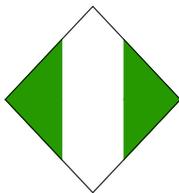


STADT LEVERKUSEN



Bebauungsplan Nr. 208 B/II „Opladen – nbso/Westseite - Quartiere“ 1. Änderung

Entwurf der Begründung zur öffentlichen Auslegung

Stand: 21.03.2018

Bearbeitung:

Stadt Leverkusen, Fachbereich Stadtplanung

neue bahnstadt opladen GmbH, Leverkusen

HEINZ JAHNEN PFLÜGER
Stadtplaner und Architekten Partnerschaft, Aachen
Kasinostraße 76a, 52066 Aachen



INHALT

1.	Geltungsbereich	4
2.	Bestand und Nutzung	4
3.	Verfahren	5
4.	Planungsanlass	6
4.1	Allgemeines	6
4.2	Anlass der 1. Änderung	7
4.3	Planungsgegenstand	8
5.	Ziele	8
6.	Fachplanungsvorbehalt von Bahnflächen	8
7.	Inhalte der Bebauungsplanänderung	10
7.1	Art der baulichen Nutzung	11
7.1.1	Sondergebiet Teilbereiche SO 2.1 und 2.2	11
7.2	Maß der baulichen Nutzung	13
7.2.1	Grundflächenzahl (GRZ)	13
7.2.2	Höhe der baulichen Anlagen	13
7.3	Bauweise/überbaubare Grundstücksflächen	14
7.3.1	Bauweise	14
7.3.2	Überbaubare Grundstücksflächen	15
7.3.3	Unterschreitung der Baulinien	15
7.4	Abstandflächen	15
7.5	Stellplätze, Tiefgaragen, Zufahrten und Nebenanlagen	16
7.5.1	Tiefgaragen und sonstige Stellplatzanlagen	16
7.5.2	Nebenanlagen	16
7.6	Verkehrsflächen	17
7.7	Geh-, Fahr- und Leitungsrechte	18
7.8	Maßnahmen und Vorkehrungen zum Schutz vor schädlichen Umwelteinwirkungen im Sinne des Bundes-Immissionsschutzgesetzes	18
7.9	Festsetzungen zum Anpflanzen und für die Erhaltung von Bäumen, Sträuchern und sonstigen Bepflanzungen	20
7.9.1	Anpflanzungen im Sondergebiet (SO 2.1 und 2.2)	20
7.10	Bedingte Festsetzungen	20
7.11	Bauordnungsrechtliche Festsetzungen	21
7.11.1	Fassaden/Außenwände	21
7.11.2	Dächer	23
7.11.3	Nebenanlagen	23
7.11.4	Einfriedungen	24
7.11.5	Werbeanlagen	24
7.12	Kennzeichnung	25
7.13	Hinweise	25
8.	Umweltbelange	26
8.1	Mensch - Immissionsschutz	26
8.1.1	Störfallbetriebe (Seveso II)	26
8.1.2	Lufthygiene	27
8.1.3	Schall	27
8.1.4	Erschütterungen und Sekundärluftschall	31
8.2	Boden	33
8.3	Wasser	35



8.4	Klima/Luft	35
8.5	Pflanzen und Biotope	36
8.6	Tiere	36
8.7	Denkmäler	38
9.	Auswirkungen der Planung der gesamten nbso-Westseite	39
10.	Planvollzug	40
10.1	Bodenordnung/Eigentum	40
10.2	Freistellung von Bahnflächen	40
10.3	Kosten	40
11.	Flächenbilanz	42



1. Geltungsbereich

Der Geltungsbereich der 1. Änderung des Bebauungsplanes Nr. 208 B/II „Opladen – nbso/Westseite – Quartiere“ befindet sich im Stadtteil Opladen, Stadtbezirk II, östlich angrenzend an das Stadtbezirkszentrum und umfasst ca. 1,78 ha.

Der Geltungsbereich beinhaltet die Flächen zwischen der geplanten Europa-Allee im Osten und dem im Westen vorhandenen Straßennetz von der Bahnhofstraße im Norden bis zu der südlich der Gerichtsstraße geplanten Querverbindung von der bestehenden Bahnallee zur Europa-Allee. Die Verknüpfungsbereiche Goethestraße und bestehende Bahnallee sind in den Geltungsbereich mit einbezogen.

Der Geltungsbereich des Bebauungsplanes Nr. 208 B/II „Opladen – nbso/Westseite – Quartiere“ 1. Änderung umfasst in der Gemarkung Opladen Flur 5 die Flurstücke 1083, 1085 (teilweise), in der Gemarkung Opladen Flur 8 die Flurstücke 158, 661, 180 (teilweise), in der Gemarkung Opladen Flur 9 die Flurstücke 479, 484 (teilweise) und 485, 486, 489.

Die genaue Abgrenzung des Geltungsbereichs ist der Planzeichnung zu entnehmen.

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 „neuen bahnstadt Opladen“ notwendig ist.

Der Bebauungsplan Nr. 208 B/II „Opladen – nbso/Westseite – Quartiere“ stellt den Teilbereich des Bebauungsplanes Nr. 208/II zur Quartiersentwicklung westlich der Europa-Allee dar. Der Geltungsbereich erstreckt sich überwiegend auf die nach erfolgter Gütergleisverlegung fre werdenden Flächen. Seit dem 11. Dezember 2016 ist die neue Gütergleisstrecke im Bereich des Opladener Bahnhofs in Betrieb.

Die Flächen im Geltungsbereich der 1. Änderung liegen innerhalb des Geltungsbereiches des rechtsverbindlichen Bebauungsplanes Nr. 208 B/II „Opladen – nbso/Westseite – Quartiere“

Die Festsetzungen dieses Bebauungsplanes werden durch die Festsetzungen der 1. Änderung des Bebauungsplanes Nr. 208 B/II überlagert.

2. Bestand und Nutzung

Die Flächen im Plangebiet beinhalten Böschungsbereiche und Brachflächen sowie teilweise die bislang südlich der Bahnhofstraße vorhandenen P+R-Plätze. Südlich der Goethestraße befindet sich ein Gebäu-



de 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 weiterhin betriebsnotwendig und sollen in die angrenzende Verkehrsfläche verlegt werden.

Verkehrlich erschlossen ist das Plangebiet heute über die Goethestraße und die bestehende Bahnallee.

3. Verfahren

Für das gesamte Areal der nbso/Westseite liegt der 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 B/II „Opladen – nbso/Westseite – Quartiere“ ist einer dieser Bebauungspläne, der mit der Bekanntmachung im Amtsblatt der Stadt Leverkusen am 15.05.2017 in Kraft getreten ist.

Beschluss zur Aufstellung und öffentlichen Auslegung

Auf Grundlage dieses Bebauungsplanentwurfes soll der Beschluss über die Aufstellung und die förmliche Beteiligung der Öffentlichkeit gemäß § 3 Abs. 2 Baugesetzbuch (BauGB) gefasst werden. Parallel werden die Behörden und sonstigen Träger öffentlicher Belange gemäß § 4 Abs. 2 BauGB beteiligt.

Der vorliegende Bebauungsplan soll gemäß § 2 Abs. 1 BauGB im beschleunigten Verfahren gemäß § 13a BauGB aufgestellt werden.

Die für ein beschleunigtes Verfahren notwendigen Voraussetzungen

- zulässige Grundfläche 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 1. Änderung insgesamt vorhandenen Baugebiets- und Verkehrsflächen betragen weniger als 20.000 m². Darüber hinaus gelten diese Flächen auf Grundlage des rechtskräftigen Bebauungsplanes Nr. 208 B/II als bereits planungsrechtlich entwickelt. Auch wurde für diesen Bebauungsplan bereits eine Umweltverträglichkeitsuntersuchung durchgeführt.



Die in der 1. Änderung festgesetzten Baugebiete und Verkehrsflächen befinden sich innerhalb der bislang im Bebauungsplan Nr. 208 B/II festgesetzten Flächen. 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. Die von der 1. Änderung betroffenen Festlegungen zur Nutzung der Flächen als ZOB sowie als SO 2 wurden bereits im Bebauungsplanverfahren Nr. 208 B getroffen. Da es sich im vorliegenden Änderungsverfahren lediglich um eine geringfügige Erweiterung der Flächen für den geplanten ZOB und eine geringfügige Verkleinerung des südlich angrenzenden Sondergebietes handelt, wird auf eine frühzeitige Unterrichtung und Erörterung verzichtet und von der o.g.Regelung Gebrauch gemacht.

Darüber hinaus kann gemäß § 13a Abs. 2 Nr. 1 in Verbindung mit § 13 Abs. 3 Satz 1 BauGB im beschleunigten Verfahren von der zusammenfassenden Erklärung nach § 6 Abs. 5 Satz 3 und § 10 Abs. 4 BauGB abgesehen werden.

Flächennutzungsplan

Dieser Bebauungsplan führt weiterhin zur Umsetzung des wirksamen Flächennutzungsplanes, in welchem die Flächen im Geltungsbereich als „Sondergebiet Dienstleistung“ dargestellt sind. Darüber hinaus ist im nördlichen Bereich Busbahnhof und Bahnhof dargestellt.

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.

Eine Anpassung des Flächennutzungsplanes ist daher nicht erforderlich.

4. Planungsanlass

4.1 Allgemeines

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

Das Gesamtprojekt „neue bahnstadt opladen“ 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 hat die Stadt Leverkusen in



Kooperation mit der Deutschen Bahn AG bereits 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. 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 (Europa-Allee) als Bestandteil der verkehrlichen Neuordnung des Opladener Zentrums errichtet werden.

Durch die Verlegung der Gütergleise ergibt sich die Möglichkeit, den bisher an der Freiherr-vom-Stein-Straße gelegenen Zentralen Omnibusbahnhof (ZOB) zu verlagern und in zentraler Lage sowie in Kombination mit der neu errichteten Bahnhofsbrücke und dem neuen Bahnhofsbereich verkehrlich neu zu ordnen und kompakter zu gestalten. Die geplante Lage ermöglicht kurze Wege und erleichtert die Orientierung der Fahrgäste.

Der unmittelbare Sichtkontakt zwischen der seitlich verlaufenden verlängerten Bahnhofstraße sowie der verlängerten Goethestraße sorgt für Frequentierung und erhöht die soziale Kontrolle und somit das subjektive Sicherheitsgefühl der Nutzer.

Alle bestehenden Buslinien werden zukünftig an den neuen ZOB angebunden. Die Zu- und Abfahrt erfolgt künftig über die im Südwesten gelegene Goethestraße und die nordöstlich geplante Europa-Allee.

Um die Umsetzung des diesem Bebauungsplan zugrunde liegenden städtebaulichen und verkehrlichen Konzeptes zu sichern und damit eine geordnete städtebauliche Entwicklung dieser Entwicklungsmaßnahme zu gewährleisten, erfolgte die Aufstellung des Bebauungsplanes Nr. 208 B/II „Opladen – nbso/Westseite – Quartiere“, der seit dem 15.05.2017 rechtswirksam ist.

4.2 Anlass der 1. Änderung

Im Zuge der weiteren Entwicklung des ZOB von Leistungsphase 2 nach 3 haben sich Änderungen ergeben. Bei der zu detaillierenden Planung zeigte sich nach Anwendung von dynamischen Schleppkurven und einem Fahrversuch vor Ort, dass die Flächen für den ZOB in der bislang angenommenen Größe nicht in Gänze ausreichen. Demzufolge erfolgt eine Erweiterung der Verkehrsfläche besonderer Zweckbestimmung für den ZOB nach Süden und eine Reduzierung der Flächen für das vornehmlich für Dienstleistungen vorgesehene Sondergebiet SO 2.1.

Der Beschluss des Rates der Stadt Leverkusen zum Entwurf des ZOB und der damit verbundenen Verkehrsplanung ist für den Sitzungsturnus im Mai 2018 vorgesehen. Die Erstellung dieses Bebauungsplanes ist erforderlich, um die planungsrechtlichen Voraussetzungen zur Errichtung des ZOB's herzustellen sowie die zur Finanzierung notwendige



Förderung mit öffentlichen Mitteln sicherzustellen.

4.3 Planungsgegenstand

Der geplante ZOB soll zwischen den Einzelhandelsnutzungen im Norden und dem Dienstleistungsquartier im Süden in Verbindung mit dem neuen Bahnhof und dem Bahnhofsvorbereich errichtet werden. Mit der 1. Änderung des Bebauungsplanes Nr. 208 A/II, III erfolgt überwiegend eine Anpassung der planungsrechtlich festzusetzenden Verkehrsfläche des ZOB sowie der Fläche für das südlich angrenzende Sondergebiet SO 2.1. Weitere Änderungen werden in Kap. 8 ausführlicher erläutert.

5. Ziele

Um die zusätzlich erforderlichen Flächen für den ZOB planungsrechtlich zu sichern, soll die Verkehrsfläche besonderer Zweckbestimmung, Zweckbestimmung „ZOB“ im südlichen Bereich vergrößert und das südlich davon gelegene Sondergebiet SO 2.1 reduziert werden.

Generelles Ziel dieses Bebauungsplanes ist somit die Schaffung der planungsrechtlichen Voraussetzung für die Umsetzung des geplanten ZOB auf der Westseite „neue bahnstadt opladen“.

Folgende konkrete Ziele werden durch die Aufstellung dieses Bebauungsplanes verfolgt:

-
- die Optimierung und Bündelung des ÖPNV,
- die Integration und Verknüpfung des ZOB´s mit dem neuen Bahnhofsbereich sowie dem Stadtteilzentrum Opladen
- die Schaffung neuer innerstädtischer Quartiere mit den Nutzungen Büros, Handel und Dienstleistungen in Wechselbeziehung mit den im Stadtteil vorhandenen sowie geplanten Wohnnutzungen
- die Schaffung von neuen öffentlichen Bereichen mit urbaner Qualität,
- die Anbindung an die bestehenden Verkehrsstrassen,
- die Optimierung der Verkehrsanbindung für den Individualverkehr sowie für den Rad- und Fußgängerverkehr.

6. Fachplanungsvorbehalt von Bahnflächen

Die im Plangebiet befindlichen Flächen sind zum großen Teil noch Flächen, die dem Fachplanungsvorbehalt des Allgemeinen Eisenbahngesetzes (AEG) unterliegen. Bezüglich der Flächen der „neuen bahnstadt opladen“ und der städtebaulichen Entwicklung dieses Stand-ortes 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 erfolgte nach Inbetriebnahme der neuen Güterzugtrasse. Die Flächen unterliegen teilweise noch dem Fachplanungsvorbehalt des AEGs.

Die Planfeststellung zur Gütergleisverlegung nach AEG ist abgeschlossen und die Gütergleisstrecke bereits in Betrieb genommen.

7. Planung

ZOB

Die Organisation und räumliche Dimensionierung des künftigen Omnibusbahnhofes orientiert sich wesentlich am notwendigen Flächenbedarf für einen Betrieb mit 12 Haltestellen und 2 Reserve- bzw. Überliegerstellplätzen für Gelenkbusse bzw. Busse mit Anhänger. Darüber hinaus sind Stellplätze für Sonderbusse vorgesehen. Die Dimensionierung des geplanten ZOB inklusive erforderlicher Fußwegeverbindungen können in dieser Fläche realisiert werden.

Die geplante Lage unmittelbar am Fußpunkt der neuen Bahnhofsbrücke bietet Gewähr für kurze Wege zwischen Bahnhof und ZOB. Die unmittelbare Nachbarschaft von Bahnhof und ZOB dient der Orientierung und leichteren Auffindbarkeit.

Der unmittelbare Sichtkontakt zwischen der seitlich verlaufenden verlängerten Bahnhofstraße sowie der verlängerten Goethestraße sorgt für Frequentierung und erhöht die soziale Kontrolle und somit das subjektive Sicherheitsgefühl der Nutzer.

Die Zu- und Abfahrt zum ZOB orientiert sich aus der Linienführung der an- und abfahrenden Busse im Verlauf der im Südwesten zum ZOB gelegenen Goethestraße und der nordöstlich zum ZOB gelegenen Europa-Allee. Bis auf wenige Ausnahmen sind alle hier verlaufenden Buslinien als durchgehende Linien organisiert. Lediglich aus Richtung Goethestraße bestehen Linien, die im ZOB ihre Endhaltestelle finden oder wenden.

Im Zuge einer ausführlichen Variantenuntersuchung wurde ein zentraler Omnibusbahnhof entwickelt, der neben einem zentralen Inselbahnhof über seitlich gelegene Seitenbahnsteige verfügt. Die Organisation der Haltestellen erfolgt wahlweise in Doppelbelegung oder als Einzelbahnsteige.

Für den Wartebereiche im ZOB sind großflächige Überdachungen vorgesehen sowie entsprechende Möblierung und Fahrgastinformationssysteme.

Auf der nördlichen Seite der verlängerten Goethestraße finden darüber hinaus 2 Überlieger- und Reservestellplätze für Busse ihren Nachweis. Auf der südlichen Seite der verlängerten Goethestraße wird eine Haltestelle für ein überlanges Sonderfahrzeug (Buszug für den Schülerverkehr) mit ca. 23,0 m Länge während der Schulzeit vorgehalten. An



Spieltagen außerhalb der Schulzeiten soll dieser Halteplatz für einen Sonderbus genutzt werden.

Auf eine private Zufahrt zum Sondergebiet muss daher von dieser Seite (Nordseite SO) verzichtet werden. Kompensiert wird dies über eine zusätzliche Zufahrt von der Bahnallee (insgesamt 2 Zufahrten).

An der Ostseite der Bahnallee sind neben diesen 2 Zufahrten noch 2 Haltestellen für Sonderbusse (Gelenkbusse mit bis zu 18,75 m Länge) geplant. Die endgültige Lage der Zufahrten und Haltestellen wird im Zuge der weiteren Planung festgelegt.

Notwendige Betriebsräume der Verkehrsbetreiber könnten u. U. ihren Standort im Bereich des südlichen Bussteigs finden.

Sonderbusse

Die zunehmende Zahl von Sonderbusdiensten für Veranstaltungen wie z.B. Fußball führt am Standort Bahnhof Opladen zu zusätzlichem Flächenbedarf, der mit der o.g. Planung gedeckt werden soll.

8. Inhalte der Bebauungsplanänderung

Der Bebauungsplan zur 1. Änderung übernimmt in seinem Geltungsbereich überwiegend die Inhalte, die im rechtswirksamen Bebauungsplan Nr. 208 B/II festgesetzt sind. Die Abgrenzung der Flächen wurde im Hinblick auf die Umsetzung der Planung für den ZOB angepasst.

Der Entwurf dieses Bebauungsplanes beinhaltet die Flächen für den geplanten ZOB, die Flächen der Goethestraße inklusive Anbindung an die Europa-Allee und das südlich angrenzende Sondergebiet Teilbereiche SO 2.1 und 2.2, den nördlichen Bereich der bestehenden Bahnallee und eine Teilfläche der geplanten Querverbindung von dieser Straße zur Neuen Bahnallee.

Die Flächen des Sondergebietes SO 2.1 wurden um ca. 700 m² zugunsten der Flächen des geplanten ZOB sowie der angrenzenden Goethestraße reduziert. Infolgedessen reduziert sich die mögliche Geschossfläche (BGF) um ca. 2.800 m².

Das Teilstück der bestehenden Bahnallee wird in der 1. Änderung statt bisher als Verkehrsfläche besonderer Zweckbestimmung „Verkehrsbereuhigter Bereich“ als Straßenverkehrsfläche festgesetzt.

Ergänzend wurden Festsetzungen zum Verbot von Ein- und Ausfahrt entlang der nördlichen und östlichen Seite des SO 2, zur Zulässigkeit von oberirdischen Stellplätzen im SO 2 für die Polizei, zur Errichtung von Stellplätzen in der Bahnallee für Busse sowie zur Einrichtung von schallgedämmten Lüftungssystemen für Schlafräume aufgenommen.



Des Weiteren wurden in den Eckbereichen des Sondergebietes Bau-
grenzen bis zum 1. Obergeschoss festgesetzt. Ab dem 1. Oberge-
schoss gelten weiterhin Baulinien.

Darüber hinaus gibt es Empfehlungen für den weiteren Einbau von
schallgedämmten Lüftungssystemen sowie zur Ausrichtung der aus-
nahmsweise zulässigen Wohnungen.

8.1 Art der baulichen Nutzung

8.1.1 Sondergebiet Teilbereiche SO 2.1 und 2.2

Entsprechend den geplanten Büro- und Dienstleistungsnutzungen in
der öffentlichkeitswirksamen und durch alle Verkehrsarten sehr gut er-
schlossenen Lage südlich des neuen ZOB ist ein Sondergebiet Teilbe-
reich SO 2.1 und 2.2 festgesetzt, in dem als Hauptnutzung Gebäude
mit Geschäfts-, Büro-, Verwaltungs- und Dienstleistungsnutzungen zu-
lässig sind.

Damit wird in Zusammenhang mit dem nördlich festgesetzten Sonder-
gebiet (SO 1.1 – 1.5) im rechtswirksamen Bebauungsplan Nr. 208 B/II
planungsrechtlich die angestrebte vielfältige, urbane Nutzung für den
gesamten nördlichen Bereich der nbso-Westseite ermöglicht.

Da sexuelle Dienstleistungen in freiberuflicher oder gewerbsmäßiger
Form nicht den städtebaulichen Zielen für einen hochwertigen, moder-
nen Büro- und Dienstleistungsstandort entsprechen, werden diese aus-
geschlossen.

Einzelhandel ist in Gänze ausgeschlossen, da solche Nutzungen an
dieser Stelle den städtebaulichen Zielsetzungen einer Stärkung der In-
nenstadt widersprechen würden. Die maßvolle Ausdehnung des zentra-
len Versorgungsbereiches auf Basis der vorliegenden Verträglichkeits-
analyse und den Aussagen des STEK verdeutlichen die Notwendigkeit,
die Einzelhandelsentwicklung räumlich gezielt zu steuern. Dies gilt zum
Einen für eine sinnvolle Verknüpfung von Einzelhandelsnutzungen, wie
es durch die Ausweisung des nördlichen Sondergebietes (SO 1.1 – 1.5,
Bebauungsplan Nr. 208 B/II) erreicht wird. Zum Anderen führt eine
räumliche Konzentration solcher Nutzungen zu wichtigen Synergien
zwischen den Branchen und zu Stadträumen, die aufgrund ihrer Nut-
zungsvielfalt eine Attraktivität erlangen und durch ihre Belebung wiede-
rum eine soziale Kontrolle erfahren.

Entsprechend dem städtebaulichen Konzept sollen im nördlichen Be-
reich (SO 2.1) Baukörper in offener Bauweise entstehen. Diese Bau-
weise widerspricht den aufgrund der schalltechnischen Situation erfor-
derlichen Maßnahmen zur Sicherung gesunder Wohnverhältnisse. Im
südlichen Bereich (SO 2.2) ist zwar zur Sicherung einer geschlossenen
Raumkante entlang der angrenzenden südlichen Verkehrsfläche eine
geschlossene Bauweise festgesetzt. Gleichwohl ist hier schon aufgrund
der Flächenverfügbarkeit keine ausreichend schallschützende Randbe-
bauung zur Sicherung gesunder Wohnverhältnisse möglich. Demzufol-
ge ist im Sondergebiet SO 2 eine Wohnnutzung nicht zulässig.



Da im Sondergebiet kerngebietstypische Nutzungen wie Einzelhandel und Wohnen ausgeschlossen werden, ist die Ausweisung eines Sondergebietes erforderlich.

Als ergänzende Nutzungen sind Gastronomie, Hotels und Beherbergungseinrichtungen, Anlagen für kulturelle und gesundheitliche Zwecke, Stellplätze für den durch die Nutzungen im Bereich des Sondergebietes verursachten Bedarfs sowie Nebenanlagen zulässig.

Die zulässige Gastronomie soll in diesem Bereich ermöglichen, dass gastronomische Angebote, wie beispielsweise firmeneigene Kantinen oder Systemgastronomie, zur Verpflegung der Beschäftigten bzw. ein Restaurant im Bereich eines möglichen Hotels umgesetzt werden können.

Um sicherzustellen, dass sich keine Gastronomiebetriebe und Einrichtungen, die als Vergnügungsstätten dem Glückspiel oder der Wettannahme dienen, ansiedeln, sind diese explizit ausgeschlossen.

Dieser verkehrlich sehr gut erschlossene Bereich mit direkter Anbindung an die Bahnlinie in Richtung Köln ist hervorragend geeignet für Hotels, Boarding Houses etc.; daher sind in Ergänzung zu den Geschäfts-, Büro- und Verwaltungsgebäuden Hotels und Beherbergungseinrichtungen zulässig.

Weiterhin sollen in diesem zentralen Bereich Anlagen für kulturelle und gesundheitliche Zwecke das Nutzungskonzept abrunden.

Die erforderlichen Stellplätze für den durch die Nutzungen im Bereich des Sondergebietes verursachten Bedarfs sowie Nebenanlagen sind ebenfalls zulässig.

Um die Freiflächen dieses modernen Büro- und Dienstleistungsstandortes entsprechend attraktiv gestalten zu können, sind oberirdische Stellplätze nicht zulässig. Ausgenommen hiervon sind Behindertenstellplätze sowie Stellplätze in Garagengeschossen oder Parkbauten (Parkhäuser, Parkpaletten).

Im Zuge der weiteren Entwicklung des zentral gelegenen Büro- und Dienstleistungsstandortes besteht aktuell die Möglichkeit, dass sich hier eine Polizeidienststelle ansiedelt. Um die hierfür erforderlichen oberirdischen Stellplätze für die Dienstwagen nachweisen zu können, wird mit der 1. Änderung festgesetzt, dass für den Fall dieser Ansiedlung bis zu 5 oberirdische Stellplätze zulässig sind.

Generell sind, wie oben bereits ausgeführt, Wohnungen in dem Büro- und Dienstleistungsstandort nicht vorgesehen. Ausnahmsweise können jedoch Wohnungen für Bereitschaftspersonen sowie für Betriebsinhaber und Betriebsleiter zugelassen werden. Bezüglich der Verkehrslärmimmissionen ist dann jedoch im nachfolgenden Genehmigungsverfahren nachzuweisen, dass gesunde Wohnverhältnisse gewährleistet werden.



8.2 Maß der baulichen Nutzung

Das Maß der baulichen Nutzung wird durch die Grundflächenzahlen (GRZ), die Zahl der Vollgeschosse und Gebäudehöhen über Normalhöhennull (NHN) festgesetzt.

8.2.1 Grundflächenzahl (GRZ)

In dem festgesetzten Sondergebiet (SO 2.1 und 2.2) wird die GRZ auf 0,8 begrenzt. Damit werden die Obergrenzen des § 17 Abs. 1 der BauNVO für die Bestimmung des Maßes der baulichen Nutzung für die entsprechenden Gebiete eingehalten bzw. unterschritten.

8.2.2 Höhe der baulichen Anlagen

Gebäudehöhen gelten in der städtebaulichen Komposition als die stärksten Bausteine. Diese Stärke ermöglicht einerseits Dominanz, ist jedoch auch immer verbunden mit der Notwendigkeit, diese Dominanz und Stärke verantwortungsvoll einzusetzen.

Die geplante Bebauung der nbso-Westseite soll u.a. zum Schutz der westlich bestehenden Wohnnutzungen beitragen. Aufgrund dessen werden im Plangebiet Mindest- und Maximalhöhen über NHN (Normalhöhennull) festgesetzt.

Bei NHN-Höhen ist der untere Bezugspunkt die Höhe über dem Meeresspiegel, die mit einem Höhenfestpunkt in Niedersachsen (an der Neuen St.-Alexander-Kirche in Wallenhorst) fixiert ist.

Demzufolge ist die Festsetzung eines unteren Bezugspunktes im Bebauungsplan nicht erforderlich

Bezugspunkt für die Bemessung der festgesetzten Gebäudehöhen ist die Höhe der angrenzenden verlegten Gütergleisanlagen (Schienenoberkante (SOK)) mit 60,5 m ü. NHN.

Gebäudehöhen/Zahl der Vollgeschosse

Sondergebiet

Im Sondergebiet (SO 2.1 – 2.2) wird eine maximale Zahl der Vollgeschosse von fünf bzw. vier festgesetzt. Die Abstufung erfolgt entsprechend der umliegenden und der geplanten Bebauung von Norden nach Süden. Um ausreichend Schutz vor Verkehrslärm für die bestehende Bebauung zu gewährleisten, wird jeweils eine Mindestgebäudehöhe von 77,0 m bzw. 74,0 m ü. NHN (16,50 m bzw. 13,5 m über SOK) festgesetzt. Um ein städtebaulich verträgliches Maß zu sichern, wird die maximale Gesamthöhe auf 78,0 m bzw. 75,0 m ü. NHN (17,5 m bzw. 14,5 m über SOK) festgesetzt.

Technische Aufbauten, Treppenhäuser und Aufzüge

An diesem neuen innerstädtischen Standort ist städtebaulich angestrebt, die Dachlandschaft grundsätzlich nicht durch zusätzliche Aufbauten auf den Dächern zu beeinträchtigen. Aufgrund der Lage an der Neuen Bahnallee mit „Gesicht zur Bahn“ sowie westlich angrenzend an



die bestehende Bebauung ist eine solche Festlegung aus stadtgestalterischen Gründen geboten.

Diesbezüglich wird festgesetzt, dass die Grundflächen der technischen Aufbauten, Treppenhäuser und Aufzüge insgesamt 20 % der Grundstücksfläche nicht überschreiten dürfen. Ausgenommen von dieser Regelung sind Anlagen für regenerative Energiegewinnung, um dem Klimaschutz Rechnung zu tragen.

Damit Technikaufbauten, Treppenhäuser und Aufzüge städtebaulich nur in geringem Umfang in Erscheinung treten, können sie ausnahmsweise zugelassen werden, wenn sie den höchsten Punkt der Dachfläche bzw. Attika nur bis zu einer Höhe von 1,5 m überschreiten und von den Gebäudefassaden um mindestens das Maß ihrer Höhe zurückgesetzt werden, so dass sie von den angrenzenden öffentlichen Verkehrsflächen aus nicht in Erscheinung treten und das Ortsbild nicht beeinträchtigt wird. Ausgenommen von dem Zurücksetzen sind Treppenhäuser und Aufzüge, da sich diese oftmals in Hinblick auf eine Optimierung der Grundrisse an den Außenwänden befinden.

Zulässige Grundfläche

Die in dem südlich des neuen ZOBs geplanten Büro- und Dienstleistungsstandort (SO 2.1 und 2.2) nachzuweisenden erforderlichen Stellplätze dürfen aus stadtgestalterischen Gründen, mit Ausnahme von Behindertenstellplätzen und Stellplätze in Garagengeschossen oder Parkbauten, nicht oberirdisch errichtet werden. Um jedoch die Möglichkeit zu schaffen, diese Stellplätze in Tiefgaragen nachweisen zu können, ist eine Überschreitung der festgesetzten GRZ durch Garagengeschosse unterhalb der Geländeoberfläche bis zu einer GRZ von 1,0 zulässig.

Im Bereich des Bahngeländes, welches bereits gegenwärtig seitens der Bahn AG vollumfänglich in Anspruch genommen und versiegelt werden könnte, sind die Böden ausnahmslos stark anthropogen geprägt, verdichtet sowie anteilig teil- und vollversiegelt. Die o. g. Überschreitung ist vertretbar, da nach Umsetzung der Planung im Ergebnis keine erheblichen Auswirkungen auf das Schutzgut Boden zu erwarten sind.

8.3 Bauweise/überbaubare Grundstücksflächen

8.3.1 Bauweise

Geschlossene Bauweise

Im Sondergebiet SO 2.2 wird im südlichen Teil, im Übergang zum Allgemeinen Wohngebiet, entsprechend dem städtebaulichen Konzept die geschlossene Bauweise festgesetzt. Hier soll analog zur gegenüberliegenden Wohnbebauung eine geschlossene Raumkante entlang der Straße entstehen.

Offene Bauweise

Entsprechend dem städtebaulichen Konzept sollen im nördlichen Bereich des Sondergebietes (SO 2.1) Baukörper in offener Bauweise ent-



stehen. Dementsprechend ist im SO 2.1 die offene Bauweise festgesetzt.

8.3.2 Überbaubare Grundstücksflächen

Die überbaubaren Grundstücksflächen werden im Geltungsbereich mittels Baugrenzen und Baulinien bestimmt. Damit können die städtebauliche Ordnung sowie eine qualitätvolle Entwicklung dieses Standortes hinreichend sichergestellt werden.

Grundsätzlich sind die überbaubaren Grundstücksflächen großzügig gefasst, um ausreichend Flexibilität für die nachfolgenden Planungen, auch im Hinblick auf die anschließend geplanten Wettbewerbe, zu gewährleisten.

Mit den im SO 2.1 und 2.2 festgesetzten Baulinien wird die stadträumlich gewünschte Fassung und Sicherung der Raumkanten und Eckbereiche an den städtebaulich prägnanten Stellen gewährleistet.

Um in den Eckbereichen im Erdgeschoss dennoch Arkaden, Rücksprünge, die ausnahmsweise zulässigen Stellplätze oder dergleichen zu ermöglichen, sind die Baulinien erst ab dem 1. Obergeschoss festgesetzt. Unterhalb des 1. Obergeschosses gelten Baugrenzen.

Durch diese Festsetzungen können die Erdgeschosszonen in den Eckbereichen flexibler bespielt werden, ohne dass die städtebaulich prägnanten Bereiche aufgelöst werden.

8.3.3 Unterschreitung der Baulinien

Um in den mit Baulinien festgesetzten Bereichen Rücksprünge zur Auflockerung des städtebaulichen Erscheinungsbildes zu ermöglichen, sind Unterschreitungen der festgesetzten Baulinien bis zu einer Tiefe von 1,5 m zulässig.

8.4 Abstandflächen

Im Sondergebiet (SO 2.1 und 2.2) ist aufgrund der städtebaulich angestrebten kerngebietstypischen Nutzungen auch eine entsprechende Dichte vorgesehen. Um diese städtebaulichen Vorgaben auch realisieren zu können, ist analog der bauordnungsrechtlichen Regelung für Kerngebiete für das Sondergebiet die Tiefe der Abstandflächen mit $0,5 H$ und zu öffentlichen Verkehrsflächen mit $0,25 H$ festgesetzt, mindestens jedoch 3,0 m. Damit liegen die festgesetzten Abstandflächen in den Sondergebieten unter der gesetzlichen Abstandflächenregelung der Bauordnung Nordrhein-Westfalen (BauO NRW) mit $0,8$ der Höhe. Gemäß der BauO NRW können in Verbindung mit § 9 Abs. 1 Nr. 2a BauGB in Sondergebieten geringere Abstandflächen gestattet werden, wenn die Nutzung des Sondergebietes dies rechtfertigt.

Eine Reduzierung der Abstandflächen auf das zulässige Maß in Kerngebieten ist an dieser zentralen innenstädtischen Lage vertretbar, da die zulässigen Nutzungen des Sondergebietes der umliegenden Kerngebietstypologie entsprechen und eine Ausnutzung an diesem innerstädtischen Ort städtebaulich angestrebt ist.



Durch die festgesetzte Tiefe der Abstandflächen zu öffentlichen Verkehrsflächen kann in den angrenzenden Bereichen entsprechend der städtebaulichen Situation ein gefasster Straßenraum gestaltet werden.

Da die geplanten Baukörper östlich der bestehenden Bebauung errichtet werden, ist nicht von unzumutbaren Verschattungen auszugehen.

8.5 Stellplätze, Tiefgaragen, Zufahrten und Nebenanlagen

8.5.1 Tiefgaragen und sonstige Stellplatzanlagen

Die verkehrstechnisch attraktive Lage der nbso-Westseite soll einer großen Zahl von Nutzern zugutekommen. Um die zur Verfügung stehenden bebaubaren Flächen zu diesem Zweck nutzen zu können, ist die Anlage ebenerdiger Stellplatzanlagen nicht sinnvoll. Dementsprechend soll die Unterbringung des ruhenden Verkehrs überwiegend in Tiefgaragen bzw. in untergeordnetem Maße auch in Parkhäusern erfolgen.

Im Plangebiet sind aus diesem Grund Tiefgaragen generell zulässig. Mit dieser Festsetzung wird sichergestellt, dass die nachzuweisenden Stellplätze unterirdisch untergebracht werden können und somit die oberirdischen Flächen für die angestrebten Nutzungen zur Verfügung stehen.

Im Zuge der weiteren Entwicklung des zentral gelegenen Büro- und Dienstleistungsstandortes besteht die Möglichkeit, dass sich hier eine Polizeidienststelle ansiedelt. Um die hierfür erforderlichen oberirdischen Stellplätze für die Dienstwagen nachweisen zu können, wird mit der 1. Änderung festgesetzt, dass für den Fall dieser Ansiedlung bis zu 5 oberirdische Stellplätze zulässig sind. Diese Zulässigkeit begründet sich in der Sicherstellung der polizeilichen Arbeit, bei der ein unmittelbarer Einsatz von Polizeifahrzeugen gewährleistet sein muss.

Im Bereich der Bahnallee sollen westlich angrenzend an das SO 2.1 und 2.2.zusätzlich 2 Haltebereiche für Busse errichtet werden. Hierzu wurde eine entsprechende textliche Festsetzung in den Bebauungsplan aufgenommen. Der abschließende Standort wird im Zuge der Ausführungsplanung in Abhängigkeit des Ausbaus der Bahnallee und den künftigen Einfahrtbereichen zum Sondergebiet festgelegt.

Zur Sicherung eines reibungslosen Verkehrsablaufes auf der Neuen Bahnallee sind Zufahrten zu Tiefgaragen und sonstigen Stellplatzanlagen im SO 2-Gebiet von der „Europa-Allee“ aus nicht zulässig.

8.5.2 Nebenanlagen

Nebenanlagen, die dem Nutzungszweck des Baugebietes dienen und seiner Eigenart nicht widersprechen, sind nur in den überbaubaren Grundstücksflächen zulässig. Diese Festsetzung dient dazu, die Flexibilität in den noch durch Wettbewerbe zu qualifizierenden Baugebieten entsprechend zu gewährleisten.



8.6 Verkehrsflächen

In diesem Bebauungsplan werden zur Sicherung der Erschließung und Umsetzung der Planung Straßenverkehrsflächen sowie Verkehrsflächen besonderer Zweckbestimmung „Fußgängerbereich“, „ZOB“ sowie „Verkehrsberuhigter Bereich“ festgesetzt.

Straßenverkehrsflächen

Der im Geltungsbereich befindliche Anschluss zur bestehenden Goethestraße und deren geplante Verbindung zur Europa-Allee inklusive des Minikreisverkehrs zur Anbindung des ZOB sind aufgrund der verkehrlichen Situation als Straßenverkehrsflächen festgesetzt.

Das im Geltungsbereich befindliche Teilstück der bestehenden Bahnallee war im rechtswirksamen Bebauungsplan bislang als Verkehrsfläche besonderer Zweckbestimmung „Verkehrsberuhigter Bereich“ festgesetzt. Da sich dieser Bereich nach eingehender Prüfung letztendlich nicht verkehrsberuhigt ausbauen lässt, wird hier die Festsetzung in eine Straßenverkehrsfläche geändert.

ZOB

Südlich an die im rechtswirksamen Bebauungsplan Nr. 208 B/II festgesetzte Fußgängerzone schließen die Flächen für den zu verlegenden ZOB an, welche als Verkehrsfläche besonderer Zweckbestimmung „ZOB“ festgesetzt wird.

Die Organisation und räumliche Dimensionierung des geplanten ZOB inklusive erforderlicher Fußwegeverbindungen können in dieser Fläche realisiert werden.

Verkehrsberuhigter Bereich

Die südlich des SO 2.2 geplante Verbindung von der bestehenden Bahnallee zur Europa-Allee soll als Anliegerstraße ausgebaut werden und wird daher als Verkehrsfläche besonderer Zweckbestimmung „Verkehrsberuhigter Bereich“ festgesetzt.

Bereiche ohne Ein- und Ausfahrt

Um an der nördlichen Seite des SO 2.1 sowie an der östlichen Seite des SO 2.1 und 2.2 Einfahrten von Seiten der Goethestraße sowie der Europa-Allee zu verhindern, sind hier Bereiche ohne Ein- und Ausfahrt festgesetzt. Diese Festsetzung dient der Sicherstellung eines reibungslosen Verkehrsablaufes auf der Goethestraße und der Europa-Allee.

Anfahrbarkeit privater Stellplätze

Die privaten, baurechtlich erforderlichen Stellplätze für die bestehenden Gebäude Goethestraße 21/23 werden derzeit über die Goethestraße angefahren.

Nach Umsetzung der ZOB-Planung wird durch eine deutliche Verbreiterung des Gehweges im Bereich der o.g. Stellplätze, durch Absenkung des Bordes in ausreichender Länge sowie durch entsprechende Be-



schilderung die Anfahrbarkeit dieser Stellplätze auch weiterhin sichergestellt.

Diese Regelungen werden in einer entsprechenden vertraglichen Vereinbarung zwischen dem Eigentümer und der Stadt Leverkusen gesichert.

Um diese Anfahrbarkeit zu sichern, wird in diesem Bereich eine Fläche festgesetzt, die mit einem Fahrrecht zugunsten des Grundstückes „Goethestr. 21-23 zu belasten ist (s. Kap 8.7).

8.7 Geh-, Fahr- und Leitungsrechte

Innerhalb des Sondergebietes südlich des geplanten ZOB (SO 2.1) ist in der mit GHIJ abgegrenzten und mit **G** (Gehrecht) bezeichneten Fläche zur Sicherung der städtebaulich angestrebten Durchwegung des modernen Büro- und Dienstleistungsgebietes durchgängig eine mindestens 3,0 m breite Fläche mit Gehrecht zugunsten der Allgemeinheit zu belasten.

Im Bereich der Goethestraße ist zur Sicherung der Anfahrbarkeit privater, baurechtlich erforderlicher Stellplätze eine Fläche festgesetzt, die mit einem Fahrrecht zugunsten des Grundstückes „Goethestr. 21-23 zu belasten ist.

8.8 Maßnahmen und Vorkehrungen zum Schutz vor schädlichen Umwelteinwirkungen im Sinne des Bundes-Immissionsschutzgesetzes

Schallschutz

Aufgrund der bereits im rechtswirksamen Bebauungsplan Nr. 208 B/II umfassend untersuchten und bewerteten hohen Verkehrslärmimmissionen sind verschiedene Schallschutzmaßnahmen erforderlich. Diese bestehen aufgrund der zulässigen Nutzungen im SO 2.1 und 2.2. in der Festsetzung von Lärmpegelbereichen.

Lärmpegelbereiche

In der schalltechnischen Untersuchung (vgl. Kap 9.1.3) wurden die Lärmpegelbereiche konservativ bei freier Schallausbreitung berechnet. Nach den Gebäudelärmkartenberechnungen liegen entlang der zur Bahn und der Neuen Bahnallee orientierten Baugrenzen bzw. Baulinien Anforderungen an die Schalldämmung entsprechend dem Lärmpegelbereich VI vor.

Entlang der nördlichen und südlichen Baugrenzen bzw. Baulinien der jeweiligen Baugebiete liegen Anforderungen entsprechend den Lärmpegelbereichen IV bis V vor.

Auf den lärmabgewandten Seiten ergeben sich entlang der Baugrenzen Anforderungen an die Schalldämmung entsprechend den Lärmpegelbereichen II bis III.

Auch wenn durch die Einhaltung der Festsetzungen des rechtswirksamen Bebauungsplanes eine abschirmende Wirkung der Bebauung er-



reicht wird, welche Anforderungen an die Schalldämmung entsprechend den Lärmpegelbereichen I bis II zur Folge haben, wird jedoch im Hinblick auf die erhöhten Anforderungen für Räume mit Nachtnutzung (Schlafräume) im Bereich des Bebauungsplanes Nr. 208 B/II als Mindestanforderung generell der Lärmpegelbereich III festgesetzt. Dieser Lärmpegelbereich wird auch in der 1. Änderung beibehalten. Hierbei ist darauf hinzuweisen, dass die Anforderungen, die sich bis zu Lärmpegelbereich II und in den meisten Fällen auch bis zu Lärmpegelbereich III an die Fassaden ergeben, in der Regel bereits durch die Bauteilanforderungen zum Wärmeschutz erfüllt werden.

Die Festsetzungen der Lärmpegelbereiche in der 1. Änderung basieren auf dem worst-case-Ansatz. Für das Sondergebiet SO 2 wird demnach der maximale Lärmpegelbereich (VI) für alle Geschosse festgesetzt. 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 im nachfolgenden Baugenehmigungsverfahren zu erbringen.

Durch die formulierte Ausnahmeregelung kann im Genehmigungsverfahren nachgewiesen werden, dass im Einzelfall auch geringere Anforderungen an die Außenbauteile genügen, um den erforderlichen Innenraumpegel zu erreichen. Da im Rahmen der nachfolgenden Baugenehmigungsverfahren ohnehin ein Schallschutznachweis erbracht werden muss, ist nicht mit erheblichem Mehraufwand zu rechnen. Aufgrund der Ausnahmemöglichkeit ist im Hinblick auf die Festsetzung des maximalen Lärmpegelbereiches eine unzumutbare Härte und Benachteiligung der Investoren bzw. Bauherren ausgeschlossen.

Schallgedämmte Lüftungssysteme

Bei Fenstern zu Schlafräumen in den ausnahmsweise zulässigen Wohnungen ist bei einem Beurteilungspegel von > 45 dB(A) nachts keine natürliche Fensterlüftung ohne geeignete Schallschutzmaßnahmen möglich, da der Innenpegel ansonsten > 30 dB(A) betragen würde. Demnach sind an diesen Fenstern schallgedämmte Lüftungseinrichtungen oder gleichwertige Maßnahmen vorzusehen. Um eine unnötige Härte für künftige Bauherren auszuschließen, kann auf o. g. Maßnahmen verzichtet werden, wenn im Baugenehmigungsverfahren nachgewiesen wird, dass der entsprechende Beurteilungspegel nach DIN 18005 eingehalten wird.

Im südlichen Sondergebiet (SO 2.1 und 2.2) werden außer dem Lärmpegelbereich VI und den aufgeführten schallgedämmten Lüftungssystemen keine gesonderten Festsetzungen hinsichtlich einer Wohnnutzung getroffen, da hier lediglich ausnahmsweise Wohnungen für Aufsichts- und Bereitschaftspersonen sowie für Betriebsinhaber und Betriebsleiter zugelassen sind. Sonstige Wohnungen sind ausgeschlossen.



Sollten Betriebswohnungen im Rahmen der Planung vorgesehen werden, so ist ohnehin im nachfolgenden Genehmigungsverfahren der Nachweis für gesunde Wohnverhältnisse zu erbringen.

Darüber hinaus werden schallgedämmte Lüftungseinrichtungen generell für die nach Norden, Süden und Osten orientierten Fassaden, auch bei Büronutzung, empfohlen.

Mit den o.g. Festsetzungen in Zusammenhang mit den entsprechenden Hinweisen für das Baugenehmigungsverfahren werden im Hinblick auf die zulässige Büronutzung sowie die ausnahmsweise zulässige Wohnnutzung gesunde Wohn- und Arbeitsverhältnisse gewährleistet.

8.9 Festsetzungen zum Anpflanzen und für die Erhaltung von Bäumen, Sträuchern und sonstigen Bepflanzungen

8.9.1 Anpflanzungen im Sondergebiet (SO 2.1 und 2.2)

In dem geplanten Büro- und Dienstleistungsgebiet sollen zur Qualitätssicherung der Freiraumbereiche die nicht überbauten Grundstücksflächen zu mindestens 5 % mit standortgerechten Laubsträuchern bepflanzt werden.

Zudem ist im nördlichen Bereich (SO 2.1) je angefangene 500 m² Grundstücksfläche und im südlichen Bereich (SO 2.2) je angefangene 900 m² Grundstücksfläche mindestens 1 kleinkroniger Baum zu pflanzen, zu erhalten und bei Verlust zu ersetzen.

Eine beispielhafte Pflanzliste wurde den textlichen Festsetzungen beigefügt.

Darüber hinaus ist auch im Sondergebiet bei einer Unterbauung der Grundstücke mit Tiefgaragen eine ausreichende Vegetationsschicht von mindestens 0,7 m Dicke aufzutragen.

8.10 Bedingte Festsetzungen

Bahnanlagen

Bei einem großen Teil der Flächen im Geltungsbereich dieses Bebauungsplanes handelt es sich derzeit noch um Flächen, die dem Fachplanungsvorbehalt des AEGs unterliegen (vgl. Kap. 6).

Die Planfeststellung zur Gütergleisverlegung nach AEG ist abgeschlossen. Die Planfeststellung wurde am 22.06.2015 öffentlich bekanntgemacht.

Am 11.12.2016 wurde am Bahnhof Opladen die neu gebaute Gütergleisstrecke in Betrieb genommen.

Das Verfahren zur Freistellung von Bahnbetriebszwecken gemäß § 23 AEG ist bisher für die Flächen im Geltungsbereich der 1. Änderung nicht eingeleitet worden und wird bis zum Abschluss dieses Bebauungsplanverfahrens auch nicht abgeschlossen sein. Damit unterliegen



die Bahnflächen der Güterzugstrecke und weitere Bahnflächen 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 (vgl. Kap. 6), so dass von einem positiven Freistellungsbescheid auszugehen ist.

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 unterliegenden 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 der 1. Änderung. Für die Flächen, welche nicht von dieser Festsetzung berührt sind, wird bereits mit Satzungsbeschluss bzw. Bekanntmachung dieses Bebauungsplanes die jeweils festgesetzte Nutzung zulässig. Dies sind im Wesentlichen Teile der Sondergebiete, ein Teil der Verkehrsflächen sowie der Grünflächen. Da es sich überwiegend um städtische Flächen handelt, welche abschnittsweise umgesetzt werden, und da zum derzeitigen Zeitpunkt durch diesen Bebauungsplan noch keine Baurechte für Externe geschaffen werden, ist dieses Vorgehen vertretbar.

8.11 Bauordnungsrechtliche Festsetzungen

8.11.1 Fassaden/Außenwände

Gebäude tragen insbesondere mit ihren Fassaden zum wirksamen Erscheinungsbild von öffentlichen Räumen bei. Das optische Zusammenspiel benachbarter Fassaden entscheidet hierbei über den Charakter und somit die Attraktivität eines Quartiers. Nur aufeinander abgestimmte oder gleiche Grundregeln ergeben zusammen ein harmonisches Stadtbild.

Die städtebauliche Grundidee zur Konzeption der nbso-Westseite verfolgt das städtebauliche Ziel, die Struktur der angrenzenden Stadtbereiche aufzunehmen und nach Osten hin als Siedlungsrand zur Bahn hin



abzuschließen. Somit stellen Ausrichtung, Materialität und Farbe der westlich angrenzenden Bebauungsstrukturen die Basis für die Gestaltungsvorgaben des Erweiterungsgebietes dar.

Während im Ortskern von Opladen helle, sandfarbene Putzoberflächen bzw. kombinierte Ziegel-Putzoberflächen das Bild der Fassaden bestimmen, werden diese traditionellen Fassaden in den Ortserweiterungsbereichen nach Osten hin (z. B. Eisenbahnersiedlung) durch rötliche Ziegelfassaden bzw. kombinierte Putz-Ziegelfassaden abgelöst. Besondere Gebäudeteile wie Sockelbereiche, Erdgeschosszonen, Fenstergewände, Treppen, Hauseingänge oder Gebäudevorsprünge, welche oft einer höheren mechanischen Beanspruchung unterliegen, sind überwiegend aus Ziegelsteinen hergestellt.

Dementsprechend sollen Ziegel zum charakteristischen Baumaterial im Bereich des Erweiterungsgebietes verwendet werden.

Der besondere Charakter von städtischen Siedlungen wie beispielsweise der Eisenbahnersiedlung erschließt sich neben zusammenpassenden Baukörperformen auch ganz entscheidend durch die Verwendung von aufeinander abgestimmten Baumaterialien wie Ziegelsteine und Putz als Fassadenmaterial. Örtliche Tonvorkommen und traditionelle Herstellungstechniken haben hierzu einen regionaltypischen Formen- und Farbleitfaden hervorgebracht.

Die traditionell handwerkliche Herstellung und Verarbeitung von Ziegelsteinen und Ziegelfassaden hat trotz der immer gleichen Steinformate durch handwerklich bedingte kleine Abweichungen selbst bei großen zusammenhängenden Fassadenflächen eine Vielfalt hervorgebracht, durch die solche Fassaden lebendig und unverwechselbar werden. Ziegel lassen sich aufgrund ihrer Robustheit außer bei Fassaden auch bei Bodenbelägen, Mauern und weiteren untergeordneten Bauteilen einsetzen und sind somit ideal geeignet, bei Hauptbaukörpern und Nebenanlagen Verwendung zu finden und so als gestalterische Einheit zu wirken.

Aufbauend auf die örtliche Bautradition wird festgesetzt, dass Fassaden mit einem Anteil von mindestens 20 % in Ziegelmaterial in Rottönen zu errichten sind. Da selbst die Fugenfarbe erheblich zum Erscheinungsbild beiträgt, dürfen die Fugen nur in Ziegelfarbe oder in Grau ausgeführt werden. Darüber hinaus werden die traditionellen Ziegelformate (Dünn- (DF) und Normalformat (NF)) festgesetzt.

Da Ziegel bei allen Gebäuden als verbindendes Baumaterial auftreten, sind über klassische Putzflächen hinaus auch Fassadenmaterialien wie Metall und Glas möglich. Als Farben sind hierfür helle Sandtöne, weiß und hellgrau zulässig.

Nicht zuletzt haben auch Sonnenschutzeinrichtungen (Markisen, Jalousien etc.) wesentliche Auswirkungen auf die Gestaltung eines Gebäudes. Aufgrund dessen ist der Sonnenschutz für jedes Gebäude einheitlich auszuführen.



Die o. g. Festsetzungen erlauben neben der Konzentration auf wenige Materialien und Gestaltungselemente, welche eine Ensemblewirkung erzeugen, gleichzeitig Möglichkeiten der individuellen Ausformulierung von Gebäudecharakteren.

8.11.2 Dächer

Neben der Fassade als „Gesicht zur Straße“ bildet der Baukörper mit seinem Volumen, seiner Dachform, seiner Stellung zur Straße und seiner Höhe das wesentliche bauliche Gestaltungselement der Stadt. Neben dem Stellenwert der Dachformen für die Fernwirkung, entscheidet die Dachneigung im Stadtbild über Harmonie oder Missklang der einzelnen Baukörper untereinander.

Um für das Entwicklungsgebiet einen Konsens bzgl. der Dächer sicherzustellen, werden im Bebauungsplan Festlegungen hierzu getroffen.

Dachformen, Dacheindeckungen

Dachform und Dachneigung sind wesentlich bestimmend für die Gesamterscheinung einer Bebauung.

In der Umgebung des Plangebietes finden sich neben geneigten Dächern auch Flachdächer und flach geneigte Dächer. In der bauhistorischen Entwicklung nehmen das Flachdach und flach geneigte Dächer im Laufe der Geschichte einen immer stärkeren Stellenwert ein. Daher werden für das Entwicklungsgebiet der nbso-Westseite analog zur nbso-Ostseite Flachdächer und flach geneigte Dächer bis zu einer Dachneigung von 15 Grad als zulässig festgesetzt.

Zur Betonung des Baukörpers soll auf die Ausbildung von Dachüberständen verzichtet werden. Ausgenommen davon sind konstruktiv notwendige Auskragungen.

Die Dacheindeckung darf, wie im überwiegenden Teil in der Umgebung vorhanden, in Rottönen, Schwarz oder Grau, nur nichtglänzend ausgeführt werden.

Technische Aufbauten, Treppenhäuser und Aufzüge

Damit die möglichen technischen Aufbauten, Treppenhäuser und Aufzüge städtebaulich nur geringfügig in Erscheinung treten, sollen diese architektonisch angepasst an die Fassadengestaltung des zugehörigen Gebäudes verkleidet werden.

Ausgenommen von dieser Regelung sind Anlagen für regenerative Energiegewinnung, da eine Verkleidung beispielsweise Solar- oder Photovoltaikanlagen unbrauchbar machen würde. Somit wird mit dieser Festsetzung dem Klimaschutz Rechnung getragen.

8.11.3 Nebenanlagen

Bauliche Nebenanlagen sollen immer hinter die gestalterische Wirkung der Hauptbaukörper zurücktreten. Die Errichtung dieser Anlagen in gleicher Materialwahl und Farbgebung wie der Hauptbaukörper lässt diese aufgrund der untergeordneten Baumasse an städtebaulicher Wir-



kung verlieren. Infolgedessen steht eher eine städtebaulich gewünschte Ensemblewirkung im Vordergrund der Wahrnehmung. Demzufolge gelten die Festsetzungen zu Dächern und Fassaden auch für Nebenanlagen.

Neben der optischen Wirkung von Abfallanlagen und Mülltonnenstellplätzen stehen deren sensorische Wahrnehmung sowie gesundheitliche Aspekte im Fokus der städtebaulichen Planung. Von der Öffentlichkeit aus direkt einsehbar oder der Sonne dauerhaft ausgesetzte Standorte erscheinen denkbar ungeeignet, die „Adresse“ eines Quartiers positiv zu beeinflussen. Daher wird festgesetzt, dass Abfallanlagen und Mülltonnenstellplätze so zu positionieren sind, dass sie von öffentlichen Flächen aus nicht einsehbar sind.

8.11.4 Einfriedungen

Der südlich an den geplanten ZOB angrenzende Büro- und Dienstleistungsstandort (SO 2.1 und 2.2) soll für die Allgemeinheit zugänglich und durchwegbar sein. Dementsprechend werden für diesen Bereich jegliche Einfriedungen ausgeschlossen.

8.11.5 Werbeanlagen

Um dem städtebaulich prägnanten Erweiterungsgebiet von Opladen, insbesondere im Bereich der geplanten Neuen Bahnallee sowie den zahlreichen vorgesehenen öffentlichen Räumen, gerecht zu werden, sind stadträumlich verträgliche Regelungen zur Zulässigkeit von Werbeanlagen festgesetzt. Werbeanlagen sollen sich den besonderen Anforderungen an die städtebaulich gewünschte Qualität des neu zu ordnenden Gebietes unterordnen.

Im Besonderen soll innerhalb des einheitlich zu gestaltenden Erweiterungsgebietes der nbso-Westseite die Werbung zurücktreten und in ihrer gestalterischen Wirkung einen deutlich untergeordneten Charakter aufweisen. Diesbezüglich wird jede Fremdwerbung ausgeschlossen, und es werden Festsetzungen zur Anzahl, zur Größe und zum Erscheinungsbild von Werbeanlagen getroffen.

Werbeanlagen dürfen nur am Ort der Leistung angebracht werden und es ist je Gewerbebetrieb nur eine Werbeanlage zulässig. Sie dürfen nicht höher als 0,60 m, maximal 0,20 m tief und maximal 2 m² groß sein.

Zudem dürfen Werbeanlagen nur in Form von angestrahlt oder schwach hinterleuchteten Einzelbuchstaben verwendet werden. Ausnahmsweise kann eine einteilige Flachwerbung zugelassen werden, wenn das Gehäuse nicht größer als die Aufschrift ist.

Auf diese Weise kann die notwendige Kundenbeziehung hergestellt werden, ohne eine zu große Störwirkung auf die Umgebung hervorzurufen.



Werbeanlagen mit Blink-, Lauf- bzw. Wechselbeleuchtung sind unzulässig. Solche Arten von Werbeanlagen wirken zu dominierend und würden die Innenstadtsituation diesbezüglich negativ beeinträchtigen. Zudem sind beleuchtete Werbeanlagen so einzurichten, dass Verkehrsteilnehmer auf der Straße nicht geblendet werden. Zum Bahnbetriebsgelände sind Werbeanlagen blendfrei auszubilden.

Fahnenmaste, Standtransparente und fest montierte Hinweistafeln sind im Sondergebiet SO 2 unzulässig.

Diese Festsetzungen sollen der besonderen Lage an dem neuen verkehrlichen Knotenpunkt und am neuen Stadteingang Rechnung tragen. Um eine störende Wirkung auf die Umgebung sowie auf die Ferne zu verhindern, werden Fahnenmaste und Standtransparente bzw. Hinweistafeln im SO 2 ausgeschlossen.

Durch die o. g. Festsetzungen wird ein Gestaltungsrahmen allgemein verbindlich so definiert, dass die Gebäudearchitektur und der städtebauliche Kontext einerseits und das Werbebedürfnis andererseits angemessen berücksichtigt werden können und somit die gestalterische Qualität der Architektur gesichert wird.

8.12 Kennzeichnung

Aufgrund der vorangegangenen Nutzungen erfolgte im rechtswirksamen Bebauungsplan Nr. 208 B/II die Kennzeichnung von Bodenbelastungen, welche in der 1. Änderung übernommen wurden. Um darauf hinzuweisen, wird der überwiegende Teil des Geltungsbereiches vorsorglich gemäß § 9 Abs. 5 BauGB gekennzeichnet.

Die einzelnen Abgrenzungen der in Kapitel 8 (Umweltbelange) genannten Altlastenverdachtsflächen im Plangebiet NE 2047 und NE 2063 sind in der Planzeichnung zusätzlich als Hinweise aufgenommen worden.

Innerhalb der öffentlichen Verkehrsflächen und des ZOBs ist der Verbleib der schadstoffbelasteten Böden unter der Voraussetzung einer vollständigen Versiegelung möglich.

8.13 Hinweise

Die Hinweise aus dem rechtswirksamen Bebauungsplan Nr. 208 B/II haben auch für die 1. Änderung Bestand.

Die weiterhin gültigen Hinweise betreffen die Themen Maßnahmen zum Bodenschutz, Kampfmittel, Bodendenkmäler, Maßnahmen zum Schutz der Gehölze, Artenschutz, vogelverträgliche Lärmschutzeinrichtungen, Insekten- und vogelverträgliche Beleuchtungseinrichtungen, Erdbebenzone sowie Erschütterungen. Zudem wurden Hinweise zum Schallschutz bezüglich der ausnahmsweise zulässigen Wohnungen bzw. der



zur Bahntrasse orientierten Fassaden in die 1. Änderung aufgenommen.

9. 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 und Nr. 208 B/II ermöglichte Entwicklungssituation als Ausgangslage zugrunde gelegt.

9.1 Mensch - Immissionsschutz

9.1.1 Störfallbetriebe (Seveso II)

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

Nach den bisherigen Erkenntnissen befinden sich südliche Bereiche des Bebauungsplanes Nr. 208 B/II 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 u.a. 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 ZOB und das geplante Sondergebiet außerhalb des angemessenen Abstandes liegen. Daher sind keine weiteren Maßnahmen erforderlich.

9.1.2 Lufthygiene

Hinsichtlich der Lufthygiene lässt sich feststellen, dass im Umfeld des Plangebietes mehrere Belastungsquellen existieren. Die beiden Autobahnverläufe der BAB 1 und BAB 3 westlich und südlich des Geltungsbereiches sowie weitere regionale Verbindungsstraßen mit hohem Verkehrsaufkommen sorgen für eine gewisse, für Ballungsräume bzw. innerstädtische Standorte in verkehrsgünstiger Lage typische Vorbelastung. Zudem ist die mit dem angrenzenden Bebauungsplan Nr. 208 A/II, III ermöglichte Europa-Allee als wichtige Erschließung des neuen Quartiers einzubeziehen. Hinzu kommen verschiedene Industrie-, Gewerbe- und Logistikunternehmen im weiteren Umfeld, die Emissionen verursachen.

Mit der Schaffung des neuen Stadtquartiers (Bebauungsplan Nr. 208 B/II) und der einhergehenden Belegung des angrenzenden Stadtteilkerns Opladen ist langfristig zwar mit einem höheren Verkehrsaufkommen und entsprechend mit einer Zunahme der Schadstoffimmissionen durch Abgase und Stäube im unmittelbaren Plangebiet zu rechnen. Das vorgesehene Erschließungsnetz ist jedoch robust genug für den zu erwartenden motorisierten Individualverkehr ausgelegt.

Insgesamt ist mit der Umsetzung des ZOB und des südlich davon gelegenen Sondergebietes nicht mit einer erheblichen Verschlechterung der lufthygienischen Verhältnisse zu rechnen. Vielmehr werden derzeit belastete Siedlungsbereiche künftig durch die Verlegung des ZOB und der angestrebten Neuordnung des Verkehrs (Neue Bahnallee) lufthygienisch entlastet.

9.1.3 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).

Die maßgeblichen Außenlärmpegel wurden anhand des Entwurfes zum rechtswirksamen Bebauungsplan entlang der Baugrenzen mit Raster- und Gebäudelärmkarten ermittelt.



Um festzustellen, welche Maßnahmen generell umsetzbar sind, wurde zudem der diesem Bebauungsplan zugrunde liegende städtebauliche Entwurf untersucht. Hierzu wurden Einzelpunktberechnungen durchgeführt sowie Raster- und Gebäudelärmkarten erstellt.

Aus diesen Ergebnissen wurden dann die erforderlichen Festsetzungen entwickelt.

Verkehrslärm

Auf das Plangebiet wirken insbesondere Verkehrslärmimmissionen der östlich verlaufenden Güterzug- und Personenzugstrecke der Deutschen Bahn sowie der umliegenden vorhandenen sowie der geplanten Straßen (insbesondere Neue Bahnallee) ein.

Des Weiteren ist im Zuge der Entwicklung der nbso-Westseite die Verlegung des ZOBs an die Bahnhofsbrücke und den neu zu gestaltenden Bahnhofsbereich geplant.

Um die schalltechnischen Auswirkungen beurteilen zu können, wurde im Rahmen des rechtswirksamen Bebauungsplanes Nr. 208 B/II eine schalltechnische Untersuchung (Peutz Consult, 04.04.2016) erstellt.

Des Weiteren wurde im Rahmen des Bebauungsplanes Nr. 208 A/II, III 2. Änderung eine ergänzende schalltechnische Untersuchung (Peutz Consult, 01.08.2016) erstellt, welche die Auswirkungen der verkürzten Schallschutzwand entlang der Neuen Bahnallee ermittelt und bewertet.

Um die schalltechnischen Auswirkungen der 1. Änderung beurteilen zu können, wurde im Rahmen des Verfahrens eine weitere schalltechnische Untersuchung (Peutz Consult, 14.02.2018) erstellt.

In dieser Untersuchung wurden eine Berechnung der allein vom ZOB ausgehenden Schallimmissionen gemäß der 16. Verordnung zur Durchführung des Bundes-Immissionsschutzgesetzes / Verkehrslärmschutzverordnung (16. BImSchV), eine Neuberechnung der Veränderung der Verkehrslärmsituation im Umfeld des gesamten Bebauungsplanes Nr. 208 B/II sowie eine Berechnung der Verkehrslärmimmissionen an den Fassaden des SO 2.1 und 2.2 zur Ausweisung der Lärmpegelbereiche durchgeführt. Hinsichtlich der schalltechnischen Anforderungen an Außenbauteile wird, wie auch im rechtswirksamen Bebauungsplan Nr. 208 B/II, auf die derzeit baurechtlich eingeführte Fassung der DIN 4109 von 1989 zurückgegriffen.

Die in der 2. Änderung des Bebauungsplanes Nr. 208 A/II, III festgesetzte mindestens 2,30 m hohe Schallschutzwand entlang der Bahntrasse wurde bei den durchgeführten Berechnungen zugrunde gelegt.

Neubau ZOB

Für den Neubau des ZOB wurde gemäß 16. BImSchV geprüft, welche Beurteilungspegel durch den zukünftigen Busverkehr an den bestehenden umliegenden sowie an den geplanten Gebäuden innerhalb des Plangebietes hervorgerufen werden und ob daraus Ansprüche auf Schallschutzmaßnahmen dem Grunde nach entstehen.



Bei den Berechnungen wird nur die reflektierende bzw. schallabschirmende Wirkung der bestehenden Baukörper berücksichtigt. Die geplante Bebauung wird jedoch nicht berücksichtigt, da die Verlegung des ZOB auch vor Realisierung der geplanten Gebäude erfolgen könnte.

Im Ergebnis zeigen die Berechnungen zu den Schallimmissionen aus dem ZOB, dass im Bereich der Bestandsbebauung nordwestlich und südwestlich des geplanten ZOB sowie auf der Ostseite der Bahngleise die Immissionsrichtwerte der 16. BImSchV für ein Mischgebiet (64 dB(A) tags, 54 dB(A) nachts) eingehalten werden.

Im Bereich direkt westlich des ZOB (Goethestraße, Bahnhofstraße) wird der Immissionsrichtwert tags um bis zu 3 dB(A) und nachts um bis zu 5 dB(A) überschritten.

Aufgrund der leichten Verschiebung des ZOB nach Süden erfolgt auch an der Goethestraße 14 eine Überschreitung des Immissionsrichtwertes für Mischgebiete nachts im obersten Geschoss.

Im Umfeld liegt somit ein Anspruch dem Grunde nach auf Schallschutzmaßnahmen gemäß der 16. BImSchV vor.

Aktive Schallschutzmaßnahmen sind aufgrund der innerstädtischen Lage und deren städtebaulich nicht gewünschten Barrierewirkung an diesem öffentlichen Verkehrsknotenpunkt nicht vertretbar. Demnach ist hier passiver Schallschutz für die betroffenen Gebäude vorzusehen. Grundlage für die Ermittlung der erforderlichen passiven Lärmschutzmaßnahmen ist die 24. BImSchV. Die Prüfung des Anspruches auf Entschädigung sowie deren Abwicklung erfolgt in einem gesonderten Verfahren.

Im Plangebiet sowie an der geplanten Bebauung nördlich des ZOB (SO 1.1 – 1.5 im rechtswirksamen Bebauungsplan Nr. 208 B/II) werden die Immissionsrichtwerte für ein Sondergebiet (64 dB(A) tags, 54 dB(A) nachts) im Tagzeitraum um bis zu 4 dB(A) und im Nachtzeitraum um bis zu 6 dB(A) überschritten.

Im rechtswirksamen Bebauungsplan sowie in der 1. Änderung sind Festsetzungen zum Schutz vor Verkehrslärm vorgesehen. Weitere Maßnahmen sind nicht erforderlich.

Änderungen im Umfeld des Bebauungsplanes Nr. 208 B/II

Aufgrund der abschirmenden Wirkung der neu zu errichtenden Schallschutzwand (2. Änderung Bebauungsplan Nr. 208 A/II, III) entlang der Bahngleise sowie der Neubebauung werden bei Realisierung des Planvorhabens (Umsetzung des Bebauungsplanes Nr. 208 B/II) für die westlich gelegenen Immissionsorte durchweg Verringerungen der Verkehrslärmimmissionen erreicht.

Auch für die Immissionsorte in unmittelbarer Nähe des ZOB ergibt sich mindestens eine Verringerung der Verkehrslärmimmissionen um 1 dB im Tagzeitraum und 3 dB im Nachtzeitraum.

Auch wenn an allen betrachteten Immissionsorten die hilfsweise zum Vergleich herangezogenen Orientierungswerte der DIN 18005 - zu min-



destens im Nachtzeitraum – überschritten werden, verbessert sich grundsätzlich die Situation durch die Umsetzung der Planung.

An den Immissionsorten östlich der Bahntrasse liegen Pegelerhöhungen von bis zu 0,4 dB(A) zum Tages- und Nachtzeitraum vor. Diese entstehen durch Reflexionen an den geplanten Gebäuden. Dementsprechend ist die Lärmschutzwand absorbierend auszuführen. Diese Ausführung ist durch eine entsprechende Festsetzung in der 2. Änderung des Bebauungsplanes Nr. 208 A/II, III sichergestellt. Die Erhöhung der Beurteilungspegel im Fall der Umsetzung der 1. Änderung um 0,4 dB(A) ist lediglich rechnerisch nachweisbar.

Die Verlegung des ZOB führt im Bereich der gegenüberliegenden Bebauung östlich der Bahntrasse zwar zu Erhöhungen der Teilpegel für den Straßenverkehrslärm, verglichen mit den Teilpegeln aus dem Schienenverkehrslärm von 70 dB(A) haben diese Erhöhungen jedoch keine Auswirkungen auf die Gesamtmissionen.

Die Erhöhung der Verkehrslärmmissionen um 0,1 dB am Immissionsort Lützenkirchener Str. 2 ist auf den gestiegenen Verkehr auf der Lützenkirchener Straße zurückzuführen. In diesem Bereich liegen bereits heute die Beurteilungspegel mit Werten von bis zu 72 dB(A) tags und nachts oberhalb der sogenannten Lärmsanierungswerte von 70 dB(A) tags und 60 dB(A) nachts. Eine so geringfügige Zunahme der Missionen von 0,1 dB liegt deutlich unterhalb der Schwelle der Hörbarkeit und ist auch hier lediglich rechnerisch nachweisbar.

Verkehrslärmmissionen im Plangebiet

Die Orientierungswerte der DIN 18005 für ein Sondergebiet (65 dB(A) tags und 55 dB(A) nachts) werden an allen Fassaden überschritten. Die höchsten Missionen liegen an der Ostseite zu den Gleisen orientiert mit Beurteilungspegeln von bis zu 77 dB(A) tags und nachts vor. Demzufolge werden Festsetzungen zu Lärmpegelbereichen und schallgedämmten Lüftungssystemen in den Bebauungsplan aufgenommen.

Schallschutzmaßnahmen hinsichtlich Verkehrslärm

Aktive Schallschutzmaßnahmen

Als aktive Schallschutzmaßnahme wurde die o.g. Schallschutzwand in der 2. Änderung des Bebauungsplanes Nr. 208 A/II, III festgesetzt.

Als weitere aktive Schallschutzmaßnahme käme nur die Errichtung höherer Schallschutzwände, auch entlang der Straßen, in Betracht.

Im Rahmen des Bebauungsplanes Nr. 208 B/II fand bereits eine Abwägung hinsichtlich der Belange des Schallschutzes statt. Demzufolge werden aus städtebaulichen Gründen keine weiteren aktiven Schallschutzmaßnahmen umgesetzt.

Die maßgebliche Quelle für die Verkehrslärmmissionen im Bereich des SO 2.1 und 2.2 stellt der Schienenverkehrslärm dar. Durch die veränderte Lage des ZOB ergibt sich keine grundsätzlich neue Situation hinsichtlich der Verkehrslärmmissionen. Somit hat die o.g. Abwägung auch weiterhin Bestand.



Passive Schallschutzmaßnahmen (Lärmpegelbereiche)

Da weitere aktive Schallschutzmaßnahmen aus städtebaulicher Sicht nicht in Betracht kommen, sind passive Schallschutzmaßnahmen gemäß DIN 4109 festzusetzen.

Aus den berechneten maßgeblichen Außenlärmpegeln ergeben sich für die geplanten Gebäude maximale Anforderungen an die Schalldämmung der Außenbauteile entsprechend des Lärmpegelbereichs VI (vgl. Kap. 9.8). Diesbezüglich werden im Bebauungsplan entsprechende Festsetzungen getroffen bzw. aus dem rechtswirksamen Bebauungsplan übernommen.

Weiterhin sollte im Falle der Umsetzung der ausnahmsweise zulässigen Wohnungen für Bereitschaftspersonen sowie für Betriebsinhaber und Betriebsleiter eine Grundrissoptimierung vorgesehen werden. Diese Wohnungen sollten nicht zur Bahnstrecke ausgerichtet sein. Bei Errichtung solcher ausnahmsweise zulässigen Wohnungen ist im nachfolgenden Genehmigungsverfahren der Nachweis für gesunde Wohnverhältnisse zu erbringen.

Darüber hinaus sind zum Schutz von Schlafräumen schallgedämmte Lüftungssysteme vorzusehen. Diesbezüglich wird eine Festsetzung in den Bebauungsplan aufgenommen (vgl. Kap. 8.8).

An den nach Norden, Süden und Osten orientierten Fassaden wird darüber hinaus generell der Einbau schallgedämmter Lüftungssysteme empfohlen (vgl. Kap. 8.13).

Mit den getroffenen Festsetzungen in Zusammenhang mit den entsprechenden Hinweisen für die nachfolgenden Genehmigungsverfahren werden im Hinblick auf die zulässige Büronutzung sowie die ausnahmsweise zulässige Wohnnutzung gesunde Wohn- und Arbeitsverhältnisse gewährleistet.

Zulässige gewerbliche Nutzungen

Zu den zulässigen gewerblichen Nutzungen zählen z. B. Parkhäuser, Tiefgaragenzufahrten oder Gastronomiebetriebe. Die jeweiligen Auswirkungen werden in den nachfolgenden Genehmigungsverfahren konkret geprüft. Es ist aber davon auszugehen, dass die künftigen gewerblichen Nutzungen wohnverträglich sein werden.

Sollten Lärmschutzmaßnahmen erforderlich sein, werden diese im Rahmen des Genehmigungsverfahrens dimensioniert.

9.1.4 Erschütterungen und Sekundärluftschall

Erschütterungen

Innerhalb des Plangebietes ist aufgrund der Nähe zu den Bahngleisen mit Erschütterungsimmissionen zu rechnen.

Das Maß der Erschütterungen ist neben der Emission (abhängig von Zugmaterial, Mengen und Geschwindigkeiten) auch von der Überlage-



rung im Erdreich und insbesondere von der Baukonstruktion der Gebäude abhängig.

Nach erfolgter Gütergleisverlegung wurden im Januar 2017 Erschütterungsmessungen auf der nbso-Westseite durchgeführt. Davon ausgehend wurden die in den geplanten Gebäuden zu erwartenden Erschütterungs- und sekundären Luftschallimmissionen prognostiziert (Erschütterungstechnische Untersuchung, Peutz Consult GmbH, Januar 2017).

Die minimale Entfernung zwischen der geplanten Bebauung und dem nächstgelegenen Gleis beträgt ca. 30 m.

Im Ergebnis zeigen die prognostizierten gemittelten Erschütterungs- immissionen, dass die Anhaltswerte für Wohngebiete nach DIN 4150 Teil 2 im Nachtzeitraum unabhängig von den Eigenfrequenzen der Decken nicht eingehalten werden. Tags werden die Anhaltswerte bei Eigenfrequenzen der Decken ab 20 Hz eingehalten.

In einem Gleisabstand von ca. 40 m bei Deckeneigenfrequenzen oberhalb von 20 Hz tags und nachts werden die Anhaltswerte der DIN 4150 eingehalten. Generell kann für alle hinter der ersten Baureihe befindlichen Gebäude, bei einer sorgfältigen Entkoppelung von der Baureihe entlang der Gleise, von einer Einhaltung der Anforderungen der DIN 4150 für Wohngebiete ausgegangen werden. Zusätzlich ist bei Gebäuden in zweiter Reihe davon auszugehen, dass eine Dämpfung der Erschütterungen durch die Fundamente der ersten Baureihe erfolgt. Dieser Effekt ist jedoch nicht quantifizierbar.

Sekundärluftschall

Aufgrund der durch den Schienenverkehr hervorgerufenen Erschütterungen innerhalb der Gebäude können durch die Anregung der Raumbegrenzungsflächen und der dadurch bedingten Schallabstrahlung Schallimmissionen in Form von Sekundärluftschall auftreten.

Bei oberirdisch geführten Bahnstrecken, wie es in der vorliegenden Situation der Fall ist, liegen die Anteile des Sekundärluftschalls in der Regel deutlich unterhalb der Immissionen durch direkt einfallenden Luftschall.

Eine messtechnische Erfassung des sekundären Luftschallanteils bei oberirdisch verlaufenden Bahnstrecken ist i. d. R. nicht möglich, da gleichzeitig direkt einfallender Luftschall auftritt.

Für die Beurteilung der Sekundärluftschallpegel aus Bahnbetrieb existieren keine verbindlichen Normen und Regelwerke. Eine aktuelle Rechtsverordnung, die sich mit zulässigen Innenraumpegeln im Zusammenhang mit der Dimensionierung von passiven Schallschutzmaßnahmen auseinandersetzt, ist die 24. BImSchV. Aus dieser Verordnung lassen sich als Zumutbarkeitsschwelle mittlere Innenraumpegel von 40 dB(A) tags für Wohnräume und 30 dB(A) nachts für Schlafräume ableiten. Eine Gebietsnutzung wird hier nicht unterschieden.



Den Prognoseberechnungen zufolge werden die Anforderungen an die sekundären Luftschallimmissionen im Nachtzeitraum nicht eingehalten. Erst ab einem Abstand von ca. 50-60 m zum nächstgelegenen Gleis ist bei freier Ausbreitung der Erschütterungsimmissionen im Erdboden von mittleren Innenraumpegeln unterhalb von 30 dB(A) nachts auszugehen.

Durch die Ergreifung geeigneter Maßnahmen, wie z. B. einer Lagerung der ersten Baureihe auf Stahlfederelementen, ist es jedoch möglich, auch im Abstand von 30 m zum nächstgelegenen Gleis eine deutliche Einhaltung der o.a. Anforderungen für Erschütterungsimmissionen sowie für sekundäre Luftschallimmissionen zu erreichen. Gleichwohl können einzelne Güterzugvorbeifahrten (leicht) spürbar sein.

In den Bebauungsplan wurde vorsorglich ein entsprechender Hinweis aufgenommen (vgl. Kap. 7.3). Konkrete Betrachtungen müssen im nachfolgenden Genehmigungsverfahren erfolgen.

9.2 Boden

Für das Plangebiet sind eine Reihe von Vorbelastungen im Boden bekannt.

Zum einen befindet sich das Plangebiet in einem Bombenabwurfgebiet des Zweiten Weltkrieges. Es ist somit von einer potentiellen Kampfmittelbelastung auszugehen. Im Falle von Bodenarbeiten mit erheblichen mechanischen Belastungen werden Sicherheitsdetektionen sowie die Abstimmung mit dem Kampfmittelbeseitigungsdienst der Bezirksregierung Düsseldorf empfohlen.

Des Weiteren sind auf dem gesamten Gelände der nbso verschiedene Bodenbelastungen bekannt bzw. zu vermuten, die aus den vorangegangenen Nutzungen resultieren. Bei diversen Untersuchungen des nbso-Geländes auf Altlasten wurden verschiedene Bodenverunreinigungen festgestellt. Teilweise datieren diese Belastungen bereits aus der ersten Hälfte des 20. Jahrhunderts. Im Zuge von historischen Erkundungen, orientierenden Untersuchungen und Detailuntersuchungen wurden verschiedene bekannte Altlastenverdachtsflächen (ALVF) begutachtet, die mindestens randlich vom Geltungsbereich des vorliegenden Bebauungsplanes erfasst werden. Es handelt sich um folgende flächige ALVF des Bodenschutz- und Altlastenkatasters (BAK) der Stadt Leverkusen:

- NE2063 Eisenbahnstandort Opladen inkl. B-008181-0309
- NE2047 Pott (Bahnallee)

Die Belastungen der gesamten nbso-Fläche auf dem Eisenbahnstandort Opladen (NE2063) entstanden im Laufe der jahrzehntelangen bahnbezogenen Nutzung. Die hiesigen flächigen Aufschüttungen unterschiedlicher Zusammensetzung und Mächtigkeit weisen Schadstoffgehalte auf, die an die Auffüllungen gekoppelt sind. Die im Jahr 2000 mittels Rammkernsondierungen untersuchte, altlastenverdächtige Pacht-



fläche der Firma Pott unmittelbar östlich der Bahnallee auf Höhe der Goethestraße (NE2047) wurde seit Anfang des 20. Jahrhunderts als Umschlagplatz für Obst und Gemüse sowie Teilbereiche in jüngerer Vergangenheit als Autowerkstatt mit Reparaturgrube genutzt. Im nördlichen Teilbereich befand sich seit mindestens 1938 eine Eigenbedarfstankstelle mit zwei unterirdischen Kraftstofflagertanks, in den 1960er Jahren kam eine weitere Tankstelle für Dieselkraftstoff einschließlich eines oberirdischen Dieseltanks mit Zapfanlage im südlichen Bereich hinzu. Hier wurden lokale Bodenverunreinigungen mit bis zu 1.870 mg/kg PAK (EPA) und nachgeordnet mit MKW (625 mg/kg) sowie bis 127 mg/kg Benzo(a)pyren festgestellt. Die Werte stellen jeweils Prüfwertüberschreitungen für Industrie- und Gewerbeflächen nach BBodSchV bzw. der LAGA-Einstufung Z2 dar. Die erhöhten Gehalte sind an Auffüllungsböden mit Straßenschotter, Straßensplit oder Schläcken gebunden.

Im Plangebiet wird fast die gesamte Fläche als Fläche mit Bodenbelastungen gekennzeichnet. Teils sind Bodensanierungen bereits im Zuge der bereits abgeschlossenen Gütergleisverlegung erfolgt. Im Zuge der Realisierung der Bauvorhaben sind die Aufschüttungen flächendeckend zu entfernen. Anfallendes Aushubmaterial ist bei Umsetzung der Planung in Abstimmung mit der Fachbehörde gemäß den Vorschriften der LAGA PN 98 zu beproben, abfallrechtlich einzustufen und bei entsprechender Erfordernis fachgerecht zu entsorgen. Diesbezüglich wurde ein entsprechender Hinweis aus dem rechtswirksamen Bebauungsplan Nr. 208 B/II übernommen.

Bei Anfall von Bodenaushub im Rahmen einer Baureifmachung unterliegt dieser ebenfalls den abfallrechtlichen Regelungen auf Grundlage des Kreislaufwirtschaftsgesetzes und ist in Abstimmung mit der Unteren Abfallwirtschaftsbehörde zu entsorgen. Zudem sind zur Vermeidung möglicher baubedingter Auswirkungen auf den Boden und das Grundwasser entsprechende Vorsorgemaßnahmen bei der Baudurchführung zu beachten (DIN 18300 und 18915), so dass insgesamt keine erheblichen Beeinträchtigungen im Zusammenhang mit Risiken bei der Baudurchführung zu erwarten sind.

Auf Grundlage des BBodSchG / BBodSchV bzw. des Altlastenerlasses NRW im Rahmen einer Baureifmachung unterliegen weiterhin nicht entfernte belastete Böden, Gleisschotter oder bauliche Anlagen bei deren Rückbau den Vorgaben des Kreislaufwirtschaftsgesetzes (KrWG). Dementsprechend sind im Zusammenhang mit der Umsetzung des Bebauungsplanes alle Eingriffe in den Boden oder sonstige Rückbauvorhaben mit der zuständigen Abfallwirtschaftsbehörde abzustimmen. Bei größeren Baumaßnahmen ist neben der Begleitung durch einen Fachgutachter auch ein Entsorgungskonzept erforderlich.

Abschließend kann für das Schutzgut Boden festgehalten werden, dass die Beeinträchtigung der Bodenhaushaltsfunktionen, hervorgerufen durch die Flächeninanspruchnahme, angesichts der erwähnten Vorbelastungen und Nutzungen des Plangebietes sowie der Vorsorgemaßnahmen nicht als erheblich einzustufen ist.



9.3 Wasser

Grundwasser

Das Plangebiet befindet sich nicht in einer Wasserschutzzone. Der Grundwasserflurabstand beträgt im Plangebiet zwischen 6 und 15 m unter GOK, zumeist 7 - 10 m; bei Baugrunduntersuchungen im Zuge der Gütergleisverlegung wurde bis in Tiefen von 8 m kein Grundwasser angetroffen, es wird hingegen saisonales Stau- bzw. Schichtenwasser oberhalb der lokal anzutreffenden Hochflutlehme vermutet.

Es ist von einem recht gut vor Schadstoffeinträgen geschützten Grundwasserkörper auszugehen, wenngleich saisonales Stau- bzw. Schichtenwasser oberhalb der lokal anzutreffenden Hochflutlehme in geringerer Tiefe auftreten kann. Die punktuell kritischen Bodenbelastungen werden saniert und die belasteten Aufschüttungsböden vor Umsetzung der Bebauungsplanung ausgetauscht. Das Risiko eines baubedingten Schadstoffeintrages ins Grundwasser wird demnach als äußerst gering eingeschätzt.

Im Plangebiet besteht keine Pflicht zur Versickerung nach § 44 Landeswassergesetz (LWG) i.V.m. § 55 Wasserhaushaltsgesetz (WHG). Das auf versiegelten Oberflächen anfallende Niederschlagswasser wird in das örtliche Mischwasserkanalsystem abgeführt. Im Regelfall gilt gemäß der Entwässerungssatzung der Stadt Leverkusen eine Anschlusspflicht an die Kanalisation.

Es ist anlagebedingt mit einer Reduzierung der Grundwasserspense zu rechnen, welche jedoch angesichts der bereits bestehenden Versiegelungen sowie der vorgesehenen anteiligen Entsiegelungen keine nennenswerten Auswirkungen auf den Wasserhaushalt haben wird. Insgesamt ist weder bau- oder anlagebedingt, noch im Zusammenhang mit der vorgesehenen Nutzung mit erheblichen negativen Auswirkungen auf das Grundwasser zu rechnen.

Oberflächenwasser

Innerhalb des Plangebietes selbst sind keine Oberflächengewässer vorhanden.

9.4 Klima/Luft

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 südlich des Plangebietes mit dem Bürgerbusch. Dieser ist als größtes zusammenhängendes Waldgebiet Leverkusens für die Siedlungsflächen der angrenzenden Stadtteile aufgrund seiner klimatischen Ausgleichsfunktionen besonders bedeutsam.



9.5 Pflanzen und Biotope

Der Geltungsbereich des Bebauungsplanes weist nach der Verlegung der Gütergleise großflächig mehr oder weniger stark befestigte Baustellen- und Lagerflächen (teilversiegelte Flächen mit Schotterauflage sowie versiegelte Anteile) und offene Bodenstellen auf, die überwiegend unbewachsen sind.

Im Geltungsbereich kommen keine gesetzlich geschützten Biotope vor. Bestandsgefährdete oder besonders geschützte Pflanzenarten und -gesellschaften fehlen ebenfalls. Die Fläche liegt nicht innerhalb von Gebieten, die im Zuge des Biotopkatasters NRW als schutzwürdige Biotope aufgenommen wurden.

Eingriffe, die auf Grund der Aufstellung dieses Bebauungsplanes zu erwarten sind, gelten gemäß § 13a Abs. 2 Nr. 4 BauGB im Sinne des § 1a Abs. 3 Satz 5 BauGB als vor der planerischen Entscheidung erfolgt oder zulässig.

Gleichwohl sind im Bebauungsplan Anpflanzungen von standortgerechten Laubsträuchern und Laubbäumen im Sondergebiet festgesetzt.

9.6 Tiere

Im Rahmen des Planfeststellungsverfahrens zur Gütergleisverlegung erfolgten mehrfach umfangreiche Untersuchungen zu den Artengruppen Vögel, Fledermäuse, Amphibien, Reptilien, Heuschrecken und Tagfalter. Diese Untersuchungen decken auch den Geltungsbereich dieses Bebauungsplanes ab.

Vögel

Aufgrund des oben bereits beschriebenen derzeitigen Zustandes nach Verlegung der Gütergleise, den vielfältigen Störungen durch Bau- und Lagertätigkeiten sowie der verkehrlichen Nutzung ist davon auszugehen, dass die Flächen im Plangebiet zur Zeit keine geeigneten Habitatstrukturen für Vögel bieten.

Mit Umsetzung des Bebauungsplanes Nr. 208B/II sowie der 1. Änderung dieses Bebauungsplanes können auf der nbso-Westseite insgesamt mit dem Erhalt einiger bestehender Grünstrukturen und der Begrünungen sowie mit Pflanzung von Bäumen neue Lebensräume geschaffen werden. Es sind keine erheblichen Auswirkungen im Zusammenhang mit Lebensraumverlusten für Vögel zu erwarten, somit liegen auch keine artenschutzrechtlichen Verbotstatbestände vor.

Fledermäuse

Die Untersuchung zu den Fledermäusen im Rahmen des Verfahrens zum rechtswirksamen Bebauungsplan ergab, dass im Plangebiet und Umgebung sechs jagende Fledermausarten nachgewiesen wurden. Insbesondere die linearen Gehölzbestände in Nord-Süd-Ausrichtung jenseits des ehemaligen Gütergleisverlaufes westlich des Geltungsbe-



reiches Opladen erfüllen Leitfunktionen. Quartiere konnten nicht festgestellt werden.

Die Gehölzstrukturen bleiben erhalten und werden in die neuen Grünflächen des künftigen Stadtquartiers integriert.

Langfristig ist ferner davon auszugehen, dass auch die entlang der Neuen Bahnallee östlich des Geltungsbereiches geplanten begleitenden Baumreihen eine ähnliche Leitfunktion erfüllen.

Zur Vermeidung versehentlicher Quartierzerstörungen werden vor erforderlichen Fällungen die betreffenden Bäume einer Kontrolle auf mögliche Quartiere für Fledermäuse hin untersucht. Sollte ein Quartier festgestellt werden, so erfolgt in enger Abstimmung mit der zuständigen Behörde vor der Fällung eine fachgerechte Umsiedlung der Tiere in ein geeignetes Ersatzquartier. Diesbezüglich wurde ein entsprechender Hinweis aus dem rechtswirksamen Bebauungsplan übernommen.

Durch die Entwicklung der gesamten nbso-Westseite zum Stadtquartier werden allenfalls Jagdhabitats von Fledermäusen in Anspruch genommen, welche im räumlichen Zusammenhang mit möglichen Quartierstandorten (Waldflächen südlich der Fixheider Straße, Kleiner und Großer Silbersee) aufgrund sehr begrenzter Eignung für die Nahrungssuche von deutlich untergeordneter Bedeutung sind.

Von einer hieraus resultierenden erheblichen Beeinträchtigung ist nicht auszugehen, da die Flächen keine essentiellen Nahrungshabitats darstellen und vorwiegend als Verbindungsflächen zwischen den bekannten Fledermausvorkommen in Fixheide und Bürgerbusch bzw. den Gehölzbeständen des Kleinen und Großen Silbersees und der Wiembach- aue dienen.

Eingriffstatbestände für die Fledermausfauna sowie die Einschlägigkeit artenschutzrechtlicher Verbotstatbestände können bei Beachtung der Vorsorge- bzw. Vermeidungsmaßnahmen ausgeschlossen werden.

Amphibien

Nach Umsetzung der Gütergleisverlegung, dem Bau der westlich parallel zu den Gleisen verlaufenden Lärm- und Sichtschutzwand und der ebenfalls parallel verlaufenden Neuen Bahnallee gemäß Bebauungsplan Nr. 208 A/II, III ist nicht von Amphibienvorkommen im Geltungsbereich auszugehen. Im Zuge dieser Baumaßnahmen wird durch ein entsprechendes Schutzkonzept gewährleistet, dass es nach Umsetzung der Teilpopulation der Westseite in das Ersatzhabitat in Schlebuschrath nicht zu Rückwanderungen auf die Eingriffsflächen kommt. Sicherheits- halber bleibt die im Rahmen des Bebauungsplanes Nr. 208 A/II, III vorgesehene Schutzzäunung entlang der Bauflächen bestehen, bis die Entwicklung der nbso-Westseite abgeschlossen ist. Es ist außerdem zu berücksichtigen, dass nach Verlegung der Gütergleise und vor Errichtung der Straße Neue Bahnallee, westlich begleitend zur Bahntrasse, eine Lärmschutzwand errichtet wird. Eine Wiederbesiedlung des durch- aus während der Bauphase weiterhin für Kreuzkröten potentiell attraktiven Lebensraumes des Plangebietes von der Ostseite der nbso ist angesichts dieser Barrieren als höchst unwahrscheinlich einzustufen. Um



jegliches Risiko einer baubedingten Tötung auszuschließen, wird zudem eine ökologische Baubegleitung vorgesehen.

Beeinträchtigungen von Amphibien sind somit nicht zu befürchten.

Reptilien

Die Artengruppe der Reptilien wurde ebenfalls umfassend untersucht; trotz der in Teilen vorhandenen Habitataignung, z. B. für Zauneidechsen (*Lacerta agilis*), gelangen jedoch keine entsprechenden Nachweise im Plangebiet Opladen und seiner Umgebung. Daher ist festzustellen, dass nicht mit Konflikten für Reptilien zu rechnen ist und Eingriffstatbestände ausgeschlossen werden können.

Wirbellosenfauna einschließlich Insekten

Für die Lebensraumeignung des Plangebietes für die Wirbellosenfauna einschließlich Insekten sind die Artzusammensetzung der Krautschicht und der Gehölzbestände sowie jeweils Gehölzalter und -zustand entscheidend. Von der Bebauungsplanung sind keine Gehölze betroffen, die aufgrund ihres Alters und Totholzanteiles Lebensstätten für streng geschützte Arten bieten könnten.

Bei der nächtlichen Beleuchtung von Straßen und innerhalb der Bauflächen wird durch die Verwendung von Leuchtmitteln mit überwiegend langwelliger Strahlung eine Lockwirkung auf flugfähige Insekten weitestgehend vermieden. Diesbezüglich wurde ein entsprechender Hinweis aus dem rechtswirksamen Bebauungsplan übernommen.

Das unmittelbare Kollisionsrisiko für flugfähige Insekten im Zuge der verkehrlichen Nutzung der Straßen ist angesichts der prognostizierten Verkehrszahlen und der innerorts üblicherweise zulässigen Fahrgeschwindigkeit vergleichsweise gering und somit als unerheblich zu bezeichnen.

Insgesamt lassen sich keine erheblichen Auswirkungen auf Vertreter der wirbellosen Tierartengruppen ableiten.

In Gänze ist festzustellen, dass erhebliche Auswirkungen auf das Schutzgut Tiere im Sinne des allgemeinen Artenschutzes nicht zu erwarten sind. Hinsichtlich des besonderen Artenschutzes ist festzustellen, dass bei Umsetzung der Planung unter Beachtung der vorgesehenen Vermeidungsmaßnahmen keine populationsrelevanten Beeinträchtigungen europäischer Vogelarten oder des lokalen Fledermausbestandes sowie anderer streng geschützter Arten durch das Vorhaben zu befürchten sind. Mit der Einschlägigkeit von Verbotstatbeständen nach § 44 Abs. 1 Nr. 1 bis 3 i. V. m. Abs. 5 BNatSchG ist somit nicht zu rechnen.

9.7 Denkmäler

Im Plangebiet befinden sich keine Baudenkmäler.

In der Umgebung des Plangebietes sind mehrere Denkmäler vorhanden (Denkmalbereich der Eisenbahnersiedlung (Denkmal Nr. 269), Evangelische Kirche in der Humboldtstraße 65/67 (Denkmal Nr. 346),



Baudenkmal des ehemaligen Friedhofes An St. Remigius / Rennbaumstraße bis zu seiner zum Denkmal gehörenden Einfriedungsmauer (Denkmal Nr. 283), Kesselhaus und Einmannbunker des ehemaligen Ausbesserungswerkes (Denkmal Nr. 342 und Nr. 351), Ledigenheim und die Eisenbahnerwohnhäuser an der Werkstättenstraße (Denkmal Nr. 355 und Nr. 356)).

Durch die Umsetzung dieses Bebauungsplanes sind keine erheblichen baubedingten Auswirkungen auf die Denkmäler zu erwarten.

Bodendenkmäler sind für das Plangebiet nicht bekannt. Vorsorglich wird ein Hinweis aus dem rechtswirksamen Bebauungsplan übernommen, dass im Zusammenhang mit Bodenarbeiten auftretende archäologische Bodenfunde und Befunde oder Zeugnisse tierischen und pflanzlichen Lebens aus urgeschichtlicher Zeit unmittelbar beim Rheinischen Amt für Bodendenkmalpflege oder der Unteren Denkmalbehörde der Stadt Leverkusen zu melden sind und die §§ 15 und 16 Denkmalschutzgesetz (DSchG NRW) zu beachten sind.

10. Auswirkungen der Planung der gesamten nbso-Westseite

Durch die Aufgabe der Bahnnutzungen des ehemaligen Ausbesserungswerkes und des Gleisbauhofes 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 weitestgehenden Umsetzung. Im Zuge der Entwicklung auf der Westseite wurden 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 verlegt, 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 (Europa-Allee) abgerundet. Hierzu gehört auch die Verlegung des ZOB an den neuen Bahnhofsbereich. Die neu zu entwickelnden Flächen auf der Westseite der Gleise werden leistungsgerecht an das örtliche und überörtliche Straßenverkehrsnetz durch den Bau der Europa-Allee 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 und damit keine neuen Flächen im Außenbereich.

11. Planvollzug

11.1 Bodenordnung/Eigentum

Die im Plangebiet befindlichen Flächen sind zum Teil noch bahnrechtlich gewidmete Flächen. Lediglich die Wohnbauflächen sind bereits freigestellt. 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 jedoch 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 erfolgte nach Inbetriebnahme der neuen Güterzugtrasse.

11.2 Freistellung von Bahnflächen

Das Verfahren zur Freistellung von Bahnbetriebszwecken gemäß § 23 Allgemeines Eisenbahngesetz (AEG) ist bisher für die Flächen im Plangebiet nicht eingeleitet und wird ggf. bis zum Abschluss dieses Bebauungsplanverfahrens nicht abgeschlossen sein. Damit unterliegen diese Flächen 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 (vgl. Kap. 6), so dass von einem positiven Freistellungsbescheid nach Verlegung der Güterzugstrecke auszugehen ist.

11.3 Kosten



Für die Entwicklung der gesamten neuen bahnstadt opladen/Westseite - Quartiere wurden die Kosten im Rahmen des Gesamttestates zur Förderung beantragt. Mit Schreiben vom 25.08.2015 hat die Bezirksregierung Köln für den Realisierungsabschnitt West zuwendungsfähige Ausgaben in Höhe von 37.397.949 € anerkannt. Darin enthalten sind die Kosten für die Gütergleisverlegung, anteilige Kosten für die Bahnallee sowie Organisationskosten. Für die Flächenentwicklung (Baureifmachung, Erschließung, Herstellung von öffentlichen Plätzen, Grün- und Spielflächen sowie der Ausgleichsmaßnahmen) wurden 11,4 Mio. € als förderfähige Kosten anerkannt. Diese werden zu 70 % bezuschusst. Die Mittel sind im Haushalt der Stadt Leverkusen für die jeweiligen Jahre veranschlagt.

Der Neubau des ZOB Opladen ist mit zuwendungsfähigen Ausgaben von 3.500.00,00 € im Maßnahmenkatalog des NVR nach §12 ÖPNVG NRW enthalten. Die geschätzten Gesamtkosten für den Neubau des ZOB Opladen inklusive der Durchbindung der Goethestraße belaufen sich nach Kostenschätzung vom 16.12.2015 auf 5.31.619,00 €. Für die Verlängerung der Goethestraße wurde ein separater Förderantrag bei der Bezirksregierung Köln auf Mittel des kommunalen Straßenbaus gestellt. Entsprechende Mittel sind im Haushalt der Stadt Leverkusen für die jeweiligen Jahre veranschlagt.



12. Flächenbilanz

	ha	%
Straßenverkehrsflächen (inkl. angrenzendes bestehendes Straßennetz)	0,42	24
Verkehrsflächen besonderer Zweckbestimmung „ZOB“	0,55	30
Verkehrsflächen besonderer Zweckbestimmung „Verkehrsberuhigter Bereich“	0,09	5
Sondergebiet SO 2	0,73	41
Fläche Geltungsbereich	1,78	100,0

Leverkusen,

gez. Petra Cremer

Stadt Leverkusen
Fachbereich Stadtplanung