Verkehrliche Auswirkungen

Die verkehrliche Planung kann mit guter bis befriedigender Verkehrsqualität realisiert werden.

Die vorgesehene Schallschutzwand hat keine Auswirkungen auf die verkehrlichen Belange. Der bislang geplante Sichtschutz zwischen den angrenzenden Gütergleisen und der Neuen Bahnallee wird auch durch die Schallschutzwand gewährleistet.

9.3 Schalltechnische Auswirkungen

Straßenverkehrslärm (Neue Bahnallee)

Im Rahmen des rechtswirksamen Bebauungsplanes Nr. 208 A/II, III wurde aufgrund der durch die geplante neue Straße verursachten Geräuschsituation im Plangebiet und in der näheren Umgebung zur Berücksichtigung und Abwägung der Belange des Umweltschutzes gemäß § 1 BauGB eine schalltechnische Untersuchung (schalltechnische Untersuchung, ACCON Mai 2014) erstellt. In dieser Untersuchung erfolgte



die Ermittlung und Beurteilung des vom Plangebiet ausgehenden Verkehrslärms auf die Umgebung gemäß 16. BImSchV.

Im Vergleich zum Bebauungsplan Nr. 208 A/II, III werden durch die 2. Änderung des Bebauungsplanes keine neuen Ansprüche dem Grunde nach gemäß 16. BImSchV ausgelöst.

Schienenverkehrslärm

Im Rahmen des Bebauungsplanverfahrens Nr. 208 B/II für die Quartiere der nbso-Westseite wurde deutlich, dass die im städtebaulichen Entwurf bislang vorgesehene 1,5 m hohe Sichtschutzwand entlang der östlichen Seite der Neuen Bahnallee aufgrund des prognostizierten Verkehrslärms und vor dem Hintergrund der geplanten Nutzungen als 2,3 m hohe Schallschutzwand über Schienenoberkante der neu verlegten Gütergleise erforderlich ist.

Aktiver Schallschutz

Im Rahmen des Bebauungsplanverfahrens Nr. 208 B/II wurden unterschiedliche Höhen (2 – 6 m) für eine Schallschutzwand zwischen dem westlichen neuen Gütergleis und der Neuen Bahnallee untersucht. Wandhöhen, die einen Vollschutz für die geplante Bebauung bieten könnten, müssten ca. 20 m hoch sein und sind folglich aus stadtgestalterischen Gründen sowie vor dem Hintergrund des Kosten-Nutzen-Faktors nicht gerechtfertigt.

Um jedoch u. a. für die westlich an die Bahntrasse angrenzenden öffentlichen und privaten Bereiche schalltechnische Verbesserungen zu schaffen, soll zwischen dem westlichen neuen Gütergleis und der Neuen Bahnallee die o. g. 2,3 m hohe Schallschutzwand errichtet werden. Im nördlichen Bereich kann es aus technischen Gründen erforderlich werden, dass die Schallschutzwand bis zu 7 Meter von der Gleisachse errichtet wird. In diesem ungünstigsten Fall errechnet sich eine Höhe der Schallschutzwand von 3,5 m oberhalb Schienenoberkante, um die im Bebauungsplan Nr. 208 B/II „Opladen – nbso/Westseite - Quartiere“ festgesetzten schalltechnischen Maßnahmen zur Gewährleistung gesunder Wohn- und Arbeitsverhältnisse zu sichern.

Passiver Schallschutz

Wenn aktive Schallschutzmaßnahmen nicht ausreichen, um gesunde Wohn- und Arbeitsverhältnisse zu gewährleisten, sind passive Schallschutzmaßnahmen zu ergreifen. Diese Maßnahmen beziehen sich auf den Zustand bei Umsetzung der Planung, also bei Errichtung der Gebäude. Der Bebauungsplan Nr. 208 B/II trifft aufgrund der hohen Verkehrslärmimmissionen jedoch Festsetzungen zur Baukörperform, Bau Reihenfolge, Gebäudehöhen und Anordnung von Fenstern zu Aufenthaltsräumen.

Maßnahmen-Paket

Aufgrund der örtlichen Situation und den o. g. städtebaulichen Aspekten, der begrenzten Wirkung von aktiven Schallschutzmaßnahmen sowie den damit verbundenen unverhältnismäßigen Kosten wurde ein



Maßnahmen-Paket zusammengestellt, welches aus der o. g. durchgehenden Schallschutzwand mit einer Höhe von 2,3 m, abschirmenden Gebäudestellungen, dem Ausschluss von Fenstern zu Aufenthaltsräumen an den lärmzugewandten Gebäudeseiten sowie einer Baureihenfolge besteht. Zusätzlich sind Lärmpegelbereiche zum passiven Schallschutz gemäß DIN 4109 (1989) festgesetzt.

Mit diesem Maßnahmen-Paket werden die Voraussetzungen für gesunde Wohn- und Arbeitsverhältnisse geschaffen.

Verkürzung der Schallschutzwand

Aufgrund des neuen Brückenbauwerkes an der Lützenkirchener Straße ist die Verkürzung der Schallschutzwand im nördlichen Bereich erforderlich.

Da für diesen Bereich im Bebauungsplan Nr. 208 B/II keine geschossweisen Festsetzungen zu Lärmpegelbereichen getroffen wurden, sondern der worst-case-Ansatz – also Lärmpegelbereich VI für alle Geschosse – festgesetzt wurde, hat die Verkürzung der Schallschutzwand keine Auswirkungen auf die getroffenen Festsetzungen.

Ausnahmen von den getroffenen Festsetzungen können zugelassen werden, wenn durch einen staatlich anerkannten Sachverständigen für Schallschutz nachgewiesen wird, dass geringere Maßnahmen ausreichen. Aufgrund der Ausnahmemöglichkeit ist im Hinblick auf die Festsetzung des maximalen Lärmpegelbereiches eine unzumutbare Härte und Benachteiligung der Investoren bzw. Bauherren ausgeschlossen.

Durch die Verkürzung der Schallschutzwand liegen im Bereich der zu den Bahngleisen nächstgelegenen vorhandenen Bebauung Pegelerhöhungen um bis zu 6 dB(A) tags und 7,5 dB(A) nachts vor.

Für die Bestandsgebäude westlich des Plangebietes ergeben sich bereits durch die Verlegung der Gütergleise in Richtung Osten, die teilweise Verlagerung der Verkehre auf die Neue Bahnallee sowie durch die geplante, zur Bahntrasse hin geschlossenen Bebauung schalltechnisch deutliche Verbesserungen. Ein Anspruch auf weitere Maßnahmen zur Verbesserung besteht daher nicht.

Reflexionen

Durch die geplanten Gebäude werden aufgrund von Reflexionen Pegelerhöhungen bis zu 0,3 dB(A) tags und nachts an dem Gebäude Lützenkirchener Straße 2 hervorgerufen. Die Erhöhung der Beurteilungspegel um 0,3 dB(A) ist hier jedoch lediglich rechnerisch nachweisbar. Um allerdings noch größere Pegelerhöhungen durch Reflexionen an den geplanten Gebäuden zu vermeiden, ist die geplante Schallschutzwand hochabsorbierend auszuführen.

Die 2. Planänderung ist aus städtebaulicher Sicht im Hinblick auf die schalltechnischen Auswirkungen zur Sicherstellung gesunder Wohn- und Arbeitsverhältnisse sinnvoll und notwendig.



9.4 Sonstige Umweltauswirkungen

In der schutzgutbezogenen Betrachtung der zu erwartenden Auswirkungen der angestrebten Änderung zeigt sich, dass für keines der Schutzgüter (Mensch, Boden, Wasser, Klima, Artenschutz, Landschaftsbild, Kultur- und Sachgüter) erhebliche negative Auswirkungen zu erwarten sind.

10. **Planvollzug**

10.1 Bodenordnung/Eigentum

Die im Plangebiet befindlichen Flächen unterliegen zum überwiegenden Teil noch dem Fachplanungsvorbehalt des Allgemeinen Eisenbahngesetzes (AEG). Bezüglich der Flächen der „neuen bahnstadt opladen“ und der städtebaulichen Entwicklung dieses Standortes nach Verlegung der Güterzugstrecke 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 an die Stadt Leverkusen/nbso erfolgt nach Inbetriebnahme der neuen Güterzugtrasse.

Bodenordnungsmaßnahmen sind nicht erforderlich.

10.2 Freistellung von Bahnflächen

Das Verfahren zur Freistellung von Bahnbetriebszwecken gemäß § 23 Allgemeines Eisenbahngesetz (AEG) ist bisher nicht eingeleitet und wird bis zum Abschluss dieses Bebauungsplanverfahrens nicht abgeschlossen sein. Jedoch wird nach Inbetriebnahme der neuen Güterzugstrecke und Vorliegen der erforderlichen Voraussetzungen das Freistellungsverfahren beim Eisenbahnbundesamt (EBA) eingeleitet. Die vorab hierzu erforderliche Vermessung und Bildung eines neuen Flurstückes ist bereits in Vorbereitung.

Demnach unterliegen die Bahnflächen der Güterzugstrecke derzeit noch dem Fachplanungsrecht (Fachplanungsvorbehalt nach § 38 Satz 1 BauGB) und nicht der Planungshoheit der Stadt Leverkusen.

Über die beabsichtigte Nutzung einer Schallschutzwand besteht jedoch zwischen der Stadt Leverkusen und der DB AG Einvernehmen), so dass grundsätzlich von einer Umsetzung dieser Maßnahme ausgegangen wird.

Für den Fall, dass für Teilflächen keine Freistellung erfolgen sollte oder notwendige Flächen nicht von der deutschen Bahn erworben werden können, müssten zur Sicherung einer Schallschutzwand in diesem Bereich privatrechtliche Vereinbarungen zwischen der Stadt Leverkusen/nbso und der Deutschen Bahn getroffen werden.



10.3 Kosten

Die Schallschutzwand mit Kosten in Höhe von etwa 2.023.000 € ist Bestandteil der Gesamtförderungsmaßnahme „nbso“ mit Mitteln gemäß der Städtebauförderung. Eine Förderung der Maßnahme zur Schallschutzwand durch das Land NRW wird durch die nbso beantragt. Ein Zuwendungsbescheid liegt noch nicht vor. Bei einer Förderung von 70 % der förderfähigen Kosten (abzüglich Drittmitteln wie Erschließungsbeiträgen) verbliebe ein Eigenanteil von 30 %, der durch die Stadt Leverkusen getragen werden müsste. Derzeit erfolgt die Planung für die Schallschutzmauer, die Durchführung der Baumaßnahme ist für das Jahr 2017 vorgesehen.

Die Schallschutzwand ist unabhängig von der Landesförderung erschließungsbeitragspflichtig. Der Beitragspflicht unterliegen alle erschlossenen Grundstücke, für die eine bauliche oder gewerbliche Nutzung zulässig ist. Im Zuge der Errichtung der geplanten Stadtstraße (Neue Bahnallee) wird, abgesehen von der eigentlichen Straße, auch die lärmschutztechnisch erforderliche Schallschutzwand zwischen der Neuen Bahnallee und den Gütergleisen umgesetzt. Neben der eigentlichen Straße gehören auch Schallschutzanlagen, soweit sie zur Erschließung von Baugebieten erforderlich sind, gemäß § 127 Abs. 2 Nr. 5 BauGB zu den beitragspflichtigen Erschließungsanlagen. Nach ständiger Rechtsprechung sind außer den neu entstehenden Grundstücken auch alle diejenigen Bestandsgrundstücke von der Beitragspflicht betroffen, welche eine lärmtechnische Verbesserung von 3 dB(A) und mehr durch diese Schallschutzwand erfahren.

Die Ermittlung und Erhebung von Anliegerbeiträgen erfolgt parallel zum weiteren Verfahren über den Fachbereich Tiefbau der Stadt Leverkusen.

10.4 Flächenbilanz

Flächennutzung	obere Ebene (ca.-Angabe)	untere Ebene (ca.-Angabe)
Straßenverkehrsfläche (untere Ebene)		26.746 m²
Verkehrsflächen besonderer Zweckbestimmung: Fuß- / Radwegbrücke (obere Ebene)	168 m ²	
Straßenbegleitgrün (in Teilen überlagert mit Flächen für bauliche Anlagen zum Schutz vor schädlichen Umwelteinwirkungen)		1.449 m²
Flächen für bauliche Anlagen zum Schutz vor schädlichen Umwelteinwirkungen (Schallschutzwand) (in Teilen überlagert mit Straßenbegleitgrün)		1.449 m²
Fläche Geltungsbereich – (untere Ebene) (obere Ebene)	168 m ²	28.773 m²
Gesamtfläche Geltungsbereich (untere und obere Ebene) 2. Änderung Bebauungsplan Nr. 208 A/II, III	ca. 28.941 m²	

Aufgrund des im Plangebiet vorkommenden Brückenbauwerkes sind die oben bezifferten Flächen in untere und obere Ebenen unterteilt. Infolgedessen ist der mit einer Gesamtfläche von ca. **28.941 m²** angegebene Geltungsbereich (untere und obere Ebene) lediglich ein theoretischer Wert.



11. Übersicht Gutachten

Folgende Gutachten und Stellungnahmen wurden im Planverfahren verwendet:

- Verkehrs- und Gewerbelärmuntersuchung für die Aufstellung des Bebauungsplans 208 B/II „Opladen – nbso / Westseite - Quartiere“ (Peutz Consult vom 29.09.2016)
- Schalltechnische Untersuchung für die Aufstellung des Bebauungsplans 208 B/II „Opladen – nbso / Westseite - Quartiere“ – Prüfung der Verkürzung der Schallschutzwand (Peutz Consult vom 01.08.2016)
- Stellungnahme zu der 2. Änderung des Bebauungsplanes Nr. 208 A/II, III (Peutz Consult vom 23.02.2017)

Leverkusen,

gez. Petra Cremer
Stadt Leverkusen
Fachbereich Stadtplanung