

Datum: 03.07.2013 09:21:33 Uhr
Planverfahren: Roisdorf - Bebauungsplan Ro 17
Beteiligungszeitraum: 27.06.2013 - 26.07.2013
Verfahrensschritt: Öffentliche Auslegung gem. §3(2) BauGB

Stellungnahme von: [REDACTED]
Abgabedatum: 02.07.2013 19:53:00 Uhr
Adresse: [REDACTED]
Stellungnahme: Betreff: Roisdorf-Bebauungsplan Ro 17/ geplanter Kreisverkehr (Bonnerstr./Siegesstr.)

Sehr geehrte Frau Breuer,

nach meinem Kenntnisstand gibt es noch keine Vermessungsdaten über den zu planenden Kreisverkehr, der derzeitige Sachstand stützt sich auf Luftbilder. Ob die benötigte Fläche auch tatsächlich zur Verfügung steht, bleibt also offen. Ich gehe davon aus, dass die Stadt Bornheim ein funktionierendes Risikomanagement praktiziert. Meine Bedenken bezogen auf diesen Kreisverkehr lauten wie folgt:

- Äußerst ungleich verteilte Verkehrsstärken
 - Neigungsverhältnisse des Kreisverkehrs sind ungünstig aufgrund topographischer Gegebenheiten, somit ist eine günstige Sichtbeziehung zwischen den Verkehrsteilnehmern nicht gegeben
 - Erschwerte Befahrbarkeit für lange Kraftfahrzeuge und Großraumtransporte
 - Ein Bypass bringt eventuelle Sicherheitsdefizite für querende Fußgänger und Radfahrer mit sich
 - Bypass ist nur günstig bei spitzwinkliger Rechtsabbiegebeziehung
 - Die Einsatzkriterien für kleine Kreisverkehre können auch durch die Anlage von Bypässen nicht erfüllt werden, somit kommt nach meiner Meinung nur ein großer spiralförmiger Kreisverkehr mit Bypass in Frage. Ich bezweifle das die zur Verfügung stehende Fläche ausreichen wird.
- Mit freundlichen Grüßen

[REDACTED]

Stadt Bornheim
Bürgermeister

Rathausstr. 2

53332 Bornheim

05. Juli 2013

**Einwohnerfragestunde Ratssitzung 11.07.2013
(Bebauungsplan Ro 17, Toom-EKZ)**

Sehr geehrter Herr Bürgermeister,

als Anwohner der Bonnerstrasse möchten wir unsere kritische Haltung gegenüber dem Bau eines Einkaufszentrums auf dem derzeitigen Toom-Gelände nochmals deutlich zum Ausdruck bringen und diesbezüglich wiederum Fragen stellen. Ein Teil der bereits gestellten Fragen wurde aus unserer Sicht nicht hinreichend beantwortet:

Verkehr auf Rathausstr., Bonnerstr. und Umgehungsstr.

Laut dem auf der Bürgerversammlung vorgestellten Verkehrsgutachten ist durch den Bau eines Einkaufszentrums mit einem stark erhöhten Verkehrsaufkommen sowohl auf der Bonner Straße als auch auf der Rathausstraße zu rechnen. Dies hat zur Folge, dass wir sowohl von der Vorderseite als auch von der Hinterseite des Hauses und Gartens zusätzlich zur derzeitigen Lautstärke durch Verkehr einer weiteren Mehrbelastung durch Abgase und Lärm ausgesetzt wären.

Uns wurde in den letzten Jahren immer wieder versprochen, dass nach Fertigstellung der Umgehungsstrasse eine Entlastung der Bonner Straße und ihrer Anwohner eintritt. Durch das geplante Einkaufszentrum würde es jedoch zu keiner Entlastung, sondern im Gegenteil, zu einer weiteren Verschärfung der Verkehrssituation kommen. Der Verkehr der über die neu erstellte Umgehungsstraße aus der Ortschaft herausgehalten wird, soll nun hintenherum wieder zum EKZ geleitet werden.

Auch sind wir Eltern von zwei Kindern und wir sehen die Wege zu Kindergarten und Schule durch das erhöhte Verkehrsaufkommen deutlich unsicherer werden. Dies betrifft nicht nur die Hauptkreuzung, sondern auch insbesondere die Rathausstraße sowie den Verkehrsknotenpunkt rund um „Die gemütliche Ecke“, da hier die Wege zu Kindergarten, Grundschule und Gymnasium direkt lang führen.

- Welche Maßnahmen sieht die Planung vor, um die Verkehrssituation auf der Bonnerstr. und der Rathausstr. zu verbessern?
- Sieht die Planung eine zwingende Umleitung des Durchgangsverkehrs auf die Umgehungsstraße vor?
- Was sieht die Planung vor, um die Rathausstr. nicht als Schleichweg zu benutzen?
- Ist zur Entlastung der Rathausstraße geplant, die Buslinie auf die Bonner Straße zu verlegen?
- Wie gewährleisten Sie die Sicherheit unserer Kinder auf dem Weg in Kindergarten und Schule?

Steuereinnahmen der Stadt Bornheim für das geplante EKZ

Nach unserem Wissen muß ein Unternehmer an der Stelle seine Steuer entrichten, wo er seinen Hauptsitz angemeldet hat. Die geplanten Geschäfte im EKZ sind allesamt Ketten.

- Wie sehen die Steuereinnahmen des neuen EKZ im Vergleich zum alten Toom-Markt aus? Welche Höhe machen sie aus?
- Ist das neue EKZ eine wirtschaftliche Bereicherung für die Stadt Bornheim?

Warenanlieferung an das EKZ

Aus den Planungsunterlagen geht hervor, dass es zwei Punkte der Anlieferung gibt, (Schumacherstr. Und Widdiger Weg)

- Wieso kann die Warenanlieferung nicht ausschließlich über die Seite am Widdiger Weg realisiert werden? Warenverteilung muß doch sowieso innerhalb des Gebäudekomplexes organisiert werden.

Zusammenfassend stehen wir dem Projekt äußerst kritisch gegenüber, nicht nur weil wir als Anwohner direkt davon betroffen sind, sondern auch weil es aus unserer Sicht eine Überlastung der Verkehrssituation in Roisdorf und Umgebung darstellt. Ein Projekt dieser Größenordnung übersteigt die Kapazitäten einer Ortsstruktur wie Roisdorf und zerstört ihren Charakter. Die bereits vorhandenen Einkaufsmöglichkeiten sehen wir als absolut ausreichend an und diese sollten nicht in ihrer Existenz gefährdet werden.

Bei Rückfragen stehen wir zur Verfügung.

Mit freundlichen Grüßen

[Redacted Signature]

Datum: 11.07.2013 10:12:48 Uhr
 Planverfahren: Roisdorf - Bebauungsplan Ro 17
 Beteiligungszeitraum: 27.06.2013 - 26.07.2013
 Verfahrensschritt: Öffentliche Auslegung gem. §3(2) BauGB

Stellungnahme von:	[REDACTED]
Abgabedatum:	10.07.2013 15:21:29 Uhr
Adresse:	[REDACTED] [REDACTED]
E-Mail:	[REDACTED]
Stellungnahme:	Sehr geehrte Damen und Herren, den Bebauungsplan Ro17 im Stadtteil Roisdorf habe ich mit erheblichen Bedenken zur Kenntnis genommen und muss ihn in seiner jetzigen Form ablehnen. Der Verkehr wird trotz Kreisverkehr und noch so vieler positiver Gutachten erheblich zunehmen, mehr als wir uns vorstellen können. Leidtragende sind dann nicht nur die direkten Anwohner der Bonner Straße, sondern auch die Anwohner der umliegenden Straßen. Denn dort werden sich die Verkehrsteilnehmer einen Weg suchen, wo sie meinen schneller voran zu kommen. Die Anwohner der Koblenzer Straße haben öfters schon Erfahrungen damit gemacht. Als im Vorjahr die L 281 wegen Arbeiten mehrere Wochen gesperrt war, wurde die Koblenzer Straße, (mit anschließendem Gemüseweg) als Ausweichstraße genutzt, obwohl das Befahren des Gemüseweges nur landwirtschaftlichem- und Anliegerverkehr gestattet ist. Das Verkehrsaufkommen stieg ebenso rasant wie die Geschwindigkeit der durchfahrenden Kraftfahrzeuge. Sogar der Schwerlastverkehr durchfuhr die teilweise enge 30er Zone. Die Stadt Bornheim, der Roisdorfer Ortsvorsteher sowie die örtliche Polizei wurden mehrmals auf diesen Missstand aufmerksam gemacht. Außer leeren Versprechungen wurde nichts unternommen. Das Verkehrsaufkommen wird nach Fertigstellung des neuen Einkaufszentrums übermäßig ansteigen, davon bin ich überzeugt. Ebenso überzeugt bin ich, dass sich dann wie so oft, die Verkehrsteilnehmer die umliegenden Straßen und Wege als Schleichweg aussuchen werden.

4

An den Bürgermeister der Stadt Bornheim
Stadt Bornheim
Rathausstraße 2
53332 Bornheim



Bornheim, den 03.07.2013

Sehr geehrter Herr Bürgermeister,

hiermit möchte ich Protest, gegen den Bebauungsplan Ro 17 (Toom-EKZ), einlegen. Es ist für mich ein Unding, dass man nach jahrelangen Bemühungen zur Schaffung einer Ortsumgehung für Roisdorf, den Nutzen einer solchen Umgehung, schon vor der Fertigstellung der Ortsumgehung, mit dem unangebrachten, unverhältnismäßigen Ausbau des Toom- EKZ, wieder zu Nichte macht. Ein Verkehrskollaps ist vorprogrammiert.

Außerdem, könnte auch auf den Neubau eines Kreisels, an der Ecke Siegesstrasse / Bonner Straße, verzichtet werden, wenn die Verkaufsfläche des EKZ, nicht wesentlich vergrößert wird. Selbst eine Entschädigung, für den Eigentümer des Toom- Gelände, auf Grund einer zurückgezogenen Baugenehmigung, sollte mit den Kosten für den Neubau eines Kreisels, verrechnet werden.

Es ist traurig, dass durch ein viel zu großes EKZ und das Verschwinden der grünen Oase in Roisdorf (Ecke Siegesstrasse / Bonner Straße), die Lebensqualität in Bornheim und vor allem in Roisdorf entschieden beeinträchtigt wird.

Der Rat der Stadt Bornheim, sollte mit dem Eigentümer des Toom- Gelände, eine vernünftige Abänderung dieses Bauvorhaben anstreben, welche eine Modernisierung und damit eine Aufwertung des Toom- Marktes als Ziel hat.

Mit freundlichen Grüßen



Bornheim, den 5. Juli 2013

5

An den Bürgermeister der
Stadt Bornheim
Rathausstraße
53332 Bornheim

Betreff: Einwohnerfragestunde Ratssitzung 11.07.2013
zum „Bebauungsplan Ro 17“

Sehr geehrter Herr Henseler, sehr geehrte Damen und Herren des Rates der Stadt Bornheim,

leider mussten wir feststellen, dass unsere Fragen, die wir Ihnen am 08. Oktober 2012 zukommen ließen nicht beantwortet wurden, obwohl wir ein Schreiben erhielten, das uns individuelle und ausführliche Antworten in Aussicht stellte. Stattdessen bekamen wir im Netz ein Sammelsurium an Themen und oberflächlichen Bemerkungen zur Verfügung gestellt, das alle eingegangenen Fragen beantworten sollte.

U. E. wieder ein Zeichen, dass die Stadt, wie auch der betreffende Ausschuss, keine nachhaltige Entwicklungsplanung betreibt, sondern sich auf einen Weg des geringsten Widerstandes und eine Steuerung durch externe Einflüsse, in diesem Fall durch finanzstarke Investoren einlässt.

Um bei dem Investor zu bleiben: in einem Zeitungsartikel vom 21.06.2013 des GA spricht dieser (Gerd Sutorius) von einem „Abschiedsgeschenk an die Stadt“. Können Sie uns dieses Geschenk näher umschreiben, erläutern und auch beziffern?

Die jetzige Substanz ist nachweislich in billigster Industriebauweise ausgeführt und auch die vorgelegten Pläne lassen für das EKZ nichts anderes erahnen (heute Einkaufszentrum, morgen Lagerhalle und dann?). Wie gedenkt die Stadt, der Rat, mit solchen Gebäuden (Form und Größe passen einzig in ein Industriegebiet) auf Dauer die Attraktivität von Roisdorf zu steigern bzw. den Attraktivitätsverlust auszugleichen?

Stellen Sie uns bitte klar und deutlich folgende Sachverhalte gegenüber?
Fläche Ro 17 gesamt, inklusive der beiden Kreisverkehre

aktueller Zustand:

- bebaute Fläche,
- durch Wege und Parkplätze versiegelte Fläche in welcher Art Durchlässig,
- Grünflächen, Versickerungsflächen, die einen Überlauf auffangen

bestehender Bebauungsplan:

- bebaute Fläche,
- durch Wege und Parkplätze versiegelte Fläche in welcher Art Durchlässig,
- Grünflächen, Versickerungsflächen, die einen Überlauf auffangen

beantragter Bebauungsplan Ro 17:

- bebaute Fläche,
- durch Wege und Parkplätze versiegelte Fläche in welcher Art Durchlässig,
- Grünflächen, Versickerungsflächen, die einen Überlauf auffangen

In den bisherigen Ausführungen von Stadt, Investor und Architekt wird immer wieder ausgeführt, dass die Flächen ohnehin bereits alle überbaut seien. Dies ist aber definitiv nicht der Fall. Hier werden rund 4.000 bis 5.000 qm neu versiegelt, was man sicherlich nicht als Kleinigkeit abtun kann. Ist die Kanalisation für diese zusätzlichen Flächen ausgelegt? Eine Mahnung sei uns da Starkregenfälle der letzten Wochen. Zudem laufen gerade bei diesen Starkregenfällen heute noch viele der Parkplatzflächen, Straßen und Gehwege direkt über die noch existierenden Grünflächen ab und entlasten noch die Kanalisation. Ganz zu schweigen davon, dass die meisten Entwässerungsmaßnahmen so marode sind, dass bei vielen der vorhanden Grundstücke bereits bei weitem nicht mehr deren Funktion gegeben ist. Wird der Eigentümer hier in Haftung genommen?

Ist bei den neu versiegelten Flächen nicht eine entsprechende oberflächennahe Entwässerung notwendig?

Bitte auch die Kreisverkehre in die Beantwortung der Fragen einbeziehen.

Welche Möglichkeiten bleiben, wenn die Rechnung der Verkehrsplanung nicht auf gehen, sich das Fahrverhalten der Bürger grundlegend ändert und/oder sich der Erfolg des EKZ über Maßen einstellt? Kann dann noch über zusätzliche Kreisverkehre, zusätzliche Spuren, Bypässe ... für Entlastung gesorgt werden?

Mit freundlichen Grüßen

[REDACTED]

In Kopie an:

cdu-fraktion@rat.stadt-bornheim.de
spd-fraktion@rat.stadt-bornheim.de
uwg-fraktion@rat.stadt-bornheim.de
fraktion-buendnis90-diegruenen@rat.stadt-bornheim.de
fdp-fraktion@rat.stadt-bornheim.de

Generalanzeiger Bonn und Bonner Rundschau

Bornheim, den 26. Juli 2013

5

An den Bürgermeister der
Stadt Bornheim
Rathausstraße
53332 Bornheim

Betreff: Planungen zum Einkaufszentrum in Bornheim Roisdorf
Offenlegung Ro17

Sehr geehrter Herr Henseler, sehr geehrte Damen und Herren des Bau und
Planungsausschusses der Stadt Bornheim,

Sie sagten uns bisher auf unsere beiden Schreiben jeweils zu, unsere Fragen und Anregungen ernst zu nehmen, in den Planungen mit einzubeziehen und auch genauestens, wie auch gewissenhaft zu beantworten. Leider müssen wir feststellen, dass dies in keinsten Weise geschieht. Wir haben auf keine unserer Fragen Antworten und fühlen uns in keinsten Weise ernst genommen von Stadt, Verwaltung und Rat. Das Gegenteil ist leider der Fall. Auf unser Schreiben vom 08.10.2012 bekamen wir, wie bereits geschildert, lediglich einen Antwortkatalog und auf unser Schreiben vom 05.07.2013 bekamen wir noch keine Beantwortung. Nein man verschanzte sich hinter dem Paragraphen einer Verwaltungsordnung, um den Fragen aus dem Weg zu gehen. Wenn denn dieser Tagesordnungspunkt der Ratssitzung, die Einwohnerfragestunde, so überfüllt gewesen wäre, hätten wir ja Verständnis gehabt. Jedoch belief sich dieser TOP lediglich auf den Verweis, dass beide Schreiben, die man dazu erhalten hätte zu umfangreich wären um darauf einzugehen. Noch nicht einmal einen Teil der Fragen wurde beantwortet und auf die in Aussicht gestellte ausführliche Antwort warten wir, wie gesagt, noch heute. Soweit zur Bürgernähe!

Bei den bisherigen Überlegungen der Stadt Bornheim stehen ein Einzelhandels-Zentrenkonzept aus den vergangenen Jahren zu Grunde, mit dem man sich erhofft die Kaufkraft der Bornheimer zu halten und zusätzlich aus den umliegenden Ortschaften nach Bornheim zu ziehen. Man hofft, soweit wir das mitbekommen haben mit weiterer Ansiedlung

und Ausbau von Geschäften in der Ortschaft Roisdorf. Wie geht dies einher mit den Studien („Wie sich der europäische Einzelhandel verändern wird“), die kürzlich das Institut für Handel und Internationales, durch Herrn Prof. Dr. Joachim Zentes, von der Universität Saarbrücken aufstellte? Danach werden bis 2020, also schon in den nächsten 6 Jahren ¼ aller Geschäfte (Geschäfte ohne Lebensmittel) nicht überleben. Beispiele wie im Buchhandel, sehen wir jetzt schon in der direkten Umgebung. Diese Entwicklung wird auch vor Bornheim keinen Halt machen. Ist das uns vorliegende Zentrenkonzept noch zeitgemäß? Berücksichtigt dieses die zukünftige Entwicklung und sich das gravierend ändernde Kaufverhalten unserer Kinder?

Man hört immer wieder von der Ansiedlung großer Konzernfilialen (Aldi, Mediamarkt oder Saturn...). Welche Auswirkungen hat eine solche Ansiedlungspolitik auf eigentümergeführte Klein und Mittelstandsbetriebe und würde eine kleine Kommune wie Bornheim nicht besser mit letzteren fahren? Weniger störanfällig und weniger manipulierbar durch einen „Großinvestor“?

U. E. wird mit aktueller Politik aktiv betrieben, dass sich die Verkehrsströme im Stadtgebiet gravierend verlagern. Wird gleichzeitig dafür eingetreten, dass die beteiligten Geschäfte eine Chance bekommen, sich auf diese Verlagerung einzustellen? Z. B. könnte an den Verkauf der Grundstücke auch die Ansiedlung von hiesigen Geschäften geknüpft sein?

Der Investor wurde von der Tagespresse zitiert, „er wolle der Stadt Bornheim ein Abschiedsgeschenk machen“. Dies kann er doch auch, nur sollte er, damit es auch ein Geschenk ist, auf die Wünsche der Bürger dieser Stadt eingehen und nicht auf die wirtschaftlichen Interessen einzelner. Es hindert ihn ja auch keiner daran, mit dem jetzigen Bebauungsplan eine „kleinteiligere“ Umsetzung zu verwirklichen. Um nochmals zu zitieren, „das wäre ein 6er im Lotto“. Mit zusätzlichen Flächen der Stadt könnte man dann sogar die Anlieferung und eine Zufahrt von der Bonner Straße aus verwirklichen. Bei 4.000 bis 5.000 m wäre es sicherlich auch noch möglich diese mit entsprechenden Einfriedungen zu versehen. Mit ein wenig Fantasie wird da jeder Planer sicherlich viele Alternativen vorlegen können, die verträglicher sind als das, was seit jetzt fast 2 Jahren diskutiert wird, nämlich ein Klotz unter Ausnutzung des letzten cm zur Verwirklichung möglichst viel nutzbarer Fläche. Soweit wir wissen wurde ja schon am jetzigen Bestand einmal eine Parkfläche realisiert, die heute als Verkaufsfläche dient.

Wir sprechen uns gegen diese aktuelle Planung aus und hoffen, dass auch der Rat der Stadt Bornheim noch zur Vernunft kommt und eine, wie schon erwähnt „kleinteiligere“ u. E. flexiblere Bebauung auf bestehendem Plan beibehält. Alternativ wäre auch die Veräußerung von Grundstücken möglich, bei einer weiterhin „kleinteiligeren“ Planung aber Anlieferung und Zugang über die Bonner Straße.

Zur Beantwortung erlauben wir uns nochmals die beiden vorangegangenen Schreiben als Anlage beizulegen.

Mit erwartungsvollen Grüßen

[REDACTED]

[REDACTED]

[REDACTED]

[REDACTED]

[REDACTED]

[REDACTED]

[REDACTED]

[REDACTED]

In Kopie an:

cdu-fraktion@rat.stadt-bornheim.de

spd-fraktion@rat.stadt-bornheim.de

uwg-fraktion@rat.stadt-bornheim.de

fraktion-buendnis90-diegruenen@rat.stadt-bornheim.de

fdp-fraktion@rat.stadt-bornheim.de

Generalanzeiger Bonn und Bonner Rundschau

Von: [REDACTED]

Gesendet: Mittwoch, 3. Juli 2013 05:42

An: Breuer, Ina

Betreff: Plan Einkaufszentrum Roisdorf

Liebe Frau Breuer,

ich verstehe die grundsätzlichen finanziellen Pläne die hinter dem Bau des Einkaufszentrum Roisdorf stehen müssen, empfinde den Plan aber als kritisch, da er die Lebensqualität der Stadt nicht anhebt, sondern senkt.

Das große Ziel einer Stadt muss doch immer das Anwerben neue Bewohner sein und nicht neuer Geschäftspartner, wenngleich auch das ab und an sein muss. Ich hatte vor einiger Zeit ein sehr interessantes Gespräch mit dem Ex-Bürgermeister von Gerolstein, Herr Linnert, genau zu dem Thema: Bewegung der großen Bürgermassen, passendes Stadtgestalten/ fehlgeschlagenes Stadtgestalten und deren Folgen.

Sinnvollerweise haben fast alle kleineren Städte solche Einkaufszentrum außerhalb der Städte gelegt, da das erhöhte Verkehrsaufkommen hin zu solchen Zentren einige großen Nachteile mit sich bringt, nämlich die Verhässlichung (der Verlust von Bewohnern die weg-ziehen) der Gegend durch Verkehr und Kriminalität (Einkaufszentren innerhalb der Städte ziehen weit mehr Kriminalität an als solche außerhalb der Reichweite).

Desweiteren leidet selbstverständlich besonders der kleinere Einzelhandel, die Handwerker und alle kleineren Betriebe, die eine hübsche Stadt ausmachen, unter großmächtigen Konzernen, die man als Politiker raushalten kann, wenn man wahrhaft nachhaltig eine Stadt bewirtschaftet und nicht von solchen Riesen auffressen lassen möchte.

Mein Wunsch, und es soll kein Angriff, sondern nur eine Stimme sein, wäre, achten Sie streng darauf solche Einkaufszentrum auf Flächen außerhalb der Stadt zu halten, am besten gar nicht erst zu bauen (denn mit wunderbaren Einkaufsmöglichkeiten sind wir bereits reich gesegnet) und subventionieren Sie stattdessen Kleinbetriebsstellen/-orte mit Parkplätzen und hübscher, aber auch praktischer Umgebung, um Ihre Stadt in der Lebensqualität anzuheben und nicht die Lebensqualität fahrlässig zu senken weil es nach Geld und guten Zahlen riecht.

Beste Grüße

[REDACTED]

Von: [REDACTED]
Gesendet: Sonntag, 7. Juli 2013 18:08
An: Pressestelle
Betreff: Neubau des EKZ in Roisdorf

Herr Bürgermeister Henseler,

hiermit wehre ich mich gegen den geplanten Neubau des Einkaufszentrums in Roisdorf, da ich hiermit eine erhebliche Verschlechterung der Wohnqualität für uns Roisdorfer sehe!

1. Es besteht für die Anwohner jetzt schon eine Geräuschbelastung, die sich durch die erhebliche Vergrößerung der Verkaufsfläche proportional verstärken wird (z.B. Bewegung der Einkaufswagen, an und abfahrende Fahrzeuge). Zudem ist zu erwarten das durch die Ausmaße der östlichen Gebäudewand die starken Bahngeräusche reflektiert werden und den östlich der Hauptstrecke der DB wohnenden Roisdorfern hierdurch eine erhöhten Lärmbelastung ausgesetzt werden. Die Belastung ist auch damals verstärkt worden als die Mehrfamilienhäuser auf dem Fußkreuzweg entstanden sind. Die Straßen im Raum Bornheim u. Roisdorf können den hierdurch entstehenden zusätzlichen Verkehr nicht aufnehmen. Hierfür braucht ein normal denkender Mensch kein Gutachten, außer man will seine Argumente untermauern. Sie zweifeln selber die Gutachten des Gewerbevereins an. Gutachten sind immer auch Auslegungs- und Bewertungssache. Ich darf sie an das Verkehrschaos, im Rahmen der Sperrung der L281 erinnern. Dieses erhöhte Verkehrsaufkommen und die daraus resultierenden Staus führten zu einem erhöhten Abgasaufkommen, die eine erhebliche Gesundheitsgefahr für diesen Bereich darstellen! **KÖNNEN SIE DAS VERANTWORTEN??!!**
2. Zudem sollen alte Bäume einem Kreisverkehr weichen, der die Verkehrssituation nicht verbessern wird. Diese Bäume stehen normal unter Naturschutz!
3. Zudem wird die gesamte gewachsene Infrastruktur zerstört (Kleingewerbetreibende, die auch Arbeitsplätze anbieten). Gleichzeitig gehen für uns Bürger Leistungen verloren (Reparaturen), die ansonsten vor Ort schnell und fachmännisch durchgeführt werden.
4. Weiterhin sehe ich auch kein Einkaufsnutzen für Bornheimer u. Roisdorfer, da die angeboten Waren und Leistungen nicht dem Standard der bis jetzt angebotenen Leistungen gleichwertig sein kann. Und diese Unternehmen, die diese Region versorgt haben, sind unwiederbringlich aufgelöst. Was sollen wir hier mit einem LIDL, der schon einmal geschlossen wurde. Zudem ist in Hersel und Kardorf ein Lidl. Außerdem wird in Merten ein weitere LIDL eröffnet. Das geplante Einkaufszentrum wird einmal als Bauruine enden, oder nur aus 1€ Läden bestehen. Was den roisdorfer Bürgern nichts bringt.

Da Sie mit den Ratsmitglieder die Bürgervertretung sind fordere ich sie hiermit auf die Interessen der Bürger zu vertreten und nicht die eines einzelnen Investors!

Außerdem sollte man von SPD Mitglieder erwarten können, das die Interessen der Bürger höher gewertet werden als die des Kapitals!

Gruß

[REDACTED]



Von: [REDACTED]
Gesendet: Montag, 8. Juli 2013 21:22
An: Pressestelle
Cc: fraktion@fdp-bornheim.de
Betreff: Bebauungsplan Ro 17

Sehr geehrter Hr. Henseler,

aus folgenden Gründen bin ich gg. das geplante EKZ in Roisdorf:

1. Die Geschäfte sollen sich im Wesentlichen im Bereich der Königstr. konzentrieren und dort weiterentwickeln.
2. Elektro- / Media-Märkte gibt es schon genug in der näheren Umgebung. Ein neuer Elektro- / Media-Markt in Roisdorf würde zudem die Existenz des ortsansässigen Geschäftes (Lamprichs) bedrohen. Die großen Elektronikketten schaffen zudem wenig gutbezahlte Arbeitsplätze, meistens wird das Personal im Niedriglohn-Sektor nur ausgebeutet. Es ist zudem fraglich, ob die Stadt Bornheim tatsächlich mehr Steuereinnahmen im nennenswerten Umfang bekommen würde.
3. Ich möchte schon aus ästhetischen Gründen nicht so einen großen, hässlichen "Klotz" mitten im Ort hingestellt bekommen. Das Ortsbild wird dadurch für immer verschandelt.
4. Es wird sicherlich noch mehr Verkehr in diesem Bereich fließen, der zu einer starken Beeinträchtigung unserer Lebensqualität führen würde.

Ich hoffe, Sie werden meine Bedenken bei Ihrer weiteren Planung berücksichtigen.

Mit freundlichen Grüßen,
[REDACTED]

Von: [REDACTED]
Gesendet: Montag, 8. Juli 2013 11:25
An: Pressestelle
Betreff: Toom-Gelände, Groß-EKZ in Roisdorf

Guten Tag Herr Henseler ,

meine Mutter und ich lehnen ein Groß-Einkaufszentrum (EKZ) mit 22.000 Quadratmetern Grundfläche ab. Ein solch überdimensionierter Bau passt nicht nach Roisdorf. Der Autoverkehr ist jetzt schon sehr groß auf der Bonner Straße.

Wir möchten eine Renovierung des Toom-Marktes, der anderen Einzelhändler nicht schadet. Betroffen wäre u. a. Elektro Lamprichs.

Mit freundlichen Grüßen

[REDACTED]

Breuer, Ina

Von: [REDACTED]

Gesendet: Donnerstag, 11. Juli 2013 14:32

An: Breuer, Ina

Betreff: WG: Bebauungsplan Ro 17

*** !!!!! viel zu viel Verkehr in Roisdorf - jetzt schon!!!!**

Das ist unser Hauptargument dagegen.

Alles Schönreden können wir nicht nachvollziehen!

Es soll auf der einen Seite eine Umgehungsstraße entstehen, die leider viel später erstellt werden soll als gehofft, u.a. damit der Verkehr in Roisdorf entlastet wird, auf der anderen Seite baut

man nun ein EKZ, mit u.a. Mediamarkt - als starken Verkaufsmagneten - und nimmt in Kauf, dass der Verkehr drastisch zunimmt.

Was denkt man sich dabei? **Sollen wir hier in den Abgasen und dem Verkehrslärm 'ersticken'**? Schon jetzt bilden sich auf der Bonner Straße oftmals lange Verkehrsschlangen, die man kaum hinnehmen kann.

Uns kann keiner erzählen, dass der Bau des EKZ kaum Einfluss auf die Verkehrslage haben soll. Weshalb wird das Thema von den Befürwortern immer wieder 'schöngeredet'?

Jetzt geht der Verkehr noch wohl bis 22 Uhr, dann in erhöhter Lautstärke (da viele Autos) weiter.

*** Dorfcharakter geht verloren**

Roisdorf hatte bis dato immer noch etwas von einem Dorfcharakter. Dieser wird nun komplett zerstört.

*** Existenzen sind bedroht**

Auch wenn es uns nicht betrifft: z.B. Mediamarkt gegen Lamprichs als langjähriges Familienunternehmen.

Wer unterstützt hier wen?

Wir leben in einer Welt, bei der (teilweise überflüssiger) Konsum und Zeitersparnis (Argument für die Bürger) wichtiger ist als Natur und Entspannung..

Aber sind ein Zeitgewinn von 5 min.(!!), wenn man nicht nach Hersel zum ALDI fährt, sondern nun nach Roisdorf oder nicht die Bahn nach Bonn nimmt, wenn man zu C & A wirklich ein Gewinn?

Wir können so eine Entscheidung nicht nachvollziehen.

Mit einer Erneuerung des Toommarkts sowie Erweiterung durch Ärztehaus, Siemes-Schuhzentrum, Apotheke plus Café könnten wir leben, aber nicht mit einem Klotz von EKZ,

Die Frage ist auch: WER will am Ende hier in Roisdorf noch wohnen bleiben?

Viele Grüße

[REDACTED]

**Breuer, Ina****An:** [REDACTED]**Betreff:** AW: Bebauungsplan Ro17 - Einkaufszentrum**Von:** [REDACTED]**Gesendet:** Dienstag, 9. Juli 2013 12:35**An:** Pressestelle**Betreff:** Bebauungsplan Ro17 - Einkaufszentrum

Sehr geehrte Damen und Herren, sehr geehrter Bürgermeister,

Ich möchte hiermit auch gerne eine Stellungnahme zum EKZ abgeben.

Und mich ausdrücklich GEGEN das Vorhaben aussprechen!!!

Wozu braucht Roisdorf ein EKZ? Dazu noch mitten im Wohngebiet?

Nicht nur, dass ein solches Gebäude völlig unpassend bzgl. des Aussehens wäre. Möchten Sie aus Ihrem Wohnzimmerfenster auf einen solchen Betonklotz schauen? Vermutlich nicht. Auch ein völliger Verkehrskollaps droht, alte Bäume, die schon seit meiner Grundschulzeit gegenüber Hamacher auf der Verkehrsinsel stehen, dem Ort ein wenig grüne Auflockerung verleihen, in dem auch Vögel ein Zuhause finden, müssten gefällt werden. Ich kenne die Baumsatzung in Bornheim nicht, aber ich weiß, dass vielerorts - und vielleicht gehört Bornheim mit dazu - es dem Privatmann untersagt ist, gesunde Bäume ab einer bestimmten Größe zu fällen. Und da soll es der Stadt erlaubt sein? Auch Mauern und Gartenhäuschen müssen ab bestimmter Höhe und Größe genehmigt werden. Aber ein riesiger Betonklotz mitten im Wohngebiet, das geht? Darf sich die Stadt alles herausnehmen, was sie ihren Bürgern untersagt?

Wollten Sie es, wenn die grüne Insel auf der Bonner Straße verschwindet und ein Kreisel gebaut wird, dass die Autos quasi "durch Ihr Wohnhimmel" fahren? Vermutlich wären Sie damit auch nicht einverstanden. Alles das, was Sie den Anwohnern zumuten, würden Sie selber für Ihr wohnliches Umfeld ablehnen. Aber Geld regiert die Welt. Und leider ist die Politik demgegenüber in keinsten Weise standhaft. Weder auf der großen noch der kleinen Bühne der Politik. Ein alter Mann, der vermutlich die Fertigstellung gar nicht mehr erlebt und nur für seine Erben noch mehr Geld scheffeln möchte, der ist in der Lage gegen den Großteil der Bornheimer Bevölkerung den Bürgermeister auf seine Seite zu ziehen? Kaufen lassen, nennt man so etwas.

Hinzu kommt, dass unzählige kleine Einzelhändler ihre Existenz bedroht sehen. Zu Recht. Und wie verträgt es sich, dass Sie auf der einen Seite das EKZ befürworten, auf der anderen Seite die Bornheimer Königstraße zur Einkaufszone, zur Fußgängerzone machen möchten? Wir befinden uns in keiner Großstadt, in der so etwas funktioniert. Schon in der Vergangenheit sind zahlreiche kleine Geschäfte bankrott gegangen in Bornheim.

Sind Sie regelmäßiger Kunde in den EKZ Hürth-Park oder Köln-Weiden? Dann wüssten Sie, wie oft hier die Ladeninhaber wechseln, wie oft kleine Geschäfte bankrott gehen, Ladenlokale leer stehen. Soll hier auch eines Tages ein leerer Betonklotz mitten im Wohngebiet stehen?

Die meisten Leute sind mobil, können nach Köln oder Bonn fahren, besuchen die erwähnten EKZ. Und wer aus der Stadt Bonn kommt ins kleine Bornheim in ein solches EKZ? Und wenn ich höre, dass ein Drogeriemarkt kommen soll. Wir haben in Bornheim einen dm und in Hersel einen Rossmann. Sollen die Geschäfte sich denn alle gegenseitig kaputt machen?

Und welche Klientel erwarten Sie überhaupt? Schauen Sie sich doch mal an, wer - vor allem nachmittags - im toom kaufen geht? Dass ein Sicherheitsmann vor Ort sein muss, sagt doch alles aus. Dazu nachmittags die schon biertrinkenden Menschen, die der deutschen Sprache nicht mächtig sind, vor dem toom rumlungern und die "normalen" Kunden belästigen.

Wenn schon unbedingt ein EKZ in Bornheim, dann doch bitte auf der grünen Wiese im Industriegebiet bei Porta. Gegen eine Renovierung des toom hat niemand etwas einzuwenden. Aber die Vision eines alten Mannes, der mit seinen Geldscheinen winkt, die soll doch bitte dort bleiben, wo sie jetzt ist. Im Kopf des alten Mannes. Niemand braucht ein solches Zentrum. Und die Minderheit, die dem Vorhaben positiv gegenüber steht, die wird hier etwas ganz anderes im Kopf haben als es dann letztendlich sein wird.

Es ist traurig, dass die Politik so käuflich ist und dem Wunsche des Bürgers kein Gehör schenkt. Sie würde es tun, wenn dieser hässliche Bau mit seinen weiteren negativen Änderungen wie andere Verkehrsführung, Abholzung alter Bäume direkt vor des Bürgermeisters Grundstück stehen würde.

Dann können Sie sicher sein, dass die jetzige Debatte nicht stattfinden würde, dass die Pläne längst eingestampft wären.

Dann gäbe es auch keine Einbahnstraße in Bornheim, die den Verkehr Richtung Bonn durch kleine verwinkelte Straßen, in denen die Anwohner bisher ruhig gewohnt haben, lenkt.

Mit freundlichen Grüßen

[REDACTED]

Datum: 15.07.2013 13:44:31 Uhr
Planverfahren: Roisdorf - Bebauungsplan Ro 17
Beteiligungszeitraum: 27.06.2013 - 26.07.2013
Verfahrensschritt: Öffentliche Auslegung gem. §3(2) BauGB

Stellungnahme von: [REDACTED]
Abgabedatum: 15.07.2013 12:48:58 Uhr
Adresse: [REDACTED]
Telefon: [REDACTED]
E-Mail: [REDACTED]
Stellungnahme: Wir sind zwar nicht direkte Anlieger der Bonner Straße bzw. des Widdiger Weges und Umfeld. Trotzdem haben wir die Befürchtung, dass durch diese Massnahme der komplette Verkehr in Roisdorf kollabieren wird. Der Ist-Zustand ist jetzt schon zu den Zeiten des Berufsverkehrs zwischen der Autobahnabfahrt Hersel und Roisdorf unzumutbar. Als Anlieger der Johann-Philipp-Reisstraße ist die Zufahrt auf die Herseler Straße über die Raiffeisenstraße in Richtung Roisdorf teils unmöglich, da aus beiden Richtungen der anfallende Verkehr jetzt schon sehr hoch ist. Man wartet hier - je nach Tageszeit bis zu 3 Minuten, bis man in den Herseler Straße einbiegen kann. Sollte die Erweiterung des TOOM-Geländes in der großen Lösung genehmigt und durchgeführt werden, wird der Verkehr noch höher sein und die Situation verschärft werden. An der Kreuzung Bonner Straße/ Herseler Straße und Siegesstraße, die durch einen Kreisverkehr ersetzt werden soll, ist die Situation ähnlich. Durch die zu erwartende Erhöhung des Verkehrsaufkommens bei einer eventuellen Erweiterung des Toom-Geländes wird hier der Verkehr zu Stoßzeiten zum Erliegen kommen und die Anwohner würden übermäßig belastet werden.
Unsere Befürchtung ist zudem, dass durch das Ansiedeln der Geschäfte im neuen TOOM-Gebäude der im Moment noch kläglich vorhandene Einzelhandel in Bornheim und Roisdorf ganz ausgerottet wird.

13

Breuer, Ina

Von: [REDACTED]
 Gesendet: Mittwoch, 17. Juli 2013 15:05
 An: Breuer, Ina
 Betreff: WG: Einkaufszentrum Roisdorf - Bebauungsplan Ro17
 Wichtigkeit: Hoch

Von: [REDACTED]
 Gesendet: Dienstag, 16. Juli 2013 10:53
 An: Pressestelle
 Betreff: Einkaufszentrum Roisdorf - Bebauungsplan Ro17
 Wichtigkeit: Hoch

Sehr geehrter Herr Bürgermeister, sehr geehrte Ratsmitglieder,

wir möchten uns mit diesem Schreiben BEIDE GEGEN das geplante Einkaufszentrum in Roisdorf aussprechen.

Nicht nur, dass ein solcher Betonklotz in einem Wohngebiet absolut nichts zu suchen hat, auch würde Roisdorf in einem Verkehrschaos versinken. Schon jetzt existiert ein hohes Verkehrsaufkommen auf der Hauptstrasse, was Grund dafür war, dass die Umgehungsstraße („Müllhighway“) gebaut wurde. So dass Bornheim und Roisdorf entlastet wurden. Der Ausbau Richtung Tannenbusch steht auch unmittelbar bevor. Nun soll dies alles über den Haufen geworfen werden? Will man sich wieder den Verkehr nach Roisdorf holen?

Und welche Überlebenschance gibt man den Geschäften in einem Zentrum? Für alle, die es nicht mehr wissen (wollen) oder verdrängt haben: Schon vor Jahren gab es zu Zeiten von allkauf/Realkauf diverse kleinere Shops (Modeboutique, Süßwarengeschäft, Blumenladen, Zeitschriftenladen). Nur noch der Zeitungsladen hat überlebt, alle anderen hatten über kurz oder lang über zu wenig Umsatz zu klagen, mussten schließen. Will man später einen Betonklotz, der halb leer steht, im Ort haben? Man muss sich nur in anderen kleineren Städten umschaun, um zu sehen, dass sich viele Geschäfte nicht lohnen werden, dass irgendwann das passiert, was gang und gebe ist, dass der Umsatz nicht mehr stimmt, die Geschäfte schließen müssen. Es gibt viele Beispiele dafür.

Auch möchten wir uns ausdrücklich dagegen aussprechen, dass dadurch vielen kleinen Einzelhändlern ihre Existenz genommen wird, es sowohl in Bornheim als auch Roisdorf, Alfter, Hersel und im sonstigen nahen Umland Geschäfte geben wird, die irgendwann vor der Situation stehen werden, ihren Laden schließen zu müssen, was bedeutet, dass Menschen arbeitslos werden.

Bekommen wir nicht heute schon alles, was wir brauchen, im nahen Umfeld? Lebensmittel, Elektro, Drogerieartikel, Back- und Fleischerwaren, Kleidung, Zeitschriften, Cafe, Möbel, Baumarkt, Blumen.....alles ist vorhanden, da muss es nicht noch den 5. und 6. und 7. Laden geben, der dieses anbietet. Diese Planung führt zu einer Übersättigung, die darauf hinausläuft, dass irgendwann viele Existenzen bedroht sind, die Geschäfte sich gegenseitig kaputt machen. Wir brauchen keine amerikanischen Verhältnisse mit überall Einkaufszentren, denn diese lassen sich nicht auf Deutschland und erst gar nicht auf Bornheim übertragen.

Einer Modernisierung der jetzigen Örtlichkeiten würden wir zustimmen, aber nicht einem kompletten Umbau und einer Aufstockung, einem Einkaufszentrum, welches mit der jetzigen Situation in keinsten Weise mehr etwas zu tun hat.

Zu guter Letzt sei noch die Frage gestellt:

Würden Sie, Herr Bürgermeister, dem Bauvorhaben auch zustimmen, wenn Sie Anwohner wären oder wenn durch eine geänderte Verkehrsführung die Ruhe in Ihrem Heim von heute auf morgen weg wäre, die Autos unmittelbar an Ihrem Haus, das bisher einige Meter von der Straße entfernt lag, vorbei fahren?
 Vermutlich hätte dann die Öffentlichkeit nie etwas von diesem Bauvorhaben erfahren, wären die Pläne still und heimlich in der Schublade verschwunden.

Ein wenig mehr Bürgernähe und Gehör gegenüber den Wünschen der Bürger wäre angebracht. Schließlich stehen irgendwann Wahlen an.....

Mit freundlichen Grüßen

[REDACTED]

17.07.2013

Datum: 22.07.2013 08:51:29 Uhr
Planverfahren: Roisdorf - Bebauungsplan Ro 17
Beteiligungszeitraum: 27.06.2013 - 26.07.2013
Verfahrensschritt: Öffentliche Auslegung gem. §3(2) BauGB

Stellungnahme von:	[REDACTED]
Abgabedatum:	19.07.2013 18:59:23 Uhr
Adresse:	[REDACTED]
Stellungnahme:	Die Ergebnisse der letzten Volkszählung ergeben für Bornheim eine nicht unerhebliche Mindermenge an Einwohnern (ca. 4%). Diese hat sicherlich Einfluss auf die prognostizierte Kaufkraft, welche für Einkäufe zur Verfügung steht. Ist diese Reduktion im Verträglichkeitsgutachten berücksichtigt? Eine entsprechende Würdigung dieser Fakten wäre angebracht, da ja einige Zahlen doch recht knapp zugunsten der geplanten Lösung ausfielen. Nicht das der Umsatz-Kuchen, der verteilt werden soll, kleiner als gedacht ist und nicht mehr alle wie prognostiziert satt werden können.

15

Breuer, Ina

Von: [REDACTED]

Gesendet: Montag, 22. Juli 2013 11:14

An: Henseler, Wolfgang (Bürgermeister)

Cc: Breuer, Ina

Betreff: WG: Betreff: Bebauungsplan Ro 17

Von: [REDACTED]

Gesendet: Sonntag, 21. Juli 2013 13:57

An: Pressestelle

Betreff: Betreff: Bebauungsplan Ro 17

Sehr geehrter Herr Bürgermeister Herr Henseler,

wir sind sehr gegen den Bau eines EKZ, weil der Verkehrsfluß in unserem Ort Roisdorf dann noch mehr zunimmt.

Über den nun endlich vorankommenden Bau der Umgehungsstraße von Alfter nach Roisdorf haben wir uns sehr gefreut, da dieser eine Entlastung des Pkw- und Lkw-Verkehrs für uns bedeutet hätte. Aber durch den Bau eines EKZ würde dies alles wieder zu Nichte gemacht.

Uns kann keiner erzählen, dass der Bau des EKZ kaum Einfluss auf die Verkehrslage haben soll.

Mit einer Erneuerung des Toommarkts sowie einer Erweiterung durch Ärztehaus, Apotheke, Siemes- Schucenter und Cafe könnten wir leben, aber bitte kein Klotz von einem EKZ.

Mit freundlichen Grüßen

[REDACTED]

Breuer, Ina

Von: Stark, Bernhard
Gesendet: Montag, 22. Juli 2013 11:16
An: Henseler, Wolfgang (Bürgermeister)
Cc: Breuer, Ina
Betreff: WG: Einkaufszentrum

-----Ursprüngliche Nachricht-----

Gesendet: Sonntag, 21. Juli 2013 18:04
 An: Pressestelle
 Betreff: Einkaufszentrum

Guten Tag,

Ich bin gegen das geplante Einkaufszentrum in roisdorf. Das geplante Vorhaben macht kleine Betriebe in Roisdorf kaputt. Betriebe die schon seit Jahren in roisdorf sind (Blumengeschäft, Elkrötenbetrieb). Solche Betriebe (Familienunternehmen) dürfen nicht kaputt gehen. Zusätzlich würde der Verkehr in roisdorf deutlich steigen, was für die Anwohner nicht toll ist.

MfG

17

Stadt Bornheim
Bauamt
Rathausstraße 1
53332 Bornheim

Stadt Bornheim
17. JULI 2013
Rhein-Sieg-Kreis

Czyż

Datum: 10.07.2013

Offenlage Bcbauungsplan Ro 17: Einkaufszentrum in Bornheim-Roisdorf

Sehr geehrte Damen,
Sehr geehrte Herren,

ich mache mir um meine Zukunft und die meiner vielen Mitarbeiter die größten Sorgen.

Sie wissen, dass es in unserem Bereich schon jetzt eine Lebensmittel-Übersorgung gibt.

Jetzt kommt ein Aldi-Markt, ein Getränkemarkt und anderer Einzelhandel noch nach Merten.

Die bereits im Jahre 2003 festgelegte Verkaufsfläche von max. 10.000 qm für den Toom Markt in Roisdorf reicht meines Erachtens vollkommen aus, da ansonsten der Standort in Bornheim verloren geht bzw. ich gezwungen bin Personal zu entlassen.

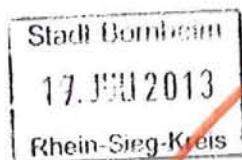
Wie aus den Bauplanungsrechtlichen Festsetzungen zu erkennen ist, wird die Lebensmittelverkaufsfläche 4.600 qm groß. Damit verdoppelt sich in etwa die Lebensmittelverkaufsfläche.

Heute beträgt die Gesamtverkaufsfläche des Toom Marktes 5.750 qm, davon lediglich ca. 2.500 qm Lebensmittelverkaufsfläche.

Mit freundlichen Grüßen



Stadt Bornheim
Bauamt
Rathausstraße 2
53332 Bornheim



11.07.2013

Bebauungsplan Ro 17: Einkaufszentrum in Bornheim-Roisdorf

Sehr geehrte Damen,
sehr geehrte Herren,

mit Sorge beobachte ich die angedachte Planung im Toom in Roisdorf.
Als Mitarbeiterin im Edeka Markt Bornheim habe ich große Angst um meinen Arbeitsplatz.

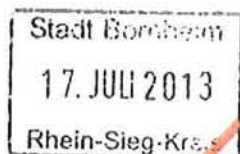
Ich bitte darum von der angedachten Toom-Erweiterung Abstand zu nehmen.

Mit freundlichen Grüßen





Stadt Bornheim
Bauamt
Rathausstraße 1
53332 Bornheim



10.07.2013

Offenlage Bebauungsplan Ro 17: Einkaufszentrum in Bornheim-Roisdorf

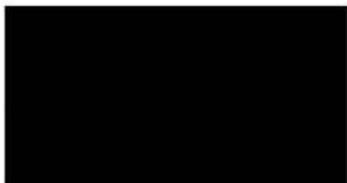
Sehr geehrte Damen,
sehr geehrte Herren,

ich bin EINE von 2750 Bürger die gegen die geplante Erweiterung des Toom Marktes im September 2012 unterschrieben haben. Bis heute haben wir auf unsere aufgeführten Befürchtungen keine Antwort aus dem Rathaus erhalten. Insbesondere fürchte ich um meinen Arbeitsplatz als Lebensmittelverkäuferin.

Die Einwohnerzahl in Bornheim stagniert bzw. ist seit Jahren rückläufig. Der Kuchen den es zu verteilen gibt wird kleiner und die Verkaufsflächen werden immer mehr und größer. Wie soll das funktionieren?

Aus diesem Grunde bin ich gegen die Erweiterung des Toom in Roisdorf und bitte die Entscheidungsträger von der Erweiterungsmaßnahme Abstand zu nehmen.

Hochachtungsvoll



20

Stadt Bornheim
Bauamt
Rathausstraße 1
53332 Bornheim



623/h

10.07.2013

Bebauungsplan Ro 17: Einkaufszentrum in Bornheim-Roisdorf

Sehr geehrte Damen,
sehr geehrte Herren,

seit der Eröffnung vor mehr als zehn Jahren bin ich als Marktleiter im  Markt Bornheim tätig. Mit großer Sorge verfolge ich die Entwicklung in Roisdorf. Wenn von 10,0 Mio. € Lebensmittel-Umsatzverteilung für Roisdorf, Bornheim und Hersel geschrieben wird, dann sind das für die bestehenden Lebensmittler mehr als 10% Umsatzrückgang. Dieses bedeutet „Vernichtung von Arbeitsplätzen“ und Existenzen.

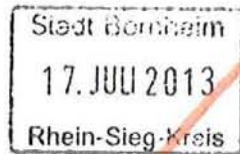
Hiermit appelliere ich an alle Entscheidungsträger: Belasst es bei den jetzigen Größenordnungen, auch im Sinne der ortsnahe Versorgung.

Mit freundlichem Gruß





Stadt Bornheim
Bauamt
Rathausstraße 2
53332 Bornheim



11.07.2013

Bebauungsplan Ro 17: Einkaufszentrum in Bornheim-Roisdorf

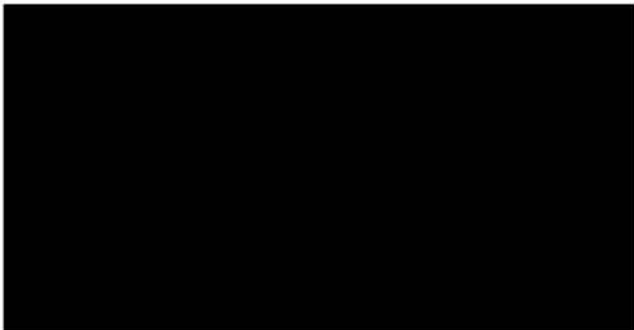
Sehr geehrte Damen,
sehr geehrte Herren,

mit großem Interesse habe ich die Begründung vom 23. Mai 2013 zum Bebauungsplan Ro 17 „Verkehrliche Erschließung“ gelesen. Demnach ist jedwede Zufahrt zu den Kundenparkplätzen über die Bonner Straße vorgesehen. Dazu ist der Neubau eines Kreisverkehrsplatzes auf der Bonner Straße geplant. Laut Tragfähigkeitsgutachten ist mit einer durchschnittlichen Kundenfrequenz von ca. 9.300 pro Tag zu rechnen.

An Wochenendtagen und vor Feiertagen entsprechend mehr. Wie soll das ohne großen Rückstau funktionieren?

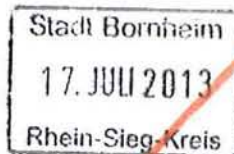
Ein warnendes Beispiel erlebe ich zu Stoßzeiten immer wieder bei der Zu- und Abfahrt zum EKZ Wachtberg in Berkum, wo sich der PKW Verkehr über den Kreisverkehr hinaus in den Wachtberggring staut. Meines Wissens plant man jetzt weitere Erschließungsstraßen um das Verkehrschaos zu lindern.

Der Rat und die zuständigen Verwaltungsmitarbeiter der Stadt Bornheim wären gut beraten, wenn sie sich bei den Kollegen in Berkum einmal über die Situation erkundigen würden. Dieses Beispiel ist vergleichbar, weil auch dort eine Kombination Vollversorger (Edeka), Aldi und kleinere Fachgeschäfte vertreten sind.



22

Stadt Bornheim
Bauamt
Rathausstraße 2
53332 Bornheim



11. Juli 2013

Bebauungsplan Ro 17: Einkaufszentrum in Bornheim-Roisdorf

Sehr geehrte Damen,
sehr geehrte Herren,

im Internet habe ich gesehen, dass der o.g. B-plan bis zum 26.07. 2013 offen gelegt ist. Ich möchte es deshalb nicht versäumen, auf die große Gefahr aufmerksam zu machen, dass durch die geplante Erweiterung des Toom und der zusätzlichen anderen Branchen, insbesondere eines weiteren Aldi, eine Überversorgung für das gesamte Vorgebirge entsteht. Das hat zur Folge, dass die ortsnahe kleineren Geschäfte nicht mehr existenzfähig sind und schließen müssen. Da ich nicht mobil bin frage ich mich, woher ich dann meine Lebensmittel herkomme?

Im Interesse aller älteren Bürger bitte ich die geplante Größenordnung von rund 13.500 qm Verkaufsfläche nicht zu genehmigen.

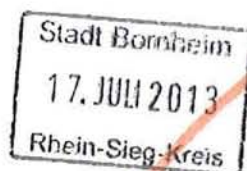
Hochachtungsvoll



23

[REDACTED]

Stadt Bornheim
Bauamt
Rathausstraße 1
53332 Bornheim



09.07.2013

Bebauungsplan Ro 17: Einkaufszentrum in Bornheim-Roisdorf

Sehr geehrte Damen,
sehr geehrte Herren,

mit Sorge beobachte ich die angedachte Planung im Toom in Roisdorf.
Als Mitarbeiter im Edeka Markt Bornheim habe ich große Angst um meinen Arbeitsplatz.

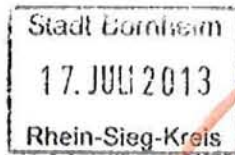
Ich bitte nochmals darum von der angedachten Erweiterung Abstand zu nehmen.

Mit freundlichem Gruß

[REDACTED]

54

Stadt Bornheim
Bauamt
Rathausstraße 2
53332 Bornheim



11.07.2013

Bebauungsplan Ro 17: Einkaufszentrum in Bornheim-Roisdorf

Sehr geehrte Damen,
sehr geehrte Herren,

wie ich aus einer örtlichen Zeitungen gelesen habe, soll das o.g. EKZ alleine im Lebensmittelbereich einen Jahresumsatz von rd. € 28,5 Mio. erzielen. Was soll dann noch für die bestehenden Lebensmittel-Geschäfte in Bornheim, Roisdorf und Hersel übrig bleiben? Umsatzrückgang führt unweigerlich zu Personalentlassungen.

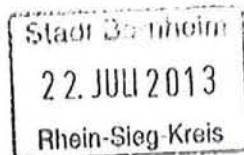
Ich habe Angst um meinen Arbeitsplatz als Kassiererin im Edeka Markt Bornheim.

Hochachtungsvoll



25

An die
Stadt Bornheim
Rathausstr. 1
53308 Bornheim



23. Juli 2013

24/17

Betrifft: Bebauungsplan Ro 17:
Einkaufszentrum in Bornheim-Roisdorf
2. Offenlage

Sehr geehrte Damen und Herrn,

o.g. Bebauungsplan befindet sich in der zweiten Offenlage. Zur ersten Offenlage bzw. frühen Bürgerbeteiligung hatte ich bereits zahlreiche Gründe aufgezählt, die in meinen Augen zeigen, dass das geplante Bauvorhaben schädlich für die Stadt Bornheim ist. Ich möchte hiermit erklären, dass ich die bereits benannten Punkte ausdrücklich aufrechterhalte, da diese keinesfalls durch die Stellungnahmen der Gutachter der Stadt ausgeräumt wurden. Es ist schon sehr verwunderlich, das beim Vorliegen von zwei unterschiedlichen Gutachten, einerseits der Stadt und andererseits des Gewebevereins, einer der Gutachter zum Richter über den anderen berufen wird.

Was ebenfalls beim interessierten Bürger nur tiefe Verwunderung auslöst ist das weitere Verfahren. So bekamen die Mitglieder des VPLA und des Rates am Samstag, dem 13.04.2013 neben den anderen Vorlagen auch die Unterlagen für den Bebauungsplan Ro 17 mit Vorlage 170/2013-7 mit der Post zugestellt. Schaut man sich die Vorlagen näher an, so finden sich Im Ratsinformationssystem zu TOP 5 - Ro 17 insgesamt 564 Seiten an Schriftsätzen eingestellt. In der kurzen zur Verfügung stehenden Zeit von nur 7 Arbeitstagen bis zum VPLA am 24.04.13, wenn man als Arbeitstage Mo-Fr zählt, ist dies praktisch unmöglich zu bewältigen. Wie sollen unsere ehrenamtlichen Ausschuss- und Ratsmitglieder in dieser Weise derart wichtige, für unsere Stadt zukunftsweisende und für viele Bornheimer Geschäftsleute existentielle Entscheidungen treffen.

Da drängen sich zwangsläufig Fragen auf:

Ist die Kürze der Bearbeitungsfrist gewollt, damit die Ausschuss- und Ratsmitglieder möglichst schlecht informiert sind und man nicht viel Zeit zur Beratung hat?

Wer steuert diese Zeiten?

Ist das für ehrenamtliche Politiker bei so einem Projekt angemessen und hinnehmbar?

Sollte die Ladungsfrist bei solchen umfangreichen Projekten nicht verdoppelt werden?

In dieser Vorlage waren die Einwendungen der Öffentlichkeit auf 119 Seiten zu lesen und die Antworten der Stadt hierzu wurden ohne direkten Bezug zum Einbringer der Anregungen und Bedenken auf 46 Seiten zusammengefasst. Dies erschwert zusätzlich das Lesen und Zuordnen - jeder Einwender muss sich die Antworten der Stadt zu seinen Anregungen und Bedenken aus diesen 46 Seiten zusammensuchen.

Aus diesen Gründen möchte ich an dieser Stelle nochmals meine Anregungen und Bedenken aufführen und zum Teil durch Neues ergänzt.

Dies beginnt mit den im Verkehrsgutachten prognostizierten Verkehrsmengen für Bornheim. Im Übrigen wurde von der Politik ein unabhängiger Verkehrsgutachter gefordert, dem die Verwaltung mit der Auftragsvergabe an IVV nicht nachgekommen ist. Überhaupt drängt sich den Bornheimer Bürgern die Frage auf, ob Rat und Bürgermeister die Verwaltung kontrollieren, oder ob sich in Bornheim dieses Verhältnis gedreht haben?

Nachdem Bürger und Politik seit Jahren darum ringen den Durchgangsverkehr in Bornheim zu reduzieren wird nun ein Einkaufszentrum geplant, welches zusätzlich große Mengen an Verkehr produziert. Zu diesem Schluss kommt auch das, zu diesem Projekt erstellte Verkehrsgutachten, wobei ich seine Seriosität nach wie vor aus verschiedenen Gründen anzweifle. Dass die Zahlen der IVV durchaus angezweifelt werden können zeigt auch das Gutachten der DTV-Verkehrskonsult, welches im Auftrag des Gewerbevereins erstellt wurde:

IVV-Aachen, Verkehrsuntersuchung Einkaufszentrum Roisdorf vom 29.05.2012

S 5 Verkehrsaufkommen: Diese Annahmen sind der Schlüssel für das Endergebnis. Da ich mich in der Apothekenbranche ein wenig auskenne, wage ich für die Apotheke zu behaupten: Bei 60 Kunden am Tag wird diese schließen müssen. Die Durchschnittszahlen der ABDA-Bundesvereinigung Deutscher Apothekerverbände liegen bei ca. 200 Kunden pro Tag, wobei Center-Apotheken i.d.R. deutlich über diesem Durchschnittswert liegen. Da stellt sich berechtigter Weise die Frage, wie sieht es mit den anderen Angaben zu Kd/m² VKF aus? Sind diese ähnlich niedrig, zu niedrig angesetzt? **Hier hat auch die Stellungnahme der IVV keine Klarheit gebracht.**

Eine andere Stellschraube um das Verkehrsaufkommen runterzurechnen ist z.B. die Annahme, dass nur 75% der Kunden mit dem Auto kommen, und jedes Auto mit 1,3 bis 1,6 Kunden besetzt ist. Diese Annahmen sind für die Lage des geplanten Einkaufszentrums nicht nachvollziehbar, da gar nicht

genug Menschen in fußläufiger Entfernung zum geplanten Einkaufszentrum wohnen um diese Annahmen auch nur annähernd zu begründen. Wenn Sie heute im TOOM einkaufen wird Ihnen auffallen, dass fast alle Kunden mit dem Auto kommen. Fußgänger und Fahrradfahrer sehen Sie so gut wie gar nicht. Ich könnte mir vorstellen, dass sich die Verkehrszahlen mit realistischeren Annahmen nach oben katapultieren werden. **Hier hat auch die Stellungnahme der IVV keine Klarheit gebracht.**

Was mir ebenfalls fehlt sind realistische Angaben zum Lieferverkehr, der, wenn ich den Entwurf richtig lese, durch das Wohngebiet Schumacherstraße erfolgen soll. Die Apotheke wird z.B. mind. 10mal am Tag beliefert (2 Großhandlungen mit 4 Touren/Tag plus Paketdienste plus Post)! Im vorliegenden Gutachten zum geplanten Einkaufszentrum kommt der Lieferverkehr, der gerade eine große Belastung für die Anwohner darstellt, gar nicht vor. **Hier hat auch die Stellungnahme der IVV keine Klarheit gebracht.**

- S. 6-9 Im vorliegenden Gutachten wird postuliert, dass der bisherige Verkehr sich auf 2100 Kfz Fahrten/Tag beläuft, und dass durch die Erweiterung zusätzlich 4250 Kfz Fahrten/Tag entstehen, damit insgesamt für das geplante Einkaufszentrum 6350 Kfz Fahrten/Tag.

Dem widerspricht die aktuelle Zählung von DTV-Verkehrsconsult GmbH, vom Gewerbeverein in Auftrag gegeben:

Widdiger Weg 29.8. - 5.9.2012	2700 Kfz Fahrten/Tag
Schumacherstraße 29.8. - 5.9.2012	2100 Kfz Fahrten/Tag

Somit ergibt die aktuelle Zählung schon 4800 Kfz Fahrten/Tag im Bereich des jetzigen TOOM-Marktes, mehr als doppelt so viele wie im vorliegenden Gutachten. Folglich sind die Annahmen und Prognosen des IVV-Gutachten in keiner Weise tauglich Aussagen über die Verkehrsentwicklung zu treffen.

Dieser Punkt zeigt, wie viele andere Stellen des Gutachtens, mit wie wenig Sorgfalt gearbeitet wurde.

- S. 8 Überraschend ist auch die Parkplatzprognose. Betrachtet man die Annahmen für die Apotheke (da dies für mich eine bekannte Materie ist), so sind für diese 3 Parkplätze vorgesehen. Diese werden aus Erfahrung nicht ausreichen. Auch hier muss man sich die Frage stellen, wie sieht es mit den anderen Angaben zu den Parkplätzen aus? Die Parkplätze scheinen sehr niedrig angesetzt. **Hier hat auch die Stellungnahme der IVV keine Klarheit gebracht. Insbesondere der Verweis, dass die niedrigen Kundenzahlen im REWE-Markt mit einem neuen Konzept der REWE begründet wird überrascht! Ich war bis heute immer davon ausgegangen, dass neue Konzepte im Einzelhandel immer darauf hinzielten, mehr Kunden zu haben.**

Aufgrund der geringen Anzahl an Parkplätzen sind durch den „Parkplatzsuchverkehr“ Verkehrsprobleme zu erwarten, zumal

die Zufahrt über einen Kreisverkehr (S.13) unmittelbar an der Einfahrt zur Tiefgarage stattfinden soll. Üblicherweise wird bei der Einfahrt in eine Tiefgarage die Geschwindigkeit drastisch reduziert (Parkplatzsuche und andere Lichtverhältnisse), weswegen der Kreisverkehr stark rückstaugefährdet ist und dadurch den fließenden Verkehr auf der Bonner Straße erheblich beeinträchtigen wird. Diese prekäre Situation wird noch verschärft durch die beiden Ampelanlagen kurz vor und kurz hinter dem Kreisverkehr. **Hier hat auch die Stellungnahme der IVV keine Klarheit gebracht.**

Und eine Frage stellt man sich dann noch zum Schluss: Wo sind die ca. 200 Stellplätze für die Mitarbeiter? Sollen die Mitarbeiter im Wohngebiet parken? **Hier hat auch die Stellungnahme der IVV keine Klarheit gebracht.**

- S.10 Trotz den deutlichen Hinweisen darauf, dass Verkehrsmengen runtergerechnet werden, kommt das Gutachten zu Verkehrsbelastungen auf Bonner- und Königstr. von annähernd 18000 Fahrzeugen am Tag. Diese Verkehrszahlen gehen meines Erachtens nach über das Verkefraftbare für die Bonner- und die Königstrasse hinaus, zumal letztere gerade erst kürzlich im unteren Teil verkehrsberuhigt ausgebaut wurde.

S. 14 Um den Verkehr im Bereich der Kreuzung Bonner-/Herseler-/Siegesstr., die im Gutachten das Qualitätsurteil mangelhaft erhält, zu verbessern, wird von IVV ein Kreisverkehr mit Bypass vorgeschlagen(S. 15) und dieser Kreisverkehrsplatz ist ja nur beim Bau des EKZ erforderlich. Denn nach der Inbetriebnahme der L 183n ist eine Verkehrsabnahme zu erwarten, die ohne EKZ einen zügigen Verkehrsablauf an dieser Kreuzung erwarten lässt.

Wie dieser Kreisverkehr bei der bestehenden Bebauung rund um die Kreuzung, inclusive der notwendigen Schleppkurven für LKW's und Busse realisiert werden soll ist bis heute nicht schlüssig erläutert worden. **Hier hat auch die Stellungnahme der IVV keine Klarheit gebracht.**

- S. 20 Die hier aufgeführten Verkehrszahlen sind in vielen Bereichen Bornheims untragbar, zumal diese Zahlen, wie zuvor ausgeführt, mit allen Mitteln runtergerechnet wurden:

Bonnerstr. 17400 Fahrzeuge/Tag

untere Königstr. 14200 Fahrzeuge/Tag (siehe oben)

Im Bereich des Schloßparks über 12700 Fahrzeuge.

In einem reinen Wohngebiet wie dem unteren Apostelpfad 10900 Kfz/Tag (von aktuell gezählten 2800 Kfz/Tag !!).

Hier hat auch die Stellungnahme der IVV keine Klarheit gebracht, ob diese Verkehrserhöhung für ein Wohngebiet (siehe FNP 2011) überhaupt statthaft ist.

Auf der Königstr. über 7300 Fahrzeuge in eine Richtung (mehr als heute).

Im Servatiusweg über 5400 Fahrzeuge in eine Richtung (was der Probetrieb schon ad absurdum geführt hat)!

In der Donatusstraße 2.700 Kfz/Tag

In der Aeltersgasse 2.500 Kfz/Tag

Hier hat auch die Stellungnahme der IVV keine Klarheit gebracht, ob diese Verkehrserhöhung in den beiden letztgenannten Straßen überhaupt möglich sind, insbesondere aufgrund des Engpasses im Bereich der Eisenbahnbrücke in der Aeltersgasse.

Laut Gutachten der IVV Aachen vom 13.04.2010, Bild 41, für ein Einkaufszentrum mit 15000qm sollen in der Mühlenstraße zukünftig, 5600 Kfz/Tag fahren statt der von DTV-Verkehrsconsult GmbH aktuell gezählten 1200 Kfz/Tag, Hier hat auch die Stellungnahme der IVV keine Klarheit gebracht, ob diese Verkehrserhöhung insbesondere aufgrund der Einspurigkeit der Mühlenstrasse im Bereich der Eisenbahnbrücke überhaupt möglich ist.

Dies ließe sich noch für andere Straßen fortführen, die unmöglich diesen von ihnen prognostizierten Verkehr aufnehmen können. Diese Verkehrsmengen sind unzumutbar.

Durch die Veröffentlichung der Pläne und nicht zuletzt auch dank dem Flyer von Herrn Stadler von einem ominösen Adler-Verlag, welcher als Postwurfsendung verteilt wurde, können sich die Bürger eine Vorstellung machen, welcher Klotz da gebaut werden soll. Es werfen sich aber auch neue Fragen auf, z.B. was aus dem Fußgängertunnel unter der Bundesbahn wird. Aus Plänen und Ansichten kann man auch die Zufahrten zu den Anlieferstellen erkennen. Auch das bei einer Überführung der Rampe zum Fußgängertunnel - mit Verlängerung des Fußgängertunnels und der Rampe -erforderlich Bauwerk ist nirgendwo dargestellt. Verkehrsanlage wurde nur der Kreisverkehrsplatz an der Parkplatzeinfahrt dargestellt. Aber die Lkw-Zufahrten zu den Anlieferstellen mit Schleppkurven der Lkw sind für den Bebauungsplan erforderlich und müssen nach meiner Meinung dargestellt werden.

*BBE-Handelsberatung, Auswirkungsanalyse • Einkaufszentrum
Bornheim-Roisdorf, Bonner Straße*

Zunächst möchte ich darauf hinweisen, dass das Gutachten von Junker & Kruse, welches vom Gewerbeverein in Auftrag gegeben wurde durch die Verwaltung praktisch keine Beachtung fand und meines Wissens auch der Vorlage nicht beigelegt war. Dennoch hat die BBE darauf reagiert und zwar mit eine „Verschlimmbesserung“. Es werden nach wie vor keine Worst-Case-Szenarien berücksichtigt und man geht z.B. nach wie vor davon aus, dass bei einem klassischen Nahversorgungsgut wie Lebensmitteln der Großteil des Zusatzumsatzes aus Bonn kommt!

Was im Weiteren sehr interessant ist, dass sich die BBE an anderen Standorten ganz anders äußert: „Die Lebensmittelfilialisten streben zurück in die Innenstädte. Ein Trend, der wegen der statischen Erfassung erst mit einer Zeitverzögerung festzustellen ist. Die BBE-Standortforschung berichtet, dass die schleichende Abwanderung des Lebensmittelhandels aus den Innenstädten gestoppt ist. Damit haben die Reaktionen der Lebensmittelanbieter auf die großen Discounter in den außerstädtischen Einkaufslagen erste Erfolge. Die Flächen konnten von 2.500 qm und mehr auf rd. 500 qm zurückgefahren werden. Auch Parkplätze sind kein zwingendes Kriterium mehr. Die feststellbare Reurbanisierung hängt auch mit einem geänderten Verkehrsverhalten der Verbraucher zusammen. Die Zunahme von Carsharing-Angeboten und der sinkende Mobilisierungsgrad stützen den Trend. Erfolgreich sei das Konzept Rewe-City; und auch Edeka experimentiere mit Märkten in den Innenstädten, wie gerade in Ingolstadt. Auch die Discounter ziehen nach, Aldi und Lidl suchen verstärkt nach Flächen in den Innenstädten. Auch Kaufland reduziert die Flächen und startet mit 2.000 qm in Göttingen einen Versuch in der Innenstadt. Und der Trend zeigt, dass sich Innenstadt und Discount nicht zwingend ausschließen.“

Ist laut BBE damit ein Einkaufszentrum wie jetzt in Bornheim geplant überhaupt noch zeitgemäß?

Doch zum vorliegenden BBE Gutachten:

- S. 28 Im BBE, Einzelhandelstandort- und Zentrenkonzept Bornheim – Fortschreibung 2010/2011, wird auf Seite 34 festgestellt: Nahrungs- und Genussmittel und Drogeriewaren für Bornheim/Brenig/Roisdorf Umsatz-/Kaufkraft-Relation 126% und ein Umsatzüberhang von heute bereits 10 Mio. €. Auf Seite 28 der neuen, aktuellen Auswirkungsanalyse der BBE wird beschrieben, dass die Umsätze für Nahrungs- und Genussmittel um 10 Mio. höher sein werden als bisher und dazu noch 4,5 Mio. € im Bereich Drogeriewaren. Wie geht das in einer bereits auch von der BBE im eigenen 2010/2011er Gutachten anerkannten überversorgten Situation ohne erheblichen Flurschaden im Bornheimer Zentrum an der Königstrasse zu verursachen.

Ergebnis des resultierenden Verdrängungswettbewerbs wird die Schließung von Lebensmittelmärkten in Bornheim sein und der Beginn eines Domino-Effektes an Geschäftsschließungen in der Königstrasse, da der Lebensmittelhandel mit seiner Frequenz wichtig ist für Bornheims Geschäfte und diese Frequenz will man nun mit aller Gewalt zum TOOM verlagern. Müssen wir aus Bornheim bald wieder für einen Liter Milch ins Auto steigen (wie zu „Vor“-EDEKA Zeiten). Gerade im Hinblick auf den demographischen Wandel, der auch vor Bornheim nicht Halt machen wird, ist eine funktionierende, fußläufige Nahversorgung Lebensqualität die von vielen Bornheimern geschätzt wird.

- S. 17 Bornheim ist wohl die einzige Stadt, die ihr Hauptzentrum mit ihrem zentralen Versorgungsbereich außerhalb der

geschlossenen Ortschaft hat. Dies dokumentiert die Stadt Bornheim selbst durch die aufgestellten Ortseingangsschilder: Ortseingangsschild Bornheim kurz vor dem Kreisverkehr am Siefenfeldchen; Ortseingangsschild Roisdorf kurz vor der Tankstelle Löhren. Im Übrigen ist m. E. nach die Konstruktion eines über zwei Kilometer langen Hauptversorgungszentrums per se eine Krücke um das EKZ überhaupt möglich zu machen.

Ich möchte hiermit die Stadt Bornheim auffordern, sich stärker um die Wirtschaftsförderung im vorhandenen Zentrum im Bereich der Königstrasse zu kümmern und nicht mit aller Macht zu versuchen ein künstliches Zentrum auf der grünen Wiese zu etablieren. Das im vorliegenden Gutachten postulierte zentrale Versorgungszentrum entspricht nicht den Gegebenheiten, zumal in keiner Weise ein fußläufiger Zusammenhang besteht, der aber für ein zentrales Versorgungszentrum evident ist. Das Projekt „Einkaufszentrum am TOOM-Markt“ bindet nun seit einigen Jahren personelle und finanzielle Mittel die weitaus besser eingesetzt werden könnten und verhindert gleichzeitig Investitionen an der Königstrasse, wie z.B. bei der Kreissparkasse, der Volksbank, am EDEKA, etc..

Ich möchte an dieser Stelle mein Plädoyer wiederholen, dass das Handeln jeder Stadt/Gemeinde davon geprägt sein sollte, ortsansässige Unternehmer zu „pflegen“, da diese auch vielfältige Funktionen im sozialen Leben der Gemeinde übernehmen, die häufig über Spenden und Sponsorin hinausgehen.

Mir ist nicht nach wie vor nicht bekannt, ob die Stadt Bornheim, freiwillige Feuerwehr, Sportvereine, etc. schon mal von einer Kette, wie z.B. Aldi in Bornheim unterstützt oder gesponsert wurden, auch ist mir nicht bekannt, ob der Ortsausschuss schon mal Spenden oder Unterstützung von Aldi, Kik, Dm, Toom und wie sie alle heißen, erhalten hätte. Auf den gesponserten Fahrzeugen der Stadt Bornheim finden sich jedenfalls nur Hinweise auf ortsansässige Unternehmen.

Mit freundlichen Grüßen

(26)

Breuer, Ina

Von: [REDACTED]

Gesendet: Donnerstag, 25. Juli 2013 12:19

An: Breuer, Ina

Betreff: Rolsdorf -Bebauungsplan Ro 17: Stellungnahme zum Planentwurf

Sehr geehrte Frau Breuer,

sowie in Ihrer Zeichnung dargestellt können wir mit unseren Einsatz-Fahrzeugen den Kreisel nicht befahren. Wenn wir einen LKW bergen und zu unserem Betriebsgelände abschleppen, haben wir eine Zuglänge von über 30 mtr. Somit wird es sehr schwierig durch den Kreisel zu fahren. Große Verkaufsprobleme könnten dann auftreten. Des Weiteren ist u.a. die Fa. [REDACTED] Kunde von uns. Sie werden uns mit ihren Fahrzeugen nicht erreichen können, somit könnten wir die Fa. [REDACTED] als Kunden verlieren. Falls der Kreisel jedoch nicht bebaut (Begrenzungssteine, Grünanlage etc.) wird besteht für uns, und unseren Kunden, die Möglichkeit den Kreisel zu überfahren. Falls der Kreisel begrünt und mit Grenzsteinen versehen wird, stimmen wir dem Bau nicht zu.

Mit freundlichen Grüßen
[REDACTED]

[REDACTED]

15.07.2013

Herrn Bürgermeister
Wolfgang Henseler
Rathaustraße 2e
53332 Bornheim

Entwurf Bebauungsplan Ro 17 – Erweiterung des toom-Marktes zu einem Einkaufszentrum

hier: Stellungnahme zum Entwurf für den Bereich öffentliche Verkehrsflächen

Sehr geehrter Herr Bürgermeister Henseler,
sehr geehrte Damen und Herren,

zu dem Entwurf des Bebauungsplanes Ro 17 in der öffentlichen Auslegung 27.06.2013 bis 26.07.2013 nehme ich für den Bereich öffentliche Verkehrsflächen wie folgt Stellung und möchte die nachstehend näher beschriebenen Anregungen bzw. Bedenken vorbringen:

1. Planunterlagen

Bei der frühzeitigen Beteiligung der Öffentlichkeit in der Zeit vom 13.09.2012 bis 12.10.2012 war in den Unterlagen auch ein Gestaltungsplan enthalten, als Datei „315_2012-7_2_Gestaltungsplan.pdf“ benannt.

Bei den im Internet zur Verfügung gestellten Unterlagen der derzeitigen Offenlage befindet sich nur der Bebauungsplan-Entwurf (ohne Datum) mit dem Kreisverkehrsplatz an der Einfahrt zum Einkaufszentrums an der Bonner Straße, als Datei „Ro 17 81732_13-03_rechtsplanentwurf.pdf“ benannt.

In diesem Bebauungsplan sind die im damaligen Gestaltungsplan dargestellten Anlieferrampen und die Zufahrten zu den Anlieferrampen nicht erkennbar. Insbesondere fehlt die Darstellung der Schleppkurven mit dem Rangierbereich für die Lkws im Bereich der nächsten betroffenen Anlieger Mömerstraße Nr. 33 bis 37, sowie der neue Überbau über die Rampe an der Fußgängerunterführung Widdiger Weg. Da bei der Offenlage auch die Gebäudeansichten vorgelegt werden, sollten die Zuwegungen zu den Laderampen auch dargestellt werden.

2. Überbauung Fußgängerunterführung Widdiger Weg

Gegen eine weitere Überbauung der Rampe an der Fußgängerunterführung Widdiger Weg um ca. 15 m bestehen grundsätzliche Bedenken. Die Vergrößerung des Angstraumes für Fußgänger kann nicht durch Anbringung von Lampen (siehe Abwägung – Anlage zur Vorlage 170/2013-7) gemindert werden.

Nur die Einsicht in den Tunnel kann das Sicherheitsgefühl der Benutzer erhöhen und ist in erheblichem Maße aus Sicht der städtebaulichen Kriminalprävention ein Erfolg.

Bei einer Überbauung muss die Rampe zur Beibehaltung der Neigung und Einsichtnahme in die Unterführung in gleichem Maß wie die Überbauung verlängert werden. Dies wurde aber bisher in keinem Plan dargestellt. Weiter würde die Überbauung bedeuten, dass die gesamten Stützwände der Rampe abgebrochen und der neuen Höhenlage angepasst, sowie im Bereich der Überbauung Stützwände durch massive Widerlager ersetzt werden. Das Brückenbauwerk muss dann für 38-tonner Lkw geeignet sein.

Durch die Änderung der Rampen, ist auch eine Änderung der Baugrenzen in diesem Bereich erforderlich.

3. Alternative Zufahrt für die Anlieferfahrzeuge

Durch die bereits dargestellte Zufahrt von der Bonner Straße zu den Laderampen könnte das Problem Fußgängerunterführung und Lärmbelästigung der Anlieger der Mörnerstraße gelöst werden. Denn die Stadt muss nicht den Bebauungsplan ständig den Wünschen des Investors anpassen (wie beim Bebauungsplan Bo 13 immer wieder geschehen), sondern muss die Vorgaben im Sinne der Bevölkerung stellen.

Es ist schon sehr merkwürdig (aber im Sinne des Investors), wenn der gleiche Verkehrsgutachter IVV, die Einfahrt von der Bonner Straße zur Laderampe wegen Verkehrsproblemen ablehnt, aber beim Netto-Markt in Bornheim – an der gleichen Straßentrasse mit etwa gleicher Verkehrsbelastung aber höherem Fußgängerverkehr – für den Rangierverkehr auf der Königstraße positive Aussagen gemacht hat.

4. Öffentlicher Parkplatz an der Ecke Bonner Straße – Widdiger Weg

Im Plangebiet liegt der öffentliche städtische Parkplatz auf dem Flurstück Nr. 30. Hier sind regelmäßig 10-16 Pkw geparkt. Dieser Parkplatz wird von Patienten und Personal der nebenliegenden Arztpraxis und von Friedhofsbesuchern genutzt.

Den Kunden und Beschäftigten der Apotheke und der umgebenden Einzelhandels- und Dienstleistungsnutzungen stehen eigne Firmenparkplätzen zur Verfügung

Ob dieser öffentliche Parkplatz mit 16 Stellplätzen ersatzlos entfallen soll und das Grundstück von 924 m² an den Investor verkauft werden soll, ist aus den Unterlagen nicht ersichtlich. Werden hier öffentliche Ersatzparkplätze gebaut?

Die Erhaltung des Parkplatzes an der Bonner Straße ist für die Friedhofsbesucher erforderlich. Bei Beerdigungen ist der im nördlichen Bereich vorhandene Parkplatz nicht ausreichend und wird wegen der verminderten Einsichtnahme auch nicht gerne von Friedhofsbesuchern genutzt.

5. Liegenschaften mit der Bezeichnung GF und GFL

Nach den vorliegenden Unterlagen sollen alle städtischen Grundstücke im Plangebiet mit einer Gesamtgröße von 4.531 m² an den Vorhabenträger verkauft werden.

Die Unterhaltung, der im Rechtsplan mit „GF1“ und „GFL“ bezeichneten Flächen sollte durch den Eigentümer des Gebäudekomplexes (einschließlich Straßenreinigung und Winterdienst) übernommen werden

6. Bushaltestellen

In der Begründung zum Bebauungsplan Ro 17 steht unter „Anbindung mit dem ÖPNV“: Die Bushaltestellen der Linien 817, 818 und 633 liegen in ca. 150 -200 m Entfernung. Es wird offenbar davon ausgegangen, dass die Bushaltestellen in der Rathausstraße verbleiben.

Trotzdem sollten die Bushaltebuchten im Zusammenhang mit dem Bau des Kreisverkehrsplatzes errichtet und die Kosten vom Investor übernommen werden. Denn die Nähe der Bushaltestellen und eine spätere Verlegung der Buslinien liegen im Interesse der Marktbetreiber.

7. Kreisverkehrsplatz an der Kreuzung Bonner Str. – Herseler Str./Siegesstraße

Aus den Verkehrsuntersuchungen geht hervor, dass bei Realisierung des Einkaufszentrums, der Umbau der Kreuzung Bonner Str. – Herseler Str. / Siegesstraße in einen Kreisverkehrsplatz mit Bypass erforderlich ist.

Der Kreisverkehrsplatz Bonner Str. – Herseler Str. / Siegesstraße ist bei der Offenlage nur im Text der Begründung erwähnt. Die Darstellung sollte auch im Übersichtsplan und im Rechtsplan erfolgen, weil der Bau dieses Kreisverkehrsplatzes Voraussetzung für den Bau des Einkaufszentrums ist und zum Bebauungsplan gehört.

Denn nach den Prognosen des Landesbetriebes Straßenbau NRW und Verkehrsuntersuchungen ist an diesem Knotenpunkt nach Inbetriebnahme der Landesstraße 183n im Jahre 2014 mit einigen Tausend Kfz/Tag weniger zu rechnen und die Kapazitätsprobleme an dieser Kreuzung sind behoben.

Daher müssen die Kosten für den Bau des Kreisverkehrsplatzes, der wegen der erhöhten Verkehrsbelastung durch das Einkaufszentrum erforderlich wird, auch vom Investor des Einkaufszentrums getragen werden.

Bedenklich ist, dass der Kreismittelpunkt ca. 15 m aus der Achse der Bonner Straße in die Grünfläche verlegt wird und damit die Grünanlage erheblich verkleinert wird. Die bessere Lösung wäre der Ankauf des Hauses Bonner Straße 88. Dann könnte der Kreismittelpunkt in Straßenachse liegen und für den Bypass wäre auch eine andere Lösung möglich.

8. Lösung für schwere Lkw und Kranwagen

Der an der Bonner Straße ansässige Kfz-Betrieb Reuter muss mit seinen schweren Lkw und Bergungsfahrzeugen eine Fahrmöglichkeit über die beiden Kreisverkehrsplätze zur Autobahn haben. Auch für seine Kunden, wie z.B. die Kranfahrzeugfirma Baumann aus Hersel, muss die Werkstatt noch erreichbar sein.

Zusammenfassung

Meine Anregungen und Bedenken bringe ich vorsorglich vor, habe jedoch die Hoffnung, dass der Rat der Stadt Bornheim, im Interesse von vielen Bornheimer Bürgern und den in ihrer Existenz bedrohten Gewerbetreibenden, ein Bauvorhaben in dieser Größenordnung ablehnt und uns die zusätzlichen Verkehrsbelastungen, die ja vom Gutachter IVV schon gerechnet wurden, erspart.

Mit freundlichen Grüßen



Herrn Bürgermeister
Wolfgang Henseler
Rathaustraße 2e
53332 Bornheim

Entwurf Bebauungsplan Ro 17 – Erweiterung des toom-Marktes zu einem Einkaufszentrum

hier: Stellungnahme zu der Verkehrsuntersuchung IVV

Sehr geehrter Herr Bürgermeister Henseler,
sehr geehrte Damen und Herren,

zu dem Entwurf des Bebauungsplanes Ro 17 in der öffentlichen Auslegung 27.06.2013 bis 26.07.2013 nehme zu der Verkehrsuntersuchung IVV für das Einkaufszentrum wie folgt Stellung und möchte die nachstehend näher beschriebenen Anregungen bzw. Bedenken vorbringen:

Aufträge Verkehrsuntersuchungen und Sortimentsverträglichkeit

Der Ausschuss für Planung, Verkehr und Liegenschaften beauftragte den Bürgermeister in der Sitzung am 23.02.2012 den Bürgermeister eine Untersuchung der verkehrlichen Verträglichkeit des Bauvorhabens und der Sortimentsverträglichkeit Einkaufszentrum Roisdorf durch von der Stadt beauftragten Gutachter nachweisen zu lassen.

Dabei hatte wohl jeder angenommen, dass diesmal nicht wie bei dem Projekt der ITG im Jahre 2010 an gleicher Stelle, die vom Investor gewählte Ingenieurgruppe IVV und BBE Handelsberatung ausgewählt wurde, sondern ein unabhängiger Gutachter.

Dies ist aber leider nicht geschehen. Es wurde wieder die gleichen Firmen IVV mit der Verkehrsuntersuchung und BBE mit dem Gutachten zur Sortimentsverträglichkeit beauftragt.

Daher war das Ergebnis der vom vorherigen Projektentwickler ITG angepassten und offensichtlich für den Investor sehr positiven Aussage der Verkehrsuntersuchung und der nun sogenannten Auswirkungsanalyse vorhersehbar.

Ergebnisse der Verkehrsuntersuchungen

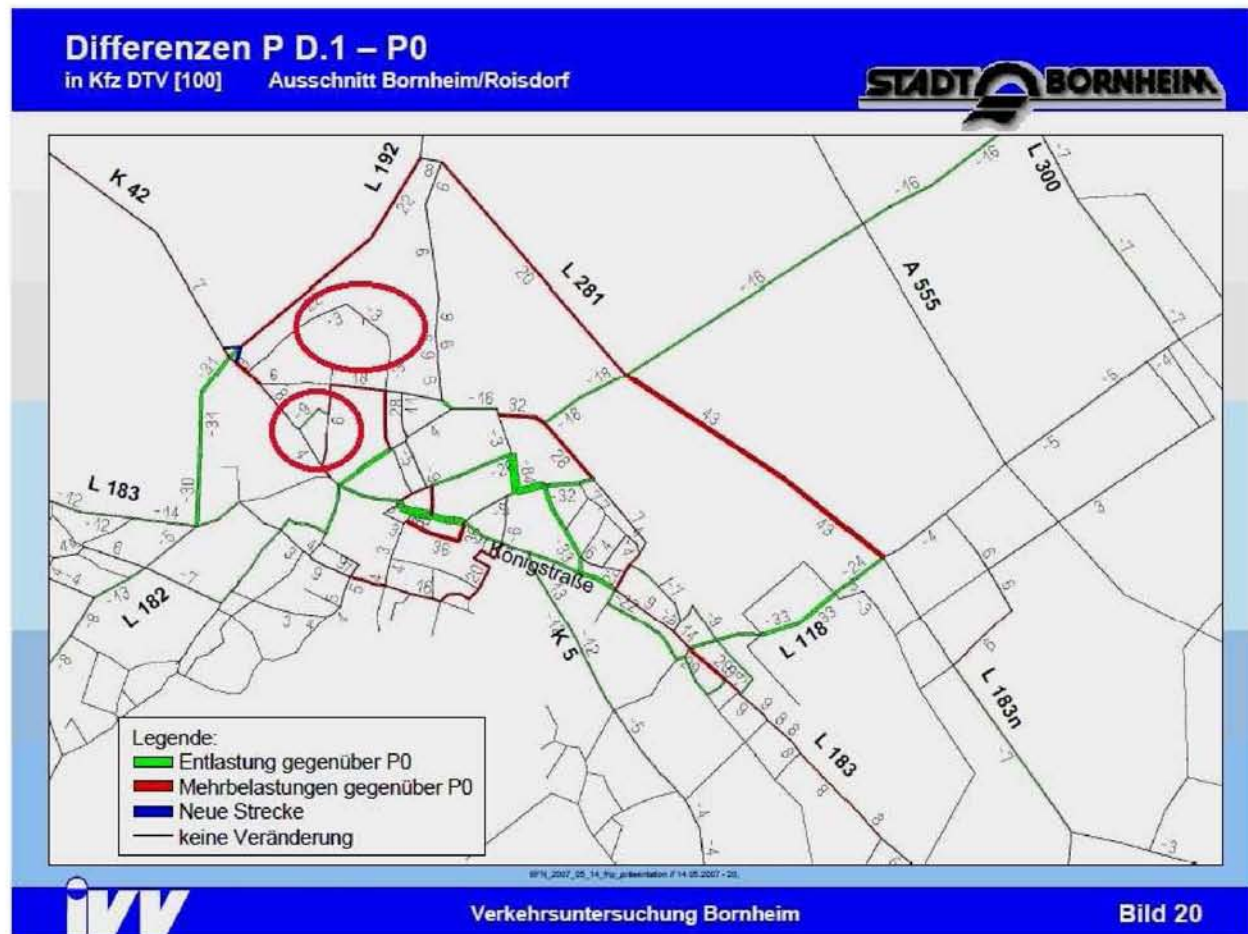
Die Firma IVV, hat schon seit dem Jahre 2003 Verkehrsuntersuchungen für die die Stadt Bornheim durchgeführt, die in ihren Aussagen widersprüchlich, nicht nachvollziehbar, nachweislich falsch und deren Grundlagen sehr fragwürdig sind.

Es entsteht der Eindruck, dass die Verkehrszahlen mit einem Zufallsgenerator erzeugt wurden und der Gutachterin die Verkehrswege in Bornheim völlig unbekannt sind. An-

ders sind die Angaben, auf die ich später noch eingehe, für mich nicht erklärbar. Die Reaktionen der Unterzeichnerin der Verkehrsuntersuchung auf Nachfragen der Bürger in der Einwohnerversammlung am 26.09.2012 sprechen eine deutliche Sprache.

Auch in der Verkehrsuntersuchung aus dem Jahre 2007 für den neuen Flächennutzungsplan wurden von der gleichen Gutachterin haarsträubende Aussagen gemacht.

Beispiel für die Qualität der Verkehrsuntersuchungen IVV:



In der Verkehrsuntersuchung 2007 für den neuen Flächennutzungsplan wird die Sackgasse **"Unter der Windmühle"** von IVV, wie auch schon in der Verkehrsuntersuchung für das Integrierte Handlungskonzept im Jahre 2003, als Durchgangsstraße zum Hordorfer Weg (rot umrandet) dargestellt. Ein Blick in den Stadtplan hätte genügt um diesen Fehler zu erkennen.

Beim anstehenden Planfall D.1 mit der Einbahnstraße Königstraße/Servatiusweg wird diese **Sackgasse um 900 Autos/Tag entlastet**. Einfach lächerlich.

Das gleiche gilt für den danebenliegenden **Wirtschaftsweg**, der von ca. 4 Landwirten zu ihren Ackerflächen und als Zufahrt zu einem Aussiedlerhof benutzt wird. Beim anstehenden Planfall D.1 mit der Einbahnstraße Königstraße/Servatiusweg wird dieser **Wirtschaftsweg um 300 Autos/Tag entlastet**. Einfach lächerlich. So viele Fahrzeuge fahren dort im ganzen Jahr nicht her.

Wertung der Verkehrsuntersuchungen 2012 und 2013 für das Einkaufszentrum

In der Verkehrsuntersuchung werden hochtrabenden Worte und Begriffe benutzt sowie die Voraussetzungen und Maßnahmen genannt:

a) Auswertung von aktuellen Verkehrszählungen in Bornheim.

Aktuelle Verkehrszahlen nach dem Jahre 2009 sind die folgenden nicht aussagefähigen Kurzzeitmessungen:

- 1.) 30 Minuten an der Bonner Straße/Adenauer Allee.

2.) Am 10.01.2012 von 16:00 Uhr bis 19:00 Uhr an der Kreuzung Bonner Straße – Herseler Straße/Siegesstraße.

Weitere, mir bekannte Zählungen bis zum Jahre 2009 sind in der Anlage 1 zu diesem Schreiben aufgeführt.

b) Die öfter genannten Bundesverkehrswegezählungen, die alle 5 Jahre an einigen Stellen der Bundes-, Landes- und Kreisstraßen durchgeführt werden.

Im relevanten Bornheimer Bereich sind das die Zählungen aus den Jahren 2005 und 2010 für:

- die Autobahn A 555
- die Landesstraße L 281
- die Landesstraße L 118 (Roisdorfer Straße) zw. Hersel und Autobahn
- die Landesstraße L 183 (Bonner Straße in Roidorf Ortsmitte)
- die Kreisstraße K 5 (Siefenfeldchen)

Aus diesen Zählergebnissen kann man zwar eine Tendenz ableiten, aber nicht die Verkehrsstärken der verkehrswichtigen innerörtlichen Bornheimer Straßen ohne Zählungen ermitteln.

Die Zählergebnisse der übrigen überörtlichen Straßen wie L 182 (Rankenberg), L 183 (Dersdorf), L 192 (Bornheim-Wesseling) und Kreisstraße K 42 (Sechtemer Weg) liegen auch vor, sind aber für die innerörtlichen Bornheimer Straßen nicht relevant.

c) Anpassung des Verkehrsmodells an die neuesten Zählungen, Verfeinerung im Bereich des neuen Vorhabens.

Nach den Ausführungen unter a) erübrigt sich ein Kommentar.

d) Alle Maßnahmen des vordringlichen Bedarfs BVWP

BVWP bedeutet Bundesverkehrswegepläne für den Ausbau und die Finanzierung von Bundesfernstraßen (Autobahnen). Was die mit dem Ort Bornheim zu tun haben, ist für mich nicht erkennbar.

e) L 183n

Bei der Begründung des Bauvorhabens ist der Landesbetrieb Straßenbau NRW von einer Belastung von 12.600 Autos/Tag DTV ausgegangen. Bei den Verkehrsuntersuchungen IVV 2010 wurden bis zu 17.900 Autos/Tag DTV genannt und in der vorliegenden Untersuchung 15.400 Autos/Tag DTV (Planfall D.1 mit EKZ) Bei der Verkehrsuntersuchung 2010 für den gleichen Planfall waren noch 16.700 Autos/Tag DTV.

Sollten die Prognosen des Landesbetriebes mit 12.600 Autos/Tag DTV für die Begründung des Bauvorhabens so falsch sein?

f) Knoten L 183n/L 281/L 118 mit einer leistungsfähigen LSA mit mehrspurigen Fahrbeziehungen

Bei Vorlage der Verkehrsuntersuchung vom 29.05-2012 war die leistungsfähige Lichtzeichenanlage bereits 6 Monate in Betrieb.

g) Sperrung der Wallrafstraße zwischen Burgstraße und Secundastraße

Die Sperrung der Wallrafstraße zwischen Secundastraße und Burgstraße wurde zwar als Teil des Integrierten Handlungskonzeptes am 29.04.2004 vom Rat beschlossen.

Als Einschränkung wurde dem Bürgermeister aufgegeben, dass vor einer Umsetzung von Maßnahmen, die konkreten Planungen dem Verkehrs-, Umwelt- und Planungsausschuß zur Beschlußfassung vorzulegen sind.

Als die Verwaltung in den Jahren 2003-2004 bei der Baustelle zur Verlegung der neuen Gas- und Wasserleitung in der Königstraße zwischen Secundastraße und Pohlhausenstraße durch eine nicht beschlossene Probephase den Endzustand (**Sperrung Wallrafstraße** und Endzustand Fahrtrichtung im Servatiusweg) in einer

Nacht- und Nebelaktion auf dem kurzen Dienstweg ohne Anhörverfahren nach StVo und ohne die nach dem Ortsrecht vorgesehenen Beteiligung der Ortsvorsteherin herstellen ließ, kam es in Bornheim zu chaotischen Verkehrsverhältnissen. Der führte zu enormen Umsatzrückgängen bei dem Bornheimer Einzelhandelsgewerbe. Es wurden über 3.000 Unterschriften gegen die Sperrung der Wallraffstraße und die Einbahnregelung Königsstraßestraße/Servatiusweg gesammelt.

Die damals durchgeführte Beschilderung entsprach genau dem von MWM vorgeschlagenen Planfall D1. Es sollte wohl schon eine Probephase des Bürgermeisters sein.

Nachdem der Rat sich bereits durch die Hintertür mit Genehmigung des neuen Flächennutzungsplanes und der zugehörigen Verkehrsprognose IVV vom 06.08.2007 von der **unsinnigen Planung der Einbahnstraße Apostelpfad** und durch die Genehmigung des Bebauungsplanes Ro 15 für den Neubau eines Familienhauses der LVR-Jugendhilfe Rheinland auch von der ebenfalls unsinnigen Abbindung der Kartäuserstraße von der Königstraße **verabschiedet** hat, bleibt die Hoffnung der Bürger, dass der Rat auch die Planung der für die Bürger unverständlichen Sperrung der Wallraffstraße stoppt.

Diese Sperrung, die damals sogar von den Streifenwagen der Polizei regelmäßig ignoriert, mit Kopfschütteln bedacht und andere Autofahrer akzeptiert wurden, muß zu einer höheren Verkehrsbelastung von Secundastraße, Königstraße und Burgstraße führen.

h) Maßnahmen zur Verringerung des Durchgangsverkehrs auf der Alfred-Rademacher-Straße

Auf Seite 17 der Verkehrsuntersuchung vom 29.05.2012 wird wieder, wie auch in den früheren Untersuchungen, "Maßnahmen zur Verringerung des Durchgangsverkehrs auf der Alfred-Rademacher-Straße" genannt.

Diese Aussage kommt wohl auch wegen fehlender Ortskenntnis zustande. Die Alfred-Rademacher-Straße wird fast nur von ortskundigen Bornheimern als kurze Verbindung für Fahrten von und nach Wesseling sehr mäßig benutzt, weil sie wegen der Unübersichtlichkeit der Bahnunterführung und der unübersichtlichen Einmündung in die L 281 von vielen Bornheimern gemieden wird.

Bewohner und Besucher des Institutes für Rhetorik benutzen diese Straße als einzige Anlieger.

Von hohem Durchgangsverkehr kann hier keine Rede sein. Durchgangsverkehr gibt es allenfalls auf ca. 50 m zwischen den Einmündungen Reuterweg und Apostelpfad.

Die angegebene Verkehrsbelastung mit 1.700 Auto/Tag im Prognose-Null-Fall 2020 und 2.700 Autos/Tag im Prognose D.1 FNP sind nicht nachvollziehbar.

Dies gilt auch für den Reuterweg, der mit maximal 3.800 und im verkehrsberuhigten Bereich mit 2.100 Autos/Tag angegeben ist.

i) Restriktiver Eingriff an der LSA Hellenkreuz für die Einfahrt nach Bornheim, zugunsten der äußeren Landesstraßen (insbesondere L 192)

Dieser Vorschlag wurde bereits in der Rahmenplanung Innenstadt-konzept vom November 2003 unter "Straßenbaumaßnahmen, die planungsrechtlich vor 2015 realisierungsfähig sind sowie von der Stadt Bornheim oder dem Rhein-Siegkreis geplante Maßnahme, die vor der Realisierung stehen bzw. bereits angeordnet sind", genannt.

In der Verkehrsuntersuchung vom 06.08.2007 wird für den Planfall D.1.1 (Bild 22) und Planfall D.1.3 (Bild 26) an der Lichtsignalanlage Hellenkreuz wieder ein restriktiver Eingriff für die Einfahrt nach Bornheim, zugunsten der äußeren Landesstraßen (insbesondere L 192) vorgeschlagen.

Vor etwa 8 Jahren wurden bereits verkehrslenkende Maßnahmen an den Lichtsignalanlagen L 183/ L 118 in Roisdorf und L183/ L 192 Hellenkreuz durchgeführt. Dabei wurden die Grünphasen in Richtung Ortsmitte Bornheim gekürzt um die Fahrzeuge auf die äußere Umgehung über die L 281 zu lenken.

Die Lichtsignalanlage am Hellenkreuz hat eine verkehrsabhängige Steuerung. Die Grünphase von Dersdorf in Richtung Ortsmitte Bornheim liegt dabei je nach Verkehrsbelastung zwischen 10 und 30 Sekunden. Bei starkem Querverkehr auf der L 182 / L 192 werden die Grünzeiten in Richtung Königstraße kürzer. Ich habe schon als 12. Fahrzeug vor der Ampel gestanden und konnte erst bei der 2. Grünphase weiterfahren. Eine weitere Kürzung der Grünphasen für die Fahrtrichtung Königstraße sollte im Interesse der Bornheimer Anwohner und auch im Interesse der Gewerbetreibenden am Hellenkreuz und in der Königstraße nicht vorgenommen werden.

Erstaunlich ist, dass die Stadt bisher in den 10 Jahren seit 2003 noch keine Gespräche mit dem Straßenbaulastträger, dem Landesbetrieb Straßenbau NRW, der auch Eigentümer und Betreiber der Lichtzeichenanlage ist, über diese Änderung geführt hat und weiter diese Aussagen akzeptiert.

Der Landesbetrieb hat aber zu dieser Maßnahme in letzter Zeit eindeutige Aussagen gemacht:

- eine Verkehrssignalanlage ist keine Barriere
- die Landesstraßen L 182 (Rankenberg), L 183 (Grünwaldstraße) und L 192 haben Vorrang vor der Königstraße.

Das heißt, der Landesbetrieb Straßen NRW läßt sich auf den Landesstraßen keinen Stau durch die auf eine Einfahrt nach Bornheim wartenden Fahrzeuge produzieren.

Bei einem restriktiver Eingriff an der LSA Hellenkreuz müssten die Richtungsfahrbahnen Bornheim Zentrum erheblich verlängert werden, damit die Durchgangsfahrbahnen nicht blockiert werden.

Ohne diese Voraussetzung (Änderung der LSA, die ja eher unwahrscheinlich ist) haben die in den Verkehrsuntersuchungen genannten Prognosen insbesondere für die Königstraße keine Grundlage.

Diese, nach meiner Meinung wenig qualifizierte Aussage – Eingriff in die Phasenfolge der Lichtzeichenanlage Hellenkreuz - sollten in weiteren Untersuchungen nicht mehr akzeptiert werden und bei der nun vorliegenden Verkehrsuntersuchung für die Erweiterung des toom-Marktes berichtigt werden.

j) Teilanschluss L 192/K 42

Dieser Teilanschluss ist seit dem Jahre 2002 im Gespräch und Thema in mehreren Ausschußsitzungen.

Auf Antrag der CDU-Fraktion stand die Vorlage 115/2005-7 am 09.03.2005 unter Punkt 17 mit auf der Tagesordnung des VPLA.

Beschluss am 09.03.2005:

Der Ausschuss für Verkehr, Planung und Liegenschaften beauftragt den Bürgermeister einstimmig,

1. eine Anbindung der K 42 an die L 192 im Rahmen der Neuaufstellung eines Flächennutzungsplans zu berücksichtigen und in diesem Zusammenhang erneut mit den Straßenbaulastträgern (Landesbetrieb Straßenbau, Niederlassung Bonn und Rhein-Sieg-Kreis) zu erörtern und
2. im Rahmen des städtischen Verkehrskonzeptes das nötige Zahlenmaterial zusammenzustellen und mit diesem Zahlenmaterial, neue Verhandlungen mit dem Landesbetrieb Straßenbau aufzunehmen.

Nach dem Antrag der CDU vom 30.01.2005, der zur Vorlage 115/2005 und einem Auftrag an den Bürgermeister führte, hat es nach meiner Kenntnis keine Aktivitäten der Stadt zur Verwirklichung des Projektes gegeben.

In der Sitzung des Ausschusses für Verkehr, Planung und Liegenschaften am 05.12.2012 wurde der Bürgermeister erneut mit der Bearbeitung des Projektes beauftragt.

Selbst wenn das Projekt Teilanschluss L 192/K42 nun aktiv betrieben wird, ist eine Fertigstellung vor einem Zeitraum von 5 Jahren unrealistisch.

Ermittlung des Verkehrsaufkommens für das neue Vorhaben.

In der Einwohnerversammlung am 26.09.2012 wurde deutlich, dass die genannten Daten der Verkehrserzeugung nicht schlüssig sind und Angaben über die Verkehrsmengen bezogen auf die Verkaufsflächen, der MIV-Anteil der Kunden und der Pkw-Besetzungsgrad nicht nachvollziehbar sind.

In den vorherigen Punkten habe ich bereits auf die Mängel in der Verkehrsuntersuchung hingewiesen. Hier werden einige der sehr ins Auge fallenden unerklärlichen Angaben aufgeführt:

- a) **Große Unterschiede zwischen dem Prognose-Null-Fall 2020** in den Verkehrsuntersuchungen für den neuen Flächennutzungsplan vom 06.08.2007 und den Angaben für den **Prognose-Null-Fall 2020** in der Verkehrsuntersuchung für das Einkaufszentrum vom 29.05.2012.

Beispiele:

L 281	15.000 - 18.800 + 25,3 %
L 192 Hellenkreuz – Wesseling	14.000 - 18.800 + 34,3 %
K 5 Siefenfeldchen	5.000 - 6.400 + 28,0 %
Königstraße zw. Schillerstr. und Siefenfeldchen	15.800 - 17.200 + 8,9 %
Bonner Str. zw. Kartäuserstr. und Adenauerallee	16.500 - 13.900 - 15,8 %
Bonner Str. zw. Widdiger Weg und Herseler Str.	15.000 - 16.300 + 8,7 %
Bonner Str. zw. Herseler Str. und Aachener Str.	7.000 - 11.700 + 67,1 %
Burgstraße	5.600 - 4.300 - 23,2 %
Kartäuserstraße	5.400 - 3.000 - 44,4 %

Diese teils 2-Stelligen Unterschiede sind sicher nicht durch die allgemeine Verkehrsentwicklung zu erklären und entsprechen nicht den vergleichbaren Zahlen der Bundesverkehrswegezählungen aus den Jahren 2005 - 2010.

Hier wurden bei der:

K 5 Siefenfeldchen ein Verkehrsrückgang von	- 21,6 %
L 281 eine Zunahme der Verkehrszahlen um	+ 8,3 %
Autobahn A555 Zunahme der Verkehrszahlen um	+ 2,9 %
Bonner Str. zw. Herseler und Aachener Str. Zunahme um	+10,2 %

Ermittelt.

Gibt es dafür eine Erklärung?

- b) **Vergleich der Zahlen von Planfall D.1** aus den Angaben der Verkehrsuntersuchung für den neuen Flächennutzungsplan vom **06.08.2007** zu den Zahlen für den **Planfall D.1** in der Verkehrsuntersuchung für das Einkaufszentrum vom **29.05.2012**. Hier kommen noch abenteuerliche Zahlen vor:

Beispiele:

L 192 Hellenkreuz – Wesseling	11.000 – 21.400 + 94,5 %
K 5 Siefenfeldchen	3.600 - 6.000 + 66,7 %
Apostelpfad zw. Königstr. und Burgbenden	4.500 - 9.900 + 120,0 %

Apostelpfad zw. Burgbenden und Diergardtstr.	8.500 - 10.900 +	28,2 %
Donatusstraße	1.500 - 2.700 +	80,0 %
Secundastraße	1.000 - 1.200 +	20,0 %
Schillerstraße	700 - 1.000 +	42,9 %
Königstraße zw. Secundastr. und Schillerstr.	11.500 - 11.700 +	1,7 %
Königstraße zw. Siefenfeldchen und Kartäuserstr.	11.600 - 9.900 -	14,7 %
Aeltersgasse	2.600 - 2.500 -	3,8 %
Burgstraße	4.700 - 3.600 -	51,4 %
Diergardtstraße	1.100 - 200 -	81,8 %

Diese Zahlen sind doch schier unglaublich!

- c) Die großen Gewinner bei Bau des Einkaufszentrums sind die Diergardtstraße, Burgstraße und die Königstraße zwischen Siefenfeldchen und Kartäuserstraße mit 1.000 Autos/Tag DTV gegenüber 1.600 Autos/Tag DTV in der Verkehrsuntersuchung 2007 für die Neuaufstellung des Flächennutzungsplanes.
Die **Aeltersgasse mit „nur noch“ 2.500 Autos/Tag DTV**. Und das obwohl die gleiche Gutachterin die Aeltersgasse im April 2007 wegen des Bo 13 von 2.800 Autos/Tag DTV auf 900 Autos/Tag DTV zurückgestuft hat.
- d) Aber es gibt noch viele andere Angaben, die nur einem Zufallsgenerator entstammen können. Zum Beispiel hat die Schillerstraße in der Verkehrsuntersuchung für den Flächennutzungsplan im Prognose-Null-Fall 2.300 Autos/Tag DTV. Durch die Einbahnregelung Königstraße/Servatiusweg soll die Schillerstraße um 1.600 Autos/Tag DTV entlastet werden. So viele Autos sind aber noch nie durch die Schillerstraße gefahren.
- e) Die Donatusstraße soll nach der Untersuchung 2012 mit 2.700 Autos/Tag DTV (gegenüber 1.500 bei der VU FNP) befahren werden. Wer das glaubt, hat die Donatusstraße noch nie gesehen. Bei geparkten Autos ist hier kaum noch die vorgeschriebene Restfahrbahnbreite von 3,05 m vorhanden.

Zusammenfassend kann man sagen, dass die Gutachten der Ingenieurgesellschaft IVV unbrauchbar sind. Die Bearbeitung der Verkehrsuntersuchungen kann nur unter völlig fehlender Ortskenntnis erfolgt sein.

Ein neues unabhängiges Gutachten mit echten Zählungen und nicht mit Zahlen aus der Kaffeesatzleserei muß her.

Das hat die Firma DTV hat im Auftrag des Gewerbevereins gemacht und direkt auf der Bonner Straße im **Bereich zwischen Adenauerallee und Widdiger Weg** Zählungen über 1 Woche vom 29.08.2012 bis 05.09.2012 durchgeführt. Dabei wurde eine **Verkehrsmenge von 11.800 Kfz/Tag (DTV)** ermittelt.

IVV nennt in der Stellungnahme vom 13.05.2013 heutige Verkehrszahlen der Bonner Straße **im Bereich zwischen Adenauerallee und Widdiger Weg mit 14.000 bis 15.000 Kfz /Tag (DTV)**. Diese Zahlen beruhen auf einer 30-Minuten Zählung an der Adenauerallee und einer Kurzzeitzählung von 3 Stunden am 10.01.2012 von 16-19 Uhr an der Kreuzung Bonner Straße – Herseler Straße/Siegesstraße.

Da ist doch klar erkennbar auf welchen Grundlagen die Verkehrsgutachten erstellt wurden und welche Zahlen eine seriöse Grundlage haben. Aber die Firma IVV ist wohl in Bornheim unantastbar.

Die Firma DTV hat für die Erstellung des vom Gewerbeverein beauftragten Gutachtens noch einige weitere Zählungen durchgeführt.

Dazu wurden Knotenstromzählungen über je 72 h und Querschnittszählungen über je eine Woche durchgeführt. Die Erhebungen erfolgten in Abstimmung mit dem Auftraggeber an den nachfolgend genannten Standorten zu den angegebenen Zählzeiten.

Knotenstromzählungen mittels Videozählgerät:

KP 1: Bonner Straße L 183/ Herseler Straße L 118/ Siegesstraße 29.8. - 1.9.2012

KP 2: Bonner Straße L 183/ Adenauerallee 5.9. - 8.9.2012

KP 3: Königstraße L 183/ Mühlenstraße/ Apostelpfad 10.9. - 13.9.2012

Querschnittszählungen mit Seitenradargeräten an folgenden Messquerschnitten:

MQ 1: Bonner Straße L 183 zw. Adenauerallee und Widdiger Weg 29.8. - 5.9.2012

MQ 2: Widdiger Weg 29.8. - 5.9.2012

MQ 3: Schumacherstraße **29.8. - 5.9.2012**

MQ 4: Königstraße zwischen Siefenfeldchen und Servatiusweg 5.9.- 13.09.2012

Solche Zählungen werden für ein seriöses Verkehrsgutachten gebraucht.

Auswirkungen des EKZ auf die Verkehrsmengen in der Königstraße

Nach den Verkehrsuntersuchungen IVV vom 29.05.2012 sollen die Verkehrsmengen in der Königstraße (außer Abschnitt Secundastraße - Schillerstraße) gemindert werden. Nach all den Fehlern und Angaben ohne Plausibilität kann hier nur noch eine Schönrechnung im Sinne des Investors vorliegen.

Nach Aussagen in dem Gutachten von BBE und IVV werden 31 % der Kunden des Einkaufszentrums aus der Zone 3, aus Brühl, Swisttal, Erftstadt und Weilerswist kommen.

Diese Kunden fliegen nicht ein, sie kommen auch nicht über die Autobahn, sondern über die Landesstraßen L 182 und L 183 und sollen dann an der Lichtzeichenanlage Hellenkreuz warten oder den großen Umweg über die L 281 zum Einkaufszentrum fahren.

Nach dem Gutachten der DTV VERKEHRSCONSULT GmbH sollen die **Verkehrsmengen auf der Königstraße durch die Realisierung des EKZ um 15,7 % steigen.**

Das halte ich für eine plausible Aussage.

Doch in der Abwägung zum Offenlagebeschluss wird erklärt:

Die von DTV Consult durchgeführten Zählungen stützen das Verkehrsmodell zusätzlich. Hier gibt es **keine signifikanten Unterschiede.**

Was soll man dazu noch sagen?

Den Anwohnern der Königstraße bleibt nur die Hoffnung, dass der Rat der Stadt Bornheim keinen Bebauungsplan nach den Unterlagen der Offenlage als Satzung beschließt.

An den als Anlage beigefügten Tabellen kann man erkennen, wie IVV mit den Zahlen jongliert.

Mit freundlichen Grüßen



Anlagen:

1. Bekannte Verkehrszählungen vor 2009
2. Tabelle der Verkehrszahlen Bonner Straße im Wandel der Zeit
3. Tabelle der Verkehrszahlen Königstraße im Wandel der Zeit
3. Tabelle der Verkehrszahlen Siefenfeldchen im Wandel der Zeit

Verkehrszählungen in Bornheim, die als Grundlagen für Gutachten von IVV dienen können.

Der mit der Verkehrsuntersuchung vom November 2003 von IVV vorgelegten Simulation des Verkehrszustandes in Bornheim in 2003 (sog. Analyse-Null-Fall) liegen folgende Zählungen zugrunde:

- a) Bundesverkehrswegezählung aus dem Jahr 2000 für den Bereich Bornheim
- b) Verkehrsuntersuchung von PVT aus dem Jahr 2000 für den Bereich Bornheim
- c) Knotenstromzählung an 5 Knotenpunkten im innerstädtischen Netz Bornheims durch MWM im Juli 2003 (Baustelle mit teilweiser gesperrter Königstraße, daher Auswertung mit Blick auf PVT – Verkehrsuntersuchung 2000)
- d) Daten aus Verkehrsuntersuchungen von IW aus den Jahren 1993 und 1995/1996.
- e) Für die Aufstellung des neuen Flächennutzungsplanes im Jahre 2009 für die nächsten 15 Jahre wurde wieder mit den bis zu 16 Jahren alten Verkehrszahlen aus den Jahren 1993 bis 2000 operiert.

Mehrtägige oder zumindest 24-Stunden-Zählungen wurden in dieser Zeit nur in sehr geringem Umfang durchgeführt. Die Verkehrszahlen für wichtige Straßen, z.B. Fußkreuzweg, Uedorfer Weg, Apostelpfad usw. wurden nach meiner Information nur durch Rechnersimulationen ermittelt und nie gezählt.

Bekannte und von der Stadt bestätigte spätere Verkehrszählungen bis 2010

- a) Bei Verkehrszählungen des Rhein-Sieg Kreises im Jahre 2005 und der Stadt im Jahre 2006 in Höhe Königstraße Nr. 2 lagen die Zählungen bei rd. 9.000 bzw. bei rd. 10.000 Fahrzeugen je Tag.
- b) Während des Probebetriebes vor dem Straßenumbau mit den Fahrbahnmarkierungen des Endzustandes Königstraße im November 2006 ergaben die Zählungen der Stadt Bornheim 10.400 Autos/Tag.
- c) Am 30./31.01.2007 wurden im Bereich Königstraße Nr. 25 im Auftrag der Stadt Verkehrszählungen mittels einer Videokamera durchgeführt. Dabei wurden 13.000 Fahrzeuge in 24 Stunden ermittelt. Bei einer Wiederholung im Jahre 2009 waren die Zahlen fast unverändert.
- d) Herseler Straße durch das Planungsbüro V-Con im Auftrag der WFG Bornheim vom Januar 2009 mit ca. 19.000 - 24.000 Kfz in 24 Stunden (Zähldauer nicht bekannt).
- e) Landesbetrieb Straßenbau NI. Ville Eifel in Euskirchen vom November 2009 mit ca. 2.250 Kfz in der Nachmittagsspitzenstunde auf der L 118

Neue Verkehrszählungen für die Verkehrsuntersuchung für das Einkaufszentrum vom 29.05.2012

- a) Kurzzeitzählung (30min) an der Bonner Straße/Adenauer Allee.
- b) Kurzzeitzählung am 10.01.2012 von 16:00 Uhr bis 19:00 Uhr an der Kreuzung Bonner Straße – Herseler Straße/Siegesstraße.

Anlage 2

Verkehrszahlen Bonner Straße					
			zwischen Herseler Str. - Aachener Str.	zwischen Herseler Str. - Widdiger Weg	zwischen Adenauerallee - Widdiger Weg
		Bild	Kfz (DTV)	Kfz (DTV)	Kfz (DTV)
		Seite			
Zählung LBS NRW 1995			10.594		
Zählung LBS NRW 2000			13.123		
Zählung LBS NRW 2005			13.192		
Zählung LBS NRW 2010			14.533		
Prognose LB Straßen NRW 2005 nach Fertigstellung L 183n			12.600		
IVV Untersuchung 2003	Analyse-Null-Fall	1			
IVV Untersuchung 2003	Prognose-Null-Fall 2015	2			
IVV Untersuchung 2003	Planfall D.1 2015	12			
IVV Untersuchung 2007	Prognose-Null-Fall 2020 Bo 13	3			
IVV Untersuchung 2007	Planfall D.1 2020 Bo 13	4			
IVV Untersuchung 2007	Prognose-Null-Fall 2020 FNP	7-11	7.000	15.000	
IVV Untersuchung 2007	Planfall D1 2020 FNP	15-19	10.000	17.000	15.000
IVV Untersuchung 2010	Prognose-Null-Fall 2020 EKZ	4/5	9.700	16.000	14.800
IVV Untersuchung 2010	EKZ Variante 1 2020	13/14	10.600	17.500	18.800
IVV Untersuchung 2010	Planfall D1 EKZ Variante 1 2020	27/28	13.200	17.200	18.600
IVV Untersuchung 2010	Planfall D1 EKZ Variante 2 2020	40/41	11.600	16.900	17.600
IVV Untersuchung 2012	Prognose-Null-Fall 2020 EKZ	4	11.700	16.300	14.500
IVV Untersuchung 2012	Prognose-Mit-Fall 2020 EKZ	10	11.300	17.000	17.400
IVV Untersuchung 2012	Planfall D1 2020 EKZ	20	8.800	16.300	16.300
IVV Untersuchung 2013	Analyse-Null-Fall 2010/2012 EKZ	4	14.100	15.500	14.300
IVV Untersuchung 2013	Prognose-Null-Fall 2020 EKZ	5	11.700	16.300	14.500
IVV Untersuchung 2013	Prognose-Null-Fall 2020 D.1 EKZ	8	7.500	15.700	13.600
IVV Untersuchung 2013	Prognose-Mit-Fall 2020 EKZ	6	11.300	17.000	17.400
IVV Untersuchung 2013	Prognose-Mit-Fall 2020 D.1 EKZ	9	8.800	16.300	16.300
Bonner Straße zwischen Herseler Straße und Aachener Straße:					
Steigerung des Prognose-Null-Fall 2020 von FNP 2007 zu EKZ 2012 um 67%					

Anlage 3

Verkehrszahlen Königstraße							
					Pohlhausen- Secundastr.	Secunda- Schillerstr.	Schillerstr.- Siefenfeldchen
				Bild	Kfz (DTV)	Kfz (DTV)	Kfz (DTV)
				Seite			
Zählung LBS NRW 2000							14.047
Zählung LBS NRW 2005							10.746
IVV Untersuchung 2003	Analyse-Null-Fall			1	15.800	15.700	16.200
IVV Untersuchung 2003	Prognose--Null-Fall	2015		2	15.700	15.600	1) 16.300
IVV Untersuchung 2003	Planfall D.1	2015		12	6.200	11.500	2) 13.100
Verkehrszählung RSK i.H. Königstraße 2 in 2005 und 2006							10.000
Verkehrszählung Stadt i.H. Königstr. 25 im November 2006						10.400	
Verkehrszählung Stadt i.H. Königstr. 25 in 2007 und 2008						13.000	
Verkehrszählung RSK i.H. Netto Königstraße in 2010						12.172	
IVV Untersuchung 2007	Prognose-Null-Fall 2020	Bo 13		3	15.800	15.700	1) 16.900
IVV Untersuchung 2007	Planfall D.1 2020	Bo 13		4	7.200	11.600	2) 13.700
IVV Untersuchung 2007	Prognose-Null-Fall 2020	FNP		7-11	14.400	14.100	15.800
IVV Untersuchung 2007	Planfall D.1 2020	FNP		15-19	7.600	11.500	14.500
IVV Untersuchung 2010	Prognose-Null-Fall 2020	EKZ 2010		4/5	14.400	14.200	1) 15.800
IVV Untersuchung 2010	Prognose-Mit-Fall Var.1 2020	EKZ 2010		13/14	15.300	15.500	16.200
IVV Untersuchung 2010	Planfall D1 Var.1 2020	EKZ 2010		27/28	9.500	13.700	16.800
IVV Untersuchung 2010	Planfall D1 Var.2 2020	EKZ 2010		40/41	9.500	13.700	16.100
IVV Untersuchung 2012	Prognose-Null-Fall 2020	EKZ 2012		4	13.800	14.500	1) 17.200
IVV Untersuchung 2012	Prognose-Mit-Fall 2020	EKZ 2012		10	13.600	15.700	18.000
IVV Untersuchung 2012	Planfall D1 2020 mit	EKZ 2012		20	7.300	11.700	2) 14.200
IVV Untersuchung 2013	Analyse-Null-Fall 2010/2012	EKZ		4	14.500	14.100	14.800
IVV Untersuchung 2013	Prognose-Null-Fall 2020	EKZ		5	13.800	14.500	1) 17.200
IVV Untersuchung 2013	Prognose-Null-Fall 2020 D.1	EKZ		8	6.900		
IVV Untersuchung 2013	Prognose-Mit-Fall 2020	EKZ		6	13.600	15.700	18.000
IVV Untersuchung 2013	Prognose-Mit-Fall 2020 D.1	EKZ		9	7.300	11.700	2) 14.200
1) Prognose-Null-Fall 2020							
2) Prognose-Mit-Fall 2020 und Einbahnregelung							
Zwischen Secundastraße und Schillerstraße + 1.200 Kfz/Tag (kursiv) durch EKZ							
und dann durch Einbahnregelung - 4.000 Kfz/Tag.							
Zahlen durch Probetrieb widerlegt							

Anlage 4

Verkehrszahlen Siefenfeldchen			
	Bild	Kfz (DTV)	
	Seite		
Zählung LBS NRW 2000		4.873	
Zählung LBS NRW 2005		3.215	
Zählung LBS NRW 2010		2.522	1)
IVV Untersuchung 2003 Analyse-Null-Fall	1	4.500	
IVV Untersuchung 2003 P-N-F 2015	2	3.500	
IVV Untersuchung 2003 Planfall D.1 2015	12	2.900	
IVV Untersuchung 2007 P-N-F 2020 Bo 13	3	5.100	
IVV Untersuchung 2007 Planfall D.1 2020 Bo 13	4	3.700	
IVV Untersuchung 2007 FNP Prognose-Null-Fall 2020	7-11	5.000	2)
IVV Untersuchung 2007 FNP Planfall D1 2020 (Einbahn Kö)	15-19	3.600	3)
IVV Untersuchung 2010 EKZ Prognose-Null-Fall 2020	4/5	6.200	
IVV Untersuchung 2010 EKZ Variante 1 2020	13/14	4.400	
IVV Untersuchung 2010 Planfall D1 EKZ Variante 1 2020	27/28	6.500	
IVV Untersuchung 2010 Planfall D1 EKZ Variante 2 2020	40/41	6.800	
IVV Untersuchung 2012 EKZ Prognose-Null-Fall 2020	4	6.400	4)
IVV Untersuchung 2012 EKZ Prognose-mit-Fall 2020	10	5.700	5)
IVV Untersuchung 2012 EKZ Planfall D. 1 2020 (Einbahn Kö)	20	6.000	6)
IVV Untersuchung 2013 Analyse-Null-Fall 2010/2012 EKZ	4	4.000	
IVV Untersuchung 2013 Prognose-Null-Fall 2020 EKZ	5	6.400	
IVV Untersuchung 2013 Prognose-Null-Fall 2020 D.1 EKZ	8	5.600	
IVV Untersuchung 2013 Prognose-Mit-Fall 2020 EKZ	6	5.700	
IVV Untersuchung 2013 Prognose-Mit-Fall 2020 D.1 EKZ	9	5.900	
1) Verkehrszählungen Landesbetrieb Straßenbau NRW			
2) Verkehrsprognose 2007 IVV für 2020			
3) Verkehrsprognose IVV für 2020 durch Einbahnstraße Kö -1.400 Autos/Tag ?			
4) Verkehrsprognose 2012 IVV für 2020			
5) Verkehrsprognose 2012 IVV für 2020 durch EKZ 400 Autos/Tag weniger ?			
6) Verkehrsprognose IVV für 2020 durch Einbahnstraße Kö -300 Autos/Tag ?			
Nach der Verkehrsunersuchungen IVV werden sich die Verkehrszahlen im Siefenfeldchen verdoppeln			

Herrn Bürgermeister
Wolfgang Henseler
Rathaustraße 2e
53332 Bornheim

Entwurf Bebauungsplan Ro 17 – Erweiterung des toom-Marktes zu einem Einkaufszentrum

hier: Stellungnahme zum Entwurf für Grundsatzfragen des Bebauungsplanes

Sehr geehrter Herr Bürgermeister Henseler,
sehr geehrte Damen und Herren,

zu dem Entwurf des Bebauungsplanes Ro 17 in der öffentlichen Auslegung 27.06.2013 bis 26.07.2013 nehme ich für Grundsatzfragen des Bebauungsplanes wie folgt Stellung und möchte die nachstehend näher beschriebenen Anregungen bzw. Bedenken vorbringen:

1. Aufstellung eines Bebauungsplanes

Bei der Aufstellung eines Bebauungsplanes sollten die Vorgaben immer von der Stadt ausgehen. Bei dem Bebauungsplan Ro 17 entsteht wieder der Eindruck, dass hier der Bebauungsplan nur nach den Wünschen des Investors aufgestellt und angepasst wird, obwohl es kein Vorhabenbezogener Bebauungsplan ist.

Damit haben wir auch beim Bebauungsplan Bo 13 leidvolle Erfahrungen gemacht. Hier wurde der Bebauungsplan mehrmals den Wünschen des Investors angepasst und anschließend hatte das erstellte Gebäude keine Ähnlichkeit mehr mit den Darstellungen im Satzungsbeschluss.

Es mag ja sein, dass es besonders willkommene Investoren gibt, denen man jede Hilfe angedeihen lassen muss, wie auch bei dem Bebauungsplan Me 15.2. Hier hat die Stadt sogar den Bau des Kreisverkehrsplatzes auf der Bonn-Brühler Str. – L 183 nach einer Verwaltungsvereinbarung mit dem Landesbetrieb Straßenbau NRW für den Investor übernommen, obwohl sonst bei der Stadt immer auf eine sehr dünne Personaldecke hingewiesen wird.

2. Hauptversorgungszentrum

Den Bereich des heutigen toom-Marktes als Teil eines Hauptversorgungszentrums Bornheim – Roisdorf zu bezeichnen, ist abwegig. Denn der nächste Einzelhandelsbetrieb in Bornheim ist mehr als 1 Kilometer von dem toom-Markt Gelände entfernt.

In der Abwägung zum Offenlagebeschluss steht ja auch als Überschrift: Bebauungsplan Ro 17 in der Ortschaft Roisdorf, wird aber als „Neue Mitte Bornheim“ bezeichnet.

Weiter wird in dieser Abwägung von einer Einmündung des Kapellenweges in die Königstraße gesprochen. Der Kapellenweg ist in Bornheim nicht bekannt.

Die bei dem Projekt in ihrer Existenz bedrohte Firma Lamprichs in Roisdorf wird einfach als außerhalb des zentralen Versorgungsbereiches ansässig bezeichnet.

3. Gestaltungsplan

Bei den Unterlagen zur Offenlage des Bebauungsplanes Ro 17 ist der Gestaltungsplan, der bei der frühzeitigen Öffentlichkeitsbeteiligung vorgelegt wurde, nicht enthalten. Daraus konnte man die Lage der Gebäudeteile und Anordnung der Geschosse entnehmen.

Mit der Darstellung der Gebäudeansichten hat der Bebauungsplan ja schon den Charakter eines Vorhabenbezogenen Bebauungsplanes, bei dem der Investor alle Kosten übernehmen muss.

Hier kommt man schnell zu dem Schluss, dass man möglichst wenig zeigen möchte.

Weiteren Aufschluss ergibt die Bürgerzeitung des ominösen Adler Verlages, die mit weiteren Darstellungen des Investors aufwartet.

4. Grundflächenzahl

Die Grundflächenzahl ist im Entwurf des Rechtsplanes mit 0,8 angegeben. Gleichzeitig hat man sich in den Textlichen Festsetzungen das Hintertürchen einer möglichen Überschreitung auf 0,95 offengehalten. Möglicherweise haben die dargestellten Baugrenzen bereits eine Grundflächenzahl von 0,95 ausgenutzt.

Die Überschreitung der Grundflächenzahl von 0,8 ist in keiner Weise akzeptabel. Die Baugrenzen sollten danach festgelegt werden und keine Überschreitungen zugelassen werden. Wenn schon so ein Klotz in die Landschaft gesetzt werden soll, sollte es zu einer städtebaulich hochwertigen Gestaltung der baulichen Anlagen kommen, die mit einer fast vollständigen Bebauung des Grundstückes nicht vereinbar ist.

5. Grünflächenplanung

Für den Satzungsbeschluss des Bebauungsplanes Ro 17 sollte eine Grünflächenplanung, analog dem Satzungsbeschluss Bo13 (Vorlage 507/2008-7 Anlage 2) erstellt werden und die Einhaltung auch überwacht werden.

Beim Bebauungsplan Bo 13 wurden die Auflagen zur Grünordnung in keiner Weise eingehalten und die Baugrenzen zu Lasten der Grünflächen überschritten, obwohl die im Satzungsbeschluss ausdrücklich ausgeschlossen war.

Schon im Satzungsbeschluss des Bebauungsplanes Ro 15.4 waren umfangreiche Maßnahmen zur Begrünung aufgeführt.

Hierzu einige Zitate aus dem Satzungsbeschluss Ro 15.4 vom 09.05.2001:

- Die im 2. Entwurf vorgesehene Konzeption stellt eine Verbesserung gegenüber den in den 70er Jahren entstandenen Festsetzungen dar. Durch diese Festsetzungen ist die Möglichkeit einer besseren Gestaltung des gesamten Objektes gegeben.
- Je angefangene 100 qm nicht überbaubare Grundstücksfläche ist ein einheimischer Laubbaum (Hochstamm) zu pflanzen (siehe Pflanzliste A).
- Einfriedungen sind nur als standortgerechte, einheimische Hecken zulässig (siehe Pflanzliste B).
- Bei der Gestaltung der Grundstücksfreiflächen wird empfohlen, nur heimische Gehölze zu verwenden; als Beitrag zur Nährstoffversorgung der privaten Grünbereiche und zur Müllvermeidung die anfallenden organischen Abfälle zu kompostieren und befestigte Flächen möglichst wenig zu versiegeln (wie es für Zufahrten sowie Stellplätze vorgeschrieben ist).

- Ein Ausbau der Meckenheimer Straße ist nicht mehr beabsichtigt, da diese zur Erschließung der Baugrundstücke nicht mehr erforderlich ist. In diesem Bereich soll eine fußläufige Verbindung zwischen Schumacher Straße und Bonner Straße innerhalb einer Grünfläche mit alleeartiger Baumbepflanzung geschaffen werden.
- Planungsrechtliche Festsetzungen - Art der baulichen Nutzung:
Entsprechend der Umgebungsbebauung und als Übergang zur vorhandenen Bebauung an der Straße Adenauerallee wird bis zur Meckenheimer Straße Mischgebiet (MI) festgesetzt. Hieran anschließend erfolgt die Festsetzung Kerngebiet (MK). Die beiden Baugebiete werden durch eine Grünfläche getrennt. Auf der Grünfläche ist ein Pflanzgebot für hochstämmige Laubbäume festgesetzt, so dass hier eine Allee entstehen wird. Durch diese Allee wird nach den Festsetzungen des Bebauungsplanes ein Fußweg führen, der fußläufig die Schumacherstraße mit der Bonner Straße und darüber hinaus mit dem Rathaus, dem im Bau befindlichen Gymnasium und dem geplanten Haltepunkt der Stadtbahnlinie 18 verbindet.

Und was ist daraus geworden? Sind Befürchtungen beim Bebauungsplan Ro 17 angebracht.

Zusammenfassung

Meine Anregungen und Bedenken bringe ich vorsorglich vor, habe jedoch die Hoffnung, dass der Rat der Stadt Bornheim, im Interesse von vielen Bornheimer Bürgern und den in ihrer Existenz bedrohten Gewerbetreibenden, ein Bauvorhaben in dieser Größenordnung ablehnt und uns die zusätzlichen Verkehrsbelastungen, die ja vom Gutachter IVV schön gerechnet wurden, erspart.

Leider ist es für manchen Mandatsträger einfacher, den Finger für den Satzungsbeschluss nach Vorlage zu heben, als sich mit der Sache und den Auswirkungen näher zu befassen.

Dabei denke ich besonders an die 119 Seiten der Stellungnahmen der Bürger, die 52 Seiten der Stellungnahmen der Behörden, die 10 Seiten Niederschrift über die Einwohnerversammlung und die 46 Seiten der Abwägung (insgesamt 227 Seiten und wenn man die Gutachten dazuzählt sind es im Ratsinformationssystem 564 Seiten).

Mit der Post bekamen die Mitglieder des VPLA und des Rates am Samstag, dem 13.04.2013 neben den anderen Vorlagen auch die Unterlagen für den Bebauungsplan Ro 17 mit Vorlage 170/2013-7 zugestellt.

Wenn man als Arbeitstage Mo-Fr zählt, bleiben zur Bearbeitung bis zum VPLA am 24.04.13 = 7 Tage.

Wenn man es so sieht, noch 1 Tag länger als in der GO Rat. Bei einer verzögerten Zustellung am Montag wäre die Frist immer noch gewahrt.

Ist die Kürze der Bearbeitungsfrist gewollt, damit man nicht viel Zeit zur Beratung hat? Warum nehmen ehrenamtliche Politiker das bei so einem Projekt hin?

Als Anwohner der Königstraße sind wir ja nach dem Bebauungsplan Bo13 für den Netto-Markt gebrannte Kinder.

Da wurden die Vorgaben des Lärmgutachtens, des vom Rat beschlossenen Bebauungsplanes mit Anlagen und die Auflagen der Baugenehmigung nicht eingehalten, aber von der Stadt toleriert und verteidigt. Der ebenfalls zum Satzungsbeschluss gehörende Städtebauliche Vertrag wurde nachträglich geändert.

Mit freundlichen Grüßen



Herrn Bürgermeister
Wolfgang Henseler
Rathaustraße 2e
53332 Bornheim

Entwurf Bebauungsplan Ro 17 – Erweiterung des toom-Marktes zu einem Einkaufszentrum

hier: Stellungnahme zum Entwurf wegen Anwendung des beschleunigten Verfahrens nach § 13a Baugesetzbuch (BauGB)

Sehr geehrter Herr Bürgermeister Henseler,
sehr geehrte Damen und Herren,

zu dem Entwurf des Bebauungsplanes Ro 17 in der öffentlichen Auslegung 27.06.2013 bis 26.07.2013 nehme ich zur geplanten Anwendung des beschleunigten Verfahrens nach § 13a Baugesetzbuch (BauGB) wie folgt Stellung und möchte die nachstehend näher beschriebenen Anregungen bzw. Bedenken vorbringen:

1. Mögliche Anwendung des neuen § 13a (BauGB)

- a) Gemäß den Vorlagen 315/2012-7 vom 04.07.2012 und 170/2013-7 vom 25.04.2013 soll beim Bebauungsplan Ro 17 ein Verfahren nach § 13a BauGB (beschleunigtes Verfahren) angewendet werden. Hiergegen bestehen grundsätzliche Bedenken:

b) Sinn des § 13a des Bundesbaugesetzes

Durch das neue Gesetz soll ein neues beschleunigtes Verfahren für Bebauungspläne eingeführt werden, die der Innenentwicklung der Städte und Gemeinden dienen sowie dem hier bestehenden hohen Anpassungs- und Investitionsbedarf Rechnung tragen und damit einer nachhaltigen Stadtentwicklung entgegenkommen. Die für die Innenentwicklung der Städte, ihre Urbanität und die verbrauchernahe Versorgung der Bevölkerung notwendige Schaffung und Sicherung zentraler Versorgungsbereiche sollen durch ein ergänzendes Steuerungsinstrument verbessert werden.

c) Voraussetzungen für die Anwendung des § 13a sind nicht gegeben

Die Voraussetzungen für die Anwendung des § 13a BauGB sind hier nicht gegeben. Im vorliegenden Fall soll der heutige toom-Markt zu einem Einkaufszentrum vergrößert werden. Es wird dabei angenommen, dass keine planungsrechtlichen Hemmnisse, die der Aufstellung des Bebauungsplans entgegenstehen, vorhanden sind und keine negativen Auswirkungen auf die Funktions- und Entwicklungsfähigkeit der zentralen Versorgungsbereiche und der wohnungsnahen Grundversorgung innerhalb der Stadt Bornheim und ihrer Nachbarkommunen ausgelöst werden. Diese Annahme ist aber unzutreffend.

Für die Grundversorgung der Bevölkerung und dabei insbesondere im Bereich Lebensmittel in Bornheim hat das Projekt eine erhebliche und auf den EDEKA-Markt existenzbedrohende Auswirkungen. Eine Minderung des Angebotes in diesem Bereich hätte für die Bevölkerung im Nahversorgungsbereich des Ortes Bornheim katastrophale Folgen.

Auch die Existenz der für die Nahversorgung der Bevölkerung notwendigen Elektro- und Elektronikfachgeschäfte in Roisdorf, Hersel und Waldorf ist durch die Ansiedlung eines großen Media-Marktes im Einkaufszentrum bedroht.

Im Ort Bornheim hat die geplante Ansiedlung eines Bekleidungsfachmarktes auf 1750 m² erhebliche Auswirkungen auf das Textil- und Bekleidungsangebot.

Argumente der Versorgung der Bevölkerung ziehen nicht. In einer Entfernung von 1500 m zu der geplanten Erweiterung des Lebensmittelvollsortimenters liegt der Vollversorger EDEKA-Markt mit 2200 m² Verkaufsfläche. Der EDEKA-Markt führt rd. 30.000 Artikel für den täglichen Bedarf.

Eine Vergrößerung des Angebotes mit dem geplanten Einkaufszentrum ist für die Versorgung der Bevölkerung nicht zwingend notwendig. Zumal ein von der Stadt beauftragter Einzelhandelsgutachter für Bornheim bei Lebensmitteln eine Kaufkraftdeckung von 138 % festgestellt hat.

Argumente der Schaffung von Arbeitsplätzen ziehen nicht, weil die Existenz von anderen Einzelhandelsbetrieben bedroht ist und damit ein Verlust von Arbeitsplätzen in diesem Bereich folgen wird.

d) Ausschluß der Anwendung des § 13a

Das beschleunigte Verfahren ist ausgeschlossen, wenn durch den Bebauungsplan die Zulässigkeit von Vorhaben begründet wird, die einer Pflicht zur Durchführung einer Umweltverträglichkeitsprüfung nach dem Gesetz über die Umweltverträglichkeitsprüfung oder nach Landesrecht unterliegen. Das beschleunigte Verfahren ist auch ausgeschlossen, wenn Anhaltspunkte für eine Beeinträchtigung der in § 1 BauGB genannten Schutzgüter bestehen.

Hier sind zumindest die Schutzgüter:

- **Mensch** (wegen der erheblichen zusätzlichen Verkehrserzeugung mit Einfluß auf die Lebensqualität des Menschen und die Wohn- und Wohnumfeldfunktionen)
- **Boden** (wegen der erhöhten Versiegelung und damit der Beseitigung der vorhandenen begrünten Flächen im Bereich des geplanten Bebauungsplanes Ro 17)
- **Luft** (wegen Immissionen aus dem erhöhten Verkehrsaufkommen)

betroffen.

Bei der Anwendung des § 13a BauGB bei der Aufstellung des Bebauungsplanes Ro 17 wäre keine Umweltprüfung erforderlich.

Die Anwendung des § 13a BauGB ist ja auch umstritten weil hiermit eventuell gegen EU-Recht verstoßen und auch der Naturschutz bei der Bauleitplanung ausgehebelt wird. Siehe hierzu die Veröffentlichung des Bund für Umwelt und Naturschutz Deutschland vom 12.12.2003.

Mit freundlichen Grüßen



Herrn Bürgermeister
Wolfgang Henseler
Rathaustraße 2e
53332 Bornheim

Entwurf Bebauungsplan Ro 17 – Erweiterung des toom-Marktes zu einem Einkaufszentrum

**hier: Stellungnahme zum Entwurf des Bebauungsplanes
Nachtrag zu meinem Schreiben vom 19.07.2013**

Sehr geehrter Herr Bürgermeister Henseler,
sehr geehrte Damen und Herren,

als Nachtrag zu meinem Schreiben vom 19.07.2013 zu dem Entwurf des Bebauungsplanes Ro 17 in der öffentlichen Auslegung 27.06.2013 bis 26.07.2013 füge ich noch weitere Bedenken gegen eine Überschreitung der Grundflächenzahl von 0,8 hinzu und möchte die nachstehend näher beschriebenen Anregungen bzw. Bedenken vorbringen:

In den textlichen Festsetzungen wird unter

B) Grünordnerische Festsetzungen (§ 9 (1) Nr. 20 – 25a BauGB) Punkt 1.4 gesagt, dass bei einer Überschreitung der zulässigen Grundflächenzahl (GRZ) von 0,8 auf den privaten Grundstücksflächen durch die Grundflächen von Erschließungsanlagen gem. § 17 (2) BauNVO und Nebenanlagen im Sinne des § 14 (2) BauNVO gem. § 19 (4) Nr.2 BauNVO sowie durch die Grundflächen von offenen und überdachten Einzelstellplätzen und offenen Stellplatzanlagen und deren Zufahrten gem. § 19 (4) Nr.1 i.V.m § 17(2) BauNVO ist für den über die GRZ von 0,8 hinausgehenden Anteil der zusätzlichen Versiegelung des Bodens eine Dachflächenbegrünung im Sinne einer extensiven Bepflanzung von Dachflächen der Hauptgebäude im Flächenverhältnis von 1:1 gegenüber dem Anteil der zusätzlich versiegelten Fläche des Bodens oberhalb der GRZ von 0,8 als ökologischer Ausgleich herzustellen ist. Die Herstellung der Dachbegrünung im Falle der zusätzlichen Bodenversiegelung ist im Zuge des Baugenehmigungsverfahrens nachzuweisen.

Auch in der Begründung sind unter 8.2 Maß der baulichen Nutzung gleichlautende Texte zu finden.

Die Erhöhung der GRZ führt zu einer gegenüber dem Bestand verträglichen zusätzlichen Versiegelung des Bodens und ist mittels der festgesetzten Dachbegrünung von Hauptgebäuden im Flächenverhältnis von 1:1 gegenüber der möglichen Überschreitung der GRZ von 0,8 bis maximal 0,95 entsprechend auszugleichen. Die möglichen zusätz-

lich versiegelten Flächen werden im Rahmen der Baugenehmigung genau ermittelt, so dass ein entsprechender Ausgleich mittels Dachflächenbegrünung gesichert wird.

Stellungnahme:

Über die maximal zulässige Bodenversiegelung von 0,8 hinausgehende Maßnahmen sind grundsätzlich abzulehnen und damit auch ein Ausgleich durch eine Dachbegrünung.

Ein begrüntes Flachdach höherer Bauten ist für die Bürger nicht erkennbar und vielleicht nur auf Luftaufnahmen wahrnehmbar. Für den Betrachter von den Vor- gebirgshöhen macht es keinen Unterschied, ob ein Dach eingekiest ist, oder mit sehr wartungsarmen Kräutern, Gräser, Moosen oder Sedum - Arten besetzt ist.

Auch Ausgleichmaßnahmen außerhalb des Bebauungsplanes sind abzulehnen, denn bei einigen Bebauungsplänen (z.B. Bo 13 oder Me 15.2) wurden Ausgleichs- maßnahmen weit außerhalb der Orte beschlossen.

Die Endgrünung der Ortschaften durch Baumaßnahmen muss endlich beendet werden.

Mit freundlichen Grüßen



[REDACTED]

Stadt Bornheim
Herrn Bürgermeister
Wolfgang Henseler
Rathausstr. 1

53332 Bornheim

[REDACTED]

Datum: 25. Juli 2013

**Bebauungsplan Ro 17 in der Ortschaft Roisdorf
hier: Öffentliche Auslegung / Öffentlichkeitsbeteiligung gemäß § 3 Abs. 2 BauGB**

Sehr geehrter Herr Bürgermeister,
sehr geehrte Damen und Herren,

im Anschluss an und unter ausdrücklicher Bezugnahme und Verweisung auf unsere bereits im Rahmen der frühzeitigen Öffentlichkeitsbeteiligung gemäß § 3 Abs. 1 BauGB fristwährend eingereichte Stellungnahme vom 10.10.2012 wird zu dem oben genannten Entwurf des Bebauungsplans Ro 17 gemäß § 3 Abs. 2 BauGB wie nachstehend fristwährend Stellung genommen:

I. Verfahrensfehler

Das Aufstellungsverfahren für den Bebauungsplan Ro 17 Stadtteil Roisdorf ist fehlerhaft.

1. Der Bebauungsplan liegt gemäß § 3 Abs. 2 BauGB bei der Stadt Bornheim im Zeitraum vom 27.06. bis einschließlich 26.07.2013 öffentlich aus.

Wie bei der frühzeitigen Bürgerbeteiligung, bei der sich die Beteiligungsfrist (13.9. bis 12.10.2012) für eine Woche mit der Herbstferien in NRW (8.10. bis 20.10.2012) überschneiden hat, geschieht das gleiche Procedere jetzt schon wieder:

[REDACTED]

Die Schulferien Sommer 2013 in Nordrhein-Westfalen beginnen am 22.07.2013; letzter Schultag und tatsächlicher Schulferienbeginn war folglich am 19.07.2013.

Als verwaltungsseitig bekannt vorauszusetzen ist, dass die „Reisewelle“ dementsprechend bereits seit dem 19.07.2013 begonnen hat und jedenfalls die Bürgerinnen und Bürger der Stadt Bornheim mit schulpflichtigen Kindern gegebenenfalls seit dem 19.07.2013 bis zum Ende der Offenlage am 26.07.2013, d.h. an immerhin 8 Tagen im Zweifel verhindert sind, fristwahrende Stellungnahmen bei der Stadt gemäß § 3 Abs. 2 BauGB einzureichen. Ein Viertel der einmonatigen Auslegungsfrist fällt folglich in die nordrhein-westfälischen Schulsommerferien.

Zwar müssen Bürger damit rechnen, dass Bekanntmachungen auch während der Schulferien erfolgen und sich darauf entsprechend einstellen. Jedoch bestehen im Rückblick auf das bisherige, ohnehin von großer Eile geprägte Aufstellungsverfahren hinreichende Anhaltspunkte dafür, dass die Stadt den Bekanntmachungszeitpunkt respektive den Zeitraum der Offenlage bewusst und gezielt wiederum so unmittelbar vor und in die Ferienzeit gelegt hat, um Einwendungen kritischer Bürger zu verhindern respektive zu beschränken.

Eine solche Offenlagepraxis entspricht nicht dem Sinn und Zweck des § 3 Abs. 2 BauGB (bürgerschaftliche Mitbestimmung an der städtebaulichen Planung zur Erfüllung von „Grundrechtsschutz durch Verfahren“).

Wegen dieses Verfahrensfehlers bedarf es einer erneuten Offenlage, d.h. einer Wiederholung der Öffentlichkeitsbeteiligung gemäß § 3 Abs. 2 BauGB.

2. Wenn und soweit man sich auf Seiten der Stadt Bornheim offensichtlich darum bemüht hat, den Ausschuss- und Ratsmitgliedern im Vorfeld des Offenlagebeschlusses und der Beschlussfassung über die Ergebnisse der frühzeitigen Öffentlichkeitsbeteiligung alle Bebauungsplanunterlagen einschließlich der verfahrensbegleitenden Gutachten zusammenzustellen und vorzulegen, muss dieser verwaltungsseitige Anspruch auf vollständige Information der Politik auch erfüllt werden. Alles andere wäre nicht systemgerecht.

So fehlt nachweislich in den Anlagen zur Beschlussvorlage-Nr. 170/2013-7 die von Junker + Kruse im Januar 2013 erstellte „Bewertung einer Einzelhandelsuntersuchung des Büros BBE Handelsberatung“, erstellt von Frau Julia Hagemann und Herrn Stefan Kruse, im Auftrag des Gewerbevereins Bornheim.

Das Fehlen dieser Stellungnahme führt insofern zu einem durchgreifenden Verfahrensmangel, als die von der Stadt beauftragte BBE Handelsberatung GmbH unter dem Datum des 22.02.2013 hierauf ausdrücklich repliziert hat und die Lesbar- und Verständlichkeit dieser Stellungnahme von BBE aus der maßgeblichen Perspektive der Ausschuss- und Ratsmitglieder erheblich darunter leidet, dass die Stadtverwaltung die darin in Bezug genommene „Bewertung einer Einzelhandelsuntersuchung des Büros BBE Handelsberatung“ von Junker + Kruse aus Januar 2013 schlicht nicht mit vorgelegt hat.

Dieses Manko kann allenfalls durch eine erneute Offenlage gemäß § 3 Abs. 2 BauGB verfahrensrechtlich in den Griff genommen werden.

3. Ein weiterer Verfahrensfehler ist darin zu sehen, dass den Rats- und Ausschußmitgliedern die Vorlage 170/2013-7, postalisch erst am 13. April 2013 also 11 bzw. 12 Tage (teilweise weniger) vor der Sitzung des Ausschusses für Verkehr, Planung und Liegenschaften am 24. April 2013 bzw. des Rates am 25. April 2013 zugestellt wurde. Diese Vorlage umfaßt einen Gesamt-Umfang von mehr als 560 Druckseiten einschließlich von weit über 200 Seiten, die nur im Ratsinformationssystem elektronisch enthalten sind und nicht ausgedruckt zur Verfügung gestellt wurden, zuzüglich der Vorlagen für weitere 27 Tagesordnungspunkte. Damit war den einzelnen ehrenamtlichen Ausschußmitgliedern eine ordnungsgemäße Durcharbeitung dieser Vorlage und damit eine erforderlich sachgerechte Erörterung in den Fraktionen zur Vorbereitung der Ausschußsitzung nicht möglich.
4. Ein weiterer Verfahrensfehler ist darin zu sehen, dass die Ergebnisse der Beteiligung der Öffentlichkeit gemäß § 3 (1) BauGB i.V.m § 13a (3) BauGB und der Beteiligung der Behörden und der sonstigen Träger öffentlicher Belange gem. § 4 (1) i.V.m § 13a (3) BauGB nicht jeweils einzeln beurteilt und für die politischen Entscheidungsträger

dargestellt, sondern ohne direkten Bezug zum Antragsteller zusammengefaßt und teilweise pauschalisiert dargestellt wurde (Anlage „Abwägung“).

5. Das von der Stadt Bornheim gewählte Verfahren nach § 13 a BauGB begegnet durchgreifenden rechtlichen Bedenken. Nach unserer Auffassung sind die Voraussetzungen für die Durchführung eines beschleunigten Verfahrens gemäß § 13a BauGB vorliegend gar nicht erfüllt.

Der mit der verbindlichen Bauleitplanung ermöglichte Ausbau des derzeitigen Standortes des Toom-Verbrauchermarktes im Ortsteil Bornheim-Roisdorf zu einem Einkaufszentrum ist insofern keine Maßnahme der Innenentwicklung, als das alleinige Ziel der Planung darin besteht, die Aufstellung eines Bebauungsplanes mit der Festsetzung eines Sondergebietes für ein Einkaufszentrum durchzusetzen.

Einmal ungeachtet dessen, dass es hierfür schon kein hinreichendes Planerfordernis im Sinne von § 1 Abs. 3 BauGB gibt, stellen die Planungsziele „Nachverdichtung“ und „Innenentwicklung“ insofern einen „Etikettenschwindel“ dar, als der eigentliche Wille – die Schaffung der planungsrechtlichen Voraussetzungen zur Ansiedlung von großflächigem Einzelhandel – hierdurch verdeckt werden soll.

Im Übrigen handelt es sich um eine Gefälligkeitsplanung für den Investor respektive Vorhabenträger, in dessen Eigentum sich die Gebäude-, Parkplatz- und Freiflächen des Standortes einschließlich der gewerblichen Nutzungen befinden.

Im Einzelnen:

- a) Das beschleunigte Verfahren für „Bebauungspläne der Innenentwicklung“ gemäß § 13 a BauGB wurde bereits durch das am 01.01.2007 in Kraft getretene Gesetz zur Erleichterung von Planungsvorhaben für die Innenentwicklung der Städte vom 21.12.2006 (BGBl. I S. 3316) eingeführt. In diesem Verfahren wird, ebenso wie im vereinfachten Verfahren, von der Umweltprüfung abgesehen.

So verwundert es, dass die Stadt Bornheim als Trägerin der Planungshoheit nicht sogleich, im Zeitpunkt des ursprünglichen Aufstellungsbeschlusses am 06.05.2010, dieses beschleunigte Verfahren gewählt hat.

Dass dieser Weg erst mehr als 2 Jahre nach diesem Aufstellungsbeschluss gemäß § 2 Abs. 1 BauGB gewählt wurde, ist ungewöhnlich und verdächtig in dem Sinne, dass offensichtlich die wahren Beweggründe der Stadt kaschiert werden sollen.

Zwischen der Stadt und dem Vorhabenträger soll nämlich ein städtebaulicher Vertrag geschlossen werden, in dem sich der Vorhabenträger zur Kostenbeteiligung für die Herstellung der empfohlenen verkehrlichen Ertüchtigungsmaßnahmen sowie für die Verbesserung der Radwege und Haltestellen vertraglich verpflichtet.

Zwar sind hiernach also die Kosten der Gutachten vom Vorhabenträger zu übernehmen. Jedoch muss die Stadt nach bisheriger Beschlusslage 30% der entstandenen Kosten der Gutachten übernehmen, sofern der Bebauungsplan nicht binnen 3 Jahren rechtskräftig werden sollte.

Es besteht also ein erheblicher Zeitdruck aus Sicht der Stadt Bornheim, der noch dazu dadurch eine Beschleunigung erfährt, dass der Investor bereits ein gewisses höheres Lebensalter erreicht hat und nicht viele weitere Jahre darauf warten kann, bis dass der Bebauungsplan Rechtsverbindlichkeit erlangt hat.

- b) Die Anwendbarkeit von § 13 a BauGB stellen wir ferner in Abrede, weil der Bebauungsplan nicht aus dem Flächennutzungsplan der Stadt Bornheim heraus entwickelt werden kann und zudem nicht mit den Vorgaben des Einzelhandelsstandort- und Zentrenkonzeptes, Stand der Fortschreibung 2011, in Einklang steht.

Zwar erlaubt § 13 a Abs. 2 Nr. 2 BauGB die Aufstellung eines Bebauungsplans vor der Änderung des Flächennutzungsplans und damit abweichend von § 8 Abs. 2 S. 1 BauGB. Jedoch muss von Seiten der Stadt Bornheim als Trägerin der Planungshoheit dabei berücksichtigt werden, dass mit dem Instrument des § 13 a BauGB u.a. die Festsetzung zentraler Versorgungsbereiche ermöglicht werden soll, um der Gefahr peripherer, die gewachsenen urbanen Zentren gefährdenden Handelszentren entgegenzuwirken, die auf die grüne Wiese außerhalb der Städte reichen.

Es erscheint uns als zweifelhaft, ob diese Regelung gleichwohl die Ausweisung eines Sondergebietes „Einkaufszentrum“, also für großflächigen Einzelhandel zulässt,

vgl. hierzu VG Saarlouis, Beschl. v. 23.12.2010
– 5 L 2221/10, juris - Rn. 97.

- c) Nach Lektüre der Allgemeinen Ziele und Zwecke der Planung im Verfahren gemäß § 13 a BauGB drängt sich der Eindruck auf, dass sich die Stadt Bornheim im Grunde genommen jeglicher Beurteilung des Begriffs der Innenentwicklung enthalten hat oder vielleicht sogar eine bewusst unzutreffende, nicht mehr nachvollziehbare Beurteilung vorgenommen haben könnte,

vgl. insoweit Bayer. VGH, Urt. v. 22.03.2011
– 1 N 09.2888, juris - Rn. 21 a.E. m.w.N.

Insbesondere sind vorliegend die Voraussetzungen für ein Bebauungsplanverfahren nach § 13 a BauGB insofern nicht erfüllt, als in der Voruntersuchung zur Umweltverträglichkeitsprüfung die in Anlage 2 zum § 13 a Abs. 2 Nr. 2 BauGB genannten Kriterien als nicht erheblich eingestuft worden sind.

Die im Rahmen der Vorprüfung des Einzelfalls auf Seiten der Stadt Bornheim gewonnenen Ergebnisse stehen im Widerspruch zu der Tatsache, dass mit dem Vorhaben voraussichtlich immerhin eine Fläche von etwa 22.000 m² durch Gebäude und private Erschließungsflächen überbaut werden soll.

Das beschleunigte Verfahren ist gerade dann ausgeschlossen, wenn durch einen Bebauungsplan die Zulässigkeit eines Vorhabens begründet wird, das einer Pflicht zur Durchführung einer Umweltverträglichkeitsprüfung nach dem Gesetz über die Umweltverträglichkeitsprüfung (UVPG) unterliegt.

Wenn auch die Stadt Bornheim vorliegend zwar eine allgemeine Vorprüfung des Einzelfalls nach den Vorgaben von § 3c, Anlage 1 und 2 UVPG durchgeführt hat, sind die unter der Textziffer 9 der Bebauungsplanbegründung festgehaltenen Ergebnisse insofern nicht nachvollziehbar, als sie sich zum einen teilweise außerhalb des Rahmens zulässige Einschätzung bewegen und zum anderen auf einem Ermittlungsausfall fußen, der auf die Nachvollziehbarkeit durchschlägt,

vgl. hierzu Bayer. VGH, Urt. v. 14.09.2011 – 9 N
10.2275, Rn. 8, 9, 31 und 32.

Insoweit liegt hier ein Ermittlungsausfall vor, der auf die Nachvollziehbarkeit des Ergebnisses der Vorprüfung durchschlägt,

vgl. nochmals Bay. VGH, a.a.O., juris-Rn. 49 ff.

Soweit die Beurteilung, dass der Ausschlussgrund für die Anwendung des beschleunigten Verfahrens gemäß § 13 a Abs. 1 S. 4 BauGB nicht vorliegt, nur dann als zutreffend gilt, wenn das Ergebnis nachvollziehbar ist, besteht andernfalls – wie im vorliegenden Fall – ein für die Rechtswirksamkeit des zurzeit in Aufstellung befindlichen Bebauungsplans beachtlicher Mangel. Weil das Ergebnis der von der Stadt Bornheim durchgeführten Vorprüfung des Einzelfalls aus den vorstehend skizzierten Gründen nicht nachvollziehbar ist, liegt somit denknotwendig ein zur Unwirksamkeit des Bebauungsplans Ro 17 führender Mangel vor.

II. Materielle Abwägungsfehler

1. Zum Einzelhandelsstandort- und Zentrenkonzept

Die Stadt geht ausweislich der Textziffer 2.4 der Begründung zum Bebauungsplan Ro 17 in der Ortschaft Roisdorf (Stand: 23.05.2013) davon aus, dass das Plangebiet entsprechend der Darstellung im Einzelhandelsstandort- und Zentrenkonzept, Stand der Fortschreibung 2011, gemeinsam mit der Königstraße als Teil des zentralen Versorgungsgebietes das „Hauptversorgungszentrum“ der Stadt bildet. Der bestehende Toom-Markt sei der wichtigste Nahversorgungsstandort für die Wohnbevölkerung der südlichen Stadtteile von Bornheim. Der Standort fungiere dabei als Vorrangstandort für großflächige Betriebe, für die im Bereich der Königstraße keine Entwicklungsflächen zur Verfügung stünden. Den aufgezeigten Empfehlungen zur zukünftigen städtebaulichen Entwicklung des Standortes werde durch die Planung größtenteils entsprochen. Die Zulässigkeit eines Lebensmitteldiscounters solle entgegen den Empfehlungen jedoch ermöglicht werden, da hiermit keine negativen städtebaulichen Auswirkungen zu erwarten seien.

Die Begründung des Bebauungsplans zum Einzelhandelsstandort- und Zentrenkonzept ist

abwägungsfehlerhaft im Sinne von § 1 Abs. 7 BauGB.

Zwecks Vermeidung unnötiger Wiederholungen wird vollständig auf die hiermit in Bezug genommene Stellungnahme von Junker + Kruse aus Januar 2013 zur „Plausibilität des kommunalen Einzelhandelskonzeptes der Stadt Bornheim“ und die Ausführungen von Junker + Kruse unter Tz. 3 „Bewertung der ergänzenden Ausführungen der BBE zum Einzelhandelskonzept“ in ihrer beigefügte Stellungnahme von Mai 2013 „Fachliche Bewertung der Fortschreibung der Auswirkungsanalyse der BBE sowie der Kommentierung der Plausibilitätskontrollen des Büros Junker und Kruse durch die BBE“ verwiesen.

Hiernach ist die Abgrenzung des Hauptzentrums Bornheim / Roisdorf städtebaulich nicht begründet und begründbar sowie mit der jüngsten obergerichtlichen und höchstrichterlichen Rechtsprechung zur Abgrenzung zentraler Versorgungsbereiche nicht in Einklang zu bringen.

Eine städtebauliche Begründung zur Festlegung des zentralen Versorgungsbereiches fehlt.

Die Abgrenzung des zentralen Versorgungsbereiches Bornheim / Roisdorf ist insofern rechtswidrig, als die für eine Abgrenzung als zentraler Versorgungsbereich notwendige räumlich-funktionale Verbindung nicht gegeben ist. Zudem ist mit erneutem Verweis auf das „Plausibilitätsgutachten“ von Junker + Kruse aus Januar 2013 die Abgrenzungsbe-gründung in sich nicht widerspruchsfrei, so dass die Abgrenzung insgesamt willkürlich und insbesondere nicht an die örtlich tatsächlich vorhandenen Gegebenheiten angepasst er-scheint.

So handelt es sich bei den beiden Angebotsstandorten „Königstraße“ und „Standortver-bund Schumacherstraße“ um zwei klar voneinander separierte Bereiche, deren mehr als einen Kilometer langes Zwischenstück unter städtebaulichen wie funktionalen Gesichts-punkten kaum bzw. gar keine Ansatzpunkte für die Herstellung einer zukünftigen Ver-knüpfung aufweist.

Aus Sicht des Büros Junker + Kruse ist eine Abgrenzung des zentralen Versorgungsbereiches Bornheim / Roisdorf – die vor allem auch die städtebaulichen Rahmenbedingungen vor Ort berücksichtigt – deutlich enger zu fassen, um hierdurch die Einzelhandelsentwicklung auf den historisch gewachsenen Ortskern zu konzentrieren und diesen in seiner Versorgungsfunktion für das gesamte Stadtgebiet zu stärken und langfristig zu erhalten.

Soweit diese Zielsetzung sowohl in der Fortschreibung des Einzelhandelsstandort- und Zentrenkonzeptes (Fortschreibung 2010/2011) als auch im integrierten Handlungskonzept für die Königstraße benannt wird, läuft die städtebaulich unbegründete und nicht nachvollziehbare Ausweitung des zentralen Versorgungsbereiches in Richtung Osten sowie die damit einhergehende deutliche Angebotsausweitung zentralenrelevanter Sortimente diesen städtebaulichen Zielvorstellungen diametral entgegen.

Das Einzelhandelsstandort- und Zentrenkonzept der Stadt Bornheim, Stand der Fortschreibung 2011, ist vor dem Hintergrund der einschlägigen Rechtsprechung,

vgl. BVerwG, Ur. v. 11.10.2007 – 4 C 7/07;
OVG Münster, Ur. v. 19.06.2008 – 7 A 1392/07;
Ur. v. 01.07.2009 – 10 A 2350/07,

unzulänglich.

Das Einzelhandelsstandort- und Zentrenkonzept enthält ausschließlich Aussagen zur Einzelhandelsstruktur in Bornheim. Es handelt sich um eine reine Marktanalyse in Bezug auf den Einzelhandel. Städtebaulich relevante Aussagen enthalten insbesondere die Abschnitte 3.2 und 5.3 keine, obgleich es sich unstreitig bei „zentralen Versorgungsbereichen“ um eine städtebauliche Kategorie handelt.

Der grundlegende Mangel des der verbindlichen Bauleitplanung von der Stadt zugrunde gelegten Einzelhandelsstandort- und Zentrenkonzeptes ergibt sich bereits aus den einleitenden Sätzen der Abschnitte 3.2 und 5.3. Dort heißt es:

„Eine wichtige Aufgabe des vorliegenden Gutachtens besteht darin, die zentralen Versorgungsbereiche im Stadtgebiet Bornheim räumlich abzugrenzen und funktional zu bestimmen. Dazu wurden die Einzelhandelsnutzungen in den Zentrallagen der Ortsteile einer genauen Analyse unterzogen.“ (Abschnitt 3.2, S. 26)

„Die Analyse der Einzelhandelsstrukturen in der Bornheimer Innenstadt zeigte auf, dass sich die Hauptfunktionszonen des Einzelhandels auf die zwei Bereiche Königstraße und Rathausumfeld verteilen. Diese Nutzungsschwerpunkte bestimmen die räumliche Ausdehnung des zentralen Versorgungsbereiches, der sich von der Ortsmitte Bornheim bis zur Schumacherstraße in Roisdorf erstreckt (vgl. Abbildung 38).“ (Abschnitt 5.3, S. 66)

Diese und die weiteren Ausführungen in den Abschnitten 3.2 und 5.3 des Einzelhandelsstandort- und Zentrenkonzeptes der Stadt Bornheim sind schon insofern für die rechtssichere Festlegung und Abgrenzung zentraler Versorgungsbereiche aus städtebaulicher Sicht ungeeignet, als die für einen zentralen Versorgungsbereich typischen Dienstleistungsangebote und Gastronomiebetriebe nicht dargestellt werden. Ein zentraler Versorgungsbereich zeichnet sich im Unterschied zu einer bloßen Einzelhandelsagglomeration dadurch aus, dass zu den Einzelhandelsnutzungen weitere Angebote (Dienstleistungen wie Banken, Friseur, Lottoannahmestelle, Gastronomie) räumlich konzentriert hinzutreten. Auf der Grundlage des der verbindlichen Bauleitplanung zugrunde gelegten Einzelhandelsstandort- und Zentrenkonzeptes in der Fortschreibung 2011 kann hingegen noch nicht einmal verbindlich festgestellt werden, ob es sich bei dem Bereich „Königstraße“ um einen „zentralen Versorgungsbereich“ im Sinne des Städtebaurechts handelt.

Der Bereich „Bornheim / Roisdorf“, wie er auf der Seite 66 in der Abbildung 38 dargestellt wird, ist kein zentraler Versorgungsbereich im Sinne des Städtebaurechts. Der entsprechenden Abbildung lässt sich vielmehr ablesen, dass sich der zentrale Versorgungsbereich – wenn es sich denn überhaupt um einen handelt – auf den Bereich der Königstraße beschränkt und im Osten etwa im Bereich Königstraße/Ecke Schillerstraße endet. Die Einzelhandelsbetriebe im Stadtteilgebiet Roisdorf („Toom“ und „Plus“ - **inzwischen geschlossen** -) liegen zu der Einzelhandelsagglomeration im Bereich der Königstraße ohne erkennbaren städtebaulichen Zusammenhang. Der „Toom-Markt“ wird auch nicht durch sonstige Nutzungen, die typisch für einen zentralen Versorgungsbereich wären (Spezialgeschäfte, Dienstleister oder gastronomische Angebote), mit den Geschäften auf der Königstraße in irgendeiner Art städtebaulich „verbunden“. Es ist insoweit schlicht abwegig anzunehmen, dass Kunden, die die Geschäfte im Bereich der Königstraße aufsuchen, im Rahmen eines „einheitlichen Einkaufsvorganges“, wie es das Oberverwaltungsgericht für das Land Nordrhein-Westfalen immer wieder hervorhebt, auch noch den „Toom-Markt“ besuchen.

Der „Toom-Markt“ liegt vielmehr isoliert **in einer städtebaulich nicht integrierten Lage** am Rande des Ortsteils Roisdorf, wobei ihm zwar aufgrund seiner Größe und seines Einzugsbereiches eine Versorgungsfunktion zukommt, was jedoch allgemein auf Einzelhandelsbetriebe zutrifft, weil der einzige (städtebauliche) Zweck eines Einzelhandelsbetriebes darin besteht, die Bevölkerung in einem bestimmten Einzugsbereich mit Waren zu versorgen. Dass dem Betrieb jedoch eine zentrale Versorgungsfunktion im Sinne des Städtebaurechts zukäme, scheint fernliegend.

Entsprechendes gilt für die „Nahversorgungszentren“ Hersel und Merten. In den entsprechenden Abbildungen 39 und 40 sind lediglich die vorhandenen Einzelhandelsbetriebe verzeichnet, ohne dass sich aus dem Text ergäbe, welches Warenspektrum abgedeckt wird und durch welche Dienstleistungs- und Gastronomieangebote dieses ergänzt wird. Dass den „Nahversorgungszentren“ Hersel und Merten ein hinreichendes städtebauliches Gewicht zukäme, um von einem zentralen Versorgungsbereich im Sinne des Städtebaurechts sprechen zu können, ist – gestützt auf die v.g. Abbildungen – ebenfalls eher fernliegend.

Die Fortschreibung 2011 des Einzelhandels- und Zentrenkonzeptes ist mithin aus städtebaulicher Sicht völlig ungeeignet, die zentralen Versorgungsbereiche der Stadt Bornheim rechtssicher zu bestimmen. Das Oberverwaltungsgericht für das Land Nordrhein-Westfalen führt hierzu aus:

„[...] die Gesamtheit der dort vorhandenen baulichen Anlagen muss auf Grund ihrer Zuordnung innerhalb des räumlichen Bereichs und auf Grund ihrer verkehrsmäßigen Erschließung und verkehrliche Anbindung in der Lage sein, den Zweck eines zentralen Versorgungsbereichs – sei es auch nur die Sicherstellung der Grund- oder Nahversorgung – zu erfüllen.“

Dementsprechend dürfen im Rahmen eines Einzelhandels- und Zentrenkonzeptes nicht lediglich die Einzelhandelsnutzungen untersucht werden. Der Schwerpunkt eines Einzelhandels- und Zentrenkonzeptes muss vielmehr darin liegen, die Gesamtheit der baulichen Nutzungen in einem bestimmten Bereich, der als zentraler Versorgungsbereich in Betracht kommt, daraufhin zu untersuchen, ob und wie diese sich ergänzen und ob das Zusammenspiel der unterschiedlichen Nutzungen geeignet ist, den Zweck eines zentralen Versorgungsbereichs zu erfüllen. Ein dabei ganz wichtiger und nie außer Acht zu lassender Gesichtspunkt ist die räumliche Nähe der den zentralen Versorgungsbereich bilden-

den gewerblichen Nutzungen. Idealerweise ist ein zentraler Versorgungsbereich in seiner Form so beschaffen, dass man fußläufig von Geschäft zu Geschäft gelangen kann, um seinen Bedarf an Waren decken und gleichzeitig Bank-, Friseur- oder sonstige Geschäfte tätigen zu können. Dies gilt im Grundsatz für Innenstadtzentren ebenso wie für Grund- und Nahversorgungszentren.

Da das der verbindlichen Bauleitplanung zugrunde gelegte Einzelhandelsstandort- und Zentrenkonzept der Stadt Bornheim, Stand der Fortschreibung 2011, die städtebauliche Bedeutung des Begriffs „zentraler Versorgungsbereich“ grundlegend erkennt, vermag es den Anforderungen, die § 1 Abs. 7 BauGB an die Abwägung stellt, schlechterdings nicht zu genügen. Der öffentliche Belang, die Erhaltung und Entwicklung zentraler Versorgungsbereiche bei der Planung zu berücksichtigen, kann nicht fehlerfrei in die Abwägung eingestellt werden. Das Einzelhandelsstandort- und Zentrenkonzept ist folglich in der der verbindlichen Bauleitplanung zugrunde gelegten Fassung abwägungsfehlerhaft und damit materiell rechtswidrig.

2. Zur Verkehrsverträglichkeit (Verkehrsuntersuchung)

Im Gegensatz zu der in Vorlage 170/2013-7 vertretenen Auffassung, wonach „der Nachweis der verkehrlichen Verträglichkeit des Vorhabens in Abhängigkeit der geplanten Verkaufsflächen erbracht“ sei, sind wir nach wie vor der Auffassung, dass die vom Ausschuß für Verkehr, Planung und Liegenschaften (VPLA) der Stadt Bornheim in seiner Sitzung vom 23.2.2012 zu Vorlage Nr. 565/2011-7 beschlossene Bedingung, dass der Nachweis der verkehrlichen Verträglichkeit einschließlich der Verkehrsbezüge im gesamten Einzugsbereich Bornheim / Roisdorf gutachterlich nachzuweisen sei, nach wie vor nicht erbracht ist. Zum Nachweis der Verkehrsverträglichkeit reicht es eben - wie nachfolgend ausgeführt wird – nicht aus, dass ein Gutachten vorgelegt wird, daß paßgenau auf das Ziel der Genehmigungsfähigkeit erstellt wird ohne Rücksicht auf alle wissenschaftlichen Grundlagen und Erkenntnisse und mit haarsträubenden Begründungen (z.B. ALDI, REWE XL).

Die im Zuge des Aufstellungsverfahrens für den Bebauungsplan Ro 17 erstellte Verkehrsuntersuchung führt zu durchgreifenden Abwägungsmängeln im Sinne von § 1 Abs. 7 BauGB.

Die von der Stadt bei der Ingenieurgruppe IVV Aachen/Berlin in Auftrag gegebene „Verkehrsuntersuchung B-Plan RO 17 Umnutzung im Bereich des Toom-Marktes in Bornheim-Roisdorf zwischen Bundesbahn und Bonner Straße - Ergebnisbericht vom 20.02.2013“, genügt nicht den Anforderungen des Abwägungsgebotes gemäß § 1 Abs. 7 i.V.m. Abs. 6 Nr. 9 BauGB.

Zwecks Vermeidung insoweit unnötiger Wiederholungen wird auf den Bericht der DTV-Verkehrsconsult GmbH (Verkehrsgutachten für ein Einkaufszentrum in Bornheim-Roisdorf) vom 03.12.2012, beauftragt vom Gewerbeverein Bornheim e.V. und der Christian Nettekoven KG, verwiesen.

Die Ergebnisse dieser Untersuchung zeigen, dass die bisherigen Planungen und Vorüberlegungen für das Einkaufszentrum die verkehrlichen Auswirkungen keineswegs vollständig berücksichtigt haben. Von Seiten der DTV Verkehrsconsult GmbH wurde empfohlen, die erforderlichen Neu- und Umgestaltungen von Knotenpunkten unter der Berücksichtigung der allgemeinen Verkehrsprognose sowie der zu erwartenden Neuverkehre durch das Einkaufszentrum vorzunehmen. Dabei sollte in jedem Fall von den aktuellen verkehrlichen Randbedingungen im Untersuchungsraum ausgegangen werden. Zusätzlich sollte auch die Umsetzbarkeit möglicher Knotenpunktvarianten frühzeitig in die Planungen mit einbezogen werden, um realistische und leistungsfähige Lösungen anbieten zu können. Hierbei sind insbesondere die Flächenverfügbarkeit sowie die entstehenden Kosten zu beachten. Weiterhin sollten auch die verkehrlichen Auswirkungen auf die Königstraße näher betrachtet werden, um hier eine verträgliche Abwicklung der erwarteten Verkehrsmengen sicherzustellen.

Die in den Planungen bisher vorgesehenen 550 bzw. 570 Stellplätze werden aus Sicht der DTV Verkehrsconsult GmbH ausweislich deren Berichterstattung vom 03.12.2012 bzw. Stellungnahme vom 17.4.2013 für die geplanten Nutzungen als nicht ausreichend erachtet.

Was die konkrete Abwägung der Stadt mit den Belangen nach § 1 Abs. 6 Nr. 9 BauGB anbelangt, so werden in dem „Gegengutachten“ der DTV Verkehrsconsult GmbH ausschließlich Annahmen zugrunde gelegt, die durch entsprechende Fachliteratur begründet werden können und entsprechend dokumentiert wurden. Die Auswahl der vom IVV-Gutachten abweichenden Werte liegt darin begründet, dass DTV die örtlichen Randbedingungen anders bewertet, beispielsweise die „nicht integrierte Lage“ bzw. die „teilintegrierte Lage“ des Einkaufszentrums.

Im Einzelnen resultieren Abwägungsfehler aus den nachfolgenden Punkten:

- Die Stadt argumentiert, dass die Annahme der Verkehrserzeugung für ALDI im DTV-Gutachten insofern zu hoch sei, als es im Umkreis von 7 km 10 weitere ALDI-Märkte gäbe und in diesem Falle deutlich geringere Kundenzahlen pro qm anzusetzen seien.

Einmal ungeachtet dessen, dass diese Behauptung der weiteren 10 ALDI-Märkte für DTV nicht überprüfbar ist, wird von deren Seite nachvollziehbar davon ausgegangen, dass die Firma ALDI keine neue Filiale eröffnet, in der sie nicht mindestens einen für das Unternehmen durchschnittlichen Umsatz erwartet. Die insoweitigen Annahmen von DTV erscheinen nach wie vor als gerechtfertigt.

- Soweit die Stadt argumentiert, dass die Annahme der Verkehrserzeugung für REWE im DTV-Gutachten insofern zu hoch sei, als der hier geplante Markt (REWE-XL) ein modernes Konzept mit überdurchschnittlich großzügigen Verkaufsflächen enthalte und derartige moderne Einkaufskonzepte in den Kernwerten der Literatur noch nicht verankert seien, mag man dem Folgendes entgegenhalten:

Wenn und soweit es noch keine wissenschaftlich begründeten Kernwerte für diese Art von Märkten in der Literatur gibt, dann gibt es auch keine Argumente, hier geringere Kundenzahlen anzunehmen. Es ist ebenso möglich, dass diese modernen Märkte aufgrund ihrer besonderen Attraktivität (großes Sortiment, an-



sprechende Verkaufsflächen) sogar mehr Kunden anlocken.

- Soweit die Stadt die Verkaufsfläche der Apotheke mit nur 40 qm ansetzt und nicht mit 150 qm, und die von DTV insoweit ermittelten Kundenzahlen für die Apotheke als viel zu hoch beurteilt werden, mag man dem Folgendes entgegenhalten:

Die Kundenzahlen der Apotheke wurden von DTV über die Anzahl der Mitarbeiter (Auskunft der Apotheker) berechnet, und nicht über die Verkaufsflächen. Insoweit ist die von DTV vorgenommene Berechnung völlig plausibel und korrekt und zutreffend im Bericht dokumentiert.

- Soweit sich die Stadt auf den Standpunkt stellt, dass der gewählte IV-Anteil für die Kunden insgesamt zu hoch gewählt worden sei, insbesondere die 90% für den Elektronikmarkt insoweit übertrieben seien, als es auch Elektronikteile gäbe, die nicht zwingend mit dem PKW transportiert werden müssten, mag man dem Folgendes entgegenhalten:

Die Bewertung des IV-Anteils ist aus Sicht von DTV richtig, und zwar gerade vor dem Hintergrund des laut Aussage der Stadt großen Anteils an auswärtigen Kunden, die sicher eher mit dem PKW kommen werden.

- Wenn und soweit sich die Stadt ferner auf den Standpunkt stellt, dass die sog. Verbundeffekte im DTV-Gutachten insofern zu gering eingeschätzt werden, als mit einem hohen Anteil auswärtiger Kunden zu rechnen sei, so dass gerade bei einem Elektronikmarkt Verbundeffekte von bis zu 60% möglich seien, mag man dem Folgendes entgegenhalten:

Diese Behauptung der Stadt stünde im Widerspruch zu einem angeblich geringeren IV-Anteil und vielen fußläufigen Kunden.

- Soweit die Stadt darüber hinaus die Anzahl der erforderlichen Parkplätze (rund 900) deutlich zu hoch einschätzt und argumentiert, dass bestehende Einkaufszentren mit ähnlichen Verkaufsflächen maximal 600 Stellplätze bereitstellen, mag man dem Folgendes entgegenhalten:

Der Vergleich mit anderen Einkaufszentren erscheint schon insofern als nicht fachgerecht, als neben den Verkaufsflächen auch das Sortiment für die Anzahl der Kunden entscheidend ist. Ob das Sortiment der zum Vergleich herangezogenen Einkaufszentren vergleichbar ist, kann von DTV ohnehin nicht verifiziert werden. Jedenfalls hat DTV bei deren Berechnung mit den Anforderungen an die Anzahl von Stellplätzen eine Plausibilitätsprüfung nach nordrhein-westfälischem Bauordnungsrecht vorgenommen, die zu einer Bandbreite von 480 bis 1.440 Stellplätzen bei einer Verkaufsfläche von 13.500 qm führt, wobei die Zahl höher wird, je höher der Anteil hochfrequentierter Sortimente (z.B. ALDI, Lebensmittel) ist.

- Soweit die Stadt sich sodann auf den Standpunkt stellt, dass bei der Ermittlung der erforderlichen Stellplatzzahl zu kleine Umschlagszahlen von DTV angesetzt wurden und die Umschlagszahlen wegen des hohen Lebensmittelanteils deutlich höher seien, mag man dem Folgendes entgegenhalten:

Diese Behauptung der Stadt stünde im Widerspruch zu angeblich hohen Verbundeffekten insofern, als diese zu noch längeren Stellplatzbelegungen führen. Insoweit erscheint die Annahme von DTV als nach wie vor völlig realistisch und plausibel. Im Übrigen hat DTV für den Discounter einen um 50 % höheren Umschlagsgrad zu Grunde gelegt.

- Soweit die Stadt schließlich in ihre Abwägung die Überlegung einstellt, dass bei den durchgeführten HBS-Nachweisen keine Prognosen und keine möglichen Verkehrsverlagerungen seitens DTV berücksichtigt worden seien, mag man dem Folgendes entgegenhalten:

Dies mag zwar zum Teil insofern richtig sein, als eine umfassende Berücksichtigung nur möglich ist, wenn ein Verkehrsmodell zur Verfügung steht. Hinzuweisen ist dann jedoch darauf, dass die von IVV angestellten Prognosen bezüglich der Bonner Straße im Bereich des Einkaufszentrums eine Verkehrszunahme erwarten. Damit hätte DTV die Verkehrsmengen für den Nachweis zu günstig angesetzt und mit Berücksichtigung der Prognosen würde sich das Ergebnis

denknotwendig zum Negativen verändern.

Alles in allem zeigen die vorstehenden Punkte, dass die im Zuge des Aufstellungsverfahrens von der Stadt eingeholte Verkehrsuntersuchung IVV (Ergebnisbericht vom 20.02.2013) schlechterdings nicht geeignet ist, eine abwägungsfehlerfreie verbindliche Bauleitplanung im Sinne von § 1 Abs. 7, Abs. 6 Nr. 9 BauGB zu generieren respektive abzusichern.

Im Übrigen schließen wir uns vollinhaltlich der Stellungnahme von Herrn Günter Pohl vom 17.7.2013 zu den Verkehrsuntersuchung der IVV an.

Zum Bereich **öffentliche Verkehrsflächen** weisen wir insbesondere auf folgende Fragestellungen und Anmerkungen hin:

Planunterlagen

Bei der frühzeitigen Beteiligung der Öffentlichkeit in der Zeit vom 13.09.2012 bis 12.10.2012 war in den Unterlagen auch ein Gestaltungsplan enthalten, als Datei „315_2012-7_2_Gestaltungsplan.pdf“ benannt. Bei den im Internet zur Verfügung gestellten Unterlagen der derzeitigen Offenlage befindet sich nur der Bebauungsplan-Entwurf (ohne Datum) mit dem Kreisverkehrsplatz an der Einfahrt zum Einkaufszentrums an der Bonner Straße, als Datei „Ro 17 81732_13-03 _rechtsplanentwurf.pdf“ benannt.

In diesem Bebauungsplan sind die im damaligen Gestaltungsplan dargestellten Anlieferampen und die Zufahrten zu den Anlieferampen nicht erkennbar. Insbesondere fehlt die Darstellung der Schleppkurven mit dem Rangierbereich für die Lkws im Bereich der nächsten betroffenen Anlieger Mörnerstraße Nr. 33 bis 37 sowie der neue Überbau über die Rampe an der Fußgängerunterführung Widdiger Weg.

Da bei der Offenlage auch die Gebäudeansichten vorgelegt werden, sollten die Zuwegungen zu den Laderampen auch dargestellt werden.

Überbauung Fußgängerunterführung Widdiger Weg

Gegen eine weitere Überbauung der Rampe an der Fußgängerunterführung Widdiger Weg um ca. 15 m bestehen grundsätzliche Bedenken. Die Vergrößerung des Angstrau-

mes für Fußgänger kann nicht durch Anbringung von Lampen (siehe Abwägung – Anlage zur Vorlage 170/2013-7) gemindert werden.

Nur die Einsicht in den Tunnel kann das Sicherheitsgefühl der Benutzer erhöhen und ist in erheblichem Maße aus Sicht der städtebaulichen Kriminalprävention ein Erfolg.

Bei einer Überbauung muss die Rampe zur Beibehaltung der Neigung und Einsichtnahme in die Unterführung in gleichem Maß wie die Überbauung verlängert werden. Dies wurde aber bisher in keinem Plan dargestellt. Weiter würde die Überbauung bedeuten, dass die gesamten Stützwände der Rampe abgebrochen und der neuen Höhenlage angepasst, sowie im Bereich der Überbauung Stützwände durch massive Widerlager ersetzt werden. Das Brückenbauwerk muss dann für 38-tonner Lkw geeignet sein.

Durch die Änderung der Rampen, ist auch eine Änderung der Baugrenzen in diesem Bereich erforderlich.

Alternative Zufahrt für die Anlieferfahrzeuge

Durch die bereits dargestellte Zufahrt von der Bonner Straße zu den Laderampen könnte das Problem Fußgängerunterführung und Lärmbelästigung der Anlieger der Mörnerstraße gelöst werden. Denn die Stadt muss nicht den Bebauungsplan ständig den Wünschen des Investors anpassen, sondern muss die Vorgaben im Sinne der Bevölkerung stellen.

Öffentlicher Parkplatz an der Ecke Bonner Straße – Widdiger Weg

Im Plangebiet liegt der öffentliche städtische Parkplatz auf dem Flurstück Nr. 30. Hier sind regelmäßig 10-16 Pkw geparkt. Dieser Parkplatz wird von Patienten und Personal der nebenliegenden Arztpraxis und von Friedhofsbesuchern genutzt. Den Kunden und Beschäftigten der Apotheke und der umgebenden Einzelhandels- und Dienstleistungsnutzungen stehen eigne Firmenparkplätzen zur Verfügung

Die Erhaltung des Parkplatzes an der Ecke Bonner Straße / Widdiger Weg ist insbesondere für die Friedhofsbesucher erforderlich. Bei Beerdigungen ist der im nördlichen Bereich vorhandene Parkplatz nicht ausreichend und wird wegen der verminderten Einsichtnahme auch nicht gerne von Friedhofsbesuchern genutzt.

Da das Grundstück von 924 m² an den Investor verkauft werden soll und damit diese öffentliche Parkplatz mit 16 Stellplätzen ersatzlos entfallen soll, stellt sich die Frage: Wo werden hierfür öffentliche Ersatzparkplätze gebaut?



Liegenschaften mit der Bezeichnung GF und GFL

Nach den vorliegenden Unterlagen sollen alle städtischen Grundstücke im Plangebiet mit einer Gesamtgröße von rd. 5.000 m² an den Investor verkauft werden. Lt. Kostenschätzung der Stadt Bornheim für das Bürgerbegehren „Grundstücksverkäufe Roisdorf“ wird von einem Veräußerungserlös von 700.000 € ausgegangen, was einem Preis je qm von 140 € entspricht. Der Bodenrichtwert in diesem Gebiet beträgt 210 €. Hier wird aus einem bisherigen Mischgebiet und Kerngebiet ein Sondergebiet mit einer hohen Bebaubarkeit (GRZ 0,8 – vorher 0,4 bis 0,6). Der Preis ist unangemessen niedrig und steht in keinem Verhältnis zu Preisen, die die Stadt in gleichzeitig verlaufenden Kaufverhandlungen verlangt.

Zudem ist unklar, ob dieser Kaufpreis nicht – entgegen der Angabe der Stadt zur Kostenschätzung im Rahmen des Bürgerbegehrens - auch eine Beteiligung an den Baukosten des Kreisverkehrsplatzes Bonner Straße / Herseler Straße / Siegesstraße beinhaltet. Dann wäre der Kaufpreis für die Grundstücke noch einmal deutlich geringer.

In der Begründung zum Bebauungsplan R0 17 wird unter Tz. 6.1 zum Thema „Verkehrliche Anbindung / Verkehrsknotenpunkte“ ausgeführt, dass

- a) der **Kreisverkehrsplatz auf der Bonner Straße** vor der Zufahrt zum geplanten Vorhaben „als leistungsfähig mit befriedigender Verkehrsqualität (Qualitätsstufe C nach HBS 2001) zu bewerten“ sei.

Hierzu ist anzumerken, dass diese Einstufung nach HBS davon ausgeht, dass der Kreisverkehr gleichsam auf der grünen Wiese liegt mit ungehinder-ten Abflüssen nach vier Seiten. Der geplante Kreisverkehr hat jedoch nur drei Abflüssen, wovon einer durch die in knapp 5 m Entfernung beginnende Tiefgarage mit entsprechenden Parksuchverkehr stark eingeschränkt ist. Weiterhin verursachen die Ampeln z.B. an der Adenauerallee regelmäßig Fahrzeugpuls, die zu einer erhöhten Belastung führen. Nach Einschätzung unserer Gutachter und der von ihnen höher erwarteten Gesamt-Verkehrsmengen wird der Kreisverkehr voraussichtlich nicht ausreichend leistungsfähig sein.



Lösung für schwere Lkw und Kranwagen

Der an der Bonner Straße ansässige Kfz-Betrieb Reuter muss mit seinen schweren Lkw und Bergungsfahrzeugen eine Fahrmöglichkeit über die beiden Kreisverkehrsplätze zur Autobahn haben. Auch für seine Kunden, wie z.B. die Kranfahrzeugfirma Baumann aus Hersel, muss die Werkstatt noch erreichbar sein.

- b) **der Kreisverkehr Bonner Straße / Herseler Straße / Siegesstraße**
„Für eine Verkehrsbeziehung der Bonner Straße wird jedoch auch nach dem Umbau weiterhin eine mangelhafte Verkehrsqualität (Qualitätsstufe E nach HBS 2001) erreicht, sofern die Maßnahmen des Planfalls D.1 2020 (FNP) als Rahmenbedingung nicht realisiert werden. Die mangelhafte Verkehrsqualität dieser einzelnen Fahrbeziehung führt zu einer insgesamt mangelhaften Einstufung der Verkehrsqualität (Qualitätsstufe E nach HBS 2001) des gesamten Kreisverkehrs, ...“

Hierzu ist Folgendes anzumerken:

Der Planfall D 1 -2020 (FNP) hat lt. Gutachten der IVV vom 6.8.2007 (Bild 13) folgende Voraussetzungen:

- Fertigstellung der L 183 n
- Kreisverkehr L 281/L 118
- Umfahrung Servatiusweg
- 1-Richtungsverkehr West-Ost (Erschließungsverkehr in Gegenrichtung)
- Ausbau
- Anbindung an Königstraße über neuen Kreisverkehr
- Tempobeschränkung 10-20 km/h verkehrsberuhigter Geschäftsbereich
- Umgestaltung Königstraße
- Einbahnverkehr Ost-West zwischen Secundastraße und Peter-Fryns-Platz
- Tempo 10 bis 20 km/h – verkehrsberuhigter Geschäftsbereich
- Kreisverkehr Secundastraße
- Sperrung MIV Wallraffstraße zwischen Burgstraße und Secundastraße
- Apostelpfad als unechte Einbahnstraße

- Neu: Maßnahmen zur Verringerung des Durchgangsverkehrs auf der Alfred-Rademacher-Straße
- Neu: Teilanschluss L 192/K 42

Das soll zu einer Reduzierung des Verkehrs auf dem Herseler Weg um 3.300 Kfz und einer Mehrbelastung auf der Bonner Straße um 1.400 bzw. 2.990 Kfz führen.

Weiterhin soll es zu einer Reduzierung des Verkehrs auf der Königstraße auf 7.600 Kfz/DTV und auf dem Servatiusweg auf 4.600 Kfz/DTV führen, also insgesamt 12.200 Kfz. Gezählt wurden jetzt über 14.000 Kfz.

Hierbei wurden zum einen gar nicht alle Maßnahmen umgesetzt (Teilanschluss L 192/K 42), zum Teil sind sie im Probetrieb nicht dargestellt und probiert worden (Sperrung Wallrafstraße, Apostelpfad als unechte Einbahnstraße)

Nach der 2. Anliegerversammlung zum Probetrieb ist das Ziel der Verkehrsberuhigung in keiner Weise erreicht worden, im Gegenteil: der Servatiusweg hat deutlich mehr Verkehr (7.138 Kfz), als nach der Prognose (4.600 Kfz) angenommen.

Die IVV geht von einer deutlich geringeren Verkehrsmenge aus als unsere Gutachter. Nach den Ergebnissen der ersten Phase des Probetriebs Königstraße / Servatiusweg hat sich gezeigt, dass die von der IVV prognostizierten Verkehrsentslastungen bei weitem nicht eingetroffen sind, im Gegenteil: der Verkehr im Bornheimer Zentrum und den benachbarten Straßen hat insgesamt zugenommen. Wenn man dies als Indiz für die Qualität der Prognosen von IVV nimmt – und wir haben viele Beispiele für grobe Fehleinschätzungen von Entwicklungen durch IVV – dann dürfte auch die Erwartung, dass sich die Qualität des Kreisverkehrs bei Realisierung des Planfalls D1-2020 (FNP) von „mangelhaft“ wegverbessert, eine Utopie sein.

Und im Übrigen stellt sich die Frage, ob es nach dem katastrophalen Probebetrieb überhaupt zu einer Realisierung des Planfalls D1-2020 (FNP) kommt und ob der D 1-Fall rechtlich durchgesetzt werden kann.

Wenn nicht, dann hat selbst nach Einschätzung der Stadt Bornheim in der Begründung ein Kreisverkehr mit Bypass nicht die erforderliche Qualität, sondern bleibt insgesamt mangelhaft.

Denn damit fiel die Bedingung für die notwendige Verbesserung des Kreisverkehrs weg und gleichzeitig die Voraussetzung der Verkehrsverträglichkeit an dieser entscheidenden Stelle.

Daneben sind sowohl technische Probleme im Bereich der LKW als auch Grundstücksfragen in keiner Weise geklärt.

Daneben sollte die Darstellung dieses Kreisverkehrsplatzes auch im Übersichtsplan und im Rechtsplan erfolgen, weil der Bau dieses Kreisverkehrsplatzes Voraussetzung für den Bau des Einkaufszentrums ist und damit zum Bebauungsplan gehört.

Nach den Prognosen des Landesbetriebes Straßenbau NRW und Verkehrsuntersuchungen ist an diesem Knotenpunkt nach Inbetriebnahme der Landesstraße 183 n im Jahre 2014 mit einigen Tausend Kfz/Tag weniger zu rechnen und die heutigen Kapazitätsprobleme an dieser Kreuzung sind behoben.

Daher müssen die Kosten für den Bau des Kreisverkehrsplatzes, der wegen der erhöhten Verkehrsbelastung durch das Einkaufszentrum erforderlich wird, **alleine vom Investor** des Einkaufszentrums getragen werden.

Bedenklich ist, dass der Kreismittelpunkt ca. 15 m aus der Achse der Bonner Straße in die Grünfläche verlegt wird und damit die Grünanlage erheblich verkleinert wird.

3. Zur einzelhandelsorientierten Auswirkungsanalyse

Der Ausschuß für Verkehr, Planung und Liegenschaften (VPLA) der Stadt Bornheim hat in seiner Sitzung vom 23.2.2012 zu Vorlage Nr. 565/2011-7 zu dem oben genannten Bebauungsplanverfahren unter anderem beschlossen, dem Rat zu empfehlen, dem vorgelegten Nutzungskonzept unter dem Vorbehalt zuzustimmen, dass

- neben dem Nachweis der verkehrlichen Verträglichkeit einschließlich der Verkehrsbezüge im gesamten Einzugsbereich Bornheim / Roisdorf auch
- durch einen von der Stadt Bornheim zu beauftragenden Gutachter der Nachweis der Sortimentsverträglichkeit insbesondere
 - o für den Bereich der Lebensmittel (in Bezug auf den Einzugsbereich Bornheim / Roisdorf / Hersel) und
 - o für den Bereich des Textil-/Bekleidungsangebotes (in Bezug auf die Auswirkungen auf die Königstraße)

erbracht wird.

Beide Nachweise sind durch die vorgelegten Gutachten der IVV und BBE in keiner Weise erbracht, ganz im Gegenteil.

Der verbindlichen Bauleitplanung wird die „Fortschreibung der Auswirkungsanalyse Ansiedlung eines Einkaufszentrums am Standort Bornheim-Roisdorf, Bonner Straße, Stand Februar 2013, der Fa. BBE Handelsberatung GmbH, Köln, zugrunde gelegt.

Soweit deren Fazit in der vermeintlichen Erkenntnis mündet, dass das Planvorhaben dazu geeignet ist, die Versorgungsfunktionen für die Bevölkerung der Stadt Bornheim bei verschiedenen Sortimenten zu verbessern, ist man auf Seiten von Junker + Kruse Stadtforschung Planung zu dem Ergebnis gelangt, dass auch diese Fortschreibung der Auswirkungsanalyse sicher kein belastbares Abwägungsmaterial gemäß § 11 Abs. 3 BauNVO liefert.

Zwecks Vermeidung insoweit unnötiger Wiederholungen wird zum einen auf die den Ausschuss- und Ratsmitgliedern noch dazu von der Stadt Bornheim vorenthaltene „Bewertung einer Einzelhandelsuntersuchung des Büros BBE Handelsberatung“, erstellt von Junker + Kruse im Auftrag des Gewerbevereins Bornheim im Januar 2013, verwiesen.

Zum anderen wird zwecks Vermeidung unnötiger Wiederholungen die auch insoweit vollständig zu Eigen gemachte beigelegte „Fachliche Bewertung der Fortschreibung der Auswirkungsanalyse der BBE sowie der Kommentierung der Plausibilitätskontrollen des Büros Junker + Kruse durch die BBE“, erstellt im Auftrag des Gewerbevereins Bornheim, verwiesen.

Hiernach ist zunächst einmal schon nicht nachvollziehbar, warum die BBE keine branchenspezifische Bezugsebene (unter Berücksichtigung von Kern- und Randsortimenten) wählt, wie es in Verträglichkeitsgutachten an sich üblich und sachgerecht zu bewerten ist, sondern stattdessen eine (überwiegend) gesamtbetriebliche Betrachtung durchführt. Dadurch, dass an verschiedenen Stellen im BBE-Gutachten ohne erkennbaren Grund und ohne eindeutige Kennzeichnung zudem unterschiedliche Bezugsgrößen gewählt werden, wird aus Sicht von Junker + Kruse die Nachvollziehbarkeit des BBE-Gutachtens zusätzlich eingeschränkt.

Insgesamt sind die Flächenproduktivitäten des Vorhabens in mehreren Branchen einem – von der Rechtsprechung geforderten – Worst-Case-Ansatz nicht angemessen. In mehreren Branchen (u.a. Elektrowaren/Foto) würde sich das Umsatzvolumen bei einer angemessenen Flächenproduktivität um bis zu einem Drittel erhöhen. Das Vorgehen der BBE führt im Ergebnis dazu, dass die zu erwartenden prozentualen Umsatzumverteilungen entsprechend zu gering dargestellt werden.

Weiter erscheint zwar die Gesamtausdehnung des Einzugsgebietes als grundsätzlich nicht unplausibel, was jedoch aus Sicht von Junker + Kruse ausdrücklich nicht für die gewählte Zonierung des Einzugsgebietes gilt. Diese prägt jedoch die gesamte Auswirkungsanalyse insofern, als auf dieser Basis Annahmen zu Abschöpfungsquoten des Vorhabens nach Zonen getroffen werden, die entsprechend als nicht belastbar zu bewerten sind.

Schließlich hebt Junker + Kruse in einem weiteren Zwischenfazit ausweislich deren Bewertungsgutachten aus Januar 2013 darauf ab, dass BBE im Rahmen der Berechnungen teilweise unzureichend begründete und unplausible Annahmen trifft, die dazu führen, dass die Umsatzumverteilungen in den zentralen Versorgungsbereichen in Zone 1 und 2 des Einzugsgebietes rechnerisch reduziert werden. So werden hiernach hohe und intranspa-



rente Abschlüsse u.a. für

- bestehende Umsätze am Vorhabenstandort,
- Umsatzumverteilungen außerhalb des Einzugsgebietes und
- Umsatzumverteilungen an sonstigen Standorten innerhalb des Einzugsgebietes angesetzt.

Hinzu kommt, dass die Ergebnisse der BBE-Berechnungen insgesamt aus Sicht von Junker + Kruse als sehr nivelliert erscheinen und teilweise in einer nicht mehr plausiblen Relation zueinander stehen. Die anzunehmende besondere Betroffenheit der Standorte in räumlicher Nähe zum Vorhaben kommt hierbei nach Auffassung von Junker + Kruse nicht angemessen zum Ausdruck. Nach Einschätzung von Junker + Kruse besteht u.a. die Gefahr, dass die BBE auf Basis der Annahme einer vorrangigen Selbst-Kannibalisierung des Betreibers ALDI die Auswirkungen unterschätzt, die auf die Lebensmittelmärkte anderer Betreiber in der näheren Umgebung des Vorhabens zu erwarten sind. Die Ergebnisdarstellung besitzt darüber hinaus teilweise nach Auffassung von Junker + Kruse einen unzureichenden Differenzierungsgrad.

Soweit dann im letzten Zwischenfazit von Junker + Kruse das BBE-Gutachten keine vertiefende städtebauliche Bewertung der Auswirkungen beinhaltet, was in Anbetracht der erheblichen Höhe der errechneten Umsatzumverteilungen vor allem in den Bornheimer zentralen Versorgungsbereichen sowie den Hauptgeschäftszentren von Brühl und Rheinbach als nicht akzeptabel erscheint, werden diese Monita von Junker + Kruse auch nicht durch die Fortschreibung der Auswirkungsanalyse von BBE, Stand Februar 2013, ausgeräumt.

Es bleibt daher bei dem von Junker + Kruse gezogenen Fazit, dass die Vorgehensweise der BBE im Rahmen der Auswirkungsanalyse für die Ansiedlung eines Einkaufszentrums an der Bonner Straße in Bornheim-Roisdorf sich durch verschiedene intransparente, unzureichend begründete sowie unplausible Annahmen „auszeichnet“, die im Ergebnis nach Einschätzung von Junker + Kruse dazu führen, dass die Auswirkungen vor allem in den zentralen Versorgungsbereichen der Stadt Bornheim und der Gemeinde Alfter sowie der angrenzenden Bonner Stadtteile zu gering dargestellt werden.

Es handelt sich demnach insbesondere **nicht** um die rechtlich zwingend notwendige Worst-Case-Betrachtung.

Die von BBE vorgenommene Analyse bietet mithin kein ausreichendes Abwägungsmaterial für die Beurteilung der Auswirkungen der Vorhaben gemäß § 11 Abs. 3 BauNVO.

Junker + Kruse gelangt dann in der anschließenden fachlichen Bewertung der Fortschreibung der Auswirkungsanalyse der BBE sowie der Kommentierung der Plausibilitätskontrollen des Büros Junker + Kruse durch die BBE zu der Erkenntnis, dass zahlreiche wesentliche Kritikpunkte am Gutachten auch durch die modifizierte Fassung und durch die ergänzenden Ausführungen der BBE in Briefform nicht ausgeräumt werden.

Die von Junker + Kruse zur Angebotsanalyse geäußerten Mängel sind überwiegend nicht bzw. nicht ausreichend behoben worden.

Das Vorgehen von BBE bezüglich der Abschläge für bestehende Umsätze am Vorhabenstandort wird von Junker + Kruse als immer noch inkonsistent bewertet.

Die nach wie vor fehlenden Angaben der BBE zum in die Berechnungen eingeflossenen Angebotsbestand außerhalb der zentralen Versorgungsbereiche ziehen nach Einschätzung von Junker + Kruse nach wie vor eine erhebliche Plausibilitätsproblematik nach sich.

Es mangelt nach wie vor an einer vertiefenden städtebaulichen Bewertung der Auswirkungen des Vorhabens.

Im Unterschied zu den Darstellungen in den „Allgemeinen Zielen und Zwecke der Planung“, die Anlage zur Vorlage 315/2012-7 waren, werden in den textlichen Festsetzungen, die Teil der Offenlage sind, nicht mehr die „geplanten konzeptionellen Verkaufsflächen“ von maximal 13.500 qm dargestellt, sondern nur noch die „maximalen Verkaufsflächen“ von insgesamt 15.550 qm.

Im Rahmen dieser maximalen Verkaufsflächen sollen sonstige kleinflächige Einzelhandelsbetriebe (Shops) mit zentren- und nahversorgungsrelevanten Sortimenten mit einer Verkaufsfläche von jeweils maximal 100 m² pro Einzelbetrieb bis zu einer Gesamtverkaufsfläche von 400 m² zulässig sein. Das widerspricht den Festsetzungen im Einzelhan-

delsstandort und Zentrenkonzept, wonach der Toombereich „großflächigen Einzelhandelsbetrieben mit zentrenrelevanten Sortimenten“ aufnehmen soll, für die in der Königsstraße keine ausreichend große Flächen vorhanden sind.

Es fällt auf, dass die maximalen Flächen für Bekleidung von vorher 2.500 qm (konzeptionelle damals 1.750 qm) auf nunmehr 3.400 qm erhöht worden sind. Das heißt, dass der Investor fast doppelt so viel Verkaufsflächen für Bekleidung herrichten kann, als ursprünglich vorgesehen, was erhebliche und damit existenzgefährdende Wettbewerbswirkungen auf die Bornheimer Textilgeschäfte haben wird.

Das ist unverantwortlich den bestehenden Betrieben gegenüber!

Unsere Textilgeschäfte in Bornheim werden deutlich mehr als die 10 % Umsatz verlieren und damit alle in ihrer Existenz gefährdet.

Und an dieser Stelle fragen wir uns, wo denn unsere Politiker von ihrem immer in den Vordergrund gestellten Recht auf Steuerung und Reglementierung der Sortimente Gebrauch gemacht haben. Man hat es dem Investor überlassen, im Rahmen der im Augenblick geltenden 13.500 qm maximaler Verkaufsfläche mehr oder weniger frei schalten und walten zu können.

Lt. BBE sollen von insgesamt 10 Mio. € Umsatzverlagerung im Sortimentsbereich Textil lediglich 3% oder 300.000 € aus Roisdorf und Bornheim kommen. Diese Aussage ist vollkommen lächerlich! Und das dann auch noch mit „geringen Angebotsüberschneidungen“ zu begründen, ist blanker Zynismus. Wo wird im Bebauungsplan eigentlich festgeschrieben, welche konkreten Textilien verkauft werden dürfen? Nirgendwo!

Im Gegensatz dazu behauptet die BBE, dass 6,2 Mio. € Umsatz aus Bonn umverlagert werden und 0,8 Mio. € aus Brühl, also fast dreimal so viel wie aus Bornheim und Roisdorf. Man faßt es nicht.

Die Differenzierung zwischen Lebensmittel-Vollsortimenter (vorher 3.700 qm) und Lebensmittel-Discounter (vorher 900 qm) ist weggefallen. Jetzt wird nur noch eine Gesamtfläche von 4.600 qm für Nahrungs- und Genußmittel dargestellt. Kann sich der Discounter, den wir alle dort ausdrücklich nicht haben wollten, jetzt seine Größe selbst aussuchen?

Im Bereich Nahrungs- und Genußmittel will uns die BBE weismachen, dass plötzlich statt vorher rd. 9,9 Mio. € jetzt nur noch 7,1 Mio. € Umsatz umverlagert werden, wobei der Anteil aus Bornheim und Roisdorf von vorher 1,3 Mio. € oder 10 % des vorhandenen Umsatzes jetzt auf 0,9 Mio. oder 7 % zurückgenommen wird. Der größte Anteil bei dem klassischen Nahversorgungssortiment soll zum einen mit 3,5 Mio. € aus anderen Ortsteilen von Bornheim kommen (warum?) bzw. 2,1 Mio. € aus Bonn. Da kann man mit beiden Händen dran fühlen bzw. muß total ahnungslos sein, um das zu glauben!

Soweit schließlich der Vorhabenstandort nach unserer Auffassung und nach Einschätzung von Junker + Kruse sicher nicht Bestandteil des zentralen Versorgungsbereiches der Stadt Bornheim ist, ergibt sich zudem ein eklatanter Widerspruch des Vorhabens zu dem am 12.07.2013 im Gesetz- und Verordnungsblatt für das Land Nordrhein-Westfalen verkündeten und am 13.07.2013 in Kraft getretenen Landesentwicklungsplan Nordrhein-Westfalen (LEP), Sachlicher Teilplan Großflächiger Einzelhandel, der ab sofort in allen laufenden Bauleitverfahren zwingend zu berücksichtigen ist.

Nach den vorstehend genannten Gesichtspunkten und Detailpunkten erweist sich die o.a. verbindliche Bauleitplanung der Stadt Bornheim insgesamt als abwägungsfehlerhaft gemäß § 1 Abs. 7 BauGB.

Ein hieraus erwachsender Satzungsbeschluss gemäß § 10 BauGB wäre rechtswidrig.

Der Bebauungsplan würde einer Normenkontrolle vor dem Oberverwaltungsgericht für das Land Nordrhein-Westfalen nicht standhalten und für unwirksam erklärt.

Dies als fristwahrende Stellungnahme gemäß § 3 Abs. 2 BauGB.

Zum Abschluss möchten wir noch auf das „**Gespenst**“ der für dieses Gebiet vorhandenen „**alten**“ **Bebauungspläne Ro 15 und Ro 15.4** eingehen, dass vom Investor und der Verwaltung immer wieder als Drohkulisse verwendet wird.

Zunächst ist es rechtlich durchaus umstritten, ob sich der Eigentümer nach so vielen Jahren der Nichtrealisierung (seit 2001) weiter auf den Bestand dieser Pläne berufen kann, vielmehr gibt es rechtlich gewichtige Gründe dafür, dass die Stadt diese Bebauungspläne entschädigungslos ändern bzw. aufheben kann.

Zum anderen ist zwar der Teil zur Bonner Straße hin Kerngebiet und läßt eine Erweiterung in bestimmten Grenzen (maximal eingeschossig + Tiefgarage) zu, der zwischen der Schumacherstraße und Bahntrasse liegende Teil ist hingegen ein Mischgebiet, sodaß dort nur in eingeschränktem Maße und bis zu bestimmten Verkaufsflächengrößen Geschäftsansiedlungen möglich sind. Die jetzt zitierten 11.000 qm Verkaufsfläche (anfangs schrieb unsere Verwaltung 10.000 qm) erscheinen uns nicht realistisch.

Auf diesen Erweiterungsflächen befinden sich derzeit große Teile der vorhandenen Stellplätze. Wenn der Investor diese Flächen überbaut, muß er **Ersatz für die dann wegfallenden vorhandenen Stellplätze schaffen und zusätzlich weitere neue Stellplätze für die zusätzlichen Verkaufsflächen herstellen**. Dafür reicht eine eingeschossige Tiefgarage nicht aus und ab der zweiten Ebene einer Tiefgarage wird es extrem teuer und unrentabel!

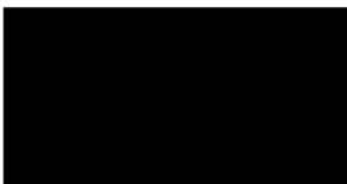
Schließlich ist es den Betreibern der Geschäfte im EKZ nicht gleichgültig, wenn ihre potentiellen Kunden nur mit erheblichen Behinderungen zum Gelände gelangen, dort keine ausreichenden Parkplätze vorfinden und später nur mit Schwierigkeiten wieder abfahren können. Das mögen Kunden und Betreiber gar nicht.

Schließlich muß der Eigentümer, um eine Baugenehmigung zu erhalten, die Erschließung des Vorhabens, auch und insbesondere die verkehrliche, nachweisen.

Deshalb an dieser Stelle keine Panik. Es hat schon gute Gründe, weshalb dieses Projekt in den vergangenen 12 Jahren trotz mehrfacher Versuche (u.a. als Ärztehaus) nicht realisiert werden konnte.

Es wird um eine schriftliche Eingangsbestätigung gebeten.

Mit freundlichen Grüßen



Breuer, Ina

Von: Stark, Bernhard
Gesendet: Freitag, 26. Juli 2013 08:28
An: Henseler, Wolfgang (Bürgermeister)
Cc: Breuer, Ina
Betreff: WG: Bebauungsplan Ro 17

-----Ursprüngliche Nachricht-----

Von: [REDACTED]
Gesendet: Donnerstag, 25. Juli 2013 19:18
An: Pressestelle
Betreff: Bebauungsplan Ro 17

Sehr geehrte Damen und Herren,

mit ihren vielen kleinen Geschäften, ihrem quicklebendigen Charme und ihren vielfältigen Einkaufs-, Bummel- und Versorgungsmöglichkeiten verfügt die Stadt Bornheim über einen lebendigen und lebensfähigen Ortskern. Dieser gewachsene und vitale Organismus würde durch Verwirklichung des Bebauungsplanes Ro 17 höchstwahrscheinlich vernichtet. Die Errichtung eines Großeinkaufszentrums auf dem Gelände in der Schuhmacherstraße hätte mit großer Wahrscheinlichkeit das Ende zahlreicher Kleingewerbe im Ortskern zur Folge.

Hinzu kommt, daß die ohnehin schon recht angespannte Verkehrslage in der Köln-Bonner-Straße weiter verschlimmert würde. Die Wirkung der derzeit im Bau befindlichen Ortsumgehung würde damit wieder aufgehoben.

Aus diesen Gründen bin ich gegen den Bau eines Großeinkaufszentrums auf dem Gelände in der Schumacherstraße. Ich protestiere hiermit gegen den Bebauungsplan Ro 17.

Mit freundlichen Grüßen

[REDACTED] -Bürgerin- [REDACTED]

An den
Herrn Bürgermeister
der Stadt Bornheim

Bornheim, den 25. Juli 2013

53332 Bornheim

Stellungnahme zur Offenlage des Bebauungsplanes RO 17

Sehr geehrter Herr Bürgermeister,

ich betone hiermit ausdrücklich, dass ich hier als „Privatfrau“ sprich als Anwohnerin und nicht als Ratsmitglied meine Stellungnahme zu diesem doch hitzig diskutierten Thema schreibe, da ich mich als Ratsmitglied, aufgrund einer in meinen Augen immer noch strittigen Auffassung mit dem Thema der Befangenheit, nicht äußern kann bzw. darf. Dies ist vielen Bürgerinnen und Bürgern in Roisdorf auch nicht verständlich zu machen, denn für sie geht es in meinem Mandat darum, dass ich ihre Interessen als gewähltes Ratsmitglied vertrete. Man sollte einmal genau nachschauen, welche Beschlüsse im Laufe der Zeit getroffen wurden und ob nicht auch die eine oder andere Befangenheit vorgelegen haben könnte.

Es stellt sich einem die Frage, warum sind gleich zwei gleiche Flyer durch unseren Ortsvorsteher im Umlauf? Sie haben zwei unterschiedliche Köpfe: Einmal als Roisdorf aktuell und einmal als La Ville, was ja übersetzt „das Dorf heißt“, aber laut Aussage des Roisdorfer Ortsvorstehers sind wir gar kein Dorf mehr und deshalb müssen wir einem Großinvestor dankbar sein und ihm die Füße küssen. Wir sollten sein Abschiedsgeschenk annehmen. Ganz der Devise: „Einem geschenkten Gaul schaut man nicht ins Maul“. Dies ist bekanntermaßen eine geläufige Redewendung die sich wie folgt ableitet:

Erklärung aus dem Internet unter Wiktionary zu finden:

mit einem Geschenk in der Form, wie es übergeben wird, soll man zufrieden sein; man bemängelt, kritisiert keine Geschenke - auf die Geste kommt es an

Begriffsursprung:

Beim Pferdehandel stellt der Käufer den Wert eines Pferdes dadurch fest, dass er diesem ins Maul schaut und sein Gebiss prüft. Anhand der Stellung und des Zustandes der Zähne kann man das Alter des Pferdes und somit den Wert feststellen. Eben dies soll man bei einem "geschenkten Pferd" unterlassen. Das Sprichwort geht auf das römische

Sprichwort: *Noli equi dentes inspicere donati!* (Deutsch: Nimm die Zähne eines geschenkten Pferdes nicht so genau unter die Lupe.) zurück, das unter anderem vom Kirchenvater Hieronymus (347 – 420 n. Chr.) in seinem Kommentar zum Epheserbrief zitiert wird.

Leider schaue ich halt doch ins Maul und prüfe das Gebiss des „SUTI-Einkaufsmarkt“. Angst haben wir vor der Zukunft und erhebliche Bedenken. Derzeit fällt auf, dass zwischen der Rundreise des Investors (im Fußball würden wir rufen: Er ist nervös) und seinen Darstellungen, dem zweifachen Umlauf durch den Roisdorfer Gewerbevereinsvorsitzenden oder doch Ortsvorsteher, aber vielleicht auch Ratsmitglied oder einfach nur Herausgeber(?), sowie den Vorlagen durch die Verwaltung, es Unterschiede zu geben scheint. Wie kann ich mir als Bürgerin somit eine objektive Meinung bilden? Welcher Darstellung kann ich vertrauen? Den Darstellungen auf der Internetseite der Stadt Bornheim zur Offenlage oder dem Herausgeber des Adler-Verlages gespickt mit Zitaten unseres Ortsvorstehers? Oder der Galerie des Investors im TOOM? Dies erscheint mir, als wolle Verwaltung den Bürger dumm halten, um eine so gravierende Änderung in eine dörfliche Struktur durchzuwinken. Denn Verwaltung bekennt öffentlich in einer Verkehrs- und Planungsausschusssitzung: „..... nach Auffassung der Verwaltung liegt der zentrale Mittelpunkt der Stadt Bornheim, sprich das TOOMgelände aufgrund seiner QM Zahl in Roisdorf. Darum kann ein Einkaufszentrum in dieser Größenordnung auch nur dort gebaut werden.“ Weiter sagt die Verwaltung: „der Papst der Genehmigungsbehörden, die Bezirksregierung Köln hätte dies durch die Genehmigung des FLNP auch so bestätigt.“ „Einer rechtlichen Überprüfung sehe man gelassen entgegen, da man sich aufgrund der BZ Köln im Recht wähnt.“ Bestätigt die Aussage unseres Ortsvorstehers, der sagt: Roisdorf ist kein Dorf mehr.“ Wenn aber Roisdorf kein Dorf mehr ist und den zentralen Mittelpunkt von Bornheim darstellt, dann darf die Frage erlaubt sein, warum heißen wir dann Stadt Bornheim und nicht Stadt Roisdorf. Denn sogar das Rathaus der Stadt Bornheim steht auf Roisdorfer Boden. Da geht es in den umliegenden Dörfern wie Dersdorf, Kardorf, Brenig, Rösberg, Hersel, Uedorf, Widdig etc. doch weit aus ruhiger zu und geben den Bürgerinnen und Bürger die Ruhe, die sie nach getaner Arbeit oder ehrenamtlichen Engagement nötig haben. Dies konnten wir auf der diesjährigen Frühlingsfahrradtour mit einigen Bürgerinnen und Bürgern doch feststellen. Apropos arbeiten. Ist es doch so, dass in Roisdorf viele Bürgerinnen und Bürger beheimatet sind, die nicht in Bornheim arbeiten? Laut der Bundesagentur für Arbeit, Statistik-Service West, Düsseldorf pendeln per Stand 30.06.2012 aus Bornheim insgesamt 14.359 aus. Hier wird aber nur von den sozialversicherungspflichtigen Arbeitnehmern gesprochen. Somit gelten sie als „sogenannte Schlafbürger“. Wie viel Prozent der Roisdorfer und Bornheimer –Innenstadt- Bürgerinnen und Bürger arbeiten also vor Ort? Erledigen ihre Einkäufe am Beschäftigungsort? Nach Statistiken sind „Schlafbürger“ in der Regel mobil, auch sogenannte nicht Schlafbürger sind dies. In dem Gutachten der BBE sollen alle Bornheimer Bürger hier vor Ort einkaufen können, aber auch die aus den umliegenden Städten bzw. Gemeinden. Aber nach Roisdorf wird keiner mehr kommen, der aus der Sicht von Roisdorf hinter dem Hellenkreuz wohnt, wenn er es nicht unbedingt muss. Denn keiner fährt vom Rankenberg geradeaus oder von Dersdorf kommend am Hellenkreuz links abbiegend, um auf die Umgehungsstraße zu fahren, dann wieder rechts abzubiegen um auf die Verlängerung der Umgehungsstraße zu fahren und dann an der Ampel rechts abzubiegen, sich auf der Herseler Straße den Verkehr antun und dann zu

hoffen, dass keine LKW's den ersten Kreisel am Hamacher blockieren und wenn er Glück hat, endlich über den Beipass rechts Richtung SUTI-Einkaufsmarkt abfahren zu können und hofft hier über den zweiten Kreisel problemlos ins Parkhaus abzubiegen, aber da wird es für ihn vielleicht auch nicht reibungslos ablaufen, da es vielleicht dunkel ist und die Frauen erst einmal versuchen nach Frauenparkplätzen Ausschau halten, bis Sie oder Er den Einkauf erledigen kann. Denn die Discounterprodukte (Lebensmittel, aber Angebote aus der Non-Food Schiene) kann er bereits heute an der Discounterschneise bis nach Walberberg erwerben. Wenn er dann im Parkleitsystem seinen Parkplatz gefunden hat kommt die Frage nach kostenpflichtigen Parkplätzen. Dies hat der Investor erst einmal so dargestellt: „..... wenn sich die sogenannten Wildparker in Grenzen halten, könnte evtl. davon Abstand genommen werden“. Wie steht das Kartellamt, nach aktuellen Diskussionen bei Preisabsprachen oder verbilligten oder überhöhten Nachlässen, zu der Aussage, dass Firmen wie mit großer Anziehungskraft, weniger Miete zahlen müssen? Lt. Investor, sonst kommen die ja nicht. Ist dies aber nicht eine Wettbewerbsverdrängung bzw. verzerrung?. Also Besucher von Beerdigungen die eine größeren Besucherzahl haben, als der dann noch übrig gebliebene öffentliche Parkraum, parkt dann wo? Auf dem Gelände von einem benachbarten Autohaus? Wie kann sichergestellt werden, dass der Parkraum auch für die Friedhofsbesucher weiterhin nutzbar sein wird? Oder muss dieser öffentliche Parkraum zum Ende auch noch weichen, wenn erst bei den Bauarbeiten für die Verbreiterung der Unterführung vom Maarpfad zum Widdiger Weg festgestellt wird, dass der Lenkungswinkel für die LKW's nicht passt? Der Investor kündigt an, dass die Mieter die Möglichkeit hätten sich frei zu kaufen. Interessant. In diesem Zusammenhang: Wie sind denn die Besucher der Praxen und der Apotheke zu werten? Denn in der Diskussion trennt ja der Investor sein Gebäude geschickt in das SUTI Einkaufszentrum, Café und dem Arzt- und Apothekerhaus. In diesem Zusammenhang möchte ich mich einmal grundsätzlich auf die Sicherheit rund um den zukünftigen SUTI-Einkaufsmarkt äußern. Um bei den Nostalgien rund um den SUTI zu bleiben. Früher lief der Investor immer selber freundlich durch das Geschäft, „Herr SUTI“ immer im weißen Kittel und auf die persönliche Ansprache achtend. Er hatte ein Gespür für Kundenbetreuung. Aber heute begleiten Sicherheitsbeauftragte den Supermarkt, um Kunden und die Waren gleichermaßen zu schützen. Dies scheint der Verwaltung nicht bekannt zu sein. Verwaltung und Bürgermeister müssten sich einmal die Mühe machen und am Abend sich vor Ort aufhalten. Überfälle auf ältere Menschen sind dort bekannt, werden aber nicht gemeldet. Dazu kommen die Lärmbelästigungen die sich jeden Abend auf der Schumacherstraße abspielen. Auch die nach harter Arbeit entspannten Saisonkräfte auf der Mauer sitzend beim Bierchen, sind nicht gerade verkaufsfördernd. Es gibt derzeit in Roisdorf auch noch andere Orte wo sich über die Lärmbelästigung z.B. am Schulparkplatz der Friedrichstraße massiv beschwert wird. Es macht sich niemand die Mühe und hört sich auch das Theater am TOOM Parkplatz an, wenn die Bürgerinnen und Bürger mit ein paar Bierchen im Körper nach Hause gehen. Meistens noch sich lautstark streiten. Nein, diese Belästigung finde ich in keinem Lärmschutzgutachten. Wäre mal interessant. Das Thema Lärmbelästigung kennt viele Ausführungen. Der Investor hat auch zum Ausdruck gebracht, dass, wenn es zu Leerständen käme er keine Rücksicht auf die Sortimente mehr nehmen würde. Dies ist so möglich? In diesem Zusammenhang ist auch einmal zu beleuchten, welche Bürgerinnen und Bürger sich verschulden durch Lockangebote einer bestimmten Gruppe von Elektronikverkäufen? Hier werden Produkte an den Käufer gebracht mit Werbesprüchen wie: „..... nehme jetzt den Flachbildschirm mit und zahle erst, wenn Deutschland (bei den Männern, jetzt bei der

Frauen EM hört davon natürlich nichts) Weltmeister wird." Leider ist nach WM auch kein Geld da. Übernimmt dann das Sozialamt die Kosten der Neuanschaffungen? Nun kommt der Gerichtsvollzieher. Doch o'ha??? Wer wohnt bitte er in der gemeldeten Wohnung? Erstaunlicherweise wird hier festgestellt, dass nicht immer der Bewohner auch der Mieter ist. In diesem Zusammenhang komme ich auf die Aussage der Verwaltung: „Wir regeln alles im städtebaulichen Vertrag. U.a. Anlieferzeiten etc.“. Super. Die Verwaltung ist weder in der Lage auf der Heusstraße den ruhenden Verkehr zu kontrollieren, da hier immer wieder viele GLS Autos parken die die Zufahrt zur Mörnerstraße für Rettungsfahrzeuge behindern, noch den echten Sozialbetrügern auf die Spur kommen. Die Kosten von Sozialbetrügern zahlen wir mit unseren Steuergeldern. Es ist scheinbar gute Praxis mehr Wohnraum für sich zu erschleichen, um ihn anschließend gewinnbringend unter zu vermieten. Denn wenn ich beim Ordnungsamt anrufe, höre ich: „..... oh tut mir leid, die Kollegin hat schon Feierabend. Es kann jetzt keiner mehr vorbei kommen.“ Und die Leitstelle des Verkehrs verkündet immer, es gibt keine Probleme in der Heusstraße. Wie geht dann die Verwaltung mit dem Thema ruhender Verkehr zukünftig auf Schumacherstraße um? Denn sie hätte lt. Bebauungsplan 101E eigentlich gar nicht, so wie sie heute ist, gebaut werden dürfen. Auf Seite 9 in der Abwägung heißt es: Verkehrliche und technische Eignung der Schumacher Straße. Die Anwohner haben viel Geld für die Sanierung der Schumacher Straße bezahlen müssen. Grundstücksteile sind damals von der Stadt Bornheim zurückgekauft worden. Jetzt heißt es in der Vorlage: Die Ausbauklasse der Schumacher Straße ist auch für die zukünftige verkehrliche Belastung ausgelegt. Wie können die Anwohner dies prüfen, ob dies auch wirklich so ist um bei Spätfolgen Regressansprüche geltend machen zu können? Wenn es zu einem Anspruch käme, heißt es dann: Der Rat hat in seiner Vorlage vom 170 aus 2013 durch seinen Beschluss nachweislich Kenntnis darüber gehabt, dass die Ausbauklasse belastungstechnisch ausgelegt war? Somit zahlt mal wieder der Bürger? Also wen darf ich denn anrufen, wenn mal wieder jemand wegen einer Packung Zigaretten und einer Zeitung, die er ja nicht mehr schnell bekommt, meine Zufahrt zu parkt? Ich möchte noch einmal auf die Sicherheit zurückkommen. Wie werden die Sicherheitsvorkehrungen in der neuen verlängerten Unterführung vorgenommen? Oder sollen die Bewohner aus der Custorstraße, Maarpfad etc. mit dem Auto zum SUTI-Einkaufscenter fahren? Wie können sich Frauen und Kinder in den dunklen Monaten von der einen Seite der Bahn auf die andere Seite gefahrlos begeben? Derzeit empfinde ich so, dass wir die Sicherheitsprobleme hier in Roisdorf unter den Tisch fegen. Warum? Liegt es daran, weil viele Dinge die passieren nicht aktenkundig werden? Wie z.B. die doch nicht ungefährliche Schlägerei im Bunten Viertel? Die aktenkundige Verletzung unserer Tochter auf dem Weg von ihrem zu Hause zum Schulchor des AvH'S? Natürlich mit Einstellung des Verfahrens. Unsere Beobachtungen am Morgen und am Abend, wenn wir unsere Runde mit dem Hund drehen? Unabhängig davon mache ich mir persönlich viele Sorgen um die Versorgung der Bürgerinnen und Bürger in paar Jahren. Wir schlagen hier eine, wie ich es empfinde große Schneise, auf der Bonner Straße. Roisdorf beginnend Penny, Aldi, Netto, Lidl, Aldi etc.. und unterstützen somit Discounterketten die wie Heuschrecken alle kleineren Geschäfte auffressen und doch wenig zu unserer Lebensqualität beitragen. Denn hier geht es nur um den Preis. Als Mitarbeiterin eines Roisdorfer Unternehmens, der mit dieser Art Preiskampf jeden Tag zu tun hat, weiß ich wovon ich spreche. Der Druck von Discounterketten, aber auch Nahversorgern auf die Erzeuger, ist immer wieder ein Thema in Zeitungen und Medien. Ich muss oft darüber nachdenken, in was für einer Gesellschaft wir leben: „Der Preisdruck der Discounter = führt zu erheblichen Verlusten der Lebensqualität, Betrug beim Fleisch,

Betrug bei Eiern, Betrug Betrug etc., da es immer nur um Profit zu gehen scheint. Hauptsache das Zentren- und Einzelhandelskonzept wird umgesetzt. Ob dies unter dem Strich in der heutigen Zeit noch sinnvoll ist, wird gar nicht mehr diskutiert. Ich gehöre zu den Menschen, die sagen, dass Gesetze, Verordnungen, Richtlinien ein Verfallsdatum bekommen müssen. Denn warum müssen wir überall evaluieren, ob in Schule, Betrieben und selbst in der Verwaltung, da heißt es Organisationsprüfung (oder es gibt noch andere Ideen, die ich in meiner Laufbahn beim Bundesamt für Finanzen erlebt habe), nur nicht bei der Umsetzung von Beschlüssen in der Politik. Bekanntermaßen sind die Entscheidungen zu diesem großen Wahnsinn bereits 2011 getroffen worden. Inzwischen hat sich aber die Welt und ich glaube auch die Stadt Bornheim weiter gedreht. Warum wartet man nicht ab, wie sich die Situation mit der Umgehungsstraße entwickelt? Vielleicht benötigt man keinen Kreisel an der Ecke Herseler Straße/Siegesstraße mehr? Somit wäre bereits ein entscheidendes Argument bei der ganzen Diskussion entkräftet. „Der Investor muss sich an den Kosten für den notwendigen Kreisel beteiligen, aber nur für die Differenz zwischen der heutigen Belastung und der Steigerungsbelastung aus dem neu entstehenden SUTI-Einkaufscenter.“ Wer nutzt die Kreuzung künftig? Wie bereits erwähnt, es werden weitaus weniger aus den Ortschaften hinter dem Hellenkreuz zu uns nach Roisdorf fahren, als geplant. Dies bewirkt ja schon alleine die Planung der Einbahnstraßenregelung auf der Königsstraße. Wird es nicht eher ein Zustrom aus Tannenbusch sein. Denn die dortige Entwicklung ist lt. GA ja auch spannend zu beobachten. So hat der Vorstand der REWE signalisiert von der Familie Dohle die Hit-Märkte aufzukaufen. Wenn dies aber nicht klappt und das Niveau im Tannenbusch weiter sinkt, werden wir hier mit der neuen Umgehungsstraße den Verkehr nach Roisdorf ziehen. Und Käuferinnen und Käufer aus Tannenbusch werden somit hier im neu errichteten Einkaufszentrum ihre „Kaufkraft“ einsetzen. Sehr zum Wohle der Stadt Bornheim, die davon was hat? Steuereinnahmen? Denn die räumliche Nähe zum Tannenbusch ist ja bereits heute durch die Schnellanbindung des Grünen C deutlich kürzer geworden. Diesen Autoverkehr auf der Verbindung zwischen Tannenbusch und Roisdorf sehe ich jeden Tag, auf dem landwirtschaftlichen Weg. Ich bin als Hundebesitzer aus Bornheim Roisdorf darauf angewiesen, obwohl ich brav meine Hundesteuer bezahle, mit meinem Hund auf der Seite der Stadt Bonn angelegten Freilaufwiese spazieren zu gehen. Wir reden hier seit Monaten in allen Medien über den demografischen Wandel. Was bedeutet der demografische Wandel auch zukünftig auf die Kaufkraft? Die BBE spricht in ihren Gutachten von Zuwächsen der Kaufkraft? Es gibt aber aktuelle Studien die besagen, dass durch den demografischen Wandel zukünftig die Kaufkraft sinkt. Wenn unsere Gesellschaft aber immer älter wird und weniger Geld zur Verfügung hat oder auch einfach weniger benötigt aufgrund des Alters, für wen also bringt denn der Schneisenschlag der Discounter im gesamten Vorgebirge etwas? Sollten wir nicht eher bemüht sein und unsere Kraft nutzen, um kleinflächige Geschäfte flächendeckend anzusiedeln?

Diese Diskussionen gibt es an vielen Stellen, derer ich hier auflisten könnte und z.T. auch schon genauso lange wie in Bornheim:

Stand: 07.02.2011 15:25 Uhr

Expertenstreit um Center-Gutachten

von Daniel Sprenger, NDR.de

Bevor ein Einkaufszentrum gebaut wird, macht ECE Werbung für sich, so auch in Leer: "Mit der Galerie soll Leer insgesamt gestärkt werden", heißt es in einem Prospekt. Die ganze Innenstadt solle weiter aufleben mit dem Einkaufscenter, so der Wunsch. Wenn es an die

genaue Planung geht, kommen zunächst Gutachter zum Zug. Sie sprechen Empfehlungen für

die Größe des zu bauenden Centers aus und errechnen, wie die wirtschaftlichen Folgen für die betroffene Stadt ausfallen dürften. So ist es auch im Fall Leer.

Mit dem Gutachten wurde hier die Firma City Management GmbH (CIMA) beauftragt. Ihr Slogan ist "Beratung, die wirkt". In der Frage des geplanten Einkaufszentrums soll die Beratung der Stadt offenbar für ECE positive Wirkung entfalten. Ein Center wie das geplante könne durchschnittlich rund 12.500 bis 15.000 Kunden pro Tag anziehen, heißt es in dem im März 2010 veröffentlichten Gutachten (siehe rechte Spalte). Mehr als 50 % der Kunden würden aus dem weiteren Einzugsgebiet kommen.

Wissenschaftler sehen die Prognosen kritisch

Die Hamburger Ökonomin Monika Walther sieht einige Prognosen im Gutachten für die Stadt Leer kritisch. Die Wissenschaftlerin, die an der HafenCity Universität lehrt, glaubt beispielsweise nicht, dass sich das Einzugsgebiet Leers durch das geplante Shopping-Center

von etwa 215.000 auf mehr als 500.000 Menschen ausweiten würde. Ein Phänomen, das sie schon häufiger bei entsprechenden Gutachten beobachtet hat: "Es sind Annahmen, die von einem günstigen Fall ausgehen, der meistens so nicht eintrifft."

Lassen sich Kommunalpolitiker zu schnell von den Gutachten überzeugen? Der Braunschweiger Architekt und bekannte ECE-Kritiker Holger Pump-Uhlmann sagt dazu: "Ich denke, die meisten sind komplett überfordert mit der Situation, weil sie zu dem Thema gar nicht so viel wissen. Es gibt sicherlich andere Beispiele, wo man den Eindruck hat, dass die Meinungsführer bestimmter Fraktionsparteien im Vorfeld sehr stark bearbeitet werden." Pump-Uhlmann, der 2006 mit seinem Buch "Angriff auf die City" für Aufsehen in der Branche gesorgt hatte, fragt sich: "Wessen Interessen vertreten einige Politiker: Die der Stadt oder die des Entwicklers?"

Empfehlung für großes Center

Das CIMA-Gutachten für Leer zieht ein positives Fazit zu den Plänen: "Nach Abwägung der Chancen und Risiken, die durch die Ansiedlung eines Shopping-Centers am geplanten Standort entstehen, kommen wir zu dem Schluss, dass die positiven Effekte überwiegen, wenn die empfohlene Gesamtgröße von 12.500 bis 15.000 m² und die empfohlene Sortimentsstruktur eingehalten werden."

Diese Empfehlung passt zu den Plänen von ECE. Das Unternehmen würde gerne ein Center mit ca. 14.500 Quadratmetern Verkaufsfläche bauen. Für Architekt Pump-Uhlmann ist diese Empfehlung aber nicht passend für Leer mit seinen rund 34.000 Einwohnern: "Ein Einkaufszentrum mit 14.500 Quadratmetern ist viel zu groß für die Größe der Stadt. Das passt eher in eine Stadt mit 150.000 bis 200.000 Einwohnern. Da kann man schon sehen, dass eigentlich die Dimension überhaupt nicht passt."

Expertenstreit um Center-Gutachten | NDR.de - Regional Seite 2 von 2

<http://www.ndr.de/regional/ece135.html> 14.05.2013

Auch beschäftigt sich ja derzeit die Landesregierung intensiv mit dem Thema Landesentwicklungsplan:

Unser Nordrhein-Westfalen.

Zusammen. Stark.

© 2013 Staatskanzlei des Landes Nordrhein-Westfalen

Landesentwicklungsplan NRW

Nordrhein-Westfalen ist ein dicht besiedeltes Land. Vielfältige Ansprüche aus Gesellschaft und Wirtschaft stehen im Wettbewerb um nur begrenzt verfügbaren Raum. Deswegen müssen die unterschiedlichsten Anforderungen aufeinander abgestimmt werden. Ob Gewerbe, Wohnungswirtschaft, großflächiger Einzelhandel, Erholungs- und Freizeiteinrichtungen, Naturschutz, Verkehrsinfrastruktur, Lagerstätten, Energie- und Wasserversorgung oder Entsorgung – alle Interessen müssen bedacht und optimal

aufeinander abgestimmt werden. Angesichts immer stärkerer regionaler Verflechtungen gelingt das nicht ohne eine übergeordnete überörtliche Planung und Gestaltung des Raumes. Ziel der Landesplanung ist eine nachhaltige Entwicklung, die soziale und ökonomische Raumansprüche mit ökologischen Erfordernissen in Einklang bringt.

Der derzeit gültige Landesentwicklungsplan Nordrhein-Westfalen (LEP NRW) wurde 1995 aufgestellt. Daneben besteht noch der LEP 'Schutz vor Fluglärm' in der Bekanntmachung von 1998. Das ursprünglich 1974 aufgestellte, 1989 zuletzt geänderte Landesentwicklungsprogramm (LEPro) ist am 31.12.2011 ausgelaufen. Vor diesem Hintergrund und wegen neuerer Rechtsgrundlagen und Rechtsprechung sowie veränderten Rahmenbedingungen (insbesondere Demographischer Wandel, Klimawandel) ist die Erarbeitung eines neuen umfassenden Landesentwicklungsplans für Nordrhein-Westfalen beabsichtigt. Er wird auch neue politische Zielsetzungen u.a. zur flächensparenden Siedlungsentwicklung und zur Umstellung der Energieversorgung auf erneuerbare Energien in raumordnerische Grundsätze und Ziele umsetzen. Wegen des langfristigen Charakters solcher raumordnerischen Festlegungen wird die nach der am 14.03.2012 erfolgten Auflösung des Landtags noch amtierende Landesregierung keinen Beschluss zur Billigung eines entsprechenden Gesamt-LEP mehr fassen. Stattdessen hat die Landesregierung am 27.03.2012 beschlossen, kurzfristig den Entwurf eines sachlichen Teilplans 'Großflächiger Einzelhandel' zu erarbeiten. Die vorgezogene Erarbeitung raumordnerischer Festlegungen zu diesem Sachbereich ist erforderlich, weil seit Auslaufen des Landesentwicklungsprogramms Ende letzten Jahres auch die Regelungen des § 24a LEPro zum Großflächigen Einzelhandel entfallen sind und in Nordrhein-Westfalen keine anderen landesplanerischen Regelungen hierzu bestehen.

(Vgl. auch weitere Informationen unter 'Einzelhandel')

Den derzeit geltenden Landesentwicklungsplan von 1995 finden Sie hier (PDF, 571 KB).

Landesplanung - Landesportal Nordrhein-Westfalen Seite 1 von 1

<http://www.nrw.de/landesregierung/landesplanung/> 19.05.2013

Nun hat ja die Landesregierung am 25. Juni 2013 das Beteiligungsverfahren zum Entwurf des neuen Landesentwicklungsplans beschlossen:

Hier heißt es: „.....Die Größe der Einzelhandelsgroßprojekte soll dabei so gewählt werden, dass andere Innenstädte oder örtliche Zentren nicht erheblich beeinträchtigt bzw. massiv geschädigt werden.“

Welche Auswirkungen hat der neue Entwurf für die weiteren Entwicklungen rund um das SUTI-Einkaufscenter?

Bei der Durchsicht der Unterlagen in der Abwägung durch die Verwaltung sind mir folgende Fragen gekommen bzw. Sätze aufgefallen:

Wir sind nur noch „schutzbedürftige Nutzer“ (und keine Anwohner mehr?) = somit werden wir in meinen Augen („Wir“, das sind die An- und Bewohner im Ortsteil Roisdorf), gleichgestellt mit dem Krötenwanderer, dem Vogel und dem Kaninchen etc.. Wenn das so ist, dann bitte ich aber auch mit den gleichen Rechten und der gleichen Fürsorge. Lt. Verwaltungsvorlage regeln wir nichts im Vorfeld, nein wir regeln alles im „städtebaulichen Vertrag“. Soll heißen: Dann gibt es in Bornheim nicht nur einen Fall Netto, sondern auch einen Fall TOOM und es gibt nicht nur schutzbedürftige Nutzer der Königsstraße, sondern die schutzbedürftigen Nutzer erweitern sich um die der Siegburger Straße, der Bonner Straße, des Herseler Weges, Maarpfades, des Widdiger Weges, der Rathausstraße und der Schumacher Straße, im Anschluß daran die schutzbedürftigen Nutzer der Herderstraße und des Fußkreuzweges etc.. Zum weiteren enthält die Vorlage in Massen die Vokabeln: ist darauf zu achten, zu vermeiden, nicht geprüft, möglich, nicht zwingend erforderlich, jedoch vorstellbar, außerhalb des Planverfahrens, gewährleisten, zu erwarten, entsprechend zu beachten, getroffen werden, hinsichtlich ergeben.....können gegebenenfalls erfolgen, teilweise zu schaffen etc... Viele Probleme die wir diskutieren im Zusammenhang mit den Grundschulen, Jugendamt, Integration etc. resultieren aus dieser überdimensionierten Bebauung. Auch damals sind die Bürgerinnen und Bürger auf die Straße gegangen und haben gegen diese Maßnahme protestiert. Ohne Erfolg. Im Zentrum- und Einzelhandelskonzept war klar geregelt, dass keine kleinflächigen Nutzung im EKZ Bereich entstehen sollten? In der Darstellung der Vorlage wird aber immer wieder von der Zulassung von

kleinflächigem Einzelhandel gesprochen. Seite 15. U.a. Optik und Bücher etc. sind in Bornheim aber bereits vorhanden. Für die Anwohner ist dies im Widerspruch. Beim Schleichverkehr geht die Verwaltung nur auf die Güterbahnhof- und Mainzerstraße ein, nicht aber die Friedrichstraße und die Rathausstraße, diese wurde auch nicht geprüft lt. Verwaltung. Somit erfolgte ebenfalls keine Korrektur durch die IVV in ihrem Verkehrsgutachten. Auf Seite 3 schreibt die Verwaltung zum Hinweis auf die bisherige Anlieferung....., dass man einer Beeinträchtigung auf der Bonner Straße durch den Anlieferverkehr dahingehend entgegen wirken möchten, dass man den LKW über den Widdiger Weg durch die Wohnbebauung leiten möchte. Den Anwohnern ist dies unverständlich, wenn doch der Kreisel am Hamacher kleiner ist und die Kapazität auffangen kann, wieso kommt es am größeren Kreisel auf der Bonner Straße zur Beeinträchtigung des Verkehrs? Hier ist u.E. klar zu erkennen, dass gar keine Absicht besteht nach einer Möglichkeit zu suchen. Zu den Ausgleichsflächen sind noch Fragen offen. Eine von ihnen ist: Gilt der innere hoffentlich bepflanzter Bereich des Kreisels als Ausgleichsfläche? Da ja der Baumbestand, bis auf einen Baum, zur Rodung freigegeben und die Fläche anschließend versiegelt wird. Auf Seite 6: zum Thema Bauruine Wiedermal muss der städtebauliche Vertrag erhalten der was ermöglicht? Auf Seite 8: auf max. 13.500 qm. Wie bereits häufig diskutiert. Im Planverfahren soll darauf geachtet werden? Wie wird dies kontrolliert und vor allen Dingen wie lange? Was geschieht nach der Kontrolle der Baugenehmigung? Auf Seite 9: Haftungsansprüche Hieß es nicht immer, dass Herr Sutorius die Stadt haftbar machen könnte???? Auf Seite 18 unter Punkt 7.1 Schutzgüter nach § 1 (6) Nr. 7 b BauGB

Schutzgut Mensch:

Der vorhandene Kundenverkehr.....

Zusammenfassend:

Wir geben ein Schweinegeld für eine Sushibar für Reiher aus, damit Kröten in dieser schönen Stadt über Tunnelverkehre am Porta geleitet werden sollen. Der Reiher freut sich. Er braucht sich nur auf den Zaun zu setzen und zu warten. Ein besseres Restaurant gibt es nicht für ihn. Auch ansonsten werden die Kröten in dieser Stadt als Wichtiger erachtet als die anderen schutzbedürftigen Nutzer. Denn Anwohner sind bei Geld nur ein lästiges Insekt was keine Rechte zu haben scheint.

Mit freundlichen Grüßen





An den
Herrn Bürgermeister
der Stadt Bornheim

Bornheim, den 25.7.2013

53332 Bornheim

Betreff: Stellungnahme im Rahmen der Offenlage zum Bebauungsplan RO 17

Sehr geehrter Herr Bürgermeister,

im Anschluss an und unter ausdrücklicher Bezugnahme und Verweisung auf meine bereits im Rahmen der frühzeitigen Öffentlichkeitsbeteiligung gemäß § 3 Abs. 1 BauGB fristwahrend eingereichte Stellungnahme wird zu dem oben genannten Entwurf des Bebauungsplans Ro 17 gemäß § 3 Abs. 2 BauGB wie nachstehend fristwahrend Stellung genommen:

Nachdem die Offenlage des Bebauungsplan nun offiziell den mündigen Bürger zur Stellungnahme auffordert, möchte auch ich nicht versäumen einige Zeilen zu diesem Punkt loszuwerden. Ich möchte auf die bedauerlichen politischen Entscheidungen trotz des Bürgerprotestes hinweisen. Scheinbar unbeeindruckt von anhaltenden Bedenken vieler Roisdorfer Bürger, das solch ein Bau mitten in die dörflichen Struktur Roisdorf städtebaulich nicht paßt, bahnt sich die Verwaltung mit Hilfe der Politiker und einem Ortsvorsteher den schon seit Jahren erträumten Weg zu einem zentralen großen Einkaufszentrum. Mit den Millioneninvestitionsversprechen eines in die Jahre gekommenen Investors scheint nunmehr alles unter Dach, und Fach zu sein. Dieser Investor, der angeblich 30 Millionen in die Hand nehmen will um der Stadt Bornheim ein Abschiedsgeschenk zu machen, ist ein alter Fuchs und mit allen Wassern gewaschen und wird die Stadtverwaltung und die Politiker ein zweites Mal an der Nase rumführen. Ich habe mal nach seinem Auftritt in der Lokalpresse in der Nachbarschaft nachgefragt, wer denn auf sein weiteres Angebot eingehen möchte und ihm für dieses überaus großzügige Geschenk auch noch die Füße küssen will. Keiner hat daran Interesse. Im Gegenteil, die meisten würden ihn am liebsten auf den Mond schießen. Wie dem auch sein, ich wünsche diesem Herrn noch viele Jahre seines Lebens, damit er sehen kann wie seine investierten Millionen den Bach runter gehen, denn eins ist gewiss,

Einkaufszentren in dieser Größenordnung haben bei all den Verkehrsproblemen und dem wechselnden Konsumverhalten der Bürger kaum eine Chance des Überlebens. Er sollte seine Millionen lieber in die Hand nehmen und für die Problemfälle in unserer Stadt Mittel zu Verfügung stellen, damit die Stadt mit Ihrem Jugend- und Sozialamt eine Verbesserung der Situation erreichen kann die hauptsächlich durch seine Wohnungspolitik im Bunten Viertel entstanden ist und für die er die Verantwortung übernehmen muss. Da gehen heute die Steuergelder hin, die die Stadt auch gut und gerne in andere Bereiche stecken könnte. Aber nun zum EKZ auf dem Suti Gelände des Herrn Sutorius und den noch benötigten städtischen Grundstücken, ohne die ein solches Projekt überhaupt nicht möglich wäre. Ich weiß von dem leider inzwischen verstorbenen Johannes Reuter, dass er über Jahre das an sein Gewerbegrundstück grenzende städtisches Grundstück gerne von der Stadt gekauft hätte. Immer wurde er mit seinen Anfragen abgewiesen. Nun ist es scheinbar unproblematisch dieses Grundstück, wie die anderen städtischen Grundstücke auch, an den geliebten Investor zu verkaufen, Wie steht das im Zusammenhang und warum wird da mit zweierlei Maß gemessen? In diesem Bereich soll eine Stichstraße oder ein Weg von der Schumacher Straße auf die Bonner Straße gebaut werden. Ich nehme an, dass der Bereich mit Parkbänken zum Verweilen ausgestattet wird. Vielleicht wird das ja die grüne Lunge im „Unterdorf“, wenn man noch „Dorf“ sagen darf und wir alle können uns über ein weiteres Geschenk freuen. Die Saisonarbeiter, die bisher vor dem Toommarkt treffen um ihr Bierchen zu trinken, müssen dem Zentrum bestimmt weichen, denn welcher Kunde möchte weiterhin mit dem Anblick dieser Menschen in der Mall konfrontiert werden. Die können ja in die grüne Lunge ausweichen und bis in die Nachtstunden dort hinter dem Einkaufszentrum, wo es keiner sieht auf den Parkbänken ihren Feierabend genießen, trinken und lachen und glücklich sein. In anderen Bereichen des Einkaufszentrums werden sie wohl nicht mehr geduldet. Dieser schöne Weg mit dem netten Namen Meckenheimer Straße wird dann aber für viele ängstliche Anwohner nicht mehr nutzbar sein, denn aus Angst vor den düsteren Gestalten werden viele den sicherlich sinnvollen und für uns durch den fehlenden Durchgang der Schumacher Straße auch wichtigen Weg zu benutzen. Wie viele Mitarbeiter des Ordnungsamtes werden denn dann abgestellt um die Sicherheit dort zu gewährleisten. Soviel ich weiß arbeiten zu Zeit 2 Mitarbeiter des Ordnungsamtes im Außendienst. Ob die das alles schaffen und auch zu Abend- oder Nachtzeit dort die Arbeit verrichten, ist zu bezweifeln. Wie viele neue Mitarbeiter will die Stadt einstellen und wie werden die finanziert? Wird der Investor auch für diese zusätzlichen Personalkosten aufkommen oder wie immer der Steuerzahler, oder werden überhaupt keine weiteren Mitarbeiter eingestellt, was eigentlich zu erwarten ist? Die jetzige Schumacher Straße soll ja zu einer Anliegerstraße umgewandelt werden. Das klingt gut, aber wie soll das umgesetzt werden und wie will die Stadt Bornheim verhindern, dass dort nicht einfach vor dem Markt auf der Straße, auf dem

Bürgersteig oder in der Siegburger Straße von Kunden des Einkaufszentrum mal kurz geparkt wird um schnell mal eine Kleinigkeit einzukaufen, ohne direkt die komplizierte Variante der nutzbaren Parkplätze im EKZ zu wählen? Werden dort überall Halteverbotsschilder aufgebaut? Wo sollen dann die Anwohner parken? Wie komme ich mit meinem Auto auf mein Grundstück, schließlich habe ich vor einigen Jahren für diese Einkaufsstraße des Herrn Sutorius bereits schon mal Anliegerkosten gezahlt, und dies im erheblichen Umfang. Für uns als Anwohner bringt eine Anliegerstraße lärmmäßig wahrscheinlich keine Entlastung, da der meiste Lärm schon heute von den Fußgängern verursacht wird, die den Toomarkt besuchen. Dies werden sie vermehrt auch weiterhin tun. Ich lade Sie gerne mal für einen Nachmittag in meinen Garten ein um mal ein Gefühl von dem Lärm durch Betrunkene und Jugendliche mitzubekommen, mit dem wir uns schon seit Jahren rumschlagen. Die Autos die diese Straße heute nutzen, stören uns da am wenigsten. Auch hier macht uns der Investor mit einer angeblichen Lärmverringerung durch die Anliegerstraße kein Geschenk. Die negativen Auswirkungen des Einkaufszentrums überwiegen.

Wenn ich nun auf meiner Terrasse sitze, schaue ich zukünftig auf eine Betonwand vom Grundstück der Werkstatt Reuter bis zum jetzigen Toomarkt, soll ich mich da freuen? 10 Meter hoher Beton mit vermutlich weiteren Aufbauten, vielleicht der Klimaanlage und Kühlanlagen für die Anlieferung der verderblichen Ware mit dem damit verbundenen Lärm der Kühlaggregate. Dieses geplante Gebäude ist eine städtebauliche Unmöglichkeit, das mich in meinem Grundrecht auf Eigentum verletzt. Schließlich erfahre ich einen erheblichen Wertverlust für mein Grundstück, den ich nicht hinnehmen werde. Mich würde mal interessieren Herr Henseler, wie Sie reagieren würden, wenn man hinter ihrem Garten ein solches Einkaufszentrum bauen würde. Ich wohne nicht erst seit ein paar Jahren als Zugezogener in diesem Bereich, sondern ich war schon vor dem ersten Sutimarkt Anwohner der Mörnerstraße. Geht da öffentliches Interesse vor und ist das überhaupt öffentliches Interesse oder ist es nicht nur das Interesse eines Inverstors mit Namen Sutorius? Wenn ich mir den bisherigen Toomarkt ansehe, an dem scheinbar seit seiner Entstehung keine müde Mark, jetzt EURO investiert wurde, dann wird mir für die Zukunft Angst, und Bange. Wird die Stadt in dem immer wieder angesprochenen städtebaulichen Vertrag den Investor zu Erhaltung und weiteren Verschönerung des Baus verpflichtet? Der dörfliche Charakter Roisdorfs ist bald Geschichte. Ist das politisch so gewollt? Sprechen nicht viele Politiker von den 14 Ortschaften in der Stadt Bornheim, die erhalten werden sollen. Ist das mit Roisdorf nicht so. Viele junge Familien sind hierhin gezogen in ein Dorf zwischen der Metropole Köln und der beschaulichen Bundesstadt Bonn, verkehrsgünstig gelegen an der Autobahn A 555, mit Stadtbahn und Bundesbahnanschluss, aber auch mit dem Charme eines Dorfes. Hier fühlt man sich wohl, trotz des jetzt schon starken Verkehrsaufkommens. Wie wollen Sie

junge Familien begeistern, weiterhin nach Roisdorf zu ziehen, wenn der Verkehr noch mehr zunimmt, da man bewusst die Kaufkraft aus Alfter, dem Bonner Norden, Wesseling, Swisttal und was weiß ich woher hier hinziehen will? Ich höre nur negative Stimmen und die, die sich nicht äußern oder denen alles egal ist, die werden sich erst äußern, wenn alles zu spät ist und der Klotz steht, der Verkehr lahm liegt und Umwelt und Lärmbelastung zunimmt, und auf einmal alles nicht mehr so schön ist wie die Gutachten der Stadt Bornheim das vorhergesagt haben. Wo sind dann die Politiker, die zurücktreten und die Verantwortung übernehmen? Mal sehen!

Es sollte für alle erstrebenswert sein, sich mit besserer Wohn-und Lebensqualität in Roisdorf und Umgebung auseinanderzusetzen, als mit einem Einkaufszentrum das nicht zu Roisdorf passt. Jetzt schon ist die Bevölkerung gespalten. Die Gegner protestieren lautstark, der Befürworter versteckt sich hinter dem Mäntelchen des Investors und sucht aufgebracht Mitstreiter. So etwas hat Roisdorf nicht gewollt und die Bürger haben so etwas nicht verdient. Die Haltung der Verwaltung geht stur in eine Richtung und ist durch nichts zu erschüttern. Armes Roisdorf.

Nach diesen mehr allgemeinen Ausführungen weitere Stellungnahmen im Einzelnen:

I. Verfahrensfehler

Das Aufstellungsverfahren für den Bebauungsplan Ro 17 Stadtteil Roisdorf ist fehlerhaft.

1. Der Bebauungsplan liegt gemäß § 3 Abs. 2 BauGB bei der Stadt Bornheim im Zeitraum vom 27.06. bis einschließlich 26.07.2013 öffentlich aus.

Wie bei der frühzeitigen Bürgerbeteiligung, bei der sich die Beteiligungsfrist (13.9. bis 12.10.2012) für eine Woche mit der Herbstferien in NRW (8.10. bis 20.10.2012) überschritten hat, geschieht das gleiche Procedere jetzt schon wieder:

Die Schulferien Sommer 2013 in Nordrhein-Westfalen beginnen am 22.07.2013; letzter Schultag und tatsächlicher Schulferienbeginn war folglich am 19.07.2013.

Als verwaltungsseitig bekannt vorauszusetzen ist, dass die „Reisewelle“ dementsprechend bereits seit dem 19.07.2013 begonnen hat und jedenfalls die Bürgerinnen und Bürger der Stadt Bornheim mit schulpflichtigen Kindern gegebenenfalls seit dem 19.07.2013 bis zum Ende der Offenlage am 26.07.2013, d.h. an immerhin 8 Tagen im Zweifel verhindert sind, fristwahrende Stellungnahmen bei der Stadt gemäß §

3 Abs. 2 BauGB einzureichen. Ein Viertel der einmonatigen Auslegungsfrist fällt folglich in die nordrhein-westfälischen Schulsommerferien.

Zwar müssen Bürger damit rechnen, dass Bekanntmachungen auch während der Schulferien erfolgen und sich darauf entsprechend einstellen. Jedoch bestehen im Rückblick auf das bisherige, ohnehin von großer Eile geprägte Aufstellungsverfahren hinreichende Anhaltspunkte dafür, dass die Stadt den Bekanntmachungszeitpunkt respektive den Zeitraum der Offenlage bewusst und gezielt wiederum so unmittelbar vor und in die Ferienzeit gelegt hat, um Einwendungen kritischer Bürger zu verhindern respektive zu beschränken.

Eine solche Offenlagepraxis entspricht nicht dem Sinn und Zweck des § 3 Abs. 2 BauGB (bürgerschaftliche Mitbestimmung an der städtebaulichen Planung zur Erfüllung von „Grundrechtsschutz durch Verfahren“).

Wegen dieses Verfahrensfehlers bedarf es einer erneuten Offenlage, d.h. einer Wiederholung der Öffentlichkeitsbeteiligung gemäß § 3 Abs. 2 BauGB.

2. Wenn und soweit man sich auf Seiten der Stadt Bornheim offensichtlich darum bemüht hat, den Ausschuss- und Ratsmitgliedern im Vorfeld des Offenlagebeschlusses und der Beschlussfassung über die Ergebnisse der frühzeitigen Öffentlichkeitsbeteiligung alle Bebauungsplanunterlagen einschließlich der verfahrensbegleitenden Gutachten zusammenzustellen und vorzulegen, muss dieser verwaltungsseitige Anspruch auf vollständige Information der Politik auch erfüllt werden. Alles andere wäre nicht systemgerecht.

So fehlt nachweislich in den Anlagen zur Beschlussvorlage-Nr. 170/2013-7 die von Junker + Kruse im Januar 2013 erstellte „Bewertung einer Einzelhandelsuntersuchung des Büros BBE Handelsberatung“, erstellt von Frau Julia Hagemann und Herrn Stefan Kruse, im Auftrag des Gewerbevereins Bornheim.

Das Fehlen dieser Stellungnahme führt insofern zu einem durchgreifenden Verfahrensmangel, als die von der Stadt beauftragte BBE Handelsberatung GmbH unter dem Datum des 22.02.2013 hierauf ausdrücklich repliziert hat und die Lesbar- und Verständlichkeit dieser Stellungnahme von BBE aus der maßgeblichen Perspektive der Ausschuss- und Ratsmitglieder erheblich darunter leidet, dass die Stadtverwaltung die darin in Bezug genommene „Bewertung einer Einzelhandelsuntersuchung des Büros BBE Handelsberatung“ von Junker + Kruse aus Januar 2013 schlicht nicht mit vorgelegt

hat.

Dieses Manko kann allenfalls durch eine erneute Offenlage gemäß § 3 Abs. 2 BauGB verfahrensrechtlich in den Griff genommen werden.

3. Ein weiterer Verfahrensfehler ist darin zu sehen, dass den Rats- und Ausschußmitgliedern die Vorlage 170/2013-7, postalisch erst am 13. April 2013 also 11 bzw. 12 Tage (teilweise weniger) vor der Sitzung des Ausschusses für Verkehr, Planung und Liegenschaften am 24. April 2013 bzw. des Rates am 25. April 2013 zugestellt wurde. Diese Vorlage umfaßt einen Gesamt-Umfang von mehr als 560 Druckseiten einschließlich von weit über 200 Seiten, die nur im Ratsinformationssystem elektronisch enthalten sind und nicht ausgedruckt zur Verfügung gestellt wurden, zuzüglich der Vorlagen für weitere 27 Tagesordnungspunkte. Damit war den einzelnen ehrenamtlichen Ausschußmitgliedern eine ordnungsgemäße Durcharbeitung dieser Vorlage und damit eine erforderlich sachgerechte Erörterung in den Fraktionen zur Vorbereitung der Ausschußsitzung nicht möglich.
4. Ein weiterer Verfahrensfehler ist darin zu sehen, dass die Ergebnisse der Beteiligung der Öffentlichkeit gemäß § 3 (1) BauGB i.V.m § 13a (3) BauGB und der Beteiligung der Behörden und der sonstigen Träger öffentlicher Belange gem. § 4 (1) i.V.m § 13a (3) BauGB nicht jeweils einzeln beurteilt und für die politischen Entscheidungsträger dargestellt, sondern ohne direkten Bezug zum Antragsteller zusammengefaßt und teilweise pauschalisiert dargestellt wurde (Anlage „Abwägung“).
5. Das von der Stadt Bornheim gewählte Verfahren nach § 13 a BauGB begegnet durchgreifenden rechtlichen Bedenken. Nach unserer Auffassung sind die Voraussetzungen für die Durchführung eines beschleunigten Verfahrens gemäß § 13a BauGB vorliegend gar nicht erfüllt.

Der mit der verbindlichen Bauleitplanung ermöglichte Ausbau des derzeitigen Standortes des Toom-Verbrauchermarktes im Ortsteil Bornheim-Roisdorf zu einem Einkaufszentrum ist insofern keine Maßnahme der Innenentwicklung, als das alleinige Ziel der Planung darin besteht, die Aufstellung eines Bebauungsplanes mit der Festsetzung eines Sondergebietes für ein Einkaufszentrum durchzusetzen.

Einmal ungeachtet dessen, dass es hierfür schon kein hinreichendes Planerfordernis im Sinne von § 1 Abs. 3 BauGB gibt, stellen die Planungsziele „Nachverdichtung“ und „Innenentwicklung“ insofern einen „Etikettenschwindel“ dar, als der eigentliche Wille – die Schaffung der planungsrechtlichen Voraussetzungen zur Ansiedlung von

großflächigem Einzelhandel – hierdurch verdeckt werden soll.

Im Übrigen handelt es sich um eine Gefälligkeitsplanung für den Investor respektive Vorhabenträger, in dessen Eigentum sich die Gebäude-, Parkplatz- und Freiflächen des Standortes einschließlich der gewerblichen Nutzungen befinden.

Im Einzelnen:

- a) Das beschleunigte Verfahren für „Bebauungspläne der Innenentwicklung“ gemäß § 13 a BauGB wurde bereits durch das am 01.01.2007 in Kraft getretene Gesetz zur Erleichterung von Planungsvorhaben für die Innenentwicklung der Städte vom 21.12.2006 (BGBl. I S. 3316) eingeführt. In diesem Verfahren wird, ebenso wie im vereinfachten Verfahren, von der Umweltprüfung abgesehen.

So verwundert es, dass die Stadt Bornheim als Trägerin der Planungshoheit nicht sogleich, im Zeitpunkt des ursprünglichen Aufstellungsbeschlusses am 06.05.2010, dieses beschleunigte Verfahren gewählt hat.

Dass dieser Weg erst mehr als 2 Jahre nach diesem Aufstellungsbeschluss gemäß § 2 Abs. 1 BauGB gewählt wurde, ist ungewöhnlich und verdächtig in dem Sinne, dass offensichtlich die wahren Beweggründe der Stadt kaschiert werden sollen.

Zwischen der Stadt und dem Vorhabenträger soll nämlich ein städtebaulicher Vertrag geschlossen werden, in dem sich der Vorhabenträger zur Kostenbeteiligung für die Herstellung der empfohlenen verkehrlichen Ertüchtigungsmaßnahmen sowie für die Verbesserung der Radwege und Haltestellen vertraglich verpflichtet.

Zwar sind hiernach also die Kosten der Gutachten vom Vorhabenträger zu übernehmen. Jedoch muss die Stadt nach bisheriger Beschlusslage 30% der entstandenen Kosten der Gutachten übernehmen, sofern der Bebauungsplan nicht binnen 3 Jahren rechtskräftig werden sollte.

Es besteht also ein erheblicher Zeitdruck aus Sicht der Stadt Bornheim, der noch dazu dadurch eine Beschleunigung erfährt, dass der Investor bereits ein gewisses höheres Lebensalter erreicht hat und nicht viele weitere Jahre darauf warten kann, bis dass der Bebauungsplan Rechtsverbindlichkeit erlangt hat.

- b) Die Anwendbarkeit von § 13 a BauGB stellen wir ferner in Abrede, weil der Bebauungsplan nicht aus dem Flächennutzungsplan der Stadt Bornheim heraus entwickelt werden kann und zudem nicht mit den Vorgaben des Einzelhandelsstandort- und Zentrenkonzeptes, Stand der Fortschreibung 2011, in

Einklang steht.

Zwar erlaubt § 13 a Abs. 2 Nr. 2 BauGB die Aufstellung eines Bebauungsplans vor der Änderung des Flächennutzungsplans und damit abweichend von § 8 Abs. 2 S. 1 BauGB. Jedoch muss von Seiten der Stadt Bornheim als Trägerin der Planungshoheit dabei berücksichtigt werden, dass mit dem Instrument des § 13 a BauGB u.a. die Festsetzung zentraler Versorgungsbereiche ermöglicht werden soll, um der Gefahr peripherer, die gewachsenen urbanen Zentren gefährdenden Handelszentren entgegenzuwirken, die auf die grüne Wiese außerhalb der Städte reichen.

Es erscheint uns als zweifelhaft, ob diese Regelung gleichwohl die Ausweisung eines Sondergebietes „Einkaufszentrum“, also für großflächigen Einzelhandel zulässt,

vgl. hierzu VG Saarlouis, Beschl. v. 23.12.2010
– 5 L 2221/10, juris - Rn. 97.

- c) Nach Lektüre der Allgemeinen Ziele und Zwecke der Planung im Verfahren gemäß § 13 a BauGB drängt sich der Eindruck auf, dass sich die Stadt Bornheim im Grunde genommen jeglicher Beurteilung des Begriffs der Innenentwicklung enthalten hat oder vielleicht sogar eine bewusst unzutreffende, nicht mehr nachvollziehbare Beurteilung vorgenommen haben könnte,

vgl. insoweit Bayer. VGH, Urt. v. 22.03.2011
– 1 N 09.2888, juris - Rn. 21 a.E. m.w.N.

Insbesondere sind vorliegend die Voraussetzungen für ein Bebauungsplanverfahren nach § 13 a BauGB insofern nicht erfüllt, als in der Voruntersuchung zur Umweltverträglichkeitsprüfung die in Anlage 2 zum § 13 a Abs. 2 Nr. 2 BauGB genannten Kriterien als nicht erheblich eingestuft worden sind.

Die im Rahmen der Vorprüfung des Einzelfalls auf Seiten der Stadt Bornheim gewonnenen Ergebnisse stehen im Widerspruch zu der Tatsache, dass mit dem Vorhaben voraussichtlich immerhin eine Fläche von etwa 22.000 m² durch Gebäude und private Erschließungsflächen überbaut werden soll.

Das beschleunigte Verfahren ist gerade dann ausgeschlossen, wenn durch einen Bebauungsplan die Zulässigkeit eines Vorhabens begründet wird, das einer Pflicht zur Durchführung einer Umweltverträglichkeitsprüfung nach dem Gesetz über die Umweltverträglichkeitsprüfung (UVPG) unterliegt.

Wenn auch die Stadt Bornheim vorliegend zwar eine allgemeine Vorprüfung des

Einzelfalls nach den Vorgaben von § 3c, Anlage 1 und 2 UVPG durchgeführt hat, sind die unter der Textziffer 9 der Bebauungsplanbegründung festgehaltenen Ergebnisse insofern nicht nachvollziehbar, als sie sich zum einen teilweise außerhalb des Rahmens zulässige Einschätzung bewegen und zum anderen auf einem Ermittlungsausfall fußen, der auf die Nachvollziehbarkeit durchschlägt,

vgl. hierzu Bayer. VGH, Urt. v. 14.09.2011 – 9 N 10.2275, Rn. 8, 9, 31 und 32.

Insoweit liegt hier ein Ermittlungsausfall vor, der auf die Nachvollziehbarkeit des Ergebnisses der Vorprüfung durchschlägt,

vgl. nochmals Bay. VGH, a.a.O., juris-Rn. 49 ff.

Soweit die Beurteilung, dass der Ausschlussgrund für die Anwendung des beschleunigten Verfahrens gemäß § 13 a Abs. 1 S. 4 BauGB nicht vorliegt, nur dann als zutreffend gilt, wenn das Ergebnis nachvollziehbar ist, besteht andernfalls – wie im vorliegenden Fall – ein für die Rechtswirksamkeit des zurzeit in Aufstellung befindlichen Bebauungsplans beachtlicher Mangel. Weil das Ergebnis der von der Stadt Bornheim durchgeführten Vorprüfung des Einzelfalls aus den vorstehend skizzierten Gründen nicht nachvollziehbar ist, liegt somit denknotwendig ein zur Unwirksamkeit des Bebauungsplans Ro 17 führender Mangel vor.

II. Materielle Abwägungsfehler

1. Zum Einzelhandelsstandort- und Zentrenkonzept

Die Stadt geht ausweislich der Textziffer 2.4 der Begründung zum Bebauungsplan Ro 17 in der Ortschaft Roisdorf (Stand: 23.05.2013) davon aus, dass das Plangebiet entsprechend der Darstellung im Einzelhandelsstandort- und Zentrenkonzept, Stand der Fortschreibung 2011, gemeinsam mit der Königstraße als Teil des zentralen Versorgungsbereiches das „Hauptversorgungszentrum“ der Stadt bildet. Der bestehende Toom-Markt sei der wichtigste Nahversorgungsstandort für die Wohnbevölkerung der südlichen Stadtteile von Bornheim. Der Standort fungiere dabei als Vorrangstandort für großflächige Betriebe, für die im Bereich der Königstraße keine Entwicklungsflächen zur Verfügung stünden. Den aufgezeigten Empfehlungen zur zukünftigen städtebaulichen Entwicklung des Standortes werde durch die Planung größtenteils entsprochen. Die Zulässigkeit eines Lebensmitteldiscounters solle entgegen den Empfehlungen jedoch ermöglicht werden, da hiermit keine negativen städtebaulichen Auswirkungen zu erwarten seien.

Die Begründung des Bebauungsplans zum Einzelhandelsstandort- und Zentrenkonzept ist abwägungsfehlerhaft im Sinne von § 1 Abs. 7 BauGB.

Zwecks Vermeidung unnötiger Wiederholungen wird vollständig auf die hiermit in Bezug genommene Stellungnahme von Junker + Kruse aus Januar 2013 zur „Plausibilität des kommunalen Einzelhandelskonzeptes der Stadt Bornheim“ und die Ausführungen von Junker + Kruse unter Tz. 3 „Bewertung der ergänzenden Ausführungen der BBE zum Einzelhandelskonzept“ in ihrer Stellungnahme von Mai 2013 „Fachliche Bewertung der Fortschreibung der Auswirkungsanalyse der BBE sowie der Kommentierung der Plausibilitätskontrollen des Büros Junker und Kruse durch die BBE“ verwiesen.

Hiernach ist die Abgrenzung des Hauptzentrums Bornheim / Roisdorf städtebaulich nicht begründet und begründbar sowie mit der jüngsten obergerichtlichen und höchstrichterlichen Rechtsprechung zur Abgrenzung zentraler Versorgungsbereiche nicht in Einklang zu bringen.

Eine städtebauliche Begründung zur Festlegung des zentralen Versorgungsbereiches fehlt.

Die Abgrenzung des zentralen Versorgungsbereiches Bornheim / Roisdorf ist insofern rechtswidrig, als die für eine Abgrenzung als zentraler Versorgungsbereich notwendige räumlich-funktionale Verbindung nicht gegeben ist. Zudem ist mit erneutem Verweis auf das „Plausibilitätsgutachten“ von Junker + Kruse aus Januar 2013 die Abgrenzungsbegründung in sich nicht widerspruchsfrei, so dass die Abgrenzung insgesamt willkürlich und insbesondere nicht an die örtlich tatsächlich vorhandenen Gegebenheiten angepasst erscheint.

So handelt es sich bei den beiden Angebotsstandorten „Königstraße“ und „Standortverbund Schumacherstraße“ um zwei klar voneinander separierte Bereiche, deren mehr als einen Kilometer langes Zwischenstück unter städtebaulichen wie funktionalen Gesichtspunkten kaum bzw. gar keine Ansatzpunkte für die Herstellung einer zukünftigen Verknüpfung aufweist.

Aus Sicht des Büros Junker + Kruse ist eine Abgrenzung des zentralen Versorgungsbereiches Bornheim / Roisdorf – die vor allem auch die städtebaulichen Rahmenbedingungen vor Ort berücksichtigt – deutlich enger zu fassen, um hierdurch die Einzelhandelsentwicklung auf den historisch gewachsenen Ortskern zu konzentrieren und

diesen in seiner Versorgungsfunktion für das gesamte Stadtgebiet zu stärken und langfristig zu erhalten.

Soweit diese Zielsetzung sowohl in der Fortschreibung des Einzelhandelsstandort- und Zentrenkonzeptes (Fortschreibung 2010/2011) als auch im integrierten Handlungskonzept für die Königstraße benannt wird, läuft die städtebaulich unbegründete und nicht nachvollziehbare Ausweitung des zentralen Versorgungsbereiches in Richtung Osten sowie die damit einhergehende deutliche Angebotsausweitung zentralenrelevanter Sortimente diesen städtebaulichen Zielvorstellungen diametral entgegen.

Das Einzelhandelsstandort- und Zentrenkonzept der Stadt Bornheim, Stand der Fortschreibung 2011, ist vor dem Hintergrund der einschlägigen Rechtsprechung,

vgl. BVerwG, Urt. v. 11.10.2007 – 4 C 7/07;
OVG Münster, Urt. v. 19.06.2008 – 7 A 1392/07;
Urt. v. 01.07.2009 – 10 A 2350/07,

unzulänglich.

Das Einzelhandelsstandort- und Zentrenkonzept enthält ausschließlich Aussagen zur Einzelhandelsstruktur in Bornheim. Es handelt sich um eine reine Marktanalyse in Bezug auf den Einzelhandel. Städtebaulich relevante Aussagen enthalten insbesondere die Abschnitte 3.2 und 5.3 keine, obgleich es sich unstreitig bei „zentralen Versorgungsbereichen“ um eine städtebauliche Kategorie handelt.

Der grundlegende Mangel des verbindlichen Bauleitplanung von der Stadt zugrunde gelegten Einzelhandelsstandort- und Zentrenkonzeptes ergibt sich bereits aus den einleitenden Sätzen der Abschnitte 3.2 und 5.3. Dort heißt es:

„Eine wichtige Aufgabe des vorliegenden Gutachtens besteht darin, die zentralen Versorgungsbereiche im Stadtgebiet Bornheim räumlich abzugrenzen und funktional zu bestimmen. Dazu wurden die Einzelhandelsnutzungen in den Zentrallagen der Ortsteile einer genauen Analyse unterzogen.“ (Abschnitt 3.2, S. 26)

„Die Analyse der Einzelhandelsstrukturen in der Bornheimer Innenstadt zeigte auf, dass sich die Hauptfunktionszonen des Einzelhandels auf die zwei Bereiche Königstraße und Rathausumfeld verteilen. Diese Nutzungsschwerpunkte bestimmen die räumliche Ausdehnung des zentralen Versorgungsbereiches, der sich von der Ortsmitte Bornheim bis zur Schumacherstraße in Roisdorf erstreckt (vgl. Abbildung 38).“ (Abschnitt 5.3, S. 66)

Diese und die weiteren Ausführungen in den Abschnitten 3.2 und 5.3 des Einzelhandelsstandort- und Zentrenkonzeptes der Stadt Bornheim sind schon insofern für

die rechtssichere Festlegung und Abgrenzung zentraler Versorgungsbereiche aus städtebaulicher Sicht ungeeignet, als die für einen zentralen Versorgungsbereich typischen Dienstleistungsangebote und Gastronomiebetriebe nicht dargestellt werden. Ein zentraler Versorgungsbereich zeichnet sich im Unterschied zu einer bloßen Einzelhandelsagglomeration dadurch aus, dass zu den Einzelhandelsnutzungen weitere Angebote (Dienstleistungen wie Banken, Friseur, Lottoannahmestelle, Gastronomie) räumlich konzentriert hinzutreten. Auf der Grundlage des verbindlichen Bauleitplanung zugrunde gelegten Einzelhandelsstandort- und Zentrenkonzeptes in der Fortschreibung 2011 kann hingegen noch nicht einmal verbindlich festgestellt werden, ob es sich bei dem Bereich „Königstraße“ um einen „zentralen Versorgungsbereich“ im Sinne des Städtebaurechts handelt.

Der Bereich „Bornheim / Roisdorf“, wie er auf der Seite 66 in der Abbildung 38 dargestellt wird, ist kein zentraler Versorgungsbereich im Sinne des Städtebaurechts. Der entsprechenden Abbildung lässt sich vielmehr ablesen, dass sich der zentrale Versorgungsbereich – wenn es sich denn überhaupt um einen handelt – auf den Bereich der Königstraße beschränkt und im Osten etwa im Bereich Königstraße/Ecke Schillerstraße endet. Die Einzelhandelsbetriebe im Stadtteilgebiet Roisdorf („Toom“ und „Plus“ - **inzwischen geschlossen** -) liegen zu der Einzelhandelsagglomeration im Bereich der Königstraße ohne erkennbaren städtebaulichen Zusammenhang. Der „Toom-Markt“ wird auch nicht durch sonstige Nutzungen, die typisch für einen zentralen Versorgungsbereich wären (Spezialgeschäfte, Dienstleister oder gastronomische Angebote), mit den Geschäften auf der Königstraße in irgendeiner Art städtebaulich „verbunden“. Es ist insoweit schlicht abwegig anzunehmen, dass Kunden, die die Geschäfte im Bereich der Königstraße aufsuchen, im Rahmen eines „einheitlichen Einkaufsvorganges“, wie es das Oberverwaltungsgericht für das Land Nordrhein-Westfalen immer wieder hervorhebt, auch noch den „Toom-Markt“ besuchen.

Der „Toom-Markt“ liegt vielmehr isoliert **in einer städtebaulich nicht integrierten Lage** am Rande des Ortsteils Roisdorf, wobei ihm zwar aufgrund seiner Größe und seines Einzugsbereiches eine Versorgungsfunktion zukommt, was jedoch allgemein auf Einzelhandelsbetriebe zutrifft, weil der einzige (städtebauliche) Zweck eines Einzelhandelsbetriebes darin besteht, die Bevölkerung in einem bestimmten Einzugsbereich mit Waren zu versorgen. Dass dem Betrieb jedoch eine zentrale Versorgungsfunktion im Sinne des Städtebaurechts zukäme, scheint fernliegend.

Entsprechendes gilt für die „Nahversorgungszentren“ Hersel und Merten. In den entsprechenden Abbildungen 39 und 40 sind lediglich die vorhandenen Einzelhandelsbetriebe verzeichnet, ohne dass sich aus dem Text ergäbe, welches

Warenspektrum abgedeckt wird und durch welche Dienstleistungs- und Gastronomieangebote dieses ergänzt wird. Dass den „Nahversorgungszentren“ Hersel und Merten ein hinreichendes städtebauliches Gewicht zukäme, um von einem zentralen Versorgungsbereich im Sinne des Städtebaurechts sprechen zu können, ist – gestützt auf die v.g. Abbildungen – ebenfalls eher fernliegend.

Die Fortschreibung 2011 des Einzelhandels- und Zentrenkonzeptes ist mithin aus städtebaulicher Sicht völlig ungeeignet, die zentralen Versorgungsbereiche der Stadt Bornheim rechtssicher zu bestimmen. Das Oberverwaltungsgericht für das Land Nordrhein-Westfalen führt hierzu aus:

„[...] die Gesamtheit der dort vorhandenen baulichen Anlagen muss auf Grund ihrer Zuordnung innerhalb des räumlichen Bereichs und auf Grund ihrer verkehrsmäßigen Erschließung und verkehrliche Anbindung in der Lage sein, den Zweck eines zentralen Versorgungsbereichs – sei es auch nur die Sicherstellung der Grund- oder Nahversorgung – zu erfüllen.“

Dementsprechend dürfen im Rahmen eines Einzelhandels- und Zentrenkonzeptes nicht lediglich die Einzelhandelsnutzungen untersucht werden. Der Schwerpunkt eines Einzelhandels- und Zentrenkonzeptes muss vielmehr darin liegen, die Gesamtheit der baulichen Nutzungen in einem bestimmten Bereich, der als zentraler Versorgungsbereich in Betracht kommt, daraufhin zu untersuchen, ob und wie diese sich ergänzen und ob das Zusammenspiel der unterschiedlichen Nutzungen geeignet ist, den Zweck eines zentralen Versorgungsbereichs zu erfüllen. Ein dabei ganz wichtiger und nie außer Acht zu lassender Gesichtspunkt ist die räumliche Nähe der den zentralen Versorgungsbereich bildenden gewerblichen Nutzungen. Idealerweise ist ein zentraler Versorgungsbereich in seiner Form so beschaffen, dass man fußläufig von Geschäft zu Geschäft gelangen kann, um seinen Bedarf an Waren decken und gleichzeitig Bank-, Friseur- oder sonstige Geschäfte tätigen zu können. Dies gilt im Grundsatz für Innenstadtzentren ebenso wie für Grund- und Nahversorgungszentren.

Da das der verbindlichen Bauleitplanung zugrunde gelegte Einzelhandelsstandort- und Zentrenkonzept der Stadt Bornheim, Stand der Fortschreibung 2011, die städtebauliche Bedeutung des Begriffs „zentraler Versorgungsbereich“ grundlegend verkennt, vermag es den Anforderungen, die § 1 Abs. 7 BauGB an die Abwägung stellt, schlechterdings nicht zu genügen. Der öffentliche Belang, die Erhaltung und Entwicklung zentraler Versorgungsbereiche bei der Planung zu berücksichtigen, kann nicht fehlerfrei in die Abwägung eingestellt werden. Das Einzelhandelsstandort- und Zentrenkonzept ist folglich in der der verbindlichen Bauleitplanung zugrunde gelegten Fassung abwägungsfehlerhaft und damit materiell rechtswidrig.

2. Zur Verkehrsverträglichkeit (Verkehrsuntersuchung)

Im Gegensatz zu der in Vorlage 170/2013-7 vertretenen Auffassung, wonach „der Nachweis der verkehrlichen Verträglichkeit des Vorhabens in Abhängigkeit der geplanten Verkaufsflächen erbracht“ sei, sind wir nach wie vor der Auffassung, dass die vom Ausschuß für Verkehr, Planung und Liegenschaften (VPLA) der Stadt Bornheim in seiner Sitzung vom 23.2.2012 zu Vorlage Nr. 565/2011-7 beschlossene Bedingung, dass der Nachweis der verkehrlichen Verträglichkeit einschließlich der Verkehrsbezüge im gesamten Einzugsbereich Bornheim / Roisdorf gutachterlich nachzuweisen sei, nach wie vor nicht erbracht ist. Zum Nachweis der Verkehrsverträglichkeit reicht es eben - wie nachfolgend ausgeführt wird – nicht aus, dass ein Gutachten vorgelegt wird, daß paßgenau auf das Ziel der Genehmigungsfähigkeit erstellt wird ohne Rücksicht auf alle wissenschaftlichen Grundlagen und Erkenntnisse und mit haarsträubenden Begründungen (z.B. ALDI, REWE XL).

Die im Zuge des Aufstellungsverfahrens für den Bebauungsplan Ro 17 erstellte Verkehrsuntersuchung führt zu durchgreifenden Abwägungsmängeln im Sinne von § 1 Abs. 7 BauGB.

Die von der Stadt bei der Ingenieurgruppe IVV Aachen/Berlin in Auftrag gegebene „Verkehrsuntersuchung B-Plan RO 17 Umnutzung im Bereich des Toom-Marktes in Bornheim-Roisdorf zwischen Bundesbahn und Bonner Straße - Ergebnisbericht vom 20.02.2013“, genügt nicht den Anforderungen des Abwägungsgebotes gemäß § 1 Abs. 7 i.V.m. Abs. 6 Nr. 9 BauGB.

Zwecks Vermeidung insoweit unnötiger Wiederholungen wird auf den Bericht der DTV-Verkehrsconsult GmbH (Verkehrsgutachten für ein Einkaufszentrum in Bornheim-Roisdorf) vom 03.12.2012, beauftragt vom Gewerbeverein Bornheim e.V. und der Christian Nettekoven KG, verwiesen.

Die Ergebnisse dieser Untersuchung zeigen, dass die bisherigen Planungen und Vorüberlegungen für das Einkaufszentrum die verkehrlichen Auswirkungen keineswegs vollständig berücksichtigt haben. Von Seiten der DTV Verkehrsconsult GmbH wurde empfohlen, die erforderlichen Neu- und Umgestaltungen von Knotenpunkten unter der Berücksichtigung der allgemeinen Verkehrsprognose sowie der zu erwartenden Neuverkehre durch das Einkaufszentrum vorzunehmen. Dabei sollte in jedem Fall von den aktuellen verkehrlichen Randbedingungen im Untersuchungsraum ausgegangen werden. Zusätzlich sollte auch die Umsetzbarkeit möglicher Knotenpunktvarianten frühzeitig in die Planungen mit einbezogen werden, um realistische und leistungsfähige Lösungen anbieten zu können.

Hierbei sind insbesondere die Flächenverfügbarkeit sowie die entstehenden Kosten zu beachten. Weiterhin sollten auch die verkehrlichen Auswirkungen auf die Königstraße näher betrachtet werden, um hier eine verträgliche Abwicklung der erwarteten Verkehrsmengen sicherzustellen.

Die in den Planungen bisher vorgesehenen 550 bzw. 570 Stellplätze werden aus Sicht der DTV Verkehrsconsult GmbH ausweislich deren Berichterstattung vom 03.12.2012 bzw. Stellungnahme vom 17.4.2013 für die geplanten Nutzungen als nicht ausreichend erachtet.

Was die konkrete Abwägung der Stadt mit den Belangen nach § 1 Abs. 6 Nr. 9 BauGB anbelangt, so werden in dem „Gegengutachten“ der DTV Verkehrsconsult GmbH ausschließlich Annahmen zugrunde gelegt, die durch entsprechende Fachliteratur begründet werden können und entsprechend dokumentiert wurden. Die Auswahl der vom IVV-Gutachten abweichenden Werte liegt darin begründet, dass DTV die örtlichen Randbedingungen anders bewertet, beispielsweise die „nicht integrierte Lage“ bzw. die „teilintegrierte Lage“ des Einkaufszentrums.

Im Einzelnen resultieren Abwägungsfehler aus den nachfolgenden Punkten:

- Die Stadt argumentiert, dass die Annahme der Verkehrserzeugung für ALDI im DTV-Gutachten insofern zu hoch sei, als es im Umkreis von 7 km 10 weitere ALDI-Märkte gäbe und in diesem Falle deutlich geringere Kundenzahlen pro qm anzusetzen seien.

Einmal ungeachtet dessen, dass diese Behauptung der weiteren 10 ALDI-Märkte für DTV nicht überprüfbar ist, wird von deren Seite nachvollziehbar davon ausgegangen, dass die Firma ALDI keine neue Filiale eröffnet, in der sie nicht mindestens einen für das Unternehmen durchschnittlichen Umsatz erwartet. Die insoweitigen Annahmen von DTV erscheinen nach wie vor als gerechtfertigt.

- Soweit die Stadt argumentiert, dass die Annahme der Verkehrserzeugung für REWE im DTV-Gutachten insofern zu hoch sei, als der hier geplante Markt (REWE-XL) ein modernes Konzept mit überdurchschnittlich großzügigen Verkaufsflächen enthalte und derartige moderne Einkaufskonzepte in den Kernwerten der Literatur noch nicht verankert seien, mag man dem Folgendes entgegenhalten:

Wenn und soweit es noch keine wissenschaftlich begründeten Kernwerte für diese Art von Märkten in der Literatur gibt, dann gibt es auch keine Argumente, hier geringere Kundenzahlen anzunehmen. Es ist ebenso möglich, dass diese

modernen Märkte aufgrund ihrer besonderen Attraktivität (großes Sortiment, ansprechende Verkaufsflächen) sogar mehr Kunden anlocken.

- Soweit die Stadt die Verkaufsfläche der Apotheke mit nur 40 qm ansetzt und nicht mit 150 qm, und die von DTV insoweit ermittelten Kundenzahlen für die Apotheke als viel zu hoch beurteilt werden, mag man dem Folgendes entgegenhalten:

Die Kundenzahlen der Apotheke wurden von DTV über die Anzahl der Mitarbeiter (Auskunft der Apotheker) berechnet, und nicht über die Verkaufsflächen. Insoweit ist die von DTV vorgenommene Berechnung völlig plausibel und korrekt und zutreffend im Bericht dokumentiert.

- Soweit sich die Stadt auf den Standpunkt stellt, dass der gewählte IV-Anteil für die Kunden insgesamt zu hoch gewählt worden sei, insbesondere die 90% für den Elektronikmarkt insoweit übertrieben seien, als es auch Elektronikteile gäbe, die nicht zwingend mit dem PKW transportiert werden müssten, mag man dem Folgendes entgegenhalten:

Die Bewertung des IV-Anteils ist aus Sicht von DTV richtig, und zwar gerade vor dem Hintergrund des laut Aussage der Stadt großen Anteils an auswärtigen Kunden, die sicher eher mit dem PKW kommen werden.

- Wenn und soweit sich die Stadt ferner auf den Standpunkt stellt, dass die sog. Verbundeffekte im DTV-Gutachten insofern zu gering eingeschätzt werden, als mit einem hohen Anteil auswärtiger Kunden zu rechnen sei, so dass gerade bei einem Elektronikmarkt Verbundeffekte von bis zu 60% möglich seien, mag man dem Folgendes entgegenhalten:
Diese Behauptung der Stadt stünde im Widerspruch zu einem angeblich geringeren IV-Anteil und vielen fußläufigen Kunden.

- Soweit die Stadt darüber hinaus die Anzahl der erforderlichen Parkplätze (rund 900) deutlich zu hoch einschätzt und argumentiert, dass bestehende Einkaufszentren mit ähnlichen Verkaufsflächen maximal 600 Stellplätze bereitstellten, mag man dem Folgendes entgegenhalten:
Der Vergleich mit anderen Einkaufszentren erscheint schon insofern als nicht fachgerecht, als neben den Verkaufsflächen auch das Sortiment für die Anzahl der Kunden entscheidend ist. Ob das Sortiment der zum Vergleich herangezogenen Einkaufszentren vergleichbar ist, kann von DTV ohnehin nicht verifiziert werden. Jedenfalls hat DTV bei deren Berechnung mit den Anforderungen an die Anzahl

von Stellplätzen eine Plausibilitätsprüfung nach nordrhein-westfälischem Bauordnungsrecht vorgenommen, die zu einer Bandbreite von 480 bis 1.440 Stellplätzen bei einer Verkaufsfläche von 13.500 qm führt, wobei die Zahl höher wird, je höher der Anteil hochfrequentierter Sortimente (z.B. ALDI, Lebensmittel) ist.

- Soweit die Stadt sich sodann auf den Standpunkt stellt, dass bei der Ermittlung der erforderlichen Stellplatzzahl zu kleine Umschlagszahlen von DTV angesetzt wurden und die Umschlagszahlen wegen des hohen Lebensmittelanteils deutlich höher seien, mag man dem Folgendes entgegenhalten:

Diese Behauptung der Stadt stünde im Widerspruch zu angeblich hohen Verbundeffekten insofern, als diese zu noch längeren Stellplatzbelegungen führen. Insoweit erscheint die Annahme von DTV als nach wie vor völlig realistisch und plausibel. Im Übrigen hat DTV für den Discounter einen um 50 % höheren Umschlagsgrad zu Grunde gelegt.

- Soweit die Stadt schließlich in ihre Abwägung die Überlegung einstellt, dass bei den durchgeführten HBS-Nachweisen keine Prognosen und keine möglichen Verkehrsverlagerungen seitens DTV berücksichtigt worden seien, mag man dem Folgendes entgegenhalten:

Dies mag zwar zum Teil insofern richtig sein, als eine umfassende Berücksichtigung nur möglich ist, wenn ein Verkehrsmodell zur Verfügung steht. Hinzuweisen ist dann jedoch darauf, dass die von IVV angestellten Prognosen bezüglich der Bonner Straße im Bereich des Einkaufszentrums eine Verkehrszunahme erwarten. Damit hätte DTV die Verkehrsmengen für den Nachweis zu günstig angesetzt und mit Berücksichtigung der Prognosen würde sich das Ergebnis denknotwendig zum Negativen verändern.

Alles in allem zeigen die vorstehenden Punkte, dass die im Zuge des Aufstellungsverfahrens von der Stadt eingeholte Verkehrsuntersuchung IVV (Ergebnisbericht vom 20.02.2013) schlechterdings nicht geeignet ist, eine abwägungsfehlerfreie verbindliche Bauleitplanung im Sinne von § 1 Abs. 7, Abs. 6 Nr. 9 BauGB zu generieren respektive abzusichern.

Im Übrigen schließen wir uns vollinhaltlich der Stellungnahme von Herrn Günter Pohl vom 17.7.2013 zu den Verkehrsuntersuchung der IVV an.

Zum Bereich **öffentliche Verkehrsflächen** weisen wir insbesondere auf folgende Fragestellungen und Anmerkungen hin:

Planunterlagen

Bei der frühzeitigen Beteiligung der Öffentlichkeit in der Zeit vom 13.09.2012 bis 12.10.2012 war in den Unterlagen auch ein Gestaltungsplan enthalten, als Datei „315_2012-7_2_Gestaltungsplan.pdf“ benannt. Bei den im Internet zur Verfügung gestellten Unterlagen der derzeitigen Offenlage befindet sich nur der Bebauungsplan-Entwurf (ohne Datum) mit dem Kreisverkehrsplatz an der Einfahrt zum Einkaufszentrums an der Bonner Straße, als Datei „Ro 17 81732_13-03 _rechtsplanentwurf.pdf“ benannt.

In diesem Bebauungsplan sind die im damaligen Gestaltungsplan dargestellten Anlieferrampen und die Zufahrten zu den Anlieferrampen nicht erkennbar. Insbesondere fehlt die Darstellung der Schleppkurven mit dem Rangierbereich für die Lkws im Bereich der nächsten betroffenen Anlieger Mörnerstraße Nr. 33 (das sind wir) bis 37 sowie der neue Überbau über die Rampe an der Fußgängerunterführung Widdiger Weg.

Da bei der Offenlage auch die Gebäudeansichten vorgelegt werden, sollten die Zuwegungen zu den Laderampen auch dargestellt werden.

In dem Bereich genau vor meiner Einfahrt zum Grundstück, soll die Zufahrtsrampe für den REWE-Markt gebaut werden. Lassen wir mal dahin gestellt wie viele LKWs tatsächlich dort täglich anliefern. Die großen LKWs sollen ja rückwärts dort einparken und werden an meiner Grundstücksgrenze knapp einschlagen um mit Ihren 18 Meter langen Zügen überhaupt eine Chance zu haben unfallfrei dort zurückzusetzen. Sinnvoll wäre es gewesen, das gesamte Gebäude 10 Meter weiter zurückzusetzen, damit die LKW mehr Rangiermöglichkeiten haben, Zu beneiden sind die Fahrer auf alle Fälle nicht. In der Regel stehen bei, neben oder in der Nähe solcher Rampen auch die Müllcontainer der Firmen. Wo soll der Müll des REWE-Marktes gesammelt werden. Ich widerspreche auf alle Fälle der sicherlich vom Inverstor favorisierten Lösung die Container in diesem Bereich aufzustellen, denn dadurch entsteht eine weiter Lärm- und Geruchsbelästigung, ganz zu schweigen von dem hässlichen Bild.

Überbauung Fußgängerunterführung Widdiger Weg

Wer kommt für die Kosten der Verbreiterung der Fußgängerunterführung für den geplanten LKW Verkehr auf? Der Steuerzahler? Wer sorgt für die Sicherheit in diesem dunklen unfreundlichen Tunnel. Gegen eine weitere Überbauung der Rampe an der Fußgängerunterführung Widdiger Weg um ca. 15 m bestehen grundsätzliche Bedenken. Die Vergrößerung des Angstraumes für Fußgänger kann nicht durch Anbringung von Lampen (siehe Abwägung – Anlage zur Vorlage 170/2013-7) gemindert werden.

Nur die Einsicht in den Tunnel kann das Sicherheitsgefühl der Benutzer erhöhen und ist in erheblichem Maße aus Sicht der städtebaulichen Kriminalprävention ein Erfolg.

Bei einer Überbauung muss die Rampe zur Beibehaltung der Neigung und Einsichtnahme in die Unterführung in gleichem Maß wie die Überbauung verlängert werden. Dies wurde aber bisher in keinem Plan dargestellt. Weiter würde die Überbauung bedeuten, dass die gesamten Stützwände der Rampe abgebrochen und der neuen Höhenlage angepasst, sowie im Bereich der Überbauung Stützwände durch massive Widerlager ersetzt werden. Das Brückenbauwerk muss dann für 38-tonner Lkw geeignet sein.

Durch die Änderung der Rampen ist auch eine Änderung der Baugrenzen in diesem Bereich erforderlich.

In diesem Zusammenhang: Wie wird die Sicherheit der Fußgänger auf dem Weg, parallel zur Bahnstrecke gewährleistet? Dort werden sehr dunkle Stellen entstehen. Sind dort Lampen geplant und wer zahlt die Unterhaltung der Lampen?

Alternative Zufahrt für die Anlieferfahrzeuge

Durch die bereits dargestellte Zufahrt von der Bonner Straße zu den Laderampen könnte das Problem Fußgängerunterführung und Lärmbelästigung der Anlieger der Mörnerstraße gelöst werden. Denn die Stadt muss nicht den Bebauungsplan ständig den Wünschen des Investors anpassen, sondern muss die Vorgaben im Sinne der Bevölkerung stellen.

Öffentlicher Parkplatz an der Ecke Bonner Straße – Widdiger Weg

Im Plangebiet liegt der öffentliche städtische Parkplatz auf dem Flurstück Nr. 30. Hier sind regelmäßig 10-16 Pkw geparkt. Dieser Parkplatz wird von Patienten und Personal der nebenliegenden Arztpraxis und von Friedhofsbesuchern genutzt. Den Kunden und Beschäftigten der Apotheke und der umgebenden Einzelhandels- und Dienstleistungsnutzungen stehen eigne Firmenparkplätzen zur Verfügung

Die Erhaltung des Parkplatzes an der Ecke Bonner Straße / Widdiger Weg ist insbesondere für die Friedhofsbesucher erforderlich. Bei Beerdigungen ist der im nördlichen Bereich vorhandene Parkplatz nicht ausreichend und wird wegen der verminderten Einsichtnahme auch nicht gerne von Friedhofsbesuchern genutzt.

Da das Grundstück von 924 m² an den Investor verkauft werden soll und damit diese öffentliche Parkplatz mit 16 Stellplätzen ersatzlos entfallen soll, stellt sich die Frage: Wo werden hierfür öffentliche Ersatzparkplätze gebaut? Wo kommen Ausgleichsflächen für die Besucher des Friedhofes hin. Der kleine Parkplatz auf der Mainzerstraße reicht dort sicherlich nicht aus. Wie wird verhindert, dass abends oder auch tagsüber die Straße an der Bahn, die eigentlich für den LKW Verkehr und für Fußgänger geplant ist, nicht auch von PKW's als Abkürzung genutzt wird. Wie viele Bäume werden neu angepflanzt für die, die auf den jetzigen Parkplätzen des Toommarktes, des Friedhofsparkplatzes und dem sonstigen

Gelände sowie auf der Bonner Straße gefällt werden müssen. Wer kommt für die Kosten der Neupflanzung auf. Wir reden hier über ca. 60 Bäume und Sträucher!

Liegenschaften mit der Bezeichnung GF und GFL

Nach den vorliegenden Unterlagen sollen alle städtischen Grundstücke im Plangebiet mit einer Gesamtgröße von rd. 5.000 m² an den Investor verkauft werden. Lt. Kostenschätzung der Stadt Bornheim für das Bürgerbegehren „Grundstücksverkäufe Roisdorf“ wird von einem Veräußerungserlös von 700.000 € ausgegangen, was einem Preis je qm von 140 € entspricht. Der Bodenrichtwert in diesem Gebiet beträgt 210 €. Hier wird aus einem bisherigen Mischgebiet und Kerngebiet ein Sondergebiet mit einer hohen Bebaubarkeit (GRZ 0,8 – vorher 0,4 bis 0,6). Der Preis ins unangemessen niedrig und steht in keinem Verhältnis zu Preisen, die die Stadt in gleichzeitig verlaufenden Kaufverhandlungen verlangt.

Zudem ist unklar, ob dieser Kaufpreis nicht – entgegen der Angabe der Stadt zur Kostenschätzung im Rahmen des Bürgerbegehrens - auch eine Beteiligung an den Baukosten des Kreisverkehrsplatzes Bonner Straße / Herseler Straße / Siegesstraße beinhaltet.

Dann wäre der Kaufpreis für die Grundstücke noch einmal deutlich geringer.

In der Begründung zum Bebauungsplan R0 17 wird unter Tz. 6.1 zum Thema „Verkehrliche Anbindung / Verkehrsknotenpunkte“ ausgeführt, dass

- a) der **Kreisverkehrsplatz auf der Bonner Straße** vor der Zufahrt zum geplanten Vorhaben „als leistungsfähig mit befriedigender Verkehrsqualität (Qualitätsstufe C nach HBS 2001) zu bewerten“ sei.
Wie wollen Sie Rückstau am Kreisel in der Einfahrt zum Sutimarkt vermeiden? Müßte hierfür nicht die Einfahrt zum Einkaufsmarkt verlängert werden? Das würde aber dazu führen, dass der Bau nach hinten versetzt und damit kleiner wird. Eine schöne Variante, die bitte zu prüfen ist. Was passiert mit Rettungswagen, Feuerwehr in dem Bereich, wenn nichts mehr verkehrsmäßig geht, sicherlich zu Spitzenzeiten aber möglicherweise auch an normalen Einkaufstagen. Ich male schwarz werden Sie sagen, dann können wir ja nichts mehr von all den Plänen umsetzen. Da haben Sie Recht, jedenfalls nicht an diesem Standort.

Hierzu ist anzumerken, dass diese Einstufung nach HBS davon ausgeht, dass der Kreisverkehr gleichsam auf der grünen Wiese liegt mit ungehinderten

Abflüssen nach vier Seiten. Der geplante Kreisverkehr hat jedoch nur drei Abflüssen, wovon einer durch die in knapp 5 m Entfernung beginnende Tiefgarage mit entsprechenden Parksuchverkehr stark eingeschränkt ist. Weiterhin verursachen die Ampeln z.B. an der Adenauerallee regelmäßig Fahrzeugpuls, die zu einer erhöhten Belastung führen.

Nach Einschätzung unserer Gutachter und der von ihnen höher erwarteten Gesamt-Verkehrsmengen wird der Kreisverkehr voraussichtlich nicht ausreichend leistungsfähig sein.

Lösung für schwere Lkw und Kranwagen

Der an der Bonner Straße ansässige Kfz-Betrieb Reuter muss mit seinen schweren Lkw und Bergungsfahrzeugen eine Fahrmöglichkeit über die beiden Kreisverkehrsplätze zur Autobahn haben. Auch für seine Kunden, wie z.B. die Kranfahrzeugfirma Baumann aus Hersel, muss die Werkstatt noch erreichbar sein.

b) der **Kreisverkehr Bonner Straße / Herseler Straße / Siegesstraße**

In der Begründung zum Bebauungsplan R0 17 wird unter Tz. 6.1 zum Thema „Verkehrliche Anbindung / Verkehrsknotenpunkte“ weiter ausgeführt:

„Für eine Verkehrsbeziehung der Bonner Straße wird jedoch auch nach dem Umbau weiterhin eine mangelhafte Verkehrsqualität (Qualitätsstufe E nach HBS 2001) erreicht, sofern die Maßnahmen des Planfalls D.1 2020 (FNP) als Rahmenbedingung nicht realisiert werden. Die mangelhafte Verkehrsqualität dieser einzelnen Fahrbeziehung führt zu einer insgesamt mangelhaften Einstufung der Verkehrsqualität (Qualitätsstufe E nach HBS 2001) des gesamten Kreisverkehrs, ...“

Hierzu ist Folgendes anzumerken:

Der Planfall D 1 -2020 (FNP) hat lt. Gutachten der IVV vom 6.8.2007 (Bild 13) folgende Voraussetzungen:

- Fertigstellung der L 183 n
- Kreisverkehr L 281/L 118
- Umfahrung Servatiusweg
- 1-Richtungsverkehr West-Ost (Erschließungsverkehr in Gegenrichtung)
- Ausbau
- Anbindung an Königstraße über neuen Kreisverkehr
- Tempobeschränkung 10-20 km/h verkehrsberuhigter Geschäftsbereich

- Umgestaltung Königstraße
- Einbahnverkehr Ost-West zwischen Secundastraße und Peter-Fryns-Platz
- Tempo 10 bis 20 km/h – verkehrsberuhigter Geschäftsbereich
- Kreisverkehr Secundastraße
- Sperrung MIV Wallraffstraße zwischen Burgstraße und Secundastraße
- Apostelpfad als unechte Einbahnstraße
- Neu: Maßnahmen zur Verringerung des Durchgangsverkehrs auf der Alfred-Ademacher-Straße
- Neu: Teilanschluss L 192/K 42

Das soll zu einer Reduzierung des Verkehrs auf dem Herseler Weg um 3.300 Kfz und einer Mehrbelastung auf der Bonner Straße um 1.400 bzw. 2.990 Kfz führen.

Weiterhin soll es zu einer Reduzierung des Verkehrs auf der Königstraße auf 7.600 Kfz/DTV und auf dem Servatiusweg auf 4.600 Kfz/DTV führen, also insgesamt 12.200 Kfz. Gezählt wurden jetzt über 14.000 Kfz.

Hierbei wurden zum einen gar nicht alle Maßnahmen umgesetzt (Teilanschluß L 192/K 42), zum Teil sind sie im Probebetrieb nicht dargestellt und probiert worden (Sperrung Wallrafstraße, Apostelpfad als unechte Einbahnstraße)

Nach der 2. Anliegerversammlung zum Probebetrieb ist das Ziel der Verkehrsberuhigung in keiner Weise erreicht worden, im Gegenteil: der Servatiusweg hat deutlich mehr Verkehr (7.138 Kfz), als nach der Prognose (4.600 Kfz) angenommen.

Die IVV geht von einer deutlich geringeren Verkehrsmenge aus als unsere Gutachter. Nach den Ergebnissen der ersten Phase des Probebetriebs Königstraße / Servatiusweg hat sich gezeigt, dass die von der IVV prognostizierten Verkehrsentslastungen bei weitem nicht eingetroffen sind, im Gegenteil: der Verkehr im Bornheimer Zentrum und den benachbarten Straßen hat insgesamt zugenommen. Wenn man dies als Indiz für die Qualität der Prognosen von IVV nimmt – und wir haben viele Beispiele für grobe Fehleinschätzungen von Entwicklungen durch IVV – dann dürfte auch die Erwartung, dass sich die Qualität des Kreisverkehrs bei Realisierung des Planfalls D1-2020 (FNP) von „mangelhaft“ wegverbessert, eine Utopie sein.

Und im Übrigen stellt sich die Frage, ob es nach dem katastrophalen Probebetrieb überhaupt zu einer Realisierung des Planfalls D1-2020 (FNP) kommt und ob der D 1-Fall rechtlich durchgesetzt werden kann.

Wenn nicht, dann hat selbst nach Einschätzung der Stadt Bornheim in der Begründung ein Kreisverkehr mit Bypass nicht die erforderliche Qualität, sondern bleibt insgesamt mangelhaft.

Denn damit fiel die Bedingung für die notwendige Verbesserung des Kreisverkehrs weg und gleichzeitig die Voraussetzung der Verkehrsverträglichkeit an dieser entscheidenden Stelle.

Daneben sind sowohl technische Probleme im Bereich der LKW als auch Grundstücksfragen in keiner Weise geklärt.

Daneben sollte die Darstellung dieses Kreisverkehrsplatzes auch im Übersichtsplan und im Rechtsplan erfolgen, weil der Bau dieses Kreisverkehrsplatzes Voraussetzung für den Bau des Einkaufszentrums ist und damit zum Bebauungsplan gehört.

Nach den Prognosen des Landesbetriebes Straßenbau NRW und Verkehrsuntersuchungen ist an diesem Knotenpunkt nach Inbetriebnahme der Landesstraße 183 n im Jahre 2014 mit einigen Tausend Kfz/Tag weniger zu rechnen und die heutigen Kapazitätsprobleme an dieser Kreuzung sind behoben.

Daher müssen die Kosten für den Bau des Kreisverkehrsplatzes, der wegen der erhöhten Verkehrsbelastung durch das Einkaufszentrum erforderlich wird, **alleine vom Investor** des Einkaufszentrums getragen werden.

Bedenklich ist, dass der Kreismittelpunkt ca. 15 m aus der Achse der Bonner Straße in die Grünfläche verlegt wird und damit die Grünanlage erheblich verkleinert wird.

Der Verkehr auf der Bonner Straße im Bereich des Kreuzung Herseler Straße, Bonner Straße und Siegesstraße wird zunehmen, ob nun doppelt so viel oder dreimal so viel, ob mit Kreisverkehr oder ohne Kreisverkehr, ob Machbarkeitsstudie im positiven oder negativen Sinn. Man kann es so nehmen wie es ist, man kann alles schön reden wie es zu Zeit passiert, oder man geht mit normalen

Menschenverstand an die Sache, und kommt zu der Erkenntnis, falls wir kein Einkaufszentrum in dieser Größenordnung erhalten, werden wir mit geringeren Verkehrsaufkommen leben dürfen.

3. Zur einzelhandelsorientierten Auswirkungsanalyse

Der Ausschuß für Verkehr, Planung und Liegenschaften (VPLA) der Stadt Bornheim hat in seiner Sitzung vom 23.2.2012 zu Vorlage Nr. 565/2011-7 zu dem oben genannten Bebauungsplanverfahren unter anderem beschlossen, dem Rat zu empfehlen, dem vorgelegten Nutzungskonzept unter dem Vorbehalt zuzustimmen, dass

- neben dem Nachweis der verkehrlichen Verträglichkeit einschließlich der Verkehrsbezüge im gesamten Einzugsbereich Bornheim / Roisdorf auch
- durch einen von der Stadt Bornheim zu beauftragenden Gutachter der Nachweis der Sortimentsverträglichkeit insbesondere
 - o für den Bereich der Lebensmittel (in Bezug auf den Einzugsbereich Bornheim / Roisdorf / Hersel) und
 - o für den Bereich des Textil-/Bekleidungsangebotes (in Bezug auf die Auswirkungen auf die Königstraße)

erbracht wird.

Beide Nachweise sind durch die vorgelegten Gutachten der IVV und BBE in keiner Weise erbracht, ganz im Gegenteil.

Der verbindlichen Bauleitplanung wird die „Fortschreibung der Auswirkungsanalyse Ansiedlung eines Einkaufszentrums am Standort Bornheim-Roisdorf, Bonner Straße, Stand Februar 2013, der Fa. BBE Handelsberatung GmbH, Köln, zugrunde gelegt.

Soweit deren Fazit in der vermeintlichen Erkenntnis mündet, dass das Planvorhaben dazu geeignet ist, die Versorgungsfunktionen für die Bevölkerung der Stadt Bornheim bei verschiedenen Sortimenten zu verbessern, ist man auf Seiten von Junker + Kruse Stadtforschung Planung zu dem Ergebnis gelangt, dass auch diese Fortschreibung der Auswirkungsanalyse sicher kein belastbares Abwägungsmaterial gemäß § 11 Abs. 3 BauNVO liefert.

Zwecks Vermeidung insoweit unnötiger Wiederholungen wird zum einen auf die den Ausschuss- und Ratsmitgliedern noch dazu von der Stadt Bornheim vorenthaltene „Bewertung einer Einzelhandelsuntersuchung des Büros BBE Handelsberatung“, erstellt von Junker + Kruse im Auftrag des Gewerbevereins Bornheim im Januar 2013, verwiesen.

Zum anderen wird zwecks Vermeidung unnötiger Wiederholungen die auch insoweit vollständig zu Eigen gemachte beigelegte „Fachliche Bewertung der Fortschreibung der Auswirkungsanalyse der BBE sowie der Kommentierung der Plausibilitätskontrollen des Büros Junker + Kruse durch die BBE“, erstellt im Auftrag des Gewerbevereins Bornheim, verwiesen.

Hiernach ist zunächst einmal schon nicht nachvollziehbar, warum die BBE keine branchenspezifische Bezugsebene (unter Berücksichtigung von Kern- und Randsortimenten) wählt, wie es in Verträglichkeitsgutachten an sich üblich und sachgerecht zu bewerten ist, sondern stattdessen eine (überwiegend) gesamtbetriebliche Betrachtung durchführt. Dadurch, dass an verschiedenen Stellen im BBE-Gutachten ohne erkennbaren Grund und ohne eindeutige Kennzeichnung zudem unterschiedliche Bezugsgrößen gewählt werden, wird aus Sicht von Junker + Kruse die Nachvollziehbarkeit des BBE-Gutachtens zusätzlich eingeschränkt.

Insgesamt sind die Flächenproduktivitäten des Vorhabens in mehreren Branchen einem – von der Rechtsprechung geforderten – Worst-Case-Ansatz nicht angemessen. In mehreren Branchen (u.a. Elektrowaren/Foto) würde sich das Umsatzvolumen bei einer angemessenen Flächenproduktivität um bis zu einem Drittel erhöhen. Das Vorgehen der BBE führt im Ergebnis dazu, dass die zu erwartenden prozentualen Umsatzumverteilungen entsprechend zu gering dargestellt werden.

Weiter erscheint zwar die Gesamtausdehnung des Einzugsgebietes als grundsätzlich nicht unplausibel, was jedoch aus Sicht von Junker + Kruse ausdrücklich nicht für die gewählte Zonierung des Einzugsgebietes gilt. Diese prägt jedoch die gesamte Auswirkungsanalyse insofern, als auf dieser Basis Annahmen zu Abschöpfungsquoten des Vorhabens nach Zonen getroffen werden, die entsprechend als nicht belastbar zu bewerten sind.

Schließlich hebt Junker + Kruse in einem weiteren Zwischenfazit ausweislich deren Bewertungsgutachten aus Januar 2013 darauf ab, dass BBE im Rahmen der Berechnungen teilweise unzureichend begründete und unplausible Annahmen trifft, die dazu führen, dass die Umsatzumverteilungen in den zentralen Versorgungsbereichen in Zone 1 und 2 des Einzugsgebietes rechnerisch reduziert werden. So werden hiernach hohe und intransparente Abschläge u.a. für

- bestehende Umsätze am Vorhabenstandort,
- Umsatzumverteilungen außerhalb des Einzugsgebietes und
- Umsatzumverteilungen an sonstigen Standorten innerhalb des Einzugsgebietes

angesetzt.

Hinzu kommt, dass die Ergebnisse der BBE-Berechnungen insgesamt aus Sicht von Junker + Kruse als sehr nivelliert erscheinen und teilweise in einer nicht mehr plausiblen Relation zueinander stehen. Die anzunehmende besondere Betroffenheit der Standorte in räumlicher Nähe zum Vorhaben kommt hierbei nach Auffassung von Junker + Kruse nicht angemessen zum Ausdruck. Nach Einschätzung von Junker + Kruse besteht u.a. die Gefahr, dass die BBE auf Basis der Annahme einer vorrangigen Selbst-Kannibalisierung des Betreibers ALDI die Auswirkungen unterschätzt, die auf die Lebensmittelmärkte anderer Betreiber in der näheren Umgebung des Vorhabens zu erwarten sind. Die Ergebnisdarstellung besitzt darüber hinaus teilweise nach Auffassung von Junker + Kruse einen unzureichenden Differenzierungsgrad.

Soweit dann im letzten Zwischenfazit von Junker + Kruse das BBE-Gutachten keine vertiefende städtebauliche Bewertung der Auswirkungen beinhaltet, was in Anbetracht der erheblichen Höhe der errechneten Umsatzumverteilungen vor allem in den Bornheimer zentralen Versorgungsbereichen sowie den Hauptgeschäftszentren von Brühl und Rheinbach als nicht akzeptabel erscheint, werden diese Monita von Junker + Kruse auch nicht durch die Fortschreibung der Auswirkungsanalyse von BBE, Stand Februar 2013, ausgeräumt.

Es bleibt daher bei dem von Junker + Kruse gezogenen Fazit, dass die Vorgehensweise der BBE im Rahmen der Auswirkungsanalyse für die Ansiedlung eines Einkaufszentrums an der Bonner Straße in Bornheim-Roisdorf sich durch verschiedene intransparente, unzureichend begründete sowie unplausible Annahmen „auszeichnet“, die im Ergebnis nach Einschätzung von Junker + Kruse dazu führen, dass die Auswirkungen vor allem in den zentralen Versorgungsbereichen der Stadt Bornheim und der Gemeinde Alfter sowie der angrenzenden Bonner Stadtteile zu gering dargestellt werden.

Es handelt sich demnach insbesondere **nicht** um die rechtlich zwingend notwendige Worst-Case-Betrachtung.

Die von BBE vorgenommene Analyse bietet mithin kein ausreichendes Abwägungsmaterial für die Beurteilung der Auswirkungen der Vorhaben gemäß § 11 Abs. 3 BauNVO.

Junker + Kruse gelangt dann in der anschließenden fachlichen Bewertung der Fortschreibung der Auswirkungsanalyse der BBE sowie der Kommentierung der Plausibilitätskontrollen des Büros Junker + Kruse durch die BBE zu der Erkenntnis, dass

zahlreiche wesentliche Kritikpunkte am Gutachten auch durch die modifizierte Fassung und durch die ergänzenden Ausführungen der BBE in Briefform nicht ausgeräumt werden.

Die von Junker + Kruse zur Angebotsanalyse geäußerten Mängel sind überwiegend nicht bzw. nicht ausreichend behoben worden.

Das Vorgehen von BBE bezüglich der Abschlüsse für bestehende Umsätze am Vorhabenstandort wird von Junker + Kruse als immer noch inkonsistent bewertet.

Die nach wie vor fehlenden Angaben der BBE zum in die Berechnungen eingeflossenen Angebotsbestand außerhalb der zentralen Versorgungsbereiche ziehen nach Einschätzung von Junker + Kruse nach wie vor eine erhebliche Plausibilitätsproblematik nach sich.

Es mangelt nach wie vor an einer vertiefenden städtebaulichen Bewertung der Auswirkungen des Vorhabens.

Im Unterschied zu den Darstellungen in den „Allgemeinen Zielen und Zwecke der Planung“, die Anlage zur Vorlage 315/2012-7 waren, werden in den textlichen Festsetzungen, die Teil der Offenlage sind, nicht mehr die „geplanten konzeptionellen Verkaufsflächen“ von maximal 13.500 qm dargestellt, sondern nur noch die „maximalen Verkaufsflächen“ von insgesamt 15.550 qm.

Im Rahmen dieser maximalen Verkaufsflächen sollen sonstige kleinflächige Einzelhandelsbetriebe (Shops) mit zentren- und nahversorgungsrelevanten Sortimenten mit einer Verkaufsfläche von jeweils maximal 100 m² pro Einzelbetrieb bis zu einer Gesamtverkaufsfläche von 400 m² zulässig sein. Das widerspricht den Festsetzungen im Einzelhandelsstandort und Zentrenkonzept, wonach der Toombereich „großflächigen Einzelhandelsbetrieben mit zentrenrelevanten Sortimenten“ aufnehmen soll, für die in der Königstraße keine ausreichend große Flächen vorhanden sind.

Es fällt auf, dass die maximalen Flächen für Bekleidung von vorher 2.500 qm (konzeptionelle damals 1.750 qm) auf nunmehr 3.400 qm erhöht worden sind. Das heißt, dass der Investor fast doppelt so viel Verkaufsflächen für Bekleidung herrichten kann, als ursprünglich vorgesehen, was erhebliche und damit existenzgefährdende Wettbewerbswirkungen auf die Bornheimer Textilgeschäfte haben wird.

Das ist unverantwortlich den bestehenden Betrieben gegenüber!

Unsere Textilgeschäfte in Bornheim werden deutlich mehr als die 10 % Umsatz verlieren und damit alle in ihrer Existenz gefährdet.

Und an dieser Stelle fragen wir uns, wo denn unsere Politiker von ihrem immer in den Vordergrund gestellten Recht auf Steuerung und Reglementierung der Sortimente Gebrauch gemacht haben. Man hat es dem Investor überlassen, im Rahmen der im Augenblick geltenden 13.500 qm maximaler Verkaufsfläche mehr oder weniger frei schalten und walten zu können.

Lt. BBE sollen von insgesamt 10 Mio. € Umsatzverlagerung im Sortimentsbereich Textil lediglich 3% oder 300.000 € aus Roisdorf und Bornheim kommen. Diese Aussage ist vollkommen lächerlich! Und das dann auch noch mit „geringen Angebotsüberschneidungen“ zu begründen, ist blanker Zynismus. Wo wird im Bebauungsplan eigentlich festgeschrieben, welche konkreten Textilien verkauft werden dürfen? Nirgendwo!

Im Gegensatz dazu behauptet die BBE, dass 6,2 Mio. € Umsatz aus Bonn umverlagert werden und 0,8 Mio. € aus Brühl, also fast dreimal so viel wie aus Bornheim und Roisdorf. Man faßt es nicht.

Die Differenzierung zwischen Lebensmittel-Vollsortimenter (vorher 3.700 qm) und Lebensmittel-Discounter (vorher 900 qm) ist weggefallen. Jetzt wird nur noch eine Gesamtfläche von 4.600 qm für Nahrungs- und Genußmittel dargestellt. Kann sich der Discounter, den wir alle dort ausdrücklich nicht haben wollten, jetzt seine Größe selbst aussuchen?

Im Bereich Nahrungs- und Genußmittel will uns die BBE weismachen, dass plötzlich statt vorher rd. 9,9 Mio. € jetzt nur noch 7,1 Mio. € Umsatz umverlagert werden, wobei der Anteil aus Bornheim und Roisdorf von vorher 1,3 Mio. € oder 10 % des vorhandenen Umsatzes jetzt auf 0,9 Mio. oder 7 % zurückgenommen wird. Der größte Anteil bei dem klassischen Nahversorgungssortiment soll zum einen mit 3,5 Mio. € aus anderen Ortsteilen von Bornheim kommen (warum?) bzw. 2,1 Mio. € aus Bonn. Da kann man mit beiden Händen dran fühlen bzw. muß total ahnungslos sein, um das zu glauben!

Soweit schließlich der Vorhabenstandort nach unserer Auffassung und nach Einschätzung von Junker + Kruse sicher nicht Bestandteil des zentralen Versorgungsbereiches der Stadt Bornheim ist, ergibt sich zudem ein eklatanter Widerspruch des Vorhabens zu dem am 12.07.2013 im Gesetz- und Verordnungsblatt für das Land Nordrhein-Westfalen verkündeten und am 13.07.2013 in Kraft getretenen Landesentwicklungsplan Nordrhein-Westfalen (LEP), Sachlicher Teilplan Großflächiger Einzelhandel, der ab sofort in allen laufenden Bauleitverfahren zwingend zu berücksichtigen ist.

Nach den vorstehend genannten Gesichtspunkten und Detailpunkten erweist sich die o.a. verbindliche Bauleitplanung der Stadt Bornheim insgesamt als abwägungsfehlerhaft gemäß § 1 Abs. 7 BauGB.

Ein hieraus erwachsender Satzungsbeschluss gemäß § 10 BauGB wäre rechtswidrig.

Der Bebauungsplan würde einer Normenkontrolle vor dem Oberverwaltungsgericht für das Land Nordrhein-Westfalen nicht standhalten und für unwirksam erklärt.

Dies als fristwahrende Stellungnahme gemäß § 3 Abs. 2 BauGB.

Es wird um eine schriftliche Eingangsbestätigung gebeten.

Mit freundlichen Grüßen



Bornheim, 22. Juli 2013

An den Bürgermeister und
die Damen und Herren des Rates
der Stadt Bornheim



Einkaufszentrum Toom-Gelände Roisdorf

Sehr geehrter Herr Bürgermeister,
sehr geehrte Damen und Herren des Rates der Stadt Bornheim,

als unmittelbar betroffene Bürgerin möchte ich es nicht versäumen, gegen den geplanten Umbau des bestehenden Toom-Marktes in ein Einkaufszentrum und eine Mini-Mall entsprechend den vorgelegten und ausgehängten Plänen Protest einzulegen.

Gegen eine derartige Erweiterung sprechen aus meiner Sicht folgende Gründe:

1. Der Standort liegt in einem Wohngebiet, das geschützt werden sollte. Es hat bereits durch die Ansiedlung des sogenannten „Bunten Viertels“ erheblich gelitten. Ein entsprechend frequentiertes Einkaufszentrum bzw. eine Mini-Mall würde die Situation nicht verbessern.
2. Ein „Mehr“ an Verkehr geht in der Rathausstraße nicht, wenn, dann nur zu Lasten der Anwohner. In der Kreiselplanung ist eine Anbindung an die Rathausstraße bereits ausgewiesen. Welchen Wert kann die Aussage seitens des Planungsamtes „die Anbindung wird nicht gebaut“ haben, wenn diese grundsätzlich möglich und bereits in der Planung berücksichtigt ist?
3. Nun folgt ein Punkt, der mir besonders wichtig ist:

Ein Einkaufszentrum in der geplanten Form dient nicht der Verschönerung einer Stadt. Am Eröffnungstag mag es ganz gut aussehen und in neuem Glanz erstrahlen. Nach einem Monat ist der Glanz des Neuen verfliegen, nach einem Jahr sieht es recht schäbig, nach fünf Jahren heruntergekommen aus. Dann ist niemand mehr zuständig. Schauen Sie sich bitte in der Umgebung um, derartige Einkaufszentren haben eine kurze Halbwertszeit, und wenn sie erst einmal „hässlich“ sind, wird sich darin niemand mehr gern aufhalten und genauso schnell dort die Einkäufe erledigen wie heute im heruntergewirtschafteten Toom.

4. Sie gehen davon aus, dass ein derartiges Zentrum mit den anvisierten Geschäften gewünscht und benötigt wird. Was macht sie da angesichts des veränderten Einkaufsverhaltens so sicher? Selbst Senioren kaufen heute schon vermehrt im Internet – mit zunehmender Tendenz. Das trifft besonders für den Bereich Elektronik zu, entsprechende Zahlen sind verbürgt. Und es wird nicht im Internet gekauft, weil kein entsprechendes Geschäft da sei.
5. Demnach benötigen wir keinen Elektronikmarkt zusätzlich zu den bestehenden Geschäften in Bornheim und Bonn.
6. Wir benötigen keinen weiteren Discounter. Der Nettomarkt ist recht neu und wird gut angenommen in einem Straßenabschnitt, in dem es bisher geschäftsmäßig nicht zu gut gelaufen ist. Soll dem wieder eine Konkurrenz vor die Nase gesetzt werden? Jeder Supermarkt hat heute Discountware im Angebot, und zwei Aldi-Märkte sind bereits in unmittelbarer Nähe vorhanden. Ähnlich verhält es sich mit den Drogeriemärkten.
7. Es wäre schön, einen verlässlichen, gut sortierten und möglichst gepflegten Supermarkt mit den Nebenunternehmern, die bereits heute im Toom untergebracht sind, zu haben. Das wäre eine Bereicherung für Bornheim.

Ich bitte Sie deshalb sehr zu prüfen, ob die Pläne des neuen Zentrums einschl. der Mini-Mall verwirklicht werden müssen. Auch der Bebauungsplan aus 2001 sollte in der damaligen Form nicht mehr zugelassen werden. Ich habe verstanden, dass das für die Stadt Bornheim nicht kostenlos zu haben sein würde. Es wäre wichtig, hier noch einmal die Rechtsberater der Stadt zu konsultieren und eher ein Ende mit Schrecken als einen Schrecken ohne Ende zu akzeptieren. Selbst wenn gezahlt werden müsste, wäre das in meinen Augen das kleinere Übel. Steht ein Großzentrum mit Mini-Mall erst einmal da, wird man es so schnell nicht wieder los. Die Kosten für die Zahlung wären vermutlich in den nächsten Haushalten wieder auszugleichen.

Die Stadt Bornheim hat in den Jahren, seit denen wir sie kennen und dort zeitweise gewohnt haben (1988 bis 1996 und ab 2004) zumindest in den Stadtteilen Bornheim und Roisdorf gute Dinge auf den Weg gebracht – Schulen, Kindergärten, Gewerbeviertel usw. Es wäre schade, wenn sie nun einen Schandfleck in Form des geplanten Einkaufszentrums zulassen würde.

Mit freundlichen Grüßen



26. Juli 2013

**Eingabe zum geplanten Bau eines Einkaufszentrums
Bebauungsplan Ro 17**

Sehr geehrte Frau Breuer,

bereits im letzten Jahr legten wir Ihnen eine Eingabe bezüglich der geplanten Erweiterung des toom-Areals vor. Da Sie auf diese Eingabe nur eine standardisierte Antwort versendeten, bitten wir diesmal um eine detaillierte Beantwortung unserer Fragen. Als Anwohner der Schumacherstraße sind wir von dem geplanten Bau eines flächendeckenden Einkaufszentrums direkt betroffen. Gegen einen dem ursprünglichen Bebauungsplan entsprechenden Ausbau des mittlerweile völlig veralteten und äußerlich wenig ansprechenden Gebäudes haben wir nichts einzuwenden. Eine Modernisierung und damit einhergehende Verschönerung des Gebäudes liegt durchaus in unserem Interesse. Allerdings sind wir keineswegs damit einverstanden, dass statt des derzeit einige Meter entfernten Betonklotzes ein vier bis fünf Meter hoher neuer Betonklotz (nämlich die unattraktive Rückseite samt Laderampe für die frühmorgendliche Anlieferung per LKW) direkt gegenüber der Vorderseite unseres Hauses platziert werden soll.

Zudem soll die Schumacherstraße nur noch als Sackgasse für Anlieger befahrbar sein, mit Ausnahme natürlich des LKW-Anlieferverkehrs des Einkaufszentrums. Wir haben die Befürchtung, dass die Beschäftigten des EKZs genötigt sein werden, ihre Parkplätze in der Umgebung zu suchen. Bei einer geplanten Anzahl von nur 534 Parkplätzen bei geschätzten 6000 Kundenfahrten täglich und einer Reserve von nur 20 Plätzen für Mitarbeiter, ist abzusehen, dass die 350 Mitarbeiter die umliegenden Straßen und dabei die nächstliegende Schumacherstraße als Parkplatz nutzen werden.

Können Sie uns bitte mitteilen, wie der Übergang von der Schumacherstraße auf die Adenauerallee geregelt werden soll? Laut Verkehrsgutachten wird es einen erheblichen Zuwachs an Fahrzeugen auf der Adenauerallee geben, da diese als Zufahrt zur Umgehungsstraße dienen soll. Ohne Ampelregelung oder Kreisverkehr wird es uns als Anliegern der Schumacherstraße, der Siegburgerstraße, der Mörnerstraße, der Trierer Straße und der Heussstraße zur morgendlichen Hauptverkehrszeit kaum noch möglich sein, aus der einzigen Ausfahrt unserer Sackgasse in den fließenden Verkehr einzufahren. Daher fordern wir Sie auf, uns eine konkrete Lösung für dieses zu erwartende Problem anzugeben.

Der Anlieferverkehr durch LKWs, die bereits morgens ab 6 Uhr an- und abfahren dürfen, wird unserer Ansicht nach zu einer enormen Lärmbelastung führen. Geplant ist das rückwärtige Einfahren der LKWs in eine Laderampe schräg gegenüber unseres Hauses. Die Lärmbelastung wird zu diesem Zeitpunkt erheblich sein, da wir bereits heute die Anlieferfahrten auf dem wesentlich weiter entfernten Parkplatz des derzeitigen toom-Marktes als belästigend empfinden, zumal die LKWs durchaus auch vor 6 Uhr und damit in der Nachtzeit anfahren. Wir bezweifeln, dass die Richtwerte für WA-Gebiete in Höhe von 55 dB tagsüber bzw. 40 dB nachts eingehalten werden können.

Außerdem haben wir große Bedenken, was aus unserer Wohngegend werden soll, wenn das Konzept des Investors nicht aufgeht und die zu erwartenden attraktiven Geschäfte einen Rückzieher machen sollten. Gibt es eine Garantie, dass aus dem riesigen Betonklotz keine Betonwüste wird? Gibt es nicht genügend Beispiele für leerstehende und dadurch verwahrloste und heruntergekommene städtebauliche Altlasten und Bausünden? Und selbst wenn die „attraktive Einkaufsmall“ am Tage belebt und beliebt sein sollte, wie wird es für uns Anwohner der Sackgasse nach 22 Uhr aussehen, wenn die Zugänge dicht gemacht werden? Bei der Nähe zum nicht ganz problemfreien bunten Viertel ist diese Befürchtung nicht von der Hand zu weisen, dass sich hier ein Umschlagplatz für Drogen entwickeln könnte. Daher fragen wir Sie, wie Sie die nächtliche Sicherheit der Anwohner gewährleisten werden, die durch das geplante Einkaufszentrum praktisch von der Außenwelt abgeschlossen sein werden. Können Sie uns zusichern, dass eine regelmäßige polizeiliche Präsenz vor Ort sein wird, z.B. durch nächtliche Kontrollfahrten eines Streifenwagens bis ins Ende der Sackgasse hinein? Die Stadt Bornheim hat mit dem gerade erwähnten bunten Viertel bereits in der Vergangenheit schlechte Erfahrungen mit der Großbebauung durch einen zahlungs- und damit argumentkräftigen Investor gemacht. Wieso hat die Stadt aus diesem Fehler nicht gelernt?

Es ist unseres Erachtens mehr als fraglich, ob eine Stadt wie Bornheim ein solch überdimensioniertes Einkaufszentrum benötigt und ob nicht die Ansiedlung von mehreren kleineren Geschäften an unterschiedlichen Standorten aus städtebaulicher Sicht günstiger wäre. Die Bornheimer Bürger haben keinen Vorteil von einem Konglomerat an Discountern, die an anderen Standorten im Stadtgebiet bereits vertreten sind und einem Elektrogroßmarkt, der zusätzlichen Verkehr aus den umliegenden Städten und Gemeinden nach Bornheim ziehen wird. Im Gegenteil wird die zur Verkehrsberuhigung geplante Umgehungsstraße kaum den erwünschten beruhigenden Effekt erbringen, da durch den neuen Anziehungspunkt „Attraktives EKZ“ zusätzlicher Verkehr auf die Bonner Straße geleitet wird. Davon werden sowohl die Roisdorfer als auch die Bornheimer Anwohner negativ betroffen sein und das neue Innenstadtkonzept – Verkehrsberuhigung durch Einbahnstraßenregelung auf der Königstraße – wird konterkariert.

Inwiefern hat die Stadt selbst ein finanzielles Interesse an der Errichtung des Einkaufszentrums? Wie hoch liegt der Quadratmeterpreis für den Verkauf von städtischen Grundstücken an den Investor? Wie hoch ist die Beteiligung des Investors an den Straßenbaukosten? Und wie hoch sind die Kosten, die z.B. durch die notwendig werdende Verlängerung der Bahnunterführung zu Maarpfad / Custorstraße entstehen? Und wer kommt für diese Kosten auf? Wer trägt die Folgekosten für die zu erwartenden Zusatzkosten beim Ausbau und der Erneuerung der umliegenden Straßen aufgrund einer Mehrbelastung durch den Schwerlastverkehr?

Wir als Anlieger der Schumacherstraße erwarten von Ihnen eine verbindliche Zusicherung, dass wir zukünftig nicht mehr für Straßenbaukosten herangezogen werden. Der Ausbau der Schumacherstraße liegt erst wenige Jahre zurück und wir haben unseren Anteil bezahlt. Wir sind nicht bereit, in Zukunft für die Abnutzung durch den vermehrten LKW-Verkehr des Einkaufszentrums zu zahlen.

Mit freundlichen Grüßen

Stadt Bornheim
Herrn Bürgermeister
Wolfgang Henseler
Rathausstr. 1

53332 Bornheim

Bornheim, den 26. Juli 2013

Bebauungsplan Ro 17 in der Ortschaft Roisdorf
hier: Öffentliche Auslegung / Öffentlichkeitsbeteiligung gemäß § 3 Abs. 2 BauGB

Sehr geehrter Herr Bürgermeister Henseler,
sehr geehrte Damen und Herren,

im Anschluss an und unter ausdrücklicher Bezugnahme und Verweisung auf meine bereits im Rahmen der frühzeitigen Öffentlichkeitsbeteiligung gemäß § 3 Abs. 1 BauGB fristwährend eingereichte Stellungnahme vom 8.10.2012 nehme ich als Komplementär der Christian Nettekoven KG und als Inhaber des Modegeschäftes „CHRIS“, Peter-Hausmann-Platz 3, 53332 Bornheim zu dem oben genannten Entwurf des Bebauungsplans Ro 17 gemäß § 3 Abs. 2 BauGB wie nachstehend fristwährend Stellung:

Der in Aufstellung befindliche Bebauungsplan Ro 17 ist unwirksam, weil er in signifikanter Weise gegen das Gebot gerechter Abwägung gemäß § 1 Abs. 7 BauGB verstößt. Hiernach sind bei der Aufstellung der Bauleitpläne die öffentlichen und privaten Belange gegeneinander und untereinander gerecht abzuwägen.

Lässt man einmal den nachstehenden, bereits begründeten Vorhalt beiseite, dass die Stadt Bornheim die Verfahrensart nach § 13a BauGB allein deshalb gewählt hat, um dem zunehmenden Zeitdruck von Vorhabenträgerseite Rechnung zu tragen und um keine Umweltverträglichkeitsprüfung durchführen zu müssen, so ist vorliegend ein Verstoß gegen das Gebot der Ermittlung und zutreffenden Bewertung der abwägungsbeachtlichen Belange

nach Maßgabe des § 2 Abs. 3 BauGB gegeben. Bekanntermaßen tritt dieses nunmehr als Verfahrensnorm ausgestaltete Gebot selbständig vor die – inhaltlichen – Anforderungen an die verhältnismäßige Gewichtung und den gerechten Ausgleich der konkurrierenden Belange gemäß § 1 Abs. 7 BauGB,

vgl. hierzu OVG Koblenz, Urt. v. 18.06.2008
– 8 C 10128/08.

Diesen bereits vorgelagerten Ermittlungs- und Bewertungspflichten nach § 2 Abs. 3 BauGB kommt ebenso wie dem zuvor genannten Abwägungsgebot aus § 1 Abs. 7 BauGB eine besondere Bedeutung im Rahmen der inhaltsbestimmenden Funktion der Bauleitplanung im Sinne des Art. 14 Abs. 1 S. 2 und Abs. 2 des Grundgesetzes (GG) zu. Soweit ein Bebauungsplan dem Eigentum im Rahmen des Art. 14 Abs. 1 S. 2 GG eine neue Qualität verleiht,

vgl. BVerfG, Beschl. v. 14.05.1985 – 2 BvR 397.82;
Urt. v. 01.01.1974, NJW 1975, 841,

werden die Anforderungen des Art. 14 GG an eine zulässige Inhaltsbestimmung des Eigentums in der Bauleitplanung regelmäßig durch das Abwägungsgebot erfüllt. Hiernach muss und kann das Abwägungsgebot der grundgesetzlich gewährleisteten Rechtsstellung des Eigentümers und den Anforderungen an eine sozialgerechte Eigentumsordnung einerseits und den öffentlichen Belangen andererseits grundsätzlich wie auch konkret entsprechen. Dabei müssen die städtebaulich beachtlichen Allgemeinbelange umso gewichtiger sein, je stärker Festsetzungen eines Bebauungsplans die Befugnisse des Eigentümers einschränken oder gar Grundstücke von der Privatnützigkeit gänzlich ausschließen,

vgl. BVerwG, Beschl. v. 18.12.1987, NVwZ 1988, 728.

Als Eigentümer des eingangs genannten Unternehmens berufe ich mich vor diesem Hintergrund sowohl auf mein **Grundrecht auf Eigentum** als auch auf das **Recht am eingerichteten und ausgeübten Gewerbebetrieb**

Soweit gerade für den auch von meinem Geschäft repräsentierten Sortimentsbereich Bekleidung Umsatzverlagerungen in der Größenordnung von lediglich 3% des derzeitigen Umsatzes prognostiziert werden und zur Begründung mit nur geringen Angebotsüberschneidungen argumentiert wird, dürften die dahingehenden Erwägungen einer Überprüfung durch das Oberverwaltungsgericht für das Land Nordrhein-Westfalen im Rahmen eines Normenkontrollverfahrens nicht standhalten.

Die nach Lektüre der Bauleitplanunterlagen lediglich auf den Bestandsschutz reduzierten Eigentümerinteressen sind insgesamt unzureichend gewürdigt worden.

Als Sohn des Vorsitzenden des Gewerbevereins Bornheim e.V. erlaube ich mir auf dessen Stellungnahmen vom 10.10.2012 und 25.7.2013 vollumfänglich zu verweisen. Ich betone, dass ich mir dessen Stellungnahmen abschließend zu meinen vorstehenden Ausführungen vollständig zu eigen mache.

I. Verfahrensfehler

Das Aufstellungsverfahren für den Bebauungsplan Ro 17 Stadtteil Roisdorf ist fehlerhaft.

1. Der Bebauungsplan liegt gemäß § 3 Abs. 2 BauGB bei der Stadt Bornheim im Zeitraum vom 27.06. bis einschließlich 26.07.2013 öffentlich aus.

Wie bei der frühzeitigen Bürgerbeteiligung, bei der sich die Beteiligungsfrist (13.9. bis 12.10.2012) für eine Woche mit der Herbstferien in NRW (8.10. bis 20.10.2012) überschneiden hat, geschieht das gleiche Procedere jetzt schon wieder:

Die Schulferien Sommer 2013 in Nordrhein-Westfalen beginnen am 22.07.2013; letzter Schultag und tatsächlicher Schulferienbeginn war folglich am 19.07.2013.

Als verwaltungsseitig bekannt vorauszusetzen ist, dass die „Reisewelle“ dementsprechend bereits seit dem 19.07.2013 begonnen hat und jedenfalls die Bürgerinnen und Bürger der Stadt Bornheim mit schulpflichtigen Kindern gegebenenfalls seit dem 19.07.2013 bis zum Ende der Offenlage am 26.07.2013, d.h. an immerhin 8 Tagen im Zweifel verhindert sind, fristwahrende Stellungnahmen bei der Stadt gemäß § 3 Abs. 2 BauGB einzureichen. Ein Viertel der einmonatigen Auslegungsfrist fällt folglich in die nordrhein-westfälischen Schulsommerferien.

Zwar müssen Bürger damit rechnen, dass Bekanntmachungen auch während der Schulferien erfolgen und sich darauf entsprechend einstellen. Jedoch bestehen im Rückblick auf das bisherige, ohnehin von großer Eile geprägte Aufstellungsverfahren hinreichende Anhaltspunkte dafür, dass die Stadt den Bekanntmachungszeitpunkt respektive den Zeitraum der Offenlage bewusst und gezielt wiederum so unmittelbar vor und in die Ferienzeit gelegt hat, um Einwendungen kritischer Bürger zu verhindern respektive zu beschränken.

Eine solche Offenlagepraxis entspricht nicht dem Sinn und Zweck des § 3 Abs. 2 BauGB (bürgerschaftliche Mitbestimmung an der städtebaulichen Planung zur Erfüllung von

„Grundrechtsschutz durch Verfahren“).

Wegen dieses Verfahrensfehlers bedarf es einer erneuten Offenlage, d.h. einer Wiederholung der Öffentlichkeitsbeteiligung gemäß § 3 Abs. 2 BauGB.

2. Wenn und soweit man sich auf Seiten der Stadt Bornheim offensichtlich darum bemüht hat, den Ausschuss- und Ratsmitgliedern im Vorfeld des Offenlagebeschlusses und der Beschlussfassung über die Ergebnisse der frühzeitigen Öffentlichkeitsbeteiligung alle Bebauungsplanunterlagen einschließlich der verfahrensbegleitenden Gutachten zusammenzustellen und vorzulegen, muss dieser verwaltungsseitige Anspruch auf vollständige Information der Politik auch erfüllt werden. Alles andere wäre nicht systemgerecht.

So fehlt nachweislich in den Anlagen zur Beschlussvorlage-Nr. 170/2013-7 die von Junker + Kruse im Januar 2013 erstellte „Bewertung einer Einzelhandelsuntersuchung des Büros BBE Handelsberatung“, erstellt von Frau Julia Hagemann und Herrn Stefan Kruse, im Auftrag des Gewerbevereins Bornheim.

Das Fehlen dieser Stellungnahme führt insofern zu einem durchgreifenden Verfahrensmangel, als die von der Stadt beauftragte BBE Handelsberatung GmbH unter dem Datum des 22.02.2013 hierauf ausdrücklich repliziert hat und die Lesbar- und Verständlichkeit dieser Stellungnahme von BBE aus der maßgeblichen Perspektive der Ausschuss- und Ratsmitglieder erheblich darunter leidet, dass die Stadtverwaltung die darin in Bezug genommene „Bewertung einer Einzelhandelsuntersuchung des Büros BBE Handelsberatung“ von Junker + Kruse aus Januar 2013 schlicht nicht mit vorgelegt hat.

Dieses Manko kann allenfalls durch eine erneute Offenlage gemäß § 3 Abs. 2 BauGB verfahrensrechtlich in den Griff genommen werden.

3. Ein weiterer Verfahrensfehler ist darin zu sehen, dass den Rats- und Ausschussmitgliedern die Vorlage 170/2013-7, postalisch erst am 13. April 2013 also 11 bzw. 12 Tage (teilweise weniger) vor der Sitzung des Ausschusses für Verkehr, Planung und Liegenschaften am 24. April 2013 bzw. des Rates am 25. April 2013 zugestellt wurde. Diese Vorlage umfaßt einen Gesamt-Umfang von mehr als 560 Druckseiten einschließlich von weit über 200 Seiten, die nur im Ratsinformationssystem elektronisch enthalten sind und nicht ausgedruckt zur Verfügung gestellt wurden, zuzüglich der Vorlagen für weitere 27 Tagesordnungspunkte. Damit war den einzelnen ehrenamtlichen Ausschussmitgliedern eine ordnungsgemäße Durcharbeitung dieser Vorlage und damit

eine erforderlich sachgerechte Erörterung in den Fraktionen zur Vorbereitung der Ausschußsitzung nicht möglich.

4. Ein weiterer Verfahrensfehler ist darin zu sehen, dass die Ergebnisse der Beteiligung der Öffentlichkeit gemäß § 3 (1) BauGB i.V.m § 13a (3) BauGB und der Beteiligung der Behörden und der sonstigen Träger öffentlicher Belange gem. § 4 (1) i.V.m § 13a (3) BauGB nicht jeweils einzeln beurteilt und für die politischen Entscheidungsträger dargestellt, sondern ohne direkten Bezug zum Antragsteller zusammengefaßt und teilweise pauschalisiert dargestellt wurde (Anlage „Abwägung“).
5. Das von der Stadt Bornheim gewählte Verfahren nach § 13 a BauGB begegnet durchgreifenden rechtlichen Bedenken. Nach meiner Auffassung sind die Voraussetzungen für die Durchführung eines beschleunigten Verfahrens gemäß § 13a BauGB vorliegend gar nicht erfüllt.

Der mit der verbindlichen Bauleitplanung ermöglichte Ausbau des derzeitigen Standortes des Toom-Verbrauchermarktes im Ortsteil Bornheim-Roisdorf zu einem Einkaufszentrum ist insofern keine Maßnahme der Innenentwicklung, als das alleinige Ziel der Planung darin besteht, die Aufstellung eines Bebauungsplanes mit der Festsetzung eines Sondergebietes für ein Einkaufszentrum durchzusetzen.

Einmal ungeachtet dessen, dass es hierfür schon kein hinreichendes Planerfordernis im Sinne von § 1 Abs. 3 BauGB gibt, stellen die Planungsziele „Nachverdichtung“ und „Innenentwicklung“ insofern einen „Etikettenschwindel“ dar, als der eigentliche Wille – die Schaffung der planungsrechtlichen Voraussetzungen zur Ansiedlung von großflächigem Einzelhandel – hierdurch verdeckt werden soll.

Im Übrigen handelt es sich um eine Gefälligkeitsplanung für den Investor respektive Vorhabenträger, in dessen Eigentum sich die Gebäude-, Parkplatz- und Freiflächen des Standortes einschließlich der gewerblichen Nutzungen befinden.

Im Einzelnen:

- a) Das beschleunigte Verfahren für „Bebauungspläne der Innenentwicklung“ gemäß § 13 a BauGB wurde bereits durch das am 01.01.2007 in Kraft getretene Gesetz zur Erleichterung von Planungsvorhaben für die Innenentwicklung der Städte vom 21.12.2006 (BGBl. I S. 3316) eingeführt. In diesem Verfahren wird, ebenso wie im vereinfachten Verfahren, von der Umweltprüfung abgesehen.

So verwundert es, dass die Stadt Bornheim als Trägerin der Planungshoheit nicht sogleich, im Zeitpunkt des ursprünglichen Aufstellungsbeschlusses am 06.05.2010, dieses beschleunigte Verfahren gewählt hat.

Dass dieser Weg erst mehr als 2 Jahre nach diesem Aufstellungsbeschluss gemäß § 2 Abs. 1 BauGB gewählt wurde, ist ungewöhnlich und verdächtig in dem Sinne, dass offensichtlich die wahren Beweggründe der Stadt kaschiert werden sollen.

Zwischen der Stadt und dem Vorhabenträger soll nämlich ein städtebaulicher Vertrag geschlossen werden, in dem sich der Vorhabenträger zur Kostenbeteiligung für die Herstellung der empfohlenen verkehrlichen Ertüchtigungsmaßnahmen sowie für die Verbesserung der Radwege und Haltestellen vertraglich verpflichtet.

Zwar sind hiernach also die Kosten der Gutachten vom Vorhabenträger zu übernehmen. Jedoch muss die Stadt nach bisheriger Beschlusslage 30% der entstandenen Kosten der Gutachten übernehmen, sofern der Bebauungsplan nicht binnen 3 Jahren rechtskräftig werden sollte.

Es besteht also ein erheblicher Zeitdruck aus Sicht der Stadt Bornheim, der noch dazu dadurch eine Beschleunigung erfährt, dass der Investor bereits ein gewisses höheres Lebensalter erreicht hat und nicht viele weitere Jahre darauf warten kann, bis dass der Bebauungsplan Rechtsverbindlichkeit erlangt hat.

- b) Die Anwendbarkeit von § 13 a BauGB stellen wir ferner in Abrede, weil der Bebauungsplan nicht aus dem Flächennutzungsplan der Stadt Bornheim heraus entwickelt werden kann und zudem nicht mit den Vorgaben des Einzelhandelsstandort- und Zentrenkonzeptes, Stand der Fortschreibung 2011, in Einklang steht.

Zwar erlaubt § 13 a Abs. 2 Nr. 2 BauGB die Aufstellung eines Bebauungsplans vor der Änderung des Flächennutzungsplans und damit abweichend von § 8 Abs. 2 S. 1 BauGB. Jedoch muss von Seiten der Stadt Bornheim als Trägerin der Planungshoheit dabei berücksichtigt werden, dass mit dem Instrument des § 13 a BauGB u.a. die Festsetzung zentraler Versorgungsbereiche ermöglicht werden soll, um der Gefahr peripherer, die gewachsenen urbanen Zentren gefährdenden Handelszentren entgegenzuwirken, die auf die grüne Wiese außerhalb der Städte reichen.

Es erscheint uns als zweifelhaft, ob diese Regelung gleichwohl die Ausweisung eines Sondergebietes „Einkaufszentrum“, also für großflächigen Einzelhandel zulässt,

- c) Nach Lektüre der Allgemeinen Ziele und Zwecke der Planung im Verfahren gemäß § 13 a BauGB drängt sich der Eindruck auf, dass sich die Stadt Bornheim im Grunde genommen jeglicher Beurteilung des Begriffs der Innenentwicklung enthalten hat oder vielleicht sogar eine bewusst unzutreffende, nicht mehr nachvollziehbare Beurteilung vorgenommen haben könnte,

vgl. insoweit Bayer. VGH, Urt. v. 22.03.2011
– 1 N 09.2888, juris - Rn. 21 a.E. m.w.N.

Insbesondere sind vorliegend die Voraussetzungen für ein Bebauungsplanverfahren nach § 13 a BauGB insofern nicht erfüllt, als in der Voruntersuchung zur Umweltverträglichkeitsprüfung die in Anlage 2 zum § 13 a Abs. 2 Nr. 2 BauGB genannten Kriterien als nicht erheblich eingestuft worden sind.

Die im Rahmen der Vorprüfung des Einzelfalls auf Seiten der Stadt Bornheim gewonnenen Ergebnisse stehen im Widerspruch zu der Tatsache, dass mit dem Vorhaben voraussichtlich immerhin eine Fläche von etwa 22.000 m² durch Gebäude und private Erschließungsflächen überbaut werden soll.

Das beschleunigte Verfahren ist gerade dann ausgeschlossen, wenn durch einen Bebauungsplan die Zulässigkeit eines Vorhabens begründet wird, das einer Pflicht zur Durchführung einer Umweltverträglichkeitsprüfung nach dem Gesetz über die Umweltverträglichkeitsprüfung (UVPG) unterliegt.

Wenn auch die Stadt Bornheim vorliegend zwar eine allgemeine Vorprüfung des Einzelfalls nach den Vorgaben von § 3c, Anlage 1 und 2 UVPG durchgeführt hat, sind die unter der Textziffer 9 der Bebauungsplanbegründung festgehaltenen Ergebnisse insofern nicht nachvollziehbar, als sie sich zum einen teilweise außerhalb des Rahmens zulässige Einschätzung bewegen und zum anderen auf einem Ermittlungsausfall fußen, der auf die Nachvollziehbarkeit durchschlägt,

vgl. hierzu Bayer. VGH, Urt. v. 14.09.2011 – 9 N 10.2275,
Rn. 8, 9, 31 und 32.

Insoweit liegt hier ein Ermittlungsausfall vor, der auf die Nachvollziehbarkeit des Ergebnisses der Vorprüfung durchschlägt,

vgl. nochmals Bay. VGH, a.a.O., juris-Rn. 49 ff.

Soweit die Beurteilung, dass der Ausschlussgrund für die Anwendung des beschleunigten Verfahrens gemäß § 13 a Abs. 1 S. 4 BauGB nicht vorliegt, nur dann als zutreffend gilt, wenn das Ergebnis nachvollziehbar ist, besteht andernfalls – wie im vorliegenden Fall – ein für die Rechtswirksamkeit des zurzeit

in Aufstellung befindlichen Bebauungsplans beachtlicher Mangel. Weil das Ergebnis der von der Stadt Bornheim durchgeführten Vorprüfung des Einzelfalls aus den vorstehend skizzierten Gründen nicht nachvollziehbar ist, liegt somit denknotwendig ein zur Unwirksamkeit des Bebauungsplans Ro 17 führender Mangel vor.

II. Materielle Abwägungsfehler

1. Zum Einzelhandelsstandort- und Zentrenkonzept

Die Stadt geht ausweislich der Textziffer 2.4 der Begründung zum Bebauungsplan Ro 17 in der Ortschaft Roisdorf (Stand: 23.05.2013) davon aus, dass das Plangebiet entsprechend der Darstellung im Einzelhandelsstandort- und Zentrenkonzept, Stand der Fortschreibung 2011, gemeinsam mit der Königstraße als Teil des zentralen Versorgungsbereiches das „Hauptversorgungszentrum“ der Stadt bildet. Der bestehende Toom-Markt sei der wichtigste Nahversorgungsstandort für die Wohnbevölkerung der südlichen Stadtteile von Bornheim. Der Standort fungiere dabei als Vorrangstandort für großflächige Betriebe, für die im Bereich der Königstraße keine Entwicklungsflächen zur Verfügung stünden. Den aufgezeigten Empfehlungen zur zukünftigen städtebaulichen Entwicklung des Standortes werde durch die Planung größtenteils entsprochen. Die Zulässigkeit eines Lebensmitteldiscounters solle entgegen den Empfehlungen jedoch ermöglicht werden, da hiermit keine negativen städtebaulichen Auswirkungen zu erwarten seien.

Die Begründung des Bebauungsplans zum Einzelhandelsstandort- und Zentrenkonzept ist abwägungsfehlerhaft im Sinne von § 1 Abs. 7 BauGB.

Zwecks Vermeidung unnötiger Wiederholungen wird vollständig auf die hiermit in Bezug genommene Stellungnahme von Junker + Kruse aus Januar 2013 zur „Plausibilität des kommunalen Einzelhandelskonzeptes der Stadt Bornheim“ und die Ausführungen von Junker + Kruse unter Tz. 3 „Bewertung der ergänzenden Ausführungen der BBE zum Einzelhandelskonzept“ in ihrer Stellungnahme von Mai 2013 „Fachliche Bewertung der Fortschreibung der Auswirkungsanalyse der BBE sowie der Kommentierung der Plausibilitätskontrollen des Büros Junker und Kruse durch die BBE“ (vom Gewerbeverein Bornheim zusammen mit seiner Stellungnahme eingereicht) verwiesen.

Hiernach ist die Abgrenzung des Hauptzentrums Bornheim / Roisdorf städtebaulich nicht begründet und begründbar sowie mit der jüngsten obergerichtlichen und höchstrichterlichen

Rechtsprechung zur Abgrenzung zentraler Versorgungsbereiche nicht in Einklang zu bringen.

Eine städtebauliche Begründung zur Festlegung des zentralen Versorgungsbereiches fehlt.

Die Abgrenzung des zentralen Versorgungsbereiches Bornheim / Roisdorf ist insofern rechtswidrig, als die für eine Abgrenzung als zentraler Versorgungsbereich notwendige räumlich-funktionale Verbindung nicht gegeben ist. Zudem ist mit erneutem Verweis auf das „Plausibilitätsgutachten“ von Junker + Kruse aus Januar 2013 die Abgrenzungsbegründung in sich nicht widerspruchsfrei, so dass die Abgrenzung insgesamt willkürlich und insbesondere nicht an die örtlich tatsächlich vorhandenen Gegebenheiten angepasst erscheint.

So handelt es sich bei den beiden Angebotsstandorten „Königstraße“ und „Standortverbund Schumacherstraße“ um zwei klar voneinander separierte Bereiche, deren mehr als einen Kilometer langes Zwischenstück unter städtebaulichen wie funktionalen Gesichtspunkten kaum bzw. gar keine Ansatzpunkte für die Herstellung einer zukünftigen Verknüpfung aufweist.

Aus Sicht des Büros Junker + Kruse ist eine Abgrenzung des zentralen Versorgungsbereiches Bornheim / Roisdorf – die vor allem auch die städtebaulichen Rahmenbedingungen vor Ort berücksichtigt – deutlich enger zu fassen, um hierdurch die Einzelhandelsentwicklung auf den historisch gewachsenen Ortskern zu konzentrieren und diesen in seiner Versorgungsfunktion für das gesamte Stadtgebiet zu stärken und langfristig zu erhalten.

Soweit diese Zielsetzung sowohl in der Fortschreibung des Einzelhandelsstandort- und Zentrenkonzeptes (Fortschreibung 2010/2011) als auch im integrierten Handlungskonzept für die Königstraße benannt wird, läuft die städtebaulich unbegründete und nicht nachvollziehbare Ausweitung des zentralen Versorgungsbereiches in Richtung Osten sowie die damit einhergehende deutliche Angebotsausweitung zentralenrelevanter Sortimente diesen städtebaulichen Zielvorstellungen diametral entgegen.

Das Einzelhandelsstandort- und Zentrenkonzept der Stadt Bornheim, Stand der Fortschreibung 2011, ist vor dem Hintergrund der einschlägigen Rechtsprechung,

vgl. BVerwG, Urt. v. 11.10.2007 – 4 C 7/07;
OVG Münster, Urt. v. 19.06.2008 – 7 A 1392/07;
Urt. v. 01.07.2009 – 10 A 2350/07;

unzulänglich.

Das Einzelhandelsstandort- und Zentrenkonzept enthält ausschließlich Aussagen zur Einzelhandelsstruktur in Bornheim. Es handelt sich um eine reine Marktanalyse in Bezug auf den Einzelhandel. Städtebaulich relevante Aussagen enthalten insbesondere die Abschnitte 3.2 und 5.3 keine, obgleich es sich unstreitig bei „zentralen Versorgungsbereichen“ um eine städtebauliche Kategorie handelt.

Der grundlegende Mangel des verbindlichen Bauleitplanung von der Stadt zugrunde gelegten Einzelhandelsstandort- und Zentrenkonzeptes ergibt sich bereits aus den einleitenden Sätzen der Abschnitte 3.2 und 5.3. Dort heißt es:

„Eine wichtige Aufgabe des vorliegenden Gutachtens besteht darin, die zentralen Versorgungsbereiche im Stadtgebiet Bornheim räumlich abzugrenzen und funktional zu bestimmen. Dazu wurden die Einzelhandelsnutzungen in den Zentrallagen der Ortsteile einer genauen Analyse unterzogen.“ (Abschnitt 3.2, S. 26)

„Die Analyse der Einzelhandelsstrukturen in der Bornheimer Innenstadt zeigte auf, dass sich die Hauptfunktionszonen des Einzelhandels auf die zwei Bereiche Königstraße und Rathausumfeld verteilen. Diese Nutzungsschwerpunkte bestimmen die räumliche Ausdehnung des zentralen Versorgungsbereiches, der sich von der Ortsmitte Bornheim bis zur Schumacherstraße in Roisdorf erstreckt (vgl. Abbildung 38).“ (Abschnitt 5.3, S. 66)

Diese und die weiteren Ausführungen in den Abschnitten 3.2 und 5.3 des Einzelhandelsstandort- und Zentrenkonzeptes der Stadt Bornheim sind schon insofern für die rechtssichere Festlegung und Abgrenzung zentraler Versorgungsbereiche aus städtebaulicher Sicht ungeeignet, als die für einen zentralen Versorgungsbereich typischen Dienstleistungsangebote und Gastronomiebetriebe nicht dargestellt werden. Ein zentraler Versorgungsbereich zeichnet sich im Unterschied zu einer bloßen Einzelhandelsagglomeration dadurch aus, dass zu den Einzelhandelsnutzungen weitere Angebote (Dienstleistungen wie Banken, Friseur, Lottoannahmestelle, Gastronomie) räumlich konzentriert hinzutreten. Auf der Grundlage des verbindlichen Bauleitplanung zugrunde gelegten Einzelhandelsstandort- und Zentrenkonzeptes in der Fortschreibung 2011 kann hingegen noch nicht einmal verbindlich festgestellt werden, ob es sich bei dem Bereich „Königstraße“ um einen „zentralen Versorgungsbereich“ im Sinne des Städtebaurechts handelt.

Der Bereich „Bornheim / Roisdorf“, wie er auf der Seite 66 in der Abbildung 38 dargestellt wird, ist kein zentraler Versorgungsbereich im Sinne des Städtebaurechts. Der entsprechenden Abbildung lässt sich vielmehr ablesen, dass sich der zentrale

Versorgungsbereich – wenn es sich denn überhaupt um einen handelt – auf den Bereich der Königstraße beschränkt und im Osten etwa im Bereich Königstraße/Ecke Schillerstraße endet. Die Einzelhandelsbetriebe im Stadtteilgebiet Roisdorf („Toom“ und „Plus“ - inzwischen geschlossen -) liegen zu der Einzelhandelsagglomeration im Bereich der Königstraße ohne erkennbaren städtebaulichen Zusammenhang. Der „Toom-Markt“ wird auch nicht durch sonstige Nutzungen, die typisch für einen zentralen Versorgungsbereich wären (Spezialgeschäfte, Dienstleister oder gastronomische Angebote), mit den Geschäften auf der Königstraße in irgendeiner Art städtebaulich „verbunden“. Es ist insoweit schlicht abwegig anzunehmen, dass Kunden, die die Geschäfte im Bereich der Königstraße aufsuchen, im Rahmen eines „einheitlichen Einkaufsvorganges“, wie es das Oberverwaltungsgericht für das Land Nordrhein-Westfalen immer wieder hervorhebt, auch noch den „Toom-Markt“ besuchen.

Der „Toom-Markt“ liegt vielmehr isoliert **in einer städtebaulich nicht integrierten Lage** am Rande des Ortsteils Roisdorf, wobei ihm zwar aufgrund seiner Größe und seines Einzugsbereiches eine Versorgungsfunktion zukommt, was jedoch allgemein auf Einzelhandelsbetriebe zutrifft, weil der einzige (städtebauliche) Zweck eines Einzelhandelsbetriebes darin besteht, die Bevölkerung in einem bestimmten Einzugsbereich mit Waren zu versorgen. Dass dem Betrieb jedoch eine zentrale Versorgungsfunktion im Sinne des Städtebaurechts zukäme, scheint fernliegend.

Entsprechendes gilt für die „Nahversorgungszentren“ Hersel und Merten. In den entsprechenden Abbildungen 39 und 40 sind lediglich die vorhandenen Einzelhandelsbetriebe verzeichnet, ohne dass sich aus dem Text ergäbe, welches Warenspektrum abgedeckt wird und durch welche Dienstleistungs- und Gastronomieangebote dieses ergänzt wird. Dass den „Nahversorgungszentren“ Hersel und Merten ein hinreichendes städtebauliches Gewicht zukäme, um von einem zentralen Versorgungsbereich im Sinne des Städtebaurechts sprechen zu können, ist – gestützt auf die v.g. Abbildungen – ebenfalls eher fernliegend.

Die Fortschreibung 2011 des Einzelhandels- und Zentrenkonzeptes ist mithin aus städtebaulicher Sicht völlig ungeeignet, die zentralen Versorgungsbereiche der Stadt Bornheim rechtssicher zu bestimmen. Das Oberverwaltungsgericht für das Land Nordrhein-Westfalen führt hierzu aus:

„[...] die Gesamtheit der dort vorhandenen baulichen Anlagen muss auf Grund ihrer Zuordnung innerhalb des räumlichen Bereichs und auf Grund ihrer verkehrsmäßigen Erschließung und verkehrliche Anbindung in der Lage sein, den Zweck eines zentralen Versorgungsbereichs – sei es auch nur die Sicherstellung der Grund- oder Nahversorgung – zu erfüllen.“

Dementsprechend dürfen im Rahmen eines Einzelhandels- und Zentrenkonzeptes nicht lediglich die Einzelhandelsnutzungen untersucht werden. Der Schwerpunkt eines Einzelhandels- und Zentrenkonzeptes muss vielmehr darin liegen, die Gesamtheit der baulichen Nutzungen in einem bestimmten Bereich, der als zentraler Versorgungsbereich in Betracht kommt, daraufhin zu untersuchen, ob und wie diese sich ergänzen und ob das Zusammenspiel der unterschiedlichen Nutzungen geeignet ist, den Zweck eines zentralen Versorgungsbereichs zu erfüllen. Ein dabei ganz wichtiger und nie außer Acht zu lassender Gesichtspunkt ist die räumliche Nähe der den zentralen Versorgungsbereich bildenden gewerblichen Nutzungen. Idealerweise ist ein zentraler Versorgungsbereich in seiner Form so beschaffen, dass man fußläufig von Geschäft zu Geschäft gelangen kann, um seinen Bedarf an Waren decken und gleichzeitig Bank-, Friseur- oder sonstige Geschäfte tätigen zu können. Dies gilt im Grundsatz für Innenstadtzentren ebenso wie für Grund- und Nahversorgungszentren.

Da das der verbindlichen Bauleitplanung zugrunde gelegte Einzelhandelsstandort- und Zentrenkonzept der Stadt Bornheim, Stand der Fortschreibung 2011, die städtebauliche Bedeutung des Begriffs „zentraler Versorgungsbereich“ grundlegend erkennt, vermag es den Anforderungen, die § 1 Abs. 7 BauGB an die Abwägung stellt, schlechterdings nicht zu genügen. Der öffentliche Belang, die Erhaltung und Entwicklung zentraler Versorgungsbereiche bei der Planung zu berücksichtigen, kann nicht fehlerfrei in die Abwägung eingestellt werden. Das Einzelhandelsstandort- und Zentrenkonzept ist folglich in der der verbindlichen Bauleitplanung zugrunde gelegten Fassung abwägungsfehlerhaft und damit materiell rechtswidrig.

2. Zur Verkehrsverträglichkeit (Verkehrsuntersuchung)

Im Gegensatz zu der in Vorlage 170/2013-7 vertretenen Auffassung, wonach „der Nachweis der verkehrlichen Verträglichkeit des Vorhabens in Abhängigkeit der geplanten Verkaufsflächen erbracht“ sei, bin ich nach wie vor der Auffassung, dass die vom Ausschuß für Verkehr, Planung und Liegenschaften (VPLA) der Stadt Bornheim in seiner Sitzung vom 23.2.2012 zu Vorlage Nr. 565/2011-7 beschlossene Bedingung, dass der Nachweis der verkehrlichen Verträglichkeit einschließlich der Verkehrsbezüge im gesamten Einzugsbereich Bornheim / Roisdorf gutachterlich nachzuweisen sei, nach wie vor nicht erbracht ist. Zum Nachweis der Verkehrsverträglichkeit reicht es eben - wie nachfolgend ausgeführt wird – nicht aus, dass ein Gutachten vorgelegt wird, daß paßgenau auf das Ziel der Genehmigungsfähigkeit erstellt wird ohne Rücksicht auf alle wissenschaftlichen Grundlagen und Erkenntnisse und mit haarsträubenden Begründungen (z.B. ALDI, REWE XL).

Die im Zuge des Aufstellungsverfahrens für den Bebauungsplan Ro 17 erstellte Verkehrsuntersuchung führt zu durchgreifenden Abwägungsmängeln im Sinne von § 1 Abs. 7 BauGB.

Die von der Stadt bei der Ingenieurgruppe IVV Aachen/Berlin in Auftrag gegebene „Verkehrsuntersuchung B-Plan RO 17 Umnutzung im Bereich des Toom-Marktes in Bornheim-Roisdorf zwischen Bundesbahn und Bonner Straße - Ergebnisbericht vom 20.02.2013“, genügt nicht den Anforderungen des Abwägungsgebotes gemäß § 1 Abs. 7 i.V.m. Abs. 6 Nr. 9 BauGB.

Zwecks Vermeidung insoweit unnötiger Wiederholungen wird auf den Bericht der DTV-Verkehrsconsult GmbH (Verkehrsgutachten für ein Einkaufszentrum in Bornheim-Roisdorf) vom 03.12.2012, beauftragt vom Gewerbeverein Bornheim e.V. und der Christian Nettekoven KG, verwiesen.

Die Ergebnisse dieser Untersuchung zeigen, dass die bisherigen Planungen und Vorüberlegungen für das Einkaufszentrum die verkehrlichen Auswirkungen keineswegs vollständig berücksichtigt haben. Von Seiten der DTV Verkehrsconsult GmbH wurde empfohlen, die erforderlichen Neu- und Umgestaltungen von Knotenpunkten unter der Berücksichtigung der allgemeinen Verkehrsprognose sowie der zu erwartenden Neuverkehre durch das Einkaufszentrum vorzunehmen. Dabei sollte in jedem Fall von den aktuellen verkehrlichen Randbedingungen im Untersuchungsraum ausgegangen werden. Zusätzlich sollte auch die Umsetzbarkeit möglicher Knotenpunktvarianten frühzeitig in die Planungen mit einbezogen werden, um realistische und leistungsfähige Lösungen anbieten zu können. Hierbei sind insbesondere die Flächenverfügbarkeit sowie die entstehenden Kosten zu beachten. Weiterhin sollten auch die verkehrlichen Auswirkungen auf die Königstraße näher betrachtet werden, um hier eine verträgliche Abwicklung der erwarteten Verkehrsmengen sicherzustellen.

Die in den Planungen bisher vorgesehenen 550 bzw. 570 Stellplätze werden aus Sicht der DTV Verkehrsconsult GmbH ausweislich deren Berichterstattung vom 03.12.2012 bzw. Stellungnahme vom 17.4.2013 für die geplanten Nutzungen als nicht ausreichend erachtet.

Was die konkrete Abwägung der Stadt mit den Belangen nach § 1 Abs. 6 Nr. 9 BauGB anbelangt, so werden in dem „Gegengutachten“ der DTV Verkehrsconsult GmbH ausschließlich Annahmen zugrunde gelegt, die durch entsprechende Fachliteratur begründet werden können und entsprechend dokumentiert wurden. Die Auswahl der vom IVV-Gutachten abweichenden Werte liegt darin begründet, dass DTV die örtlichen Randbedingungen anders bewertet, beispielsweise die „nicht integrierte Lage“ bzw. die

„teilintegrierte Lage“ des Einkaufszentrums.

Im Einzelnen resultieren Abwägungsfehler aus den nachfolgenden Punkten:

- Die Stadt argumentiert, dass die Annahme der Verkehrserzeugung für ALDI im DTV-Gutachten insofern zu hoch sei, als es im Umkreis von 7 km 10 weitere ALDI-Märkte gäbe und in diesem Falle deutlich geringere Kundenzahlen pro qm anzusetzen seien.

Einmal ungeachtet dessen, dass diese Behauptung der weiteren 10 ALDI-Märkte für DTV nicht überprüfbar ist, wird von deren Seite nachvollziehbar davon ausgegangen, dass die Firma ALDI keine neue Filiale eröffnet, in der sie nicht mindestens einen für das Unternehmen durchschnittlichen Umsatz erwartet. Die insoweitigen Annahmen von DTV erscheinen nach wie vor als gerechtfertigt.

- Soweit die Stadt argumentiert, dass die Annahme der Verkehrserzeugung für REWE im DTV-Gutachten insofern zu hoch sei, als der hier geplante Markt (REWE-XL) ein modernes Konzept mit überdurchschnittlich großzügigen Verkaufsflächen enthalte und derartige moderne Einkaufskonzepte in den Kernwerten der Literatur noch nicht verankert seien, mag man dem Folgendes entgegenhalten:

Wenn und soweit es noch keine wissenschaftlich begründeten Kernwerte für diese Art von Märkten in der Literatur gibt, dann gibt es auch keine Argumente, hier geringere Kundenzahlen anzunehmen. Es ist ebenso möglich, dass diese modernen Märkte aufgrund ihrer besonderen Attraktivität (großes Sortiment, ansprechende Verkaufsflächen) sogar mehr Kunden anlocken.

- Soweit die Stadt die Verkaufsfläche der Apotheke mit nur 40 qm ansetzt und nicht mit 150 qm, und die von DTV insoweit ermittelten Kundenzahlen für die Apotheke als viel zu hoch beurteilt werden, mag man dem Folgendes entgegenhalten:

Die Kundenzahlen der Apotheke wurden von DTV über die Anzahl der Mitarbeiter (Auskunft der Apotheker) berechnet, und nicht über die Verkaufsflächen. Insoweit ist die von DTV vorgenommene Berechnung völlig plausibel und korrekt und zutreffend im Bericht dokumentiert.

- Soweit sich die Stadt auf den Standpunkt stellt, dass der gewählte IV-Anteil für die Kunden insgesamt zu hoch gewählt worden sei, insbesondere die 90% für den

Elektronikmarkt insoweit übertrieben seien, als es auch Elektronikteile gäbe, die nicht zwingend mit dem PKW transportiert werden müssten, mag man dem Folgendes entgegenhalten:

Die Bewertung des IV-Anteils ist aus Sicht von DTV richtig, und zwar gerade vor dem Hintergrund des laut Aussage der Stadt großen Anteils an auswärtigen Kunden, die sicher eher mit dem PKW kommen werden.

- Wenn und soweit sich die Stadt ferner auf den Standpunkt stellt, dass die sog. Verbundeffekte im DTV-Gutachten insofern zu gering eingeschätzt werden, als mit einem hohen Anteil auswärtiger Kunden zu rechnen sei, so dass gerade bei einem Elektronikmarkt Verbundeffekte von bis zu 60% möglich seien, mag man dem Folgendes entgegenhalten:
Diese Behauptung der Stadt stünde im Widerspruch zu einem angeblich geringeren IV-Anteil und vielen fußläufigen Kunden.
- Soweit die Stadt darüber hinaus die Anzahl der erforderlichen Parkplätze (rund 900) deutlich zu hoch einschätzt und argumentiert, dass bestehende Einkaufszentren mit ähnlichen Verkaufsflächen maximal 600 Stellplätze bereitstellten, mag man dem Folgendes entgegenhalten:
Der Vergleich mit anderen Einkaufszentren erscheint schon insofern als nicht fachgerecht, als neben den Verkaufsflächen auch das Sortiment für die Anzahl der Kunden entscheidend ist. Ob das Sortiment der zum Vergleich herangezogenen Einkaufszentren vergleichbar ist, kann von DTV ohnehin nicht verifiziert werden. Jedenfalls hat DTV bei deren Berechnung mit den Anforderungen an die Anzahl von Stellplätzen eine Plausibilitätsprüfung nach nordrhein-westfälischem Bauordnungsrecht vorgenommen, die zu einer Bandbreite von 480 bis 1.440 Stellplätzen bei einer Verkaufsfläche von 13.500 qm führt, wobei die Zahl höher wird, je höher der Anteil hochfrequentierter Sortimente (z.B. ALDI, Lebensmittel) ist.
- Soweit die Stadt sich sodann auf den Standpunkt stellt, dass bei der Ermittlung der erforderlichen Stellplatzzahl zu kleine Umschlagszahlen von DTV angesetzt wurden und die Umschlagszahlen wegen des hohen Lebensmittelanteils deutlich höher seien, mag man dem Folgendes entgegenhalten:

Diese Behauptung der Stadt stünde im Widerspruch zu angeblich hohen Verbundeffekten insofern, als diese zu noch längeren Stellplatzbelegungen führen. Insoweit erscheint die Annahme von DTV als nach wie vor völlig realistisch und plausibel. Im Übrigen hat DTV für den Discounter einen um 50 % höheren

Umschlagsgrad zu Grunde gelegt.

- Soweit die Stadt schließlich in ihre Abwägung die Überlegung einstellt, dass bei den durchgeführten HBS-Nachweisen keine Prognosen und keine möglichen Verkehrsverlagerungen seitens DTV berücksichtigt worden seien, mag man dem Folgendes entgegenhalten:

Dies mag zwar zum Teil insofern richtig sein, als eine umfassende Berücksichtigung nur möglich ist, wenn ein Verkehrsmodell zur Verfügung steht. Hinzuweisen ist dann jedoch darauf, dass die von IVV angestellten Prognosen bezüglich der Bonner Straße im Bereich des Einkaufszentrums eine Verkehrszunahme erwarten. Damit hätte DTV die Verkehrsmengen für den Nachweis zu günstig angesetzt und mit Berücksichtigung der Prognosen würde sich das Ergebnis denknotwendig zum Negativen verändern.

Alles in allem zeigen die vorstehenden Punkte, dass die im Zuge des Aufstellungsverfahrens von der Stadt eingeholte Verkehrsuntersuchung IVV (Ergebnisbericht vom 20.02.2013) schlechterdings nicht geeignet ist, eine abwägungsfehlerfreie verbindliche Bauleitplanung im Sinne von § 1 Abs. 7, Abs. 6 Nr. 9 BauGB zu generieren respektive abzusichern.

Im Übrigen schließen wir uns vollinhaltlich der Stellungnahme von Herrn Günter Pohl vom 17.7.2013 zu den Verkehrsuntersuchungen der IVV an.

Zum Bereich **öffentliche Verkehrsflächen** weisen wir insbesondere auf folgende Fragestellungen und Anmerkungen hin:

Planunterlagen

Bei der frühzeitigen Beteiligung der Öffentlichkeit in der Zeit vom 13.09.2012 bis 12.10.2012 war in den Unterlagen auch ein Gestaltungsplan enthalten, als Datei „315_2012-7_2_Gestaltungsplan.pdf“ benannt. Bei den im Internet zur Verfügung gestellten Unterlagen der derzeitigen Offenlage befindet sich nur der Bebauungsplan-Entwurf (ohne Datum) mit dem Kreisverkehrsplatz an der Einfahrt zum Einkaufszentrums an der Bonner Straße, als Datei „Ro 17 81732_13-03 _rechtsplanentwurf.pdf“ benannt.

In diesem Bebauungsplan sind die im damaligen Gestaltungsplan dargestellten Anlieferrampen und die Zufahrten zu den Anlieferrampen nicht erkennbar. Insbesondere fehlt die Darstellung der Schleppkurven mit dem Rangierbereich für die Lkws im Bereich der nächsten betroffenen Anlieger Mörnerstraße Nr. 33 bis 37 sowie der neue Überbau über die Rampe an der Fußgängerunterführung Widdiger Weg.

Da bei der Offenlage auch die Gebäudeansichten vorgelegt werden, sollten die Zuwegungen zu den Laderampen auch dargestellt werden.

Überbauung Fußgängerunterführung Widdiger Weg

Gegen eine weitere Überbauung der Rampe an der Fußgängerunterführung Widdiger Weg um ca. 15 m bestehen grundsätzliche Bedenken. Die Vergrößerung des Angstraumes für Fußgänger kann nicht durch Anbringung von Lampen (siehe Abwägung – Anlage zur Vorlage 170/2013-7) gemindert werden.

Nur die Einsicht in den Tunnel kann das Sicherheitsgefühl der Benutzer erhöhen und ist in erheblichem Maße aus Sicht der städtebaulichen Kriminalprävention ein Erfolg.

Bei einer Überbauung muss die Rampe zur Beibehaltung der Neigung und Einsichtnahme in die Unterführung in gleichem Maß wie die Überbauung verlängert werden. Dies wurde aber bisher in keinem Plan dargestellt. Weiter würde die Überbauung bedeuten, dass die gesamten Stützwände der Rampe abgebrochen und der neuen Höhenlage angepasst, sowie im Bereich der Überbauung Stützwände durch massive Widerlager ersetzt werden. Das Brückenbauwerk muss dann für 38-tonner Lkw geeignet sein.

Durch die Änderung der Rampen, ist auch eine Änderung der Baugrenzen in diesem Bereich erforderlich.

Alternative Zufahrt für die Anlieferfahrzeuge

Durch die bereits dargestellte Zufahrt von der Bonner Straße zu den Laderampen könnte das Problem Fußgängerunterführung und Lärmbelästigung der Anlieger der Mörnerstraße gelöst werden. Denn die Stadt muss nicht den Bebauungsplan ständig den Wünschen des Investors anpassen, sondern muss die Vorgaben im Sinne der Bevölkerung stellen.

Öffentlicher Parkplatz an der Ecke Bonner Straße – Widdiger Weg

Im Plangebiet liegt der öffentliche städtische Parkplatz auf dem Flurstück Nr. 30. Hier sind regelmäßig 10-16 Pkw geparkt. Dieser Parkplatz wird von Patienten und Personal der nebenliegenden Arztpraxis und von Friedhofsbesuchern genutzt. Den Kunden und Beschäftigten der Apotheke und der umgebenden Einzelhandels- und Dienstleistungsnutzungen stehen eigne Firmenparkplätzen zur Verfügung

Die Erhaltung des Parkplatzes an der Ecke Bonner Straße / Widdiger Weg ist insbesondere für die Friedhofsbesucher erforderlich. Bei Beerdigungen ist der im nördlichen Bereich vorhandene Parkplatz nicht ausreichend und wird wegen der verminderten Einsichtnahme auch nicht gerne von Friedhofsbesuchern genutzt.

Da das Grundstück von 924 m² an den Investor verkauft werden soll und damit dieser öffentliche Parkplatz mit 16 Stellplätzen ersatzlos entfallen soll, stellt sich die Frage: Wo werden hierfür öffentliche Ersatzparkplätze gebaut?

Liegenschaften mit der Bezeichnung GF und GFL

Nach den vorliegenden Unterlagen sollen alle städtischen Grundstücke im Plangebiet mit einer Gesamtgröße von rd. 5.000 m² an den Investor verkauft werden. Lt. Kostenschätzung der Stadt Bornheim für das Bürgerbegehren „Grundstücksverkäufe Roisdorf“ wird von einem Veräußerungserlös von 700.000 € ausgegangen, was einem Preis je qm von 140 € entspricht. Der Bodenrichtwert in diesem Gebiet beträgt 210 €. Hier wird aus einem bisherigen Mischgebiet und Kerngebiet ein Sondergebiet mit einer hohen Bebaubarkeit (GRZ 0,8 – vorher 0,4 bis 0,6) gemacht. Der Preis ist unangemessen niedrig und steht in keinem Verhältnis zu Preisen, die die Stadt in gleichzeitig verlaufenden Kaufverhandlungen verlangt. Zudem ist unklar, ob dieser Kaufpreis nicht – entgegen der Angabe der Stadt zur Kostenschätzung im Rahmen des Bürgerbegehrens - auch eine Beteiligung des Investors an den Baukosten des Kreisverkehrsplatzes Bonner Straße / Herseler Straße / Siegesstraße beinhaltet.

Dann wäre der auf die Grundstücke entfallende Kaufpreis noch einmal deutlich geringer.

In der Begründung zum Bebauungsplan R0 17 wird unter Tz. 6.1 zum Thema „**Verkehrliche Anbindung / Verkehrsknotenpunkte**“ ausgeführt, dass

- a) „der **Kreisverkehrsplatz auf der Bonner Straße** vor der Zufahrt zum geplanten Vorhaben „als leistungsfähig mit befriedigender Verkehrsqualität (Qualitätsstufe C nach HBS 2001) zu bewerten“ sei.

Hierzu ist anzumerken, dass diese Einstufung nach HBS davon ausgeht, dass der Kreisverkehr gleichsam auf der grünen Wiese liegt mit ungehinderten Abflüssen nach vier Seiten. Der geplante Kreisverkehr hat jedoch nur drei Abflüsse, wovon einer durch die in knapp 5 m Entfernung beginnende Tiefgarage mit entsprechendem Parksuchverkehr stark eingeschränkt ist. Weiterhin verursachen die Ampeln z.B. an der Adenauerallee regelmäßig Fahrzeugpulk, die zu einer erhöhten Belastung führen.

Nach Einschätzung unserer Gutachter wird der Kreisverkehr, auch wegen der von ihnen höher erwarteten Gesamt-Verkehrsmengen, voraussichtlich **nicht ausreichend leistungsfähig** sein.

Lösung für schwere Lkw und Kranwagen

Der an der Bonner Straße ansässige Kfz-Betrieb Reuter muss mit seinen schweren Lkw und Bergungsfahrzeugen eine Fahrmöglichkeit über die beiden Kreisverkehrsplätze zur Autobahn haben. Auch für seine Kunden, wie z.B. die

Kranfahrzeugfirma Baumann aus Hersel, muss die Werkstatt noch erreichbar sein.

b) der **Kreisverkehr Bonner Straße / Herseler Straße / Siegesstraße**

„Für eine Verkehrsbeziehung der Bonner Straße wird jedoch auch nach dem Umbau weiterhin eine mangelhafte Verkehrsqualität (Qualitätsstufe E nach HBS 2001) erreicht, sofern die Maßnahmen des Planfalls D.1 2020 (FNP) als Rahmenbedingung nicht realisiert werden. Die mangelhafte Verkehrsqualität dieser einzelnen Fahrbeziehung führt zu einer insgesamt mangelhaften Einstufung der Verkehrsqualität (Qualitätsstufe E nach HBS 2001) des gesamten Kreisverkehrs, ...“

Hierzu ist Folgendes anzumerken:

Der **Planfall D 1 -2020 (FNP)** hat lt. Gutachten der IVV vom 6.8.2007 (Bild 13) folgende Voraussetzungen:

- Fertigstellung der L 183 n
- Kreisverkehr L 281/L 118

- Umfahrung Servatiusweg
- 1-Richtungsverkehr West-Ost (Erschließungsverkehr in Gegenrichtung)
- Ausbau
- Anbindung an Königstraße über neuen Kreisverkehr
- Tempobeschränkung 10-20 km/h verkehrsberuhigter Geschäftsbereich
- Umgestaltung Königstraße
- Einbahnverkehr Ost-West zwischen Secundastraße und Peter-Fryns-Platz
- Tempo 10 bis 20 km/h – verkehrsberuhigter Geschäftsbereich
- Kreisverkehr Secundastraße
- Sperrung MIV Wallraffstraße zwischen Burgstraße und Secundastraße
- Apostelpfad als unechte Einbahnstraße
- Neu: Maßnahmen zur Verringerung des Durchgangsverkehrs auf der Alfred-Rademacher-Straße
- Neu: Teilanschluss L 192/K 42

Das soll zu einer Reduzierung des Verkehrs auf dem Herseler Weg um 3.300 Kfz und einer Mehrbelastung auf der Bonner Straße um 1.400 bzw. 2.990 Kfz führen.

Weiterhin soll es zu einer Reduzierung des Verkehrs auf der Königstraße auf 7.600 Kfz/DTV und auf dem Servatiusweg auf 4.600 Kfz/DTV führen, also insgesamt 12.200 Kfz. Gezählt wurden jetzt über 14.000 Kfz.

Hierbei wurden zum einen gar nicht alle Maßnahmen umgesetzt (Teilanschluß L 192/K 42), zum Teil sind sie im Probebetrieb nicht dargestellt und probiert worden (Sperrung Wallrafstraße, Apostelpfad als unechte Einbahnstraße). Nach der 2. Anliegerversammlung zum Probebetrieb ist das Ziel der Verkehrsberuhigung in keiner Weise erreicht worden, im Gegenteil: der Servatiusweg hat deutlich mehr Verkehr (7.138 Kfz), als nach der Prognose (4.600 Kfz) angenommen.

Die IVV geht von einer deutlich geringeren Verkehrsmenge aus als unsere Gutachter. Nach den Ergebnissen der ersten Phase des Probebetriebs Königstraße / Servatiusweg hat sich gezeigt, dass die von der IVV prognostizierten Verkehrsentslastungen bei weitem nicht eingetroffen sind, im Gegenteil: der Verkehr im Bornheimer Zentrum und den benachbarten Straßen hat insgesamt zugenommen. Wenn man dies als Indiz für die Qualität der Prognosen von IVV nimmt – und wir haben viele Beispiele für grobe Fehleinschätzungen von Entwicklungen durch IVV – dann dürfte auch die Erwartung, dass sich die Qualität des Kreisverkehrs bei Realisierung des Planfalls D1-2020 (FNP) von „mangelhaft“ wegverbessert, eine Utopie sein.

Und im Übrigen stellt sich die Frage, ob es nach dem katastrophalen Probebetrieb überhaupt zu einer Realisierung des Planfalls D1-2020 (FNP) kommt und ob der D 1-Fall rechtlich durchgesetzt werden kann.

Wenn nicht, dann hat selbst nach Einschätzung der Stadt Bornheim in der Begründung ein Kreisverkehr mit Bypass nicht die erforderliche Qualität, sondern bleibt insgesamt mangelhaft.

Denn damit fiele die Bedingung für die notwendige Verbesserung des Kreisverkehrs weg und gleichzeitig die Voraussetzung der Verkehrsverträglichkeit an dieser entscheidenden Stelle.

Daneben sind sowohl technische Probleme im Bereich der LKW als auch Grundstücksfragen in keiner Weise geklärt.

Bedenklich ist weiterhin, dass der Kreismittelpunkt ca. 15 m aus der Achse der Bonner Straße in die Grünfläche verlegt wird und damit die Grünanlage erheblich verkleinert wird.

Weiterhin sollte die Darstellung dieses Kreisverkehrsplatzes auch im Übersichtsplan und im Rechtsplan erfolgen, weil der Bau dieses Kreisverkehrsplatzes Voraussetzung für den Bau des Einkaufszentrums ist und damit zum Bebauungsplan gehört.

Nach den Prognosen des Landesbetriebes Straßenbau NRW und Verkehrsuntersuchungen ist an diesem Knotenpunkt nach Inbetriebnahme der Landesstraße 183 n im Jahre 2014 mit einigen Tausend Kfz/Tag weniger zu rechnen. Damit werden sich die heutigen Kapazitätsprobleme an dieser Kreuzung weitgehend beheben.

Deshalb müssen die Kosten für den Bau des Kreisverkehrsplatzes, der nur wegen der erhöhten Verkehrsbelastung durch das Einkaufszentrum erforderlich wird, **alleine vom Investor** des Einkaufszentrums getragen werden.

3. Zur einzelhandelsorientierten Auswirkungsanalyse

Der Ausschuß für Verkehr, Planung und Liegenschaften (VPLA) der Stadt Bornheim hat in seiner Sitzung vom 23.2.2012 zu Vorlage Nr. 565/2011-7 zu dem oben genannten Bebauungsplanverfahren unter anderem beschlossen, dem Rat zu empfehlen, dem vorgelegten Nutzungskonzept unter dem Vorbehalt zuzustimmen, dass

- neben dem Nachweis der verkehrlichen Verträglichkeit einschließlich der Verkehrsbezüge im gesamten Einzugsbereich Bornheim / Roisdorf auch
- durch einen von der Stadt Bornheim zu beauftragenden Gutachter der Nachweis der Sortimentsverträglichkeit insbesondere
 - o für den Bereich der Lebensmittel (in Bezug auf den Einzugsbereich Bornheim / Roisdorf / Hersel) und
 - o für den Bereich des Textil-/Bekleidungsangebotes (in Bezug auf die Auswirkungen auf die Königstraße)

erbracht wird.

Beide Nachweise sind durch die vorgelegten Gutachten der IVV und BBE in keiner Weise erbracht, ganz im Gegenteil.

Der verbindlichen Bauleitplanung wird die „Fortschreibung der Auswirkungsanalyse Ansiedlung eines Einkaufszentrums am Standort Bornheim-Roisdorf, Bonner Straße, Stand Februar 2013, der Fa. BBE Handelsberatung GmbH, Köln, zugrunde gelegt.

Soweit deren Fazit in der vermeintlichen Erkenntnis mündet, dass das Planvorhaben

dazu geeignet ist, die Versorgungsfunktionen für die Bevölkerung der Stadt Bornheim bei verschiedenen Sortimenten zu verbessern, ist man auf Seiten von Junker + Kruse Stadtforschung Planung zu dem Ergebnis gelangt, dass auch diese Fortschreibung der Auswirkungsanalyse sicher kein belastbares Abwägungsmaterial gemäß § 11 Abs. 3 BauNVO liefert.

Zwecks Vermeidung insoweit unnötiger Wiederholungen wird zum einen auf die den Ausschuss- und Ratsmitgliedern noch dazu von der Stadt Bornheim vorenthaltene „Bewertung einer Einzelhandelsuntersuchung des Büros BBE Handelsberatung“, erstellt von Junker + Kruse im Auftrag des Gewerbevereins Bornheim im Januar 2013, verwiesen.

Zum anderen wird zwecks Vermeidung unnötiger Wiederholungen die auch insoweit vollständig zu Eigen gemachte „Fachliche Bewertung der Fortschreibung der Auswirkungsanalyse der BBE sowie der Kommentierung der Plausibilitätskontrollen des Büros Junker + Kruse durch die BBE“, erstellt im Auftrag des Gewerbevereins Bornheim und von diesem zusammen mit seiner Stellungnahme eingereicht, verwiesen.

Hiernach ist zunächst einmal schon nicht nachvollziehbar, warum die BBE keine branchenspezifische Bezugsebene (unter Berücksichtigung von Kern- und Randsortimenten) wählt, wie es in Verträglichkeitsgutachten an sich üblich und sachgerecht zu bewerten ist, sondern stattdessen eine (überwiegend) gesamtbetriebliche Betrachtung durchführt. Dadurch, dass an verschiedenen Stellen im BBE-Gutachten ohne erkennbaren Grund und ohne eindeutige Kennzeichnung zudem unterschiedliche Bezugsgrößen gewählt werden, wird aus Sicht von Junker + Kruse die Nachvollziehbarkeit des BBE-Gutachtens zusätzlich eingeschränkt.

Insgesamt sind die Flächenproduktivitäten des Vorhabens in mehreren Branchen einem – von der Rechtsprechung geforderten – Worst-Case-Ansatz nicht angemessen. In mehreren Branchen (u.a. Elektrowaren/Foto) würde sich das Umsatzvolumen bei einer angemessenen Flächenproduktivität um bis zu einem Drittel erhöhen. Das Vorgehen der BBE führt im Ergebnis dazu, dass die zu erwartenden prozentualen Umsatzumverteilungen entsprechend zu gering dargestellt werden.

Weiter erscheint zwar die Gesamtausdehnung des Einzugsgebietes als grundsätzlich nicht unplausibel, was jedoch aus Sicht von Junker + Kruse ausdrücklich nicht für die gewählte Zonierung des Einzugsgebietes gilt. Diese prägt jedoch die gesamte Auswirkungsanalyse insofern, als auf dieser Basis Annahmen zu Abschöpfungsquoten des Vorhabens nach

Zonen getroffen werden, die entsprechend als nicht belastbar zu bewerten sind.

Schließlich hebt Junker + Kruse in einem weiteren Zwischenfazit ausweislich deren Bewertungsgutachten aus Januar 2013 darauf ab, dass BBE im Rahmen der Berechnungen teilweise unzureichend begründete und unplausible Annahmen trifft, die dazu führen, dass die Umsatzumverteilungen in den zentralen Versorgungsbereichen in Zone 1 und 2 des Einzugsgebietes rechnerisch reduziert werden. So werden hiernach hohe und intransparente Abschläge u.a. für

- bestehende Umsätze am Vorhabenstandort,
- Umsatzumverteilungen außerhalb des Einzugsgebietes und
- Umsatzumverteilungen an sonstigen Standorten innerhalb des Einzugsgebietes angesetzt.

Hinzu kommt, dass die Ergebnisse der BBE-Berechnungen insgesamt aus Sicht von Junker + Kruse als sehr nivelliert erscheinen und teilweise in einer nicht mehr plausiblen Relation zueinander stehen. Die anzunehmende besondere Betroffenheit der Standorte in räumlicher Nähe zum Vorhaben kommt hierbei nach Auffassung von Junker + Kruse nicht angemessen zum Ausdruck. Nach Einschätzung von Junker + Kruse besteht u.a. die Gefahr, dass die BBE auf Basis der Annahme einer vorrangigen Selbst-Kannibalisierung des Betreibers ALDI die Auswirkungen unterschätzt, die auf die Lebensmittelmärkte anderer Betreiber in der näheren Umgebung des Vorhabens zu erwarten sind. Die Ergebnisdarstellung besitzt darüber hinaus teilweise nach Auffassung von Junker + Kruse einen unzureichenden Differenzierungsgrad.

Soweit dann im letzten Zwischenfazit von Junker + Kruse das BBE-Gutachten keine vertiefende städtebauliche Bewertung der Auswirkungen beinhaltet, was in Anbetracht der erheblichen Höhe der errechneten Umsatzumverteilungen vor allem in den Bornheimer zentralen Versorgungsbereichen sowie den Hauptgeschäftszentren von Brühl und Rheinbach als nicht akzeptabel erscheint, werden diese Monita von Junker + Kruse auch nicht durch die Fortschreibung der Auswirkungsanalyse von BBE, Stand Februar 2013, ausgeräumt.

Es bleibt daher bei dem von Junker + Kruse gezogenen Fazit, dass die Vorgehensweise der BBE im Rahmen der Auswirkungsanalyse für die Ansiedlung eines Einkaufszentrums an der Bonner Straße in Bornheim-Roisdorf sich durch verschiedene intransparente, unzureichend begründete sowie unplausible Annahmen „auszeichnet“, die im Ergebnis nach Einschätzung von Junker + Kruse dazu führen, dass die Auswirkungen vor allem in den zentralen

Versorgungsbereichen der Stadt Bornheim und der Gemeinde Alfter sowie der angrenzenden Bonner Stadtteile zu gering dargestellt werden.

Es handelt sich demnach insbesondere **nicht** um die **rechtlich zwingend notwendige Worst-Case-Betrachtung**.

Die von BBE vorgenommene Analyse bietet mithin kein ausreichendes Abwägungsmaterial für die Beurteilung der Auswirkungen der Vorhaben gemäß § 11 Abs. 3 BauNVO.

Junker + Kruse gelangt dann in der anschließenden fachlichen Bewertung der Fortschreibung der Auswirkungsanalyse der BBE sowie der Kommentierung der Plausibilitätskontrollen des Büros Junker + Kruse durch die BBE zu der Erkenntnis, dass zahlreiche wesentliche Kritikpunkte am Gutachten auch durch die modifizierte Fassung und durch die ergänzenden Ausführungen der BBE in Briefform nicht ausgeräumt werden.

Die von Junker + Kruse zur Angebotsanalyse geäußerten Mängel sind überwiegend nicht bzw. nicht ausreichend behoben worden.

Das Vorgehen von BBE bezüglich der Abschläge für bestehende Umsätze am Vorhabenstandort wird von Junker + Kruse als immer noch inkonsistent bewertet.

Die nach wie vor fehlenden Angaben der BBE zum in die Berechnungen eingeflossenen Angebotsbestand außerhalb der zentralen Versorgungsbereiche ziehen nach Einschätzung von Junker + Kruse nach wie vor eine erhebliche Plausibilitätsproblematik nach sich.

Es mangelt nach wie vor an einer vertiefenden städtebaulichen Bewertung der Auswirkungen des Vorhabens.

Im Unterschied zu den Darstellungen in den „Allgemeinen Zielen und Zwecke der Planung“, die Anlage zur Vorlage 315/2012-7 waren, werden in den textlichen Festsetzungen, die Teil der Offenlage sind, nicht mehr die „geplanten konzeptionellen Verkaufsflächen“ von maximal 13.500 qm dargestellt, sondern nur noch die „maximalen Verkaufsflächen“ von insgesamt 15.550 qm.

Im Rahmen dieser maximalen Verkaufsflächen sollen sonstige kleinflächige Einzelhandelsbetriebe (Shops) mit zentren- und nahversorgungsrelevanten Sortimenten mit einer Verkaufsfläche von jeweils maximal 100 m² pro Einzelbetrieb bis zu einer Gesamtverkaufsfläche von 400 m² zulässig sein. Das widerspricht den Festsetzungen im Einzelhandelsstandort und Zentrenkonzept, wonach der Toombereich „großflächigen

Einzelhandelsbetrieben mit zentrenrelevanten Sortimenten" aufnehmen soll, für die in der Königstraße keine ausreichend große Flächen vorhanden sind.

Es fällt auf, dass die maximalen Flächen für Bekleidung von vorher 2.500 qm (konzeptionelle damals 1.750 qm) auf nunmehr 3.400 qm erhöht worden sind. Das heißt, dass der Investor fast doppelt so viel Verkaufsflächen für Bekleidung herrichten kann, als ursprünglich vorgesehen, was erhebliche und damit existenzgefährdende Wettbewerbswirkungen auf die Bornheimer Textilgeschäfte haben wird.

Das ist unverantwortlich den bestehenden Betrieben gegenüber!

Unsere Textilgeschäfte in Bornheim werden deutlich mehr als 10 % Umsatz verlieren und damit alle in ihrer Existenz gefährdet.

Und an dieser Stelle fragen wir uns, wo denn unsere Politiker von ihrem immer in den Vordergrund gestellten Recht auf Steuerung und Reglementierung der Sortimente Gebrauch gemacht haben. Man hat es dem Investor überlassen, im Rahmen der im Augenblick geltenden 13.500 qm maximaler Verkaufsfläche mehr oder weniger frei schalten und walten zu können.

Lt. BBE sollen von insgesamt 10 Mio. € Umsatzverlagerung im Sortimentsbereich Textil lediglich 3% oder 300.000 € aus Roisdorf und Bornheim kommen. Diese Aussage ist vollkommen lächerlich! Und das dann auch noch mit „geringen Angebotsüberschneidungen“ zu begründen, ist blanker Zynismus. Wo wird im Bebauungsplan eigentlich festgeschrieben, welche konkreten Textilien verkauft werden dürfen? Nirgendwo!

Im Gegensatz dazu behauptet die BBE, dass 6,2 Mio. € Umsatz aus Bonn umverlagert werden und 0,8 Mio. € aus Brühl, also fast dreimal so viel wie aus Bornheim und Roisdorf. Man faßt es nicht.

Die Differenzierung zwischen Lebensmittel-Vollsortimenter (vorher 3.700 qm) und Lebensmittel-Discounter (vorher 900 qm) ist weggefallen. Jetzt wird nur noch eine Gesamtfläche von 4.600 qm für Nahrungs- und Genußmittel dargestellt. Kann sich der Discounter, den wir alle dort ausdrücklich nicht haben wollten, jetzt seine Größe selbst aussuchen?

Im Bereich Nahrungs- und Genußmittel will uns die BBE weismachen, dass plötzlich statt vorher rd. 9,9 Mio. € jetzt nur noch 7,1 Mio. € Umsatz umverlagert werden, wobei der Anteil aus Bornheim und Roisdorf von vorher 1,3 Mio. € oder 10 % des vorhandenen Umsatzes jetzt auf 0,9 Mio. oder 7 % zurückgenommen wird. Der größte Anteil bei dem klassischen Nahversorgungssortiment soll zum einen mit 3,5 Mio. € aus anderen Ortsteilen von

Bornheim kommen (warum?) bzw. 2,1 Mio. € aus Bonn. Da kann man mit beiden Händen dran fühlen bzw. muß total ahnungslos sein, um das zu glauben!

Soweit schließlich der Vorhabenstandort nach unserer Auffassung und nach Einschätzung von Junker + Kruse sicher nicht Bestandteil des zentralen Versorgungsbereiches der Stadt Bornheim ist, ergibt sich zudem ein eklatanter Widerspruch des Vorhabens zu dem am 12.07.2013 im Gesetz- und Verordnungsblatt für das Land Nordrhein-Westfalen verkündeten und am 13.07.2013 in Kraft getretenen Landesentwicklungsplan Nordrhein-Westfalen (LEP), Sachlicher Teilplan Großflächiger Einzelhandel, der ab sofort in allen laufenden Bauleitverfahren zwingend zu berücksichtigen ist.

Nach den vorstehend genannten Gesichtspunkten und Detailpunkten erweist sich die o.a. verbindliche Bauleitplanung der Stadt Bornheim insgesamt als abwägungsfehlerhaft gemäß § 1 Abs. 7 BauGB.

Ein hieraus erwachsender Satzungsbeschluss gemäß § 10 BauGB wäre rechtswidrig.

Der Bebauungsplan würde einer Normenkontrolle vor dem Oberverwaltungsgericht für das Land Nordrhein-Westfalen nicht standhalten und für unwirksam erklärt.

Dies als fristwahrende Stellungnahme gemäß § 3 Abs. 2 BauGB.

Es wird um eine schriftliche Eingangsbestätigung gebeten.

Mit freundlichen Grüßen



[REDACTED] den 26.7.2013

Stadt Bornheim
Herrn Bürgermeister
Wolfgang Henseler
Rathausstraße 1

53332 Bornheim

**Bebauungsplan Ro 17 in der Ortschaft Roisdorf
hier: Öffentliche Auslegung / Öffentlichkeitsbeteiligung gemäß § 3 Abs. 2
BauGB**

Sehr geehrter Herr Bürgermeister Henseler,
sehr geehrte Damen und Herren,

im Anschluss an und unter ausdrücklicher Bezugnahme und Verweisung auf meine bereits im Rahmen der frühzeitigen Öffentlichkeitsbeteiligung gemäß § 3 Abs. 1 BauGB fristwährend eingereichte Stellungnahme vom 9.10.2012 nehme ich als Eigentümerin des Grundstücks Peter-Hausmann-Platz 3, 53332 Bornheim zu dem oben genannten Entwurf des Bebauungsplans Ro 17 gemäß § 3 Abs. 2 BauGB wie nachstehend fristwährend Stellung:

Der in Aufstellung befindliche Bebauungsplan Ro 17 ist unwirksam, weil er in signifikanter Weise gegen das Gebot gerechter Abwägung gemäß § 1 Abs. 7 BauGB verstößt. Hiernach sind bei der Aufstellung der Bauleitpläne die öffentlichen und privaten Belange gegeneinander und untereinander gerecht abzuwägen.

Lässt man einmal den nachstehenden, bereits begründeten Vorhalt beiseite, dass die Stadt Bornheim die Verfahrensart nach § 13a BauGB allein deshalb gewählt hat, um dem zunehmenden Zeitdruck von Vorhabenträgerseite Rechnung zu tragen und um keine Umweltverträglichkeitsprüfung durchführen zu müssen, so ist vorliegend ein Verstoß gegen das Gebot der Ermittlung und zutreffenden Bewertung der abwägungsbeachtlichen Belange nach Maßgabe des § 2 Abs. 3 BauGB gegeben. Bekanntermaßen tritt dieses nunmehr als

Verfahrensnorm ausgestaltete Gebot selbständig vor die – inhaltlichen – Anforderungen an die verhältnismäßige Gewichtung und den gerechten Ausgleich der konkurrierenden Belange gemäß § 1 Abs. 7 BauGB,

vgl. hierzu OVG Koblenz, Urt. v. 18.06.2008
– 8 C 10128/08.

Diesen bereits vorgelagerten Ermittlungs- und Bewertungspflichten nach § 2 Abs. 3 BauGB kommt ebenso wie dem zuvor genannten Abwägungsgebot aus § 1 Abs. 7 BauGB eine besondere Bedeutung im Rahmen der inhaltsbestimmenden Funktion der Bauleitplanung im Sinne des Art. 14 Abs. 1 S. 2 und Abs. 2 des Grundgesetzes (GG) zu. Soweit ein Bebauungsplan dem Eigentum im Rahmen des Art. 14 Abs. 1 S. 2 GG eine neue Qualität verleiht,

vgl. BVerfG, Beschl. v. 14.05.1985 – 2 BvR 397.82;
Urt. v. 01.01.1974, NJW 1975, 841,

werden die Anforderungen des Art. 14 GG an eine zulässige Inhaltsbestimmung des Eigentums in der Bauleitplanung regelmäßig durch das Abwägungsgebot erfüllt. Hiernach muss und kann das Abwägungsgebot der grundgesetzlich gewährleisteten Rechtsstellung des Eigentümers und den Anforderungen an eine sozialgerechte Eigentumsordnung einerseits und den öffentlichen Belangen andererseits grundsätzlich wie auch konkret entsprechen. Dabei müssen die städtebaulich beachtlichen Allgemeinbelange umso gewichtiger sein, je stärker Festsetzungen eines Bebauungsplans die Befugnisse des Eigentümers einschränken oder gar Grundstücke von der Privatnützigkeit gänzlich ausschließen,

vgl. BVerwG, Beschl. v. 18.12.1987, NVwZ 1988, 728.

Als Eigentümer des eingangs genannten Grundstücks berufe ich mich vor diesem Hintergrund auf mein Grundrecht auf Eigentum.

Soweit gerade für den auch vom Geschäft meines Mieters repräsentierten Sortimentsbereich Bekleidung Umsatzverlagerungen in der Größenordnung von lediglich 3% des derzeitigen Umsatzes prognostiziert werden, und zur Begründung mit nur geringen Angebotsüberschneidungen argumentiert wird, dürften die dahingehenden Erwägungen, einer Überprüfung durch das Oberverwaltungsgericht für das Land Nordrhein-Westfalen im Rahmen eines Normenkontrollverfahrens nicht standhalten.

Die nach Lektüre der Bauleitplanunterlagen lediglich auf den Bestandsschutz reduzierten Eigentümerinteressen sind insgesamt unzureichend gewürdigt worden.

Als Ehefrau des Vorsitzenden des Gewerbevereins Bornheim e.V. erlaube ich mir auf dessen Stellungnahmen vom 10.10.2012 und 25.7.2013 vollumfänglich zu verweisen. Ich betone, dass ich mir dessen Stellungnahmen abschließend zu meinen vorstehenden Ausführungen vollständig zu eigen mache.

I. Verfahrensfehler

Das Aufstellungsverfahren für den Bebauungsplan Ro 17 Stadtteil Roisdorf ist fehlerhaft.

1. Der Bebauungsplan liegt gemäß § 3 Abs. 2 BauGB bei der Stadt Bornheim im Zeitraum vom 27.06. bis einschließlich 26.07.2013 öffentlich aus.

Wie bei der frühzeitigen Bürgerbeteiligung, bei der sich die Beteiligungsfrist (13.9. bis 12.10.2012) für eine Woche mit der Herbstferien in NRW (8.10. bis 20.10.2012) überschneiden hat, geschieht das gleiche Procedere jetzt schon wieder:

Die Schulferien Sommer 2013 in Nordrhein-Westfalen beginnen am 22.07.2013; letzter Schultag und tatsächlicher Schulferienbeginn war folglich am 19.07.2013.

Als verwaltungsseitig bekannt vorauszusetzen ist, dass die „Reisewelle“ dementsprechend bereits seit dem 19.07.2013 begonnen hat und jedenfalls die Bürgerinnen und Bürger der Stadt Bornheim mit schulpflichtigen Kindern gegebenenfalls seit dem 19.07.2013 bis zum Ende der Offenlage am 26.07.2013, d.h. an immerhin 8 Tagen im Zweifel verhindert sind, fristwahrende Stellungnahmen bei der Stadt gemäß § 3 Abs. 2 BauGB einzureichen. Ein Viertel der einmonatigen Auslegungsfrist fällt folglich in die nordrhein-westfälischen Schulsommerferien.

Zwar müssen Bürger damit rechnen, dass Bekanntmachungen auch während der Schulferien erfolgen und sich darauf entsprechend einstellen. Jedoch bestehen im Rückblick auf das bisherige, ohnehin von großer Eile geprägte Aufstellungsverfahren hinreichende Anhaltspunkte dafür, dass die Stadt den Bekanntmachungszeitpunkt respektive den Zeitraum der Offenlage bewusst und gezielt wiederum so unmittelbar vor und in die Ferienzeit gelegt hat, um Einwendungen kritischer Bürger zu verhindern respektive zu beschränken.

Eine solche Offenlagepraxis entspricht nicht dem Sinn und Zweck des § 3 Abs. 2 BauGB (bürgerschaftliche Mitbestimmung an der städtebaulichen Planung zur Erfüllung von

„Grundrechtsschutz durch Verfahren“).

Wegen dieses Verfahrensfehlers bedarf es einer erneuten Offenlage, d.h. einer Wiederholung der Öffentlichkeitsbeteiligung gemäß § 3 Abs. 2 BauGB.

2. Wenn und soweit man sich auf Seiten der Stadt Bornheim offensichtlich darum bemüht hat, den Ausschuss- und Ratsmitgliedern im Vorfeld des Offenlagebeschlusses und der Beschlussfassung über die Ergebnisse der frühzeitigen Öffentlichkeitsbeteiligung alle Bebauungsplanunterlagen einschließlich der verfahrensbegleitenden Gutachten zusammenzustellen und vorzulegen, muss dieser verwaltungsseitige Anspruch auf vollständige Information der Politik auch erfüllt werden. Alles andere wäre nicht systemgerecht.

So fehlt nachweislich in den Anlagen zur Beschlussvorlage-Nr. 170/2013-7 die von Junker + Kruse im Januar 2013 erstellte „Bewertung einer Einzelhandelsuntersuchung des Büros BBE Handelsberatung“, erstellt von Frau Julia Hagemann und Herrn Stefan Kruse, im Auftrag des Gewerbevereins Bornheim.

Das Fehlen dieser Stellungnahme führt insofern zu einem durchgreifenden Verfahrensmangel, als die von der Stadt beauftragte BBE Handelsberatung GmbH unter dem Datum des 22.02.2013 hierauf ausdrücklich repliziert hat und die Lesbar- und Verständlichkeit dieser Stellungnahme von BBE aus der maßgeblichen Perspektive der Ausschuss- und Ratsmitglieder erheblich darunter leidet, dass die Stadtverwaltung die darin in Bezug genommene „Bewertung einer Einzelhandelsuntersuchung des Büros BBE Handelsberatung“ von Junker + Kruse aus Januar 2013 schlicht nicht mit vorgelegt hat.

Dieses Manko kann allenfalls durch eine erneute Offenlage gemäß § 3 Abs. 2 BauGB verfahrensrechtlich in den Griff genommen werden.

3. Ein weiterer Verfahrensfehler ist darin zu sehen, dass den Rats- und Ausschussmitgliedern die Vorlage 170/2013-7, postalisch erst am 13. April 2013 also 11 bzw. 12 Tage (teilweise weniger) vor der Sitzung des Ausschusses für Verkehr, Planung und Liegenschaften am 24. April 2013 bzw. des Rates am 25. April 2013 zugestellt wurde. Diese Vorlage umfaßt einen Gesamt-Umfang von mehr als 560 Druckseiten einschließlich von weit über 200 Seiten, die nur im Ratsinformationssystem elektronisch enthalten sind und nicht ausgedruckt zur Verfügung gestellt wurden, zuzüglich der Vorlagen für weitere 27 Tagesordnungspunkte. Damit war den einzelnen ehrenamtlichen Ausschussmitgliedern eine ordnungsgemäße Durcharbeitung dieser Vorlage und damit

eine erforderlich sachgerechte Erörterung in den Fraktionen zur Vorbereitung der Ausschusssitzung nicht möglich.

4. Ein weiterer Verfahrensfehler ist darin zu sehen, dass die Ergebnisse der Beteiligung der Öffentlichkeit gemäß § 3 (1) BauGB i.V.m § 13a (3) BauGB und der Beteiligung der Behörden und der sonstigen Träger öffentlicher Belange gem. § 4 (1) i.V.m § 13a (3) BauGB nicht jeweils einzeln beurteilt und für die politischen Entscheidungsträger dargestellt, sondern ohne direkten Bezug zum Antragsteller zusammengefaßt und teilweise pauschalisiert dargestellt wurde (Anlage „Abwägung“).
5. Das von der Stadt Bornheim gewählte Verfahren nach § 13 a BauGB begegnet durchgreifenden rechtlichen Bedenken. Nach unserer Auffassung sind die Voraussetzungen für die Durchführung eines beschleunigten Verfahrens gemäß § 13a BauGB vorliegend gar nicht erfüllt.

Der mit der verbindlichen Bauleitplanung ermöglichte Ausbau des derzeitigen Standortes des Toom-Verbrauchermarktes im Ortsteil Bornheim-Roisdorf zu einem Einkaufszentrum ist insofern keine Maßnahme der Innenentwicklung, als das alleinige Ziel der Planung darin besteht, die Aufstellung eines Bebauungsplanes mit der Festsetzung eines Sondergebietes für ein Einkaufszentrum durchzusetzen.

Einmal ungeachtet dessen, dass es hierfür schon kein hinreichendes Planerfordernis im Sinne von § 1 Abs. 3 BauGB gibt, stellen die Planungsziele „Nachverdichtung“ und „Innenentwicklung“ insofern einen „Etikettenschwindel“ dar, als der eigentliche Wille – die Schaffung der planungsrechtlichen Voraussetzungen zur Ansiedlung von großflächigem Einzelhandel – hierdurch verdeckt werden soll.

Im Übrigen handelt es sich um eine Gefälligkeitsplanung für den Investor respektive Vorhabenträger, in dessen Eigentum sich die Gebäude-, Parkplatz- und Freiflächen des Standortes einschließlich der gewerblichen Nutzungen befinden.

Im Einzelnen:

- a) Das beschleunigte Verfahren für „Bebauungspläne der Innenentwicklung“ gemäß § 13 a BauGB wurde bereits durch das am 01.01.2007 in Kraft getretene Gesetz zur Erleichterung von Planungsvorhaben für die Innenentwicklung der Städte vom 21.12.2006 (BGBl. I S. 3316) eingeführt. In diesem Verfahren wird, ebenso wie im vereinfachten Verfahren, von der Umweltprüfung abgesehen.

So verwundert es, dass die Stadt Bornheim als Trägerin der Planungshoheit nicht sogleich, im Zeitpunkt des ursprünglichen Aufstellungsbeschlusses am

06.05.2010, dieses beschleunigte Verfahren gewählt hat.

Dass dieser Weg erst mehr als 2 Jahre nach diesem Aufstellungsbeschluss gemäß § 2 Abs. 1 BauGB gewählt wurde, ist ungewöhnlich und verdächtig in dem Sinne, dass offensichtlich die wahren Beweggründe der Stadt kaschiert werden sollen.

Zwischen der Stadt und dem Vorhabenträger soll nämlich ein städtebaulicher Vertrag geschlossen werden, in dem sich der Vorhabenträger zur Kostenbeteiligung für die Herstellung der empfohlenen verkehrlichen Ertüchtigungsmaßnahmen sowie für die Verbesserung der Radwege und Haltestellen vertraglich verpflichtet.

Zwar sind hiernach also die Kosten der Gutachten vom Vorhabenträger zu übernehmen. Jedoch muss die Stadt nach bisheriger Beschlusslage 30% der entstandenen Kosten der Gutachten übernehmen, sofern der Bebauungsplan nicht binnen 3 Jahren rechtskräftig werden sollte.

Es besteht also ein erheblicher Zeitdruck aus Sicht der Stadt Bornheim, der noch dazu dadurch eine Beschleunigung erfährt, dass der Investor bereits ein gewisses höheres Lebensalter erreicht hat und nicht viele weitere Jahre darauf warten kann, bis dass der Bebauungsplan Rechtsverbindlichkeit erlangt hat.

- b) Die Anwendbarkeit von § 13 a BauGB stellen wir ferner in Abrede, weil der Bebauungsplan nicht aus dem Flächennutzungsplan der Stadt Bornheim heraus entwickelt werden kann und zudem nicht mit den Vorgaben des Einzelhandelsstandort- und Zentrenkonzeptes, Stand der Fortschreibung 2011, in Einklang steht.

Zwar erlaubt § 13 a Abs. 2 Nr. 2 BauGB die Aufstellung eines Bebauungsplans vor der Änderung des Flächennutzungsplans und damit abweichend von § 8 Abs. 2 S. 1 BauGB. Jedoch muss von Seiten der Stadt Bornheim als Trägerin der Planungshoheit dabei berücksichtigt werden, dass mit dem Instrument des § 13 a BauGB u.a. die Festsetzung zentraler Versorgungsbereiche ermöglicht werden soll, um der Gefahr peripherer, die gewachsenen urbanen Zentren gefährdenden Handelszentren entgegenzuwirken, die auf die grüne Wiese außerhalb der Städte reichen.

Es erscheint uns als zweifelhaft, ob diese Regelung gleichwohl die Ausweisung eines Sondergebietes „Einkaufszentrum“, also für großflächigen Einzelhandel zulässt,

vgl. hierzu VG Saarlouis, Beschl. v. 23.12.2010
– 5 L 2221/10, juris - Rn. 97.

- c) Nach Lektüre der Allgemeinen Ziele und Zwecke der Planung im Verfahren gemäß § 13 a BauGB drängt sich der Eindruck auf, dass sich die Stadt Bornheim im Grunde genommen jeglicher Beurteilung des Begriffs der Innenentwicklung enthalten hat oder vielleicht sogar eine bewusst unzutreffende, nicht mehr nachvollziehbare Beurteilung vorgenommen haben könnte,

vgl. insoweit Bayer. VGH, Urt. v. 22.03.2011
– 1 N 09.2888, juris - Rn. 21 a.E. m.w.N.

Insbesondere sind vorliegend die Voraussetzungen für ein Bebauungsplanverfahren nach § 13 a BauGB insofern nicht erfüllt, als in der Voruntersuchung zur Umweltverträglichkeitsprüfung die in Anlage 2 zum § 13 a Abs. 2 Nr. 2 BauGB genannten Kriterien als nicht erheblich eingestuft worden sind.

Die im Rahmen der Vorprüfung des Einzelfalls auf Seiten der Stadt Bornheim gewonnenen Ergebnisse stehen im Widerspruch zu der Tatsache, dass mit dem Vorhaben voraussichtlich immerhin eine Fläche von etwa 22.000 m² durch Gebäude und private Erschließungsflächen überbaut werden soll.

Das beschleunigte Verfahren ist gerade dann ausgeschlossen, wenn durch einen Bebauungsplan die Zulässigkeit eines Vorhabens begründet wird, das einer Pflicht zur Durchführung einer Umweltverträglichkeitsprüfung nach dem Gesetz über die Umweltverträglichkeitsprüfung (UVPG) unterliegt.

Wenn auch die Stadt Bornheim vorliegend zwar eine allgemeine Vorprüfung des Einzelfalls nach den Vorgaben von § 3c, Anlage 1 und 2 UVPG durchgeführt hat, sind die unter der Textziffer 9 der Bebauungsplanbegründung festgehaltenen Ergebnisse insofern nicht nachvollziehbar, als sie sich zum einen teilweise außerhalb des Rahmens zulässige Einschätzung bewegen und zum anderen auf einem Ermittlungsausfall fußen, der auf die Nachvollziehbarkeit durchschlägt,

vgl. hierzu Bayer. VGH, Urt. v. 14.09.2011 – 9 N 10.2275,
Rn. 8, 9, 31 und 32.

Insoweit liegt hier ein Ermittlungsausfall vor, der auf die Nachvollziehbarkeit des Ergebnisses der Vorprüfung durchschlägt,

vgl. nochmals Bay. VGH, a.a.O., juris-Rn. 49 ff.

Soweit die Beurteilung, dass der Ausschlussgrund für die Anwendung des beschleunigten Verfahrens gemäß § 13 a Abs. 1 S. 4 BauGB nicht vorliegt, nur

dann als zutreffend gilt, wenn das Ergebnis nachvollziehbar ist, besteht andernfalls – wie im vorliegenden Fall – ein für die Rechtswirksamkeit des zurzeit in Aufstellung befindlichen Bebauungsplans beachtlicher Mangel. Weil das Ergebnis der von der Stadt Bornheim durchgeführten Vorprüfung des Einzelfalls aus den vorstehend skizzierten Gründen nicht nachvollziehbar ist, liegt somit denknotwendig ein zur Unwirksamkeit des Bebauungsplans Ro 17 führender Mangel vor.

II. Materielle Abwägungsfehler

1. Zum Einzelhandelsstandort- und Zentrenkonzept

Die Stadt geht ausweislich der Textziffer 2.4 der Begründung zum Bebauungsplan Ro 17 in der Ortschaft Roisdorf (Stand: 23.05.2013) davon aus, dass das Plangebiet entsprechend der Darstellung im Einzelhandelsstandort- und Zentrenkonzept, Stand der Fortschreibung 2011, gemeinsam mit der Königstraße als Teil des zentralen Versorgungsbereiches das „Hauptversorgungszentrum“ der Stadt bildet. Der bestehende Toom-Markt sei der wichtigste Nahversorgungsstandort für die Wohnbevölkerung der südlichen Stadtteile von Bornheim. Der Standort fungiere dabei als Vorrangstandort für großflächige Betriebe, für die im Bereich der Königstraße keine Entwicklungsflächen zur Verfügung stünden. Den aufgezeigten Empfehlungen zur zukünftigen städtebaulichen Entwicklung des Standortes werde durch die Planung größtenteils entsprochen. Die Zulässigkeit eines Lebensmitteldiscounters solle entgegen den Empfehlungen jedoch ermöglicht werden, da hiermit keine negativen städtebaulichen Auswirkungen zu erwarten seien.

Die Begründung des Bebauungsplans zum Einzelhandelsstandort- und Zentrenkonzept ist abwägungsfehlerhaft im Sinne von § 1 Abs. 7 BauGB.

Zwecks Vermeidung unnötiger Wiederholungen wird vollständig auf die hiermit in Bezug genommene Stellungnahme von Junker + Kruse aus Januar 2013 zur „Plausibilität des kommunalen Einzelhandelskonzeptes der Stadt Bornheim“ und die Ausführungen von Junker + Kruse unter Tz. 3 „Bewertung der ergänzenden Ausführungen der BBE zum Einzelhandelskonzept“ in ihrer beigefügten Stellungnahme von Mai 2013 „Fachliche Bewertung der Fortschreibung der Auswirkungsanalyse der BBE sowie der Kommentierung der Plausibilitätskontrollen des Büros Junker und Kruse durch die BBE“ (vom Gewerbeverein Bornheim zusammen mit seiner Stellungnahme eingereicht) verwiesen.

Hiernach ist die Abgrenzung des Hauptzentrums Bornheim / Roisdorf städtebaulich nicht begründet und begründbar sowie mit der jüngsten obergerichtlichen und höchstrichterlichen Rechtsprechung zur Abgrenzung zentraler Versorgungsbereiche nicht in Einklang zu bringen.

Eine städtebauliche Begründung zur Festlegung des zentralen Versorgungsbereiches fehlt.

Die Abgrenzung des zentralen Versorgungsbereiches Bornheim / Roisdorf ist insofern rechtswidrig, als die für eine Abgrenzung als zentraler Versorgungsbereich notwendige räumlich-funktionale Verbindung nicht gegeben ist. Zudem ist mit erneutem Verweis auf das „Plausibilitätsgutachten“ von Junker + Kruse aus Januar 2013 die Abgrenzungsbegründung in sich nicht widerspruchsfrei, so dass die Abgrenzung insgesamt willkürlich und insbesondere nicht an die örtlich tatsächlich vorhandenen Gegebenheiten angepasst erscheint.

So handelt es sich bei den beiden Angebotsstandorten „Königstraße“ und „Standortverbund Schumacherstraße“ um zwei klar voneinander separierte Bereiche, deren mehr als einen Kilometer langes Zwischenstück unter städtebaulichen wie funktionalen Gesichtspunkten kaum bzw. gar keine Ansatzpunkte für die Herstellung einer zukünftigen Verknüpfung aufweist.

Aus Sicht des Büros Junker + Kruse ist eine Abgrenzung des zentralen Versorgungsbereiches Bornheim / Roisdorf – die vor allem auch die städtebaulichen Rahmenbedingungen vor Ort berücksichtigt – deutlich enger zu fassen, um hierdurch die Einzelhandelsentwicklung auf den historisch gewachsenen Ortskern zu konzentrieren und diesen in seiner Versorgungsfunktion für das gesamte Stadtgebiet zu stärken und langfristig zu erhalten.

Soweit diese Zielsetzung sowohl in der Fortschreibung des Einzelhandelsstandort- und Zentrenkonzeptes (Fortschreibung 2010/2011) als auch im integrierten Handlungskonzept für die Königstraße benannt wird, läuft die städtebaulich unbegründete und nicht nachvollziehbare Ausweitung des zentralen Versorgungsbereiches in Richtung Osten sowie die damit einhergehende deutliche Angebotsausweitung zentralenrelevanter Sortimente diesen städtebaulichen Zielvorstellungen diametral entgegen.

Das Einzelhandelsstandort- und Zentrenkonzept der Stadt Bornheim, Stand der Fortschreibung 2011, ist vor dem Hintergrund der einschlägigen Rechtsprechung,

vgl. BVerwG, Urt. v. 11.10.2007 – 4 C 7/07;
 OVG Münster, Urt. v. 19.06.2008 – 7 A 1392/07;
 Urt. v. 01.07.2009 – 10 A 2350/07,

unzulänglich.

Das Einzelhandelsstandort- und Zentrenkonzept enthält ausschließlich Aussagen zur Einzelhandelsstruktur in Bornheim. Es handelt sich um eine reine Marktanalyse in Bezug auf den Einzelhandel. Städtebaulich relevante Aussagen enthalten insbesondere die Abschnitte 3.2 und 5.3 keine, obgleich es sich unstreitig bei „zentralen Versorgungsbereichen“ um eine städtebauliche Kategorie handelt.

Der grundlegende Mangel des der verbindlichen Bauleitplanung von der Stadt zugrunde gelegten Einzelhandelsstandort- und Zentrenkonzepts ergibt sich bereits aus den einleitenden Sätzen der Abschnitte 3.2 und 5.3. Dort heißt es:

„Eine wichtige Aufgabe des vorliegenden Gutachtens besteht darin, die zentralen Versorgungsbereiche im Stadtgebiet Bornheim räumlich abzugrenzen und funktional zu bestimmen. Dazu wurden die Einzelhandelsnutzungen in den Zentrallagen der Ortsteile einer genauen Analyse unterzogen.“ (Abschnitt 3.2, S. 26)

„Die Analyse der Einzelhandelsstrukturen in der Bornheimer Innenstadt zeigte auf, dass sich die Hauptfunktionszonen des Einzelhandels auf die zwei Bereiche Königstraße und Rathausumfeld verteilen. Diese Nutzungsschwerpunkte bestimmen die räumliche Ausdehnung des zentralen Versorgungsbereiches, der sich von der Ortsmitte Bornheim bis zur Schumacherstraße in Roisdorf erstreckt (vgl. Abbildung 38).“ (Abschnitt 5.3, S. 66)

Diese und die weiteren Ausführungen in den Abschnitten 3.2 und 5.3 des Einzelhandelsstandort- und Zentrenkonzeptes der Stadt Bornheim sind schon insofern für die rechtssichere Festlegung und Abgrenzung zentraler Versorgungsbereiche aus städtebaulicher Sicht ungeeignet, als die für einen zentralen Versorgungsbereich typischen Dienstleistungsangebote und Gastronomiebetriebe nicht dargestellt werden. Ein zentraler Versorgungsbereich zeichnet sich im Unterschied zu einer bloßen Einzelhandelsagglomeration dadurch aus, dass zu den Einzelhandelsnutzungen weitere Angebote (Dienstleistungen wie Banken, Friseur, Lottoannahmestelle, Gastronomie) räumlich konzentriert hinzutreten. Auf der Grundlage des der verbindlichen Bauleitplanung zugrunde gelegten Einzelhandelsstandort- und Zentrenkonzeptes in der Fortschreibung 2011 kann hingegen noch nicht einmal verbindlich festgestellt werden, ob es sich bei dem Bereich „Königstraße“ um einen „zentralen Versorgungsbereich“ im Sinne des Städtebaurechts handelt.

Der Bereich „Bornheim / Roisdorf“, wie er auf der Seite 66 in der Abbildung 38 dargestellt

wird, ist kein zentraler Versorgungsbereich im Sinne des Städtebaurechts. Der entsprechenden Abbildung lässt sich vielmehr ablesen, dass sich der zentrale Versorgungsbereich – wenn es sich denn überhaupt um einen handelt – auf den Bereich der Königstraße beschränkt und im Osten etwa im Bereich Königstraße/Ecke Schillerstraße endet. Die Einzelhandelsbetriebe im Stadtteilgebiet Roisdorf („Toom“ und „Plus“ - inzwischen geschlossen -) liegen zu der Einzelhandelsagglomeration im Bereich der Königstraße ohne erkennbaren städtebaulichen Zusammenhang. Der „Toom-Markt“ wird auch nicht durch sonstige Nutzungen, die typisch für einen zentralen Versorgungsbereich wären (Spezialgeschäfte, Dienstleister oder gastronomische Angebote), mit den Geschäften auf der Königstraße in irgendeiner Art städtebaulich „verbunden“. Es ist insoweit schlicht abwegig anzunehmen, dass Kunden, die die Geschäfte im Bereich der Königstraße aufsuchen, im Rahmen eines „einheitlichen Einkaufsvorganges“, wie es das Oberverwaltungsgericht für das Land Nordrhein-Westfalen immer wieder hervorhebt, auch noch den „Toom-Markt“ besuchen.

Der „Toom-Markt“ liegt vielmehr isoliert **in einer städtebaulich nicht integrierten Lage** am Rande des Ortsteils Roisdorf, wobei ihm zwar aufgrund seiner Größe und seines Einzugsbereiches eine Versorgungsfunktion zukommt, was jedoch allgemein auf Einzelhandelsbetriebe zutrifft, weil der einzige (städtebauliche) Zweck eines Einzelhandelsbetriebes darin besteht, die Bevölkerung in einem bestimmten Einzugsbereich mit Waren zu versorgen. Dass dem Betrieb jedoch eine zentrale Versorgungsfunktion im Sinne des Städtebaurechts zukäme, scheint fernliegend.

Entsprechendes gilt für die „Nahversorgungszentren“ Hersel und Merten. In den entsprechenden Abbildungen 39 und 40 sind lediglich die vorhandenen Einzelhandelsbetriebe verzeichnet, ohne dass sich aus dem Text ergäbe, welches Warenspektrum abgedeckt wird und durch welche Dienstleistungs- und Gastronomieangebote dieses ergänzt wird. Dass den „Nahversorgungszentren“ Hersel und Merten ein hinreichendes städtebauliches Gewicht zukäme, um von einem zentralen Versorgungsbereich im Sinne des Städtebaurechts sprechen zu können, ist – gestützt auf die v.g. Abbildungen – ebenfalls eher fernliegend.

Die Fortschreibung 2011 des Einzelhandels- und Zentrenkonzeptes ist mithin aus städtebaulicher Sicht völlig ungeeignet, die zentralen Versorgungsbereiche der Stadt Bornheim rechtssicher zu bestimmen. Das Oberverwaltungsgericht für das Land Nordrhein-Westfalen führt hierzu aus:

„[] die Gesamtheit der dort vorhandenen baulichen Anlagen muss auf Grund ihrer Zuordnung innerhalb des räumlichen Bereichs und auf Grund ihrer verkehrsmäßigen Erschließung und verkehrliche Anbindung in der

Lage sein, den Zweck eines zentralen Versorgungsbereichs – sei es auch nur die Sicherstellung der Grund- oder Nahversorgung – zu erfüllen.“

Dementsprechend dürfen im Rahmen eines Einzelhandels- und Zentrenkonzeptes nicht lediglich die Einzelhandelsnutzungen untersucht werden. Der Schwerpunkt eines Einzelhandels- und Zentrenkonzeptes muss vielmehr darin liegen, die Gesamtheit der baulichen Nutzungen in einem bestimmten Bereich, der als zentraler Versorgungsbereich in Betracht kommt, daraufhin zu untersuchen, ob und wie diese sich ergänzen und ob das Zusammenspiel der unterschiedlichen Nutzungen geeignet ist, den Zweck eines zentralen Versorgungsbereichs zu erfüllen. Ein dabei ganz wichtiger und nie außer Acht zu lassender Gesichtspunkt ist die räumliche Nähe der den zentralen Versorgungsbereich bildenden gewerblichen Nutzungen. Idealerweise ist ein zentraler Versorgungsbereich in seiner Form so beschaffen, dass man fußläufig von Geschäft zu Geschäft gelangen kann, um seinen Bedarf an Waren decken und gleichzeitig Bank-, Friseur- oder sonstige Geschäfte tätigen zu können. Dies gilt im Grundsatz für Innenstadtzentren ebenso wie für Grund- und Nahversorgungszentren.

Da das der verbindlichen Bauleitplanung zugrunde gelegte Einzelhandelsstandort- und Zentrenkonzept der Stadt Bornheim, Stand der Fortschreibung 2011, die städtebauliche Bedeutung des Begriffs „zentraler Versorgungsbereich“ grundlegend verkennt, vermag es den Anforderungen, die § 1 Abs. 7 BauGB an die Abwägung stellt, schlechterdings nicht zu genügen. Der öffentliche Belang, die Erhaltung und Entwicklung zentraler Versorgungsbereiche bei der Planung zu berücksichtigen, kann nicht fehlerfrei in die Abwägung eingestellt werden. Das Einzelhandelsstandort- und Zentrenkonzept ist folglich in der der verbindlichen Bauleitplanung zugrunde gelegten Fassung abwägungsfehlerhaft und damit materiell rechtswidrig.

2. Zur Verkehrsverträglichkeit (Verkehrsuntersuchung)

Im Gegensatz zu der in Vorlage 170/2013-7 vertretenen Auffassung, wonach „der Nachweis der verkehrlichen Verträglichkeit des Vorhabens in Abhängigkeit der geplanten Verkaufsflächen erbracht“ sei, bin ich nach wie vor der Auffassung, dass die vom Ausschuß für Verkehr, Planung und Liegenschaften (VPLA) der Stadt Bornheim in seiner Sitzung vom 23.2.2012 zu Vorlage Nr. 565/2011-7 beschlossene Bedingung, dass der Nachweis der verkehrlichen Verträglichkeit einschließlich der Verkehrsbezüge im gesamten Einzugsbereich Bornheim / Roisdorf gutachterlich nachzuweisen sei, nach wie vor nicht erbracht ist. Zum Nachweis der Verkehrsverträglichkeit reicht es eben - wie nachfolgend ausgeführt wird – nicht aus, dass ein Gutachten vorgelegt wird, daß paßgenau auf das Ziel der Genehmigungsfähigkeit erstellt wird ohne Rücksicht auf alle wissenschaftlichen

Grundlagen und Erkenntnisse und mit haarsträubenden Begründungen (z.B. ALDI, REWE XL).

Die im Zuge des Aufstellungsverfahrens für den Bebauungsplan Ro 17 erstellte Verkehrsuntersuchung führt zu durchgreifenden Abwägungsmängeln im Sinne von § 1 Abs. 7 BauGB.

Die von der Stadt bei der Ingenieurgruppe IVV Aachen/Berlin in Auftrag gegebene „Verkehrsuntersuchung B-Plan RO 17 Umnutzung im Bereich des Toom-Marktes in Bornheim-Roisdorf zwischen Bundesbahn und Bonner Straße - Ergebnisbericht vom 20.02.2013“, genügt nicht den Anforderungen des Abwägungsgebotes gemäß § 1 Abs. 7 i.V.m. Abs. 6 Nr. 9 BauGB.

Zwecks Vermeidung insoweit unnötiger Wiederholungen wird auf den Bericht der DTV-Verkehrsconsult GmbH (Verkehrsgutachten für ein Einkaufszentrum in Bornheim-Roisdorf) vom 03.12.2012, beauftragt vom Gewerbeverein Bornheim e.V. und der Christian Nettekoven KG, verwiesen.

Die Ergebnisse dieser Untersuchung zeigen, dass die bisherigen Planungen und Vorüberlegungen für das Einkaufszentrum die verkehrlichen Auswirkungen keineswegs vollständig berücksichtigt haben. Von Seiten der DTV Verkehrsconsult GmbH wurde empfohlen, die erforderlichen Neu- und Umgestaltungen von Knotenpunkten unter der Berücksichtigung der allgemeinen Verkehrsprognose sowie der zu erwartenden Neuverkehre durch das Einkaufszentrum vorzunehmen. Dabei sollte in jedem Fall von den aktuellen verkehrlichen Randbedingungen im Untersuchungsraum ausgegangen werden. Zusätzlich sollte auch die Umsetzbarkeit möglicher Knotenpunktvarianten frühzeitig in die Planungen mit einbezogen werden, um realistische und leistungsfähige Lösungen anbieten zu können. Hierbei sind insbesondere die Flächenverfügbarkeit sowie die entstehenden Kosten zu beachten. Weiterhin sollten auch die verkehrlichen Auswirkungen auf die Königstraße näher betrachtet werden, um hier eine verträgliche Abwicklung der erwarteten Verkehrsmengen sicherzustellen.

Die in den Planungen bisher vorgesehenen 550 bzw. 570 Stellplätze werden aus Sicht der DTV Verkehrsconsult GmbH ausweislich deren Berichterstattung vom 03.12.2012 bzw. Stellungnahme vom 17.4.2013 für die geplanten Nutzungen als nicht ausreichend erachtet.

Was die konkrete Abwägung der Stadt mit den Belangen nach § 1 Abs. 6 Nr. 9 BauGB anbelangt, so werden in dem „Gegengutachten“ der DTV Verkehrsconsult GmbH ausschließlich Annahmen zugrunde gelegt, die durch entsprechende Fachliteratur begründet

werden können und entsprechend dokumentiert wurden. Die Auswahl der vom IVV-Gutachten abweichenden Werte liegt darin begründet, dass DTV die örtlichen Randbedingungen anders bewertet, beispielsweise die „nicht integrierte Lage“ bzw. die „teilintegrierte Lage“ des Einkaufszentrums.

Im Einzelnen resultieren Abwägungsfehler aus den nachfolgenden Punkten:

- Die Stadt argumentiert, dass die Annahme der Verkehrserzeugung für ALDI im DTV-Gutachten insofern zu hoch sei, als es im Umkreis von 7 km 10 weitere ALDI-Märkte gäbe und in diesem Falle deutlich geringere Kundenzahlen pro qm anzusetzen seien.

Einmal ungeachtet dessen, dass diese Behauptung der weiteren 10 ALDI-Märkte für DTV nicht überprüfbar ist, wird von deren Seite nachvollziehbar davon ausgegangen, dass die Firma ALDI keine neue Filiale eröffnet, in der sie nicht mindestens einen für das Unternehmen durchschnittlichen Umsatz erwartet. Die insoweitigen Annahmen von DTV erscheinen nach wie vor als gerechtfertigt.

- Soweit die Stadt argumentiert, dass die Annahme der Verkehrserzeugung für REWE im DTV-Gutachten insofern zu hoch sei, als der hier geplante Markt (REWE-XL) ein modernes Konzept mit überdurchschnittlich großzügigen Verkaufsflächen enthalte und derartige moderne Einkaufskonzepte in den Kernwerten der Literatur noch nicht verankert seien, mag man dem Folgendes entgegenhalten:

Wenn und soweit es noch keine wissenschaftlich begründeten Kernwerte für diese Art von Märkten in der Literatur gibt, dann gibt es auch keine Argumente, hier geringere Kundenzahlen anzunehmen. Es ist ebenso möglich, dass diese modernen Märkte aufgrund ihrer besonderen Attraktivität (großes Sortiment, ansprechende Verkaufsflächen) sogar mehr Kunden anlocken.

- Soweit die Stadt die Verkaufsfläche der Apotheke mit nur 40 qm ansetzt und nicht mit 150 qm, und die von DTV insoweit ermittelten Kundenzahlen für die Apotheke als viel zu hoch beurteilt werden, mag man dem Folgendes entgegenhalten:

Die Kundenzahlen der Apotheke wurden von DTV über die Anzahl der Mitarbeiter (Auskunft der Apotheker) berechnet, und nicht über die Verkaufsflächen. Insoweit ist die von DTV vorgenommene Berechnung völlig plausibel und korrekt und

zutreffend im Bericht dokumentiert.

- Soweit sich die Stadt auf den Standpunkt stellt, dass der gewählte IV-Anteil für die Kunden insgesamt zu hoch gewählt worden sei, insbesondere die 90% für den Elektronikmarkt insoweit übertrieben seien, als es auch Elektronikteile gäbe, die nicht zwingend mit dem PKW transportiert werden müssten, mag man dem Folgendes entgegenhalten:

Die Bewertung des IV-Anteils ist aus Sicht von DTV richtig, und zwar gerade vor dem Hintergrund des laut Aussage der Stadt großen Anteils an auswärtigen Kunden, die sicher eher mit dem PKW kommen werden.

- Wenn und soweit sich die Stadt ferner auf den Standpunkt stellt, dass die sog. Verbundeffekte im DTV-Gutachten insofern zu gering eingeschätzt werden, als mit einem hohen Anteil auswärtiger Kunden zu rechnen sei, so dass gerade bei einem Elektronikmarkt Verbundeffekte von bis zu 60% möglich seien, mag man dem Folgendes entgegenhalten:

Diese Behauptung der Stadt stünde im Widerspruch zu einem angeblich geringeren IV-Anteil und vielen fußläufigen Kunden.

- Soweit die Stadt darüber hinaus die Anzahl der erforderlichen Parkplätze (rund 900) deutlich zu hoch einschätzt und argumentiert, dass bestehende Einkaufszentren mit ähnlichen Verkaufsflächen maximal 600 Stellplätze bereitstellten, mag man dem Folgendes entgegenhalten:
Der Vergleich mit anderen Einkaufszentren erscheint schon insofern als nicht fachgerecht, als neben den Verkaufsflächen auch das Sortiment für die Anzahl der Kunden entscheidend ist. Ob das Sortiment der zum Vergleich herangezogenen Einkaufszentren vergleichbar ist, kann von DTV ohnehin nicht verifiziert werden. Jedenfalls hat DTV bei deren Berechnung mit den Anforderungen an die Anzahl von Stellplätzen eine Plausibilitätsprüfung nach nordrhein-westfälischem Bauordnungsrecht vorgenommen, die zu einer Bandbreite von 480 bis 1.440 Stellplätzen bei einer Verkaufsfläche von 13.500 qm führt, wobei die Zahl höher wird, je höher der Anteil hochfrequentierter Sortimente (z.B. ALDI, Lebensmittel) ist.
- Soweit die Stadt sich sodann auf den Standpunkt stellt, dass bei der Ermittlung der erforderlichen Stellplatzzahl zu kleine Umschlagszahlen von DTV angesetzt wurden und die Umschlagszahlen wegen des hohen Lebensmittelanteils deutlich höher seien, mag man dem Folgendes entgegenhalten:

Diese Behauptung der Stadt stünde im Widerspruch zu angeblich hohen Verbundeffekten insofern, als diese zu noch längeren Stellplatzbelegungen führen. Insoweit erscheint die Annahme von DTV als nach wie vor völlig realistisch und plausibel. Im Übrigen hat DTV für den Discounter einen um 50 % höheren Umschlagsgrad zu Grunde gelegt.

- Soweit die Stadt schließlich in ihre Abwägung die Überlegung einstellt, dass bei den durchgeführten HBS-Nachweisen keine Prognosen und keine möglichen Verkehrsverlagerungen seitens DTV berücksichtigt worden seien, mag man dem Folgendes entgegenhalten:

Dies mag zwar zum Teil insofern richtig sein, als eine umfassende Berücksichtigung nur möglich ist, wenn ein Verkehrsmodell zur Verfügung steht. Hinzuweisen ist dann jedoch darauf, dass die von IVV angestellten Prognosen bezüglich der Bonner Straße im Bereich des Einkaufszentrums eine Verkehrszunahme erwarten. Damit hätte DTV die Verkehrsmengen für den Nachweis zu günstig angesetzt und mit Berücksichtigung der Prognosen würde sich das Ergebnis denknotwendig zum Negativen verändern.

Alles in allem zeigen die vorstehenden Punkte, dass die im Zuge des Aufstellungsverfahrens von der Stadt eingeholte Verkehrsuntersuchung IVV (Ergebnisbericht vom 20.02.2013) schlechterdings nicht geeignet ist, eine abwägungsfehlerfreie verbindliche Bauleitplanung im Sinne von § 1 Abs. 7, Abs. 6 Nr. 9 BauGB zu generieren respektive abzusichern.

Im Übrigen schließen wir uns vollinhaltlich der Stellungnahme von Herrn Günter Pohl vom 17.7.2013 zu den Verkehrsuntersuchung der IVV an.

Zum Bereich **öffentliche Verkehrsflächen** weisen wir insbesondere auf folgende Fragestellungen und Anmerkungen hin:

Planunterlagen

Bei der frühzeitigen Beteiligung der Öffentlichkeit in der Zeit vom 13.09.2012 bis 12.10.2012 war in den Unterlagen auch ein Gestaltungsplan enthalten, als Datei „315_2012-7_2_Gestaltungsplan.pdf“ benannt. Bei den im Internet zur Verfügung gestellten Unterlagen der derzeitigen Offenlage befindet sich nur der Bebauungsplan-Entwurf (ohne Datum) mit dem Kreisverkehrsplatz an der Einfahrt zum Einkaufszentrums an der Bonner Straße, als Datei „Ro 17 81732_13-03 _rechtsplanentwurf.pdf“ benannt.

In diesem Bebauungsplan sind die im damaligen Gestaltungsplan dargestellten Anlieferrampen und die Zufahrten zu den Anlieferrampen nicht erkennbar. Insbesondere fehlt die Darstellung der Schleppkurven mit dem Rangierbereich für die Lkws im Bereich der nächsten betroffenen Anlieger Mörnerstraße Nr. 33 bis 37 sowie der neue Überbau über die Rampe an der Fußgängerunterführung Widdiger Weg.

Da bei der Offenlage auch die Gebäudeansichten vorgelegt werden, sollten die Zuwegungen zu den Laderampen auch dargestellt werden.

Überbauung Fußgängerunterführung Widdiger Weg

Gegen eine weitere Überbauung der Rampe an der Fußgängerunterführung Widdiger Weg um ca. 15 m bestehen grundsätzliche Bedenken. Die Vergrößerung des Angstraumes für Fußgänger kann nicht durch Anbringung von Lampen (siehe Abwägung – Anlage zur Vorlage 170/2013-7) gemindert werden.

Nur die Einsicht in den Tunnel kann das Sicherheitsgefühl der Benutzer erhöhen und ist in erheblichem Maße aus Sicht der städtebaulichen Kriminalprävention ein Erfolg.

Bei einer Überbauung muss die Rampe zur Beibehaltung der Neigung und Einsichtnahme in die Unterführung in gleichem Maß wie die Überbauung verlängert werden. Dies wurde aber bisher in keinem Plan dargestellt. Weiter würde die Überbauung bedeuten, dass die gesamten Stützwände der Rampe abgebrochen und der neuen Höhenlage angepasst, sowie im Bereich der Überbauung Stützwände durch massive Widerlager ersetzt werden. Das Brückenbauwerk muss dann für 38-tonner Lkw geeignet sein.

Durch die Änderung der Rampen, ist auch eine Änderung der Baugrenzen in diesem Bereich erforderlich.

Alternative Zufahrt für die Anlieferfahrzeuge

Durch die bereits dargestellte Zufahrt von der Bonner Straße zu den Laderampen könnte das Problem Fußgängerunterführung und Lärmbelästigung der Anlieger der Mörnerstraße gelöst werden. Denn die Stadt muss nicht den Bebauungsplan ständig den Wünschen des Investors anpassen, sondern muss die Vorgaben im Sinne der Bevölkerung stellen.

Öffentlicher Parkplatz an der Ecke Bonner Straße – Widdiger Weg

Im Plangebiet liegt der öffentliche städtische Parkplatz auf dem Flurstück Nr. 30. Hier sind regelmäßig 10-16 Pkw geparkt. Dieser Parkplatz wird von Patienten und Personal der nebenliegenden Arztpraxis und von Friedhofsbesuchern genutzt. Den Kunden und

Beschäftigten der Apotheke und der umgebenden Einzelhandels- und Dienstleistungsnutzungen stehen eigne Firmenparkplätze zur Verfügung

Die Erhaltung des Parkplatzes an der Ecke Bonner Straße / Widdiger Weg ist insbesondere für die Friedhofsbesucher erforderlich. Bei Beerdigungen ist der im nördlichen Bereich vorhandene Parkplatz nicht ausreichend und wird wegen der verminderten Einsichtnahme auch nicht gerne von Friedhofsbesuchern genutzt.

Da das Grundstück von 924 m² an den Investor verkauft werden soll und damit diese öffentliche Parkplatz mit 16 Stellplätzen ersatzlos entfallen soll, stellt sich die Frage: Wo werden hierfür öffentliche Ersatzparkplätze gebaut?

Liegenschaften mit der Bezeichnung GF und GFL

Nach den vorliegenden Unterlagen sollen alle städtischen Grundstücke im Plangebiet mit einer Gesamtgröße von rd. 5.000 m² an den Investor verkauft werden. Lt. Kostenschätzung der Stadt Bornheim für das Bürgerbegehren „Grundstücksverkäufe Roisdorf“ wird von einem Veräußerungserlös von 700.000 € ausgegangen, was einem Preis je qm von 140 € entspricht. Der Bodenrichtwert in diesem Gebiet beträgt 210 €. Hier wird aus einem bisherigen Mischgebiet und Kerngebiet ein Sondergebiet mit einer hohen Bebaubarkeit (GRZ 0,8 – vorher 0,4 bis 0,6). Der Preis ins unangemessen niedrig und steht in keinem Verhältnis zu Preisen, die die Stadt in gleichzeitig verlaufenden Kaufverhandlungen verlangt.

Zudem ist unklar, ob dieser Kaufpreis nicht – entgegen der Angabe der Stadt zur Kostenschätzung im Rahmen des Bürgerbegehrens - auch eine Beteiligung an den Baukosten des Kreisverkehrsplatzes Bonner Straße / Herseler Straße / Siegesstraße beinhaltet.

Dann wäre der Kaufpreis für die Grundstücke noch einmal deutlich geringer.

In der Begründung zum Bebauungsplan R0 17 wird unter Tz. 6.1 zum Thema „**Verkehrliche Anbindung / Verkehrsknotenpunkte**“ ausgeführt, dass

- a) der **Kreisverkehrsplatz auf der Bonner Straße** vor der Zufahrt zum geplanten Vorhaben „als leistungsfähig mit befriedigender Verkehrsqualität (Qualitätsstufe C nach HBS 2001) zu bewerten“ sei.

Hierzu ist anzumerken, dass diese Einstufung nach HBS davon ausgeht, dass der Kreisverkehr gleichsam auf der grünen Wiese liegt mit ungehinderten Abflüssen nach vier Seiten. Der geplante Kreisverkehr hat jedoch nur drei Abflüssen, wovon einer durch die in knapp 5 m Entfernung beginnende Tiefgarage mit entsprechenden Parksuchverkehr stark eingeschränkt ist.

Weiterhin verursachen die Ampeln z.B. an der Adenauerallee regelmäßig Fahrzeugpuls, die zu einer erhöhten Belastung führen.

Nach Einschätzung unserer Gutachter und der von ihnen höher erwarteten Gesamt-Verkehrsmengen wird der Kreisverkehr voraussichtlich nicht ausreichend leistungsfähig sein.

Lösung für schwere Lkw und Kranwagen

Der an der Bonner Straße ansässige Kfz-Betrieb Reuter muss mit seinen schweren Lkw und Bergungsfahrzeugen eine Fahrmöglichkeit über die beiden Kreisverkehrsplätze zur Autobahn haben. Auch für seine Kunden, wie z.B. die Kranfahrzeugfirma Baumann aus Hersel, muss die Werkstatt noch erreichbar sein.

b) der **Kreisverkehr Bonner Straße / Herseler Straße / Siegesstraße**

„Für eine Verkehrsbeziehung der Bonner Straße wird jedoch auch nach dem Umbau weiterhin eine mangelhafte Verkehrsqualität (Qualitätsstufe E nach HBS 2001) erreicht, sofern die Maßnahmen des Planfalls D.1 2020 (FNP) als Rahmenbedingung nicht realisiert werden. Die mangelhafte Verkehrsqualität dieser einzelnen Fahrbeziehung führt zu einer insgesamt mangelhaften Einstufung der Verkehrsqualität (Qualitätsstufe E nach HBS 2001) des gesamten Kreisverkehrs, ...“

Hierzu ist Folgendes anzumerken:

Der **Planfall D 1 -2020 (FNP)** hat lt. Gutachten der IVV vom 6.8.2007 (Bild 13) folgende Voraussetzungen:

- Fertigstellung der L 183 n
- Kreisverkehr L 281/L 118
- Umfahrung Servatiusweg
- 1-Richtungsverkehr West-Ost (Erschließungsverkehr in Gegenrichtung)
- Ausbau
- Anbindung an Königstraße über neuen Kreisverkehr
- Tempobeschränkung 10-20 km/h verkehrsberuhigter Geschäftsbereich

- Umgestaltung Königstraße
- Einbahnverkehr Ost-West zwischen Secundastraße und Peter-Fryns-Platz
- Tempo 10 bis 20 km/h – verkehrsberuhigter Geschäftsbereich
- Kreisverkehr Secundastraße
- Sperrung MIV Wallraffstraße zwischen Burgstraße und Secundastraße
- Apostelpfad als unechte Einbahnstraße
- Neu: Maßnahmen zur Verringerung des Durchgangsverkehrs auf der
Alfred-Rademacher-Straße
- Neu: Teilanschluss L 192/K 42

Das soll zu einer Reduzierung des Verkehrs auf dem Herseler Weg um 3.300 Kfz und einer Mehrbelastung auf der Bonner Straße um 1.400 bzw. 2.990 Kfz führen.

Weiterhin soll es zu einer Reduzierung des Verkehrs auf der Königstraße auf 7.600 Kfz/DTV und auf dem Servatiusweg auf 4.600 Kfz/DTV führen, also insgesamt 12.200 Kfz. Gezählt wurden jetzt über 14.000 Kfz.

Hierbei wurden zum einen gar nicht alle Maßnahmen umgesetzt (Teilanschluß L 192/K 42), zum Teil sind sie im Probebetrieb nicht dargestellt und probiert worden (Sperrung Wallrafstraße, Apostelpfad als unechte Einbahnstraße)

Nach der 2. Anliegerversammlung zum Probebetrieb ist das Ziel der Verkehrsberuhigung in keiner Weise erreicht worden, im Gegenteil: der Servatiusweg hat deutlich mehr Verkehr (7.138 Kfz), als nach der Prognose (4.600 Kfz) angenommen.

Die IVV geht von einer deutlich geringeren Verkehrsmenge aus als unsere Gutachter. Nach den Ergebnissen der ersten Phase des Probebetriebs Königstraße / Servatiusweg hat sich gezeigt, dass die von der IVV prognostizierten Verkehrsentslastungen bei weitem nicht eingetroffen sind, im Gegenteil: der Verkehr im Bornheimer Zentrum und den benachbarten Straßen hat insgesamt zugenommen. Wenn man dies als Indiz für die Qualität der Prognosen von IVV nimmt – und wir haben viele Beispiele für grobe

Fehleinschätzungen von Entwicklungen durch IVV – dann dürfte auch die Erwartung, dass sich die Qualität des Kreisverkehrs bei Realisierung des Planfalls D1-2020 (FNP) von „mangelhaft“ wegverbessert, eine Utopie sein.

Und im Übrigen stellt sich die Frage, ob es nach dem katastrophalen Probebetrieb überhaupt zu einer Realisierung des Planfalls D1-2020 (FNP) kommt und ob der D 1-Fall rechtlich durchgesetzt werden kann.

Wenn nicht, dann hat selbst nach Einschätzung der Stadt Bornheim in der Begründung ein Kreisverkehr mit Bypass nicht die erforderliche Qualität, sondern bleibt insgesamt mangelhaft.

Denn damit fiele die Bedingung für die notwendige Verbesserung des Kreisverkehrs weg und gleichzeitig die Voraussetzung der Verkehrsverträglichkeit an dieser entscheidenden Stelle.

Daneben sind sowohl technische Probleme im Bereich der LKW als auch Grundstücksfragen in keiner Weise geklärt.

Weiterhin sollte die Darstellung dieses Kreisverkehrsplatzes auch im Übersichtsplan und im Rechtsplan erfolgen, weil der Bau dieses Kreisverkehrsplatzes Voraussetzung für den Bau des Einkaufszentrums ist und damit zum Bebauungsplan gehört.

Nach den Prognosen des Landesbetriebes Straßenbau NRW und Verkehrsuntersuchungen ist an diesem Knotenpunkt nach Inbetriebnahme der Landesstraße 183 n im Jahre 2014 mit einigen Tausend Kfz/Tag weniger zu rechnen und die heutigen Kapazitätsprobleme an dieser Kreuzung sind behoben.

Daher müssen die Kosten für den Bau des Kreisverkehrsplatzes, der wegen der erhöhten Verkehrsbelastung durch das Einkaufszentrum erforderlich wird, **alleine vom Investor** des Einkaufszentrums getragen werden.

Bedenklich ist, dass der Kreismittelpunkt ca. 15 m aus der Achse der Bonner Straße in die Grünfläche verlegt wird und damit die Grünanlage erheblich verkleinert wird.

3. Zur einzelhandelsorientierten Auswirkungsanalyse

Der Ausschuß für Verkehr, Planung und Liegenschaften (VPLA) der Stadt Bornheim hat in seiner Sitzung vom 23.2.2012 zu Vorlage Nr. 565/2011-7 zu dem oben genannten Bebauungsplanverfahren unter anderem beschlossen, dem Rat zu empfehlen, dem vorgelegten Nutzungskonzept unter dem Vorbehalt zuzustimmen, dass

- neben dem Nachweis der verkehrlichen Verträglichkeit einschließlich der Verkehrsbezüge im gesamten Einzugsbereich Bornheim / Roisdorf auch
- durch einen von der Stadt Bornheim zu beauftragenden Gutachter der Nachweis der Sortimentsverträglichkeit insbesondere
 - o für den Bereich der Lebensmittel (in Bezug auf den Einzugsbereich Bornheim / Roisdorf / Hersel) und
 - o für den Bereich des Textil-/Bekleidungsangebotes (in Bezug auf die Auswirkungen auf die Königstraße)

erbracht wird.

Beide Nachweise sind durch die vorgelegten Gutachten der IVV und BBE in keiner Weise erbracht, ganz im Gegenteil.

Der verbindlichen Bauleitplanung wird die „Fortschreibung der Auswirkungsanalyse Ansiedlung eines Einkaufszentrums am Standort Bornheim-Roisdorf, Bonner Straße, Stand Februar 2013, der Fa. BBE Handelsberatung GmbH, Köln, zugrunde gelegt.

Soweit deren Fazit in der vermeintlichen Erkenntnis mündet, dass das Planvorhaben dazu geeignet ist, die Versorgungsfunktionen für die Bevölkerung der Stadt Bornheim bei verschiedenen Sortimenten zu verbessern, ist man auf Seiten von Junker + Kruse Stadtforschung Planung zu dem Ergebnis gelangt, dass auch diese Fortschreibung der Auswirkungsanalyse sicher kein belastbares Abwägungsmaterial gemäß § 11 Abs. 3 BauNVO liefert.

Zwecks Vermeidung insoweit unnötiger Wiederholungen wird zum einen auf die den Ausschuss- und Ratsmitgliedern noch dazu von der Stadt Bornheim vorenthaltene „Bewertung einer Einzelhandelsuntersuchung des Büros BBE Handelsberatung“, erstellt von Junker + Kruse im Auftrag des Gewerbevereins Bornheim im Januar 2013, verwiesen.

Zum anderen wird zwecks Vermeidung unnötiger Wiederholungen die auch insoweit vollständig zu Eigen gemachte beigegefügte „Fachliche Bewertung der Fortschreibung der Auswirkungsanalyse der BBE sowie der Kommentierung der Plausibilitätskontrollen des Büros Junker + Kruse durch die BBE“, erstellt im Auftrag des Gewerbevereins Bornheim und von diesem zusammen mit seiner Stellungnahme

eingereicht, verwiesen.

Hiernach ist zunächst einmal schon nicht nachvollziehbar, warum die BBE keine branchenspezifische Bezugsebene (unter Berücksichtigung von Kern- und Randsortimenten) wählt, wie es in Verträglichkeitsgutachten an sich üblich und sachgerecht zu bewerten ist, sondern stattdessen eine (überwiegend) gesamtbetriebliche Betrachtung durchführt. Dadurch, dass an verschiedenen Stellen im BBE-Gutachten ohne erkennbaren Grund und ohne eindeutige Kennzeichnung zudem unterschiedliche Bezugsgrößen gewählt werden, wird aus Sicht von Junker + Kruse die Nachvollziehbarkeit des BBE-Gutachtens zusätzlich eingeschränkt.

Insgesamt sind die Flächenproduktivitäten des Vorhabens in mehreren Branchen einem – von der Rechtsprechung geforderten – Worst-Case-Ansatz nicht angemessen. In mehreren Branchen (u.a. Elektrowaren/Foto) würde sich das Umsatzvolumen bei einer angemessenen Flächenproduktivität um bis zu einem Drittel erhöhen. Das Vorgehen der BBE führt im Ergebnis dazu, dass die zu erwartenden prozentualen Umsatzumverteilungen entsprechend zu gering dargestellt werden.

Weiter erscheint zwar die Gesamtausdehnung des Einzugsgebietes als grundsätzlich nicht unplausibel, was jedoch aus Sicht von Junker + Kruse ausdrücklich nicht für die gewählte Zonierung des Einzugsgebietes gilt. Diese prägt jedoch die gesamte Auswirkungsanalyse insofern, als auf dieser Basis Annahmen zu Abschöpfungsquoten des Vorhabens nach Zonen getroffen werden, die entsprechend als nicht belastbar zu bewerten sind.

Schließlich hebt Junker + Kruse in einem weiteren Zwischenfazit ausweislich deren Bewertungsgutachten aus Januar 2013 darauf ab, dass BBE im Rahmen der Berechnungen teilweise unzureichend begründete und unplausible Annahmen trifft, die dazu führen, dass die Umsatzumverteilungen in den zentralen Versorgungsbereichen in Zone 1 und 2 des Einzugsgebietes rechnerisch reduziert werden. So werden hiernach hohe und intransparente Abschläge u.a. für

- bestehende Umsätze am Vorhabenstandort,
- Umsatzumverteilungen außerhalb des Einzugsgebietes und
- Umsatzumverteilungen an sonstigen Standorten innerhalb des Einzugsgebietes angesetzt.

Hinzu kommt, dass die Ergebnisse der BBE-Berechnungen insgesamt aus Sicht von Junker + Kruse als sehr nivelliert erscheinen und teilweise in einer nicht mehr plausiblen Relation

zueinander stehen. Die anzunehmende besondere Betroffenheit der Standorte in räumlicher Nähe zum Vorhaben kommt hierbei nach Auffassung von Junker + Kruse nicht angemessen zum Ausdruck. Nach Einschätzung von Junker + Kruse besteht u.a. die Gefahr, dass die BBE auf Basis der Annahme einer vorrangigen Selbst-Kannibalisierung des Betreibers ALDI die Auswirkungen unterschätzt, die auf die Lebensmittelmärkte anderer Betreiber in der näheren Umgebung des Vorhabens zu erwarten sind. Die Ergebnisdarstellung besitzt darüber hinaus teilweise nach Auffassung von Junker + Kruse einen unzureichenden Differenzierungsgrad.

Soweit dann im letzten Zwischenfazit von Junker + Kruse das BBE-Gutachten keine vertiefende städtebauliche Bewertung der Auswirkungen beinhaltet, was in Anbetracht der erheblichen Höhe der errechneten Umsatzumverteilungen vor allem in den Bornheimer zentralen Versorgungsbereichen sowie den Hauptgeschäftszentren von Brühl und Rheinbach als nicht akzeptabel erscheint, werden diese Monita von Junker + Kruse auch nicht durch die Fortschreibung der Auswirkungsanalyse von BBE, Stand Februar 2013, ausgeräumt.

Es bleibt daher bei dem von Junker + Kruse gezogenen Fazit, dass die Vorgehensweise der BBE im Rahmen der Auswirkungsanalyse für die Ansiedlung eines Einkaufszentrums an der Bonner Straße in Bornheim-Roisdorf sich durch verschiedene intransparente, unzureichend begründete sowie unplausible Annahmen „auszeichnet“, die im Ergebnis nach Einschätzung von Junker + Kruse dazu führen, dass die Auswirkungen vor allem in den zentralen Versorgungsbereichen der Stadt Bornheim und der Gemeinde Alfter sowie der angrenzenden Bonner Stadtteile zu gering dargestellt werden.

Es handelt sich demnach insbesondere **nicht** um die **rechtlich zwingend notwendige Worst-Case-Betrachtung**.

Die von BBE vorgenommene Analyse bietet mithin kein ausreichendes Abwägungsmaterial für die Beurteilung der Auswirkungen der Vorhaben gemäß § 11 Abs. 3 BauNVO.

Junker + Kruse gelangt dann in der anschließenden fachlichen Bewertung der Fortschreibung der Auswirkungsanalyse der BBE sowie der Kommentierung der Plausibilitätskontrollen des Büros Junker + Kruse durch die BBE zu der Erkenntnis, dass zahlreiche wesentliche Kritikpunkte am Gutachten auch durch die modifizierte Fassung und durch die ergänzenden Ausführungen der BBE in Briefform nicht ausgeräumt werden.

Die von Junker + Kruse zur Angebotsanalyse geäußerten Mängel sind überwiegend nicht bzw. nicht ausreichend behoben worden.

Das Vorgehen von BBE bezüglich der Abschläge für bestehende Umsätze am Vorhabenstandort wird von Junker + Kruse als immer noch inkonsistent bewertet.

Die nach wie vor fehlenden Angaben der BBE zum in die Berechnungen eingeflossenen Angebotsbestand außerhalb der zentralen Versorgungsbereiche ziehen nach Einschätzung von Junker + Kruse nach wie vor eine erhebliche Plausibilitätsproblematik nach sich.

Es mangelt nach wie vor an einer vertiefenden städtebaulichen Bewertung der Auswirkungen des Vorhabens.

Im Unterschied zu den Darstellungen in den „Allgemeinen Zielen und Zwecke der Planung“, die Anlage zur Vorlage 315/2012-7 waren, werden in den textlichen Festsetzungen, die Teil der Offenlage sind, nicht mehr die „geplanten konzeptionellen Verkaufsflächen“ von maximal 13.500 qm dargestellt, sondern nur noch die „maximalen Verkaufsflächen“ von insgesamt 15.550 qm.

Im Rahmen dieser maximalen Verkaufsflächen sollen sonstige kleinflächige Einzelhandelsbetriebe (Shops) mit zentren- und nahversorgungsrelevanten Sortimenten mit einer Verkaufsfläche von jeweils maximal 100 m² pro Einzelbetrieb bis zu einer Gesamtverkaufsfläche von 400 m² zulässig sein. Das widerspricht den Festsetzungen im Einzelhandelsstandort und Zentrenkonzept, wonach der Toombereich „großflächigen Einzelhandelsbetrieben mit zentrenrelevanten Sortimenten“ aufnehmen soll, für die in der Königstraße keine ausreichend große Flächen vorhanden sind.

Es fällt auf, dass die maximalen Flächen für Bekleidung von vorher 2.500 qm (konzeptionelle damals 1.750 qm) auf nunmehr 3.400 qm erhöht worden sind. Das heißt, dass der Investor fast doppelt so viel Verkaufsflächen für Bekleidung herrichten kann, als ursprünglich vorgesehen, was erhebliche und damit existenzgefährdende Wettbewerbswirkungen auf die Bornheimer Textilgeschäfte haben wird.

Das ist unverantwortlich den bestehenden Betrieben gegenüber!

Unsere Textilgeschäfte in Bornheim werden deutlich mehr als die 10 % Umsatz verlieren und damit alle in ihrer Existenz gefährdet.

Und an dieser Stelle fragen wir uns, wo denn unsere Politiker von ihrem immer in den Vordergrund gestellten Recht auf Steuerung und Reglementierung der Sortimente Gebrauch gemacht haben. Man hat es dem Investor überlassen, im Rahmen der im Augenblick

geltenden 13.500 qm maximaler Verkaufsfläche mehr oder weniger frei schalten und walten zu können.

Lt. BBE sollen von insgesamt 10 Mio. € Umsatzverlagerung im Sortimentsbereich Textil lediglich 3% oder 300.000 € aus Roisdorf und Bornheim kommen. Diese Aussage ist vollkommen lächerlich! Und das dann auch noch mit „geringen Angebotsüberschneidungen“ zu begründen, ist blanker Zynismus. Wo wird im Bebauungsplan eigentlich festgeschrieben, welche konkreten Textilien verkauft werden dürfen? Nirgendwo!

Im Gegensatz dazu behauptet die BBE, dass 6,2 Mio. € Umsatz aus Bonn umverlagert werden und 0,8 Mio. € aus Brühl, also fast dreimal so viel wie aus Bornheim und Roisdorf. Man faßt es nicht.

Die Differenzierung zwischen Lebensmittel-Vollsortimenter (vorher 3.700 qm) und Lebensmittel-Discounter (vorher 900 qm) ist weggefallen. Jetzt wird nur noch eine Gesamtfläche von 4.600 qm für Nahrungs- und Genußmittel dargestellt. Kann sich der Discounter, den wir alle dort ausdrücklich nicht haben wollten, jetzt seine Größe selbst aussuchen?

Im Bereich Nahrungs- und Genußmittel will uns die BBE weismachen, dass plötzlich statt vorher rd. 9,9 Mio. € jetzt nur noch 7,1 Mio. € Umsatz umverlagert werden, wobei der Anteil aus Bornheim und Roisdorf von vorher 1,3 Mio. € oder 10 % des vorhandenen Umsatzes jetzt auf 0,9 Mio. oder 7 % zurückgenommen wird. Der größte Anteil bei dem klassischen Nahversorgungssortiment soll zum einen mit 3,5 Mio. € aus anderen Ortsteilen von Bornheim kommen (warum?) bzw. 2,1 Mio. € aus Bonn. Da kann man mit beiden Händen dran fühlen bzw. muß total ahnungslos sein, um das zu glauben!

Soweit schließlich der Vorhabenstandort nach unserer Auffassung und nach Einschätzung von Junker + Kruse sicher nicht Bestandteil des zentralen Versorgungsbereiches der Stadt Bornheim ist, ergibt sich zudem ein eklatanter Widerspruch des Vorhabens zu dem am 12.07.2013 im Gesetz- und Verordnungsblatt für das Land Nordrhein-Westfalen verkündeten und am 13.07.2013 in Kraft getretenen Landesentwicklungsplan Nordrhein-Westfalen (LEP), Sachlicher Teilplan Großflächiger Einzelhandel, der ab sofort in allen laufenden Bauleitverfahren zwingend zu berücksichtigen ist.

Nach den vorstehend genannten Gesichtspunkten und Detailpunkten erweist sich die o.a. verbindliche Bauleitplanung der Stadt Bornheim insgesamt als abwägungsfehlerhaft gemäß § 1 Abs. 7 BauGB.

Ein hieraus erwachsender Satzungsbeschluss gemäß § 10 BauGB wäre rechtswidrig.

Der Bebauungsplan würde einer Normenkontrolle vor dem Oberverwaltungsgericht für das Land Nordrhein-Westfalen nicht standhalten und für unwirksam erklärt.

Dies als fristwahrende Stellungnahme gemäß § 3 Abs. 2 BauGB.

Es wird um eine schriftliche Eingangsbestätigung gebeten.

Mit freundlichen Grüßen



[REDACTED] den 26.7.2013

Stadt Bornheim
Herrn Bürgermeister
Wolfgang Henseler
Rathausstraße 1

53332 Bornheim

**Bebauungsplan Ro 17 in der Ortschaft Roisdorf
hier: Öffentliche Auslegung / Öffentlichkeitsbeteiligung gemäß § 3 Abs. 2
BauGB**

Sehr geehrter Herr Bürgermeister Henseler,
sehr geehrte Damen und Herren,

Als Gesellschafter der Christian Nettekoven KG, Peter-Hausmann-Platz 3, 53332 Bornheim
nehme ich zu dem oben genannten Entwurf des Bebauungsplans Ro 17 gemäß § 3 Abs. 2
BauGB wie nachstehend fristwährend Stellung:

Der in Aufstellung befindliche Bebauungsplan Ro 17 ist unwirksam, weil er in signifikanter
Weise gegen das Gebot gerechter Abwägung gemäß § 1 Abs. 7 BauGB verstößt. Hiernach
sind bei der Aufstellung der Bauleitpläne die öffentlichen und privaten Belange
gegeneinander und untereinander gerecht abzuwägen.

Lässt man einmal den nachstehenden, bereits begründeten Vorhalt beiseite, dass die Stadt
Bornheim die Verfahrensart nach § 13a BauGB allein deshalb gewählt hat, um dem
zunehmenden Zeitdruck von Vorhabenträgerseite Rechnung zu tragen und um keine
Umweltverträglichkeitsprüfung durchführen zu müssen, so ist vorliegend ein Verstoß gegen
das Gebot der Ermittlung und zutreffenden Bewertung der abwägungsbeachtlichen Belange
nach Maßgabe des § 2 Abs. 3 BauGB gegeben. Bekanntermaßen tritt dieses nunmehr als
Verfahrensnorm ausgestaltete Gebot selbständig vor die – inhaltlichen – Anforderungen an
die verhältnismäßige Gewichtung und den gerechten Ausgleich der konkurrierenden Belange

gemäß § 1 Abs. 7 BauGB,

vgl. hierzu OVG Koblenz, Urt. v. 18.06.2008
– 8 C 10128/08.

Diesen bereits vorgelagerten Ermittlungs- und Bewertungspflichten nach § 2 Abs. 3 BauGB kommt ebenso wie dem zuvor genannten Abwägungsgebot aus § 1 Abs. 7 BauGB eine besondere Bedeutung im Rahmen der inhaltsbestimmenden Funktion der Bauleitplanung im Sinne des Art. 14 Abs. 1 S. 2 und Abs. 2 des Grundgesetzes (GG) zu. Soweit ein Bebauungsplan dem Eigentum im Rahmen des Art. 14 Abs. 1 S. 2 GG eine neue Qualität verleiht,

vgl. BVerfG, Beschl. v. 14.05.1985 – 2 BvR 397.82;
Urt. v. 01.01.1974, NJW 1975, 841,

werden die Anforderungen des Art. 14 GG an eine zulässige Inhaltsbestimmung des Eigentums in der Bauleitplanung regelmäßig durch das Abwägungsgebot erfüllt. Hiernach muss und kann das Abwägungsgebot der grundgesetzlich gewährleisteten Rechtsstellung des Eigentümers und den Anforderungen an eine sozialgerechte Eigentumsordnung einerseits und den öffentlichen Belangen andererseits grundsätzlich wie auch konkret entsprechen. Dabei müssen die städtebaulich beachtlichen Allgemeinbelange umso gewichtiger sein, je stärker Festsetzungen eines Bebauungsplans die Befugnisse des Eigentümers einschränken oder gar Grundstücke von der Privatnützigkeit gänzlich ausschließen,

vgl. BVerwG, Beschl. v. 18.12.1987, NVwZ 1988, 728.

Als Gesellschafter der eingangs genannten Gesellschaft berufe ich mich vor diesem Hintergrund sowohl auf mein **Grundrecht auf Eigentum** als auch auf mein **Recht am eingerichteten und ausgeübten Gewerbebetrieb**.

Soweit gerade für den auch von unserem Geschäft repräsentierten Sortimentsbereich Bekleidung Umsatzverlagerungen in der Größenordnung von lediglich 3% des derzeitigen Umsatzes prognostiziert werden, und zur Begründung mit nur geringen Angebotsüberschneidungen argumentiert wird, dürften die dahingehenden Erwägungen, einer Überprüfung durch das Oberverwaltungsgericht für das Land Nordrhein-Westfalen im Rahmen eines Normenkontrollverfahrens nicht standhalten.

Die nach Lektüre der Bauleitplanunterlagen lediglich auf den Bestandsschutz reduzierten Eigentümerinteressen sind insgesamt unzureichend gewürdigt worden.

Als Vorsitzender des Gewerbevereins Bornheim e.V. erlaube ich mir auf dessen Stellungnahmen vom 10.10.2012 und 25.7.2013 vollumfänglich zu verweisen. Ich betone, dass ich mir dessen Stellungnahmen abschließend zu meinen vorstehenden Ausführungen vollständig zu eigen mache.

I. Verfahrensfehler

Das Aufstellungsverfahren für den Bebauungsplan Ro 17 Stadtteil Roisdorf ist fehlerhaft.

1. Der Bebauungsplan liegt gemäß § 3 Abs. 2 BauGB bei der Stadt Bornheim im Zeitraum vom 27.06. bis einschließlich 26.07.2013 öffentlich aus.

Wie bei der frühzeitigen Bürgerbeteiligung, bei der sich die Beteiligungsfrist (13.9. bis 12.10.2012) für eine Woche mit der Herbstferien in NRW (8.10. bis 20.10.2012) überschneiden hat, geschieht das gleiche Procedere jetzt schon wieder:

Die Schulferien Sommer 2013 in Nordrhein-Westfalen beginnen am 22.07.2013; letzter Schultag und tatsächlicher Schulferienbeginn war folglich am 19.07.2013.

Als verwaltungsseitig bekannt vorauszusetzen ist, dass die „Reisewelle“ dementsprechend bereits seit dem 19.07.2013 begonnen hat und jedenfalls die Bürgerinnen und Bürger der Stadt Bornheim mit schulpflichtigen Kindern gegebenenfalls seit dem 19.07.2013 bis zum Ende der Offenlage am 26.07.2013, d.h. an immerhin 8 Tagen im Zweifel verhindert sind, fristwahrende Stellungnahmen bei der Stadt gemäß § 3 Abs. 2 BauGB einzureichen. Ein Viertel der einmonatigen Auslegungsfrist fällt folglich in die nordrhein-westfälischen Schulsommerferien.

Zwar müssen Bürger damit rechnen, dass Bekanntmachungen auch während der Schulferien erfolgen und sich darauf entsprechend einstellen. Jedoch bestehen im Rückblick auf das bisherige, ohnehin von großer Eile geprägte Aufstellungsverfahren hinreichende Anhaltspunkte dafür, dass die Stadt den Bekanntmachungszeitpunkt respektive den Zeitraum der Offenlage bewusst und gezielt wiederum so unmittelbar vor und in die Ferienzeit gelegt hat, um Einwendungen kritischer Bürger zu verhindern respektive zu beschränken.

Eine solche Offenlagepraxis entspricht nicht dem Sinn und Zweck des § 3 Abs. 2 BauGB (bürgerschaftliche Mitbestimmung an der städtebaulichen Planung zur Erfüllung von

„Grundrechtsschutz durch Verfahren“).

Wegen dieses Verfahrensfehlers bedarf es einer erneuten Offenlage, d.h. einer Wiederholung der Öffentlichkeitsbeteiligung gemäß § 3 Abs. 2 BauGB.

2. Wenn und soweit man sich auf Seiten der Stadt Bornheim offensichtlich darum bemüht hat, den Ausschuss- und Ratsmitgliedern im Vorfeld des Offenlagebeschlusses und der Beschlussfassung über die Ergebnisse der frühzeitigen Öffentlichkeitsbeteiligung alle Bebauungsplanunterlagen einschließlich der verfahrensbegleitenden Gutachten zusammenzustellen und vorzulegen, muss dieser verwaltungsseitige Anspruch auf vollständige Information der Politik auch erfüllt werden. Alles andere wäre nicht systemgerecht.

So fehlt nachweislich in den Anlagen zur Beschlussvorlage-Nr. 170/2013-7 die von Junker + Kruse im Januar 2013 erstellte „Bewertung einer Einzelhandelsuntersuchung des Büros BBE Handelsberatung“, erstellt von Frau Julia Hagemann und Herrn Stefan Kruse, im Auftrag des Gewerbevereins Bornheim.

Das Fehlen dieser Stellungnahme führt insofern zu einem durchgreifenden Verfahrensmangel, als die von der Stadt beauftragte BBE Handelsberatung GmbH unter dem Datum des 22.02.2013 hierauf ausdrücklich repliziert hat und die Lesbar- und Verständlichkeit dieser Stellungnahme von BBE aus der maßgeblichen Perspektive der Ausschuss- und Ratsmitglieder erheblich darunter leidet, dass die Stadtverwaltung die darin in Bezug genommene „Bewertung einer Einzelhandelsuntersuchung des Büros BBE Handelsberatung“ von Junker + Kruse aus Januar 2013 schlicht nicht mit vorgelegt hat.

Dieses Manko kann allenfalls durch eine erneute Offenlage gemäß § 3 Abs. 2 BauGB verfahrensrechtlich in den Griff genommen werden.

3. Ein weiterer Verfahrensfehler ist darin zu sehen, dass den Rats- und Ausschussmitgliedern die Vorlage 170/2013-7, postalisch erst am 13. April 2013 also 11 bzw. 12 Tage (teilweise weniger) vor der Sitzung des Ausschusses für Verkehr, Planung und Liegenschaften am 24. April 2013 bzw. des Rates am 25. April 2013 zugestellt wurde. Diese Vorlage umfaßt einen Gesamt-Umfang von mehr als 560 Druckseiten einschließlich von weit über 200 Seiten, die nur im Ratsinformationssystem elektronisch enthalten sind und nicht ausgedruckt zur Verfügung gestellt wurden, zuzüglich der Vorlagen für weitere 27 Tagesordnungspunkte. Damit war den einzelnen ehrenamtlichen Ausschussmitgliedern eine ordnungsgemäße Durcharbeitung dieser Vorlage und damit

eine erforderlich sachgerechte Erörterung in den Fraktionen zur Vorbereitung der Ausschusssitzung nicht möglich.

4. Ein weiterer Verfahrensfehler ist darin zu sehen, dass die Ergebnisse der Beteiligung der Öffentlichkeit gemäß § 3 (1) BauGB i.V.m § 13a (3) BauGB und der Beteiligung der Behörden und der sonstigen Träger öffentlicher Belange gem. § 4 (1) i.V.m § 13a (3) BauGB nicht jeweils einzeln beurteilt und für die politischen Entscheidungsträger dargestellt, sondern ohne direkten Bezug zum Antragsteller zusammengefaßt und teilweise pauschalisiert dargestellt wurde (Anlage „Abwägung“).
5. Das von der Stadt Bornheim gewählte Verfahren nach § 13 a BauGB begegnet durchgreifenden rechtlichen Bedenken. Nach unserer Auffassung sind die Voraussetzungen für die Durchführung eines beschleunigten Verfahrens gemäß § 13a BauGB vorliegend gar nicht erfüllt.

Der mit der verbindlichen Bauleitplanung ermöglichte Ausbau des derzeitigen Standortes des Toom-Verbrauchermarktes im Ortsteil Bornheim-Roisdorf zu einem Einkaufszentrum ist insofern keine Maßnahme der Innenentwicklung, als das alleinige Ziel der Planung darin besteht, die Aufstellung eines Bebauungsplanes mit der Festsetzung eines Sondergebietes für ein Einkaufszentrum durchzusetzen.

Einmal ungeachtet dessen, dass es hierfür schon kein hinreichendes Planerfordernis im Sinne von § 1 Abs. 3 BauGB gibt, stellen die Planungsziele „Nachverdichtung“ und „Innenentwicklung“ insofern einen „Etikettenschwindel“ dar, als der eigentliche Wille – die Schaffung der planungsrechtlichen Voraussetzungen zur Ansiedlung von großflächigem Einzelhandel – hierdurch verdeckt werden soll.

Im Übrigen handelt es sich um eine Gefälligkeitsplanung für den Investor respektive Vorhabenträger, in dessen Eigentum sich die Gebäude-, Parkplatz- und Freiflächen des Standortes einschließlich der gewerblichen Nutzungen befinden.

Im Einzelnen:

- a) Das beschleunigte Verfahren für „Bebauungspläne der Innenentwicklung“ gemäß § 13 a BauGB wurde bereits durch das am 01.01.2007 in Kraft getretene Gesetz zur Erleichterung von Planungsvorhaben für die Innenentwicklung der Städte vom 21.12.2006 (BGBl. I S. 3316) eingeführt. In diesem Verfahren wird, ebenso wie im vereinfachten Verfahren, von der Umweltprüfung abgesehen.

So verwundert es, dass die Stadt Bornheim als Trägerin der Planungshoheit nicht sogleich, im Zeitpunkt des ursprünglichen Aufstellungsbeschlusses am

06.05.2010, dieses beschleunigte Verfahren gewählt hat.

Dass dieser Weg erst mehr als 2 Jahre nach diesem Aufstellungsbeschluss gemäß § 2 Abs. 1 BauGB gewählt wurde, ist ungewöhnlich und verdächtig in dem Sinne, dass offensichtlich die wahren Beweggründe der Stadt kaschiert werden sollen.

Zwischen der Stadt und dem Vorhabenträger soll nämlich ein städtebaulicher Vertrag geschlossen werden, in dem sich der Vorhabenträger zur Kostenbeteiligung für die Herstellung der empfohlenen verkehrlichen Ertüchtigungsmaßnahmen sowie für die Verbesserung der Radwege und Haltestellen vertraglich verpflichtet.

Zwar sind hiernach also die Kosten der Gutachten vom Vorhabenträger zu übernehmen. Jedoch muss die Stadt nach bisheriger Beschlusslage 30% der entstandenen Kosten der Gutachten übernehmen, sofern der Bebauungsplan nicht binnen 3 Jahren rechtskräftig werden sollte.

Es besteht also ein erheblicher Zeitdruck aus Sicht der Stadt Bornheim, der noch dazu dadurch eine Beschleunigung erfährt, dass der Investor bereits ein gewisses höheres Lebensalter erreicht hat und nicht viele weitere Jahre darauf warten kann, bis dass der Bebauungsplan Rechtsverbindlichkeit erlangt hat.

- b) Die Anwendbarkeit von § 13 a BauGB stellen wir ferner in Abrede, weil der Bebauungsplan nicht aus dem Flächennutzungsplan der Stadt Bornheim heraus entwickelt werden kann und zudem nicht mit den Vorgaben des Einzelhandelsstandort- und Zentrenkonzeptes, Stand der Fortschreibung 2011, in Einklang steht.

Zwar erlaubt § 13 a Abs. 2 Nr. 2 BauGB die Aufstellung eines Bebauungsplans vor der Änderung des Flächennutzungsplans und damit abweichend von § 8 Abs. 2 S. 1 BauGB. Jedoch muss von Seiten der Stadt Bornheim als Trägerin der Planungshoheit dabei berücksichtigt werden, dass mit dem Instrument des § 13 a BauGB u.a. die Festsetzung zentraler Versorgungsbereiche ermöglicht werden soll, um der Gefahr peripherer, die gewachsenen urbanen Zentren gefährdenden Handelszentren entgegenzuwirken, die auf die grüne Wiese außerhalb der Städte reichen.

Es erscheint uns als zweifelhaft, ob diese Regelung gleichwohl die Ausweisung eines Sondergebietes „Einkaufszentrum“, also für großflächigen Einzelhandel zulässt,

vgl. hierzu VG Saarlouis, Beschl. v. 23.12.2010
– 5 L 2221/10, juris - Rn. 97.

- c) Nach Lektüre der Allgemeinen Ziele und Zwecke der Planung im Verfahren gemäß § 13 a BauGB drängt sich der Eindruck auf, dass sich die Stadt Bornheim im Grunde genommen jeglicher Beurteilung des Begriffs der Innenentwicklung enthalten hat oder vielleicht sogar eine bewusst unzutreffende, nicht mehr nachvollziehbare Beurteilung vorgenommen haben könnte,

vgl. insoweit Bayer. VGH, Urt. v. 22.03.2011
– 1 N 09.2888, juris - Rn. 21 a.E. m.w.N.

Insbesondere sind vorliegend die Voraussetzungen für ein Bebauungsplanverfahren nach § 13 a BauGB insofern nicht erfüllt, als in der Voruntersuchung zur Umweltverträglichkeitsprüfung die in Anlage 2 zum § 13 a Abs. 2 Nr. 2 BauGB genannten Kriterien als nicht erheblich eingestuft worden sind.

Die im Rahmen der Vorprüfung des Einzelfalls auf Seiten der Stadt Bornheim gewonnenen Ergebnisse stehen im Widerspruch zu der Tatsache, dass mit dem Vorhaben voraussichtlich immerhin eine Fläche von etwa 22.000 m² durch Gebäude und private Erschließungsflächen überbaut werden soll.

Das beschleunigte Verfahren ist gerade dann ausgeschlossen, wenn durch einen Bebauungsplan die Zulässigkeit eines Vorhabens begründet wird, das einer Pflicht zur Durchführung einer Umweltverträglichkeitsprüfung nach dem Gesetz über die Umweltverträglichkeitsprüfung (UVPG) unterliegt.

Wenn auch die Stadt Bornheim vorliegend zwar eine allgemeine Vorprüfung des Einzelfalls nach den Vorgaben von § 3c, Anlage 1 und 2 UVPG durchgeführt hat, sind die unter der Textziffer 9 der Bebauungsplanbegründung festgehaltenen Ergebnisse insofern nicht nachvollziehbar, als sie sich zum einen teilweise außerhalb des Rahmens zulässige Einschätzung bewegen und zum anderen auf einem Ermittlungsausfall fußen, der auf die Nachvollziehbarkeit durchschlägt,

vgl. hierzu Bayer. VGH, Urt. v. 14.09.2011 – 9 N 10.2275,
Rn. 8, 9, 31 und 32.

Insoweit liegt hier ein Ermittlungsausfall vor, der auf die Nachvollziehbarkeit des Ergebnisses der Vorprüfung durchschlägt,

vgl. nochmals Bay. VGH, a.a.O., juris-Rn. 49 ff.

Soweit die Beurteilung, dass der Ausschlussgrund für die Anwendung des beschleunigten Verfahrens gemäß § 13 a Abs. 1 S. 4 BauGB nicht vorliegt, nur

dann als zutreffend gilt, wenn das Ergebnis nachvollziehbar ist, besteht andernfalls – wie im vorliegenden Fall – ein für die Rechtswirksamkeit des zurzeit in Aufstellung befindlichen Bebauungsplans beachtlicher Mangel. Weil das Ergebnis der von der Stadt Bornheim durchgeführten Vorprüfung des Einzelfalls aus den vorstehend skizzierten Gründen nicht nachvollziehbar ist, liegt somit denknotwendig ein zur Unwirksamkeit des Bebauungsplans Ro 17 führender Mangel vor.

II. Materielle Abwägungsfehler

1. Zum Einzelhandelsstandort- und Zentrenkonzept

Die Stadt geht ausweislich der Textziffer 2.4 der Begründung zum Bebauungsplan Ro 17 in der Ortschaft Roisdorf (Stand: 23.05.2013) davon aus, dass das Plangebiet entsprechend der Darstellung im Einzelhandelsstandort- und Zentrenkonzept, Stand der Fortschreibung 2011, gemeinsam mit der Königstraße als Teil des zentralen Versorgungsbereiches das „Hauptversorgungszentrum“ der Stadt bildet. Der bestehende Toom-Markt sei der wichtigste Nahversorgungsstandort für die Wohnbevölkerung der südlichen Stadtteile von Bornheim. Der Standort fungiere dabei als Vorrangstandort für großflächige Betriebe, für die im Bereich der Königstraße keine Entwicklungsflächen zur Verfügung stünden. Den aufgezeigten Empfehlungen zur zukünftigen städtebaulichen Entwicklung des Standortes werde durch die Planung größtenteils entsprochen. Die Zulässigkeit eines Lebensmitteldiscounters solle entgegen den Empfehlungen jedoch ermöglicht werden, da hiermit keine negativen städtebaulichen Auswirkungen zu erwarten seien.

Die Begründung des Bebauungsplans zum Einzelhandelsstandort- und Zentrenkonzept ist abwägungsfehlerhaft im Sinne von § 1 Abs. 7 BauGB.

Zwecks Vermeidung unnötiger Wiederholungen wird vollständig auf die hiermit in Bezug genommene Stellungnahme von Junker + Kruse aus Januar 2013 zur „Plausibilität des kommunalen Einzelhandelskonzeptes der Stadt Bornheim“ und die Ausführungen von Junker + Kruse unter Tz. 3 „Bewertung der ergänzenden Ausführungen der BBE zum Einzelhandelskonzept“ in ihrer Stellungnahme von Mai 2013 „Fachliche Bewertung der Fortschreibung der Auswirkungsanalyse der BBE sowie der Kommentierung der Plausibilitätskontrollen des Büros Junker und Kruse durch die BBE“ (vom Gewerbeverein Bornheim zusammen mit seiner Stellungnahme eingereicht) verwiesen.

Hiernach ist die Abgrenzung des Hauptzentrums Bornheim / Roisdorf städtebaulich nicht begründet und begründbar sowie mit der jüngsten obergerichtlichen und höchstrichterlichen Rechtsprechung zur Abgrenzung zentraler Versorgungsbereiche nicht in Einklang zu bringen.

Eine städtebauliche Begründung zur Festlegung des zentralen Versorgungsbereiches fehlt.

Die Abgrenzung des zentralen Versorgungsbereiches Bornheim / Roisdorf ist insofern rechtswidrig, als die für eine Abgrenzung als zentraler Versorgungsbereich notwendige räumlich-funktionale Verbindung nicht gegeben ist. Zudem ist mit erneutem Verweis auf das „Plausibilitätsgutachten“ von Junker + Kruse aus Januar 2013 die Abgrenzungsbegründung in sich nicht widerspruchsfrei, so dass die Abgrenzung insgesamt willkürlich und insbesondere nicht an die örtlich tatsächlich vorhandenen Gegebenheiten angepasst erscheint.

So handelt es sich bei den beiden Angebotsstandorten „Königstraße“ und „Standortverbund Schumacherstraße“ um zwei klar voneinander separierte Bereiche, deren mehr als einen Kilometer langes Zwischenstück unter städtebaulichen wie funktionalen Gesichtspunkten kaum bzw. gar keine Ansatzpunkte für die Herstellung einer zukünftigen Verknüpfung aufweist.

Aus Sicht des Büros Junker + Kruse ist eine Abgrenzung des zentralen Versorgungsbereiches Bornheim / Roisdorf – die vor allem auch die städtebaulichen Rahmenbedingungen vor Ort berücksichtigt – deutlich enger zu fassen, um hierdurch die Einzelhandelsentwicklung auf den historisch gewachsenen Ortskern zu konzentrieren und diesen in seiner Versorgungsfunktion für das gesamte Stadtgebiet zu stärken und langfristig zu erhalten.

Soweit diese Zielsetzung sowohl in der Fortschreibung des Einzelhandelsstandort- und Zentrenkonzeptes (Fortschreibung 2010/2011) als auch im integrierten Handlungskonzept für die Königstraße benannt wird, läuft die städtebaulich unbegründete und nicht nachvollziehbare Ausweitung des zentralen Versorgungsbereiches in Richtung Osten sowie die damit einhergehende deutliche Angebotsausweitung zentralenrelevanter Sortimente diesen städtebaulichen Zielvorstellungen diametral entgegen.

Das Einzelhandelsstandort- und Zentrenkonzept der Stadt Bornheim, Stand der Fortschreibung 2011, ist vor dem Hintergrund der einschlägigen Rechtsprechung,

vgl. BVerwG, Urt. v. 11.10.2007 – 4 C 7/07;
 OVG Münster, Urt. v. 19.06.2008 – 7 A 1392/07;
 Urt. v. 01.07.2009 – 10 A 2350/07,

unzulänglich.

Das Einzelhandelsstandort- und Zentrenkonzept enthält ausschließlich Aussagen zur Einzelhandelsstruktur in Bornheim. Es handelt sich um eine reine Marktanalyse in Bezug auf den Einzelhandel. Städtebaulich relevante Aussagen enthalten insbesondere die Abschnitte 3.2 und 5.3 keine, obgleich es sich unstreitig bei „zentralen Versorgungsbereichen“ um eine städtebauliche Kategorie handelt.

Der grundlegende Mangel des der verbindlichen Bauleitplanung von der Stadt zugrunde gelegten Einzelhandelsstandort- und Zentrenkonzepts ergibt sich bereits aus den einleitenden Sätzen der Abschnitte 3.2 und 5.3. Dort heißt es:

„Eine wichtige Aufgabe des vorliegenden Gutachtens besteht darin, die zentralen Versorgungsbereiche im Stadtgebiet Bornheim räumlich abzugrenzen und funktional zu bestimmen. Dazu wurden die Einzelhandelsnutzungen in den Zentrallagen der Ortsteile einer genauen Analyse unterzogen.“ (Abschnitt 3.2, S. 26)

„Die Analyse der Einzelhandelsstrukturen in der Bornheimer Innenstadt zeigte auf, dass sich die Hauptfunktionszonen des Einzelhandels auf die zwei Bereiche Königstraße und Rathausumfeld verteilen. Diese Nutzungsschwerpunkte bestimmen die räumliche Ausdehnung des zentralen Versorgungsbereiches, der sich von der Ortsmitte Bornheim bis zur Schumacherstraße in Roisdorf erstreckt (vgl. Abbildung 38).“ (Abschnitt 5.3, S. 66)

Diese und die weiteren Ausführungen in den Abschnitten 3.2 und 5.3 des Einzelhandelsstandort- und Zentrenkonzeptes der Stadt Bornheim sind schon insofern für die rechtssichere Festlegung und Abgrenzung zentraler Versorgungsbereiche aus städtebaulicher Sicht ungeeignet, als die für einen zentralen Versorgungsbereich typischen Dienstleistungsangebote und Gastronomiebetriebe nicht dargestellt werden. Ein zentraler Versorgungsbereich zeichnet sich im Unterschied zu einer bloßen Einzelhandelsagglomeration dadurch aus, dass zu den Einzelhandelsnutzungen weitere Angebote (Dienstleistungen wie Banken, Friseur, Lottoannahmestelle, Gastronomie) räumlich konzentriert hinzutreten. Auf der Grundlage des der verbindlichen Bauleitplanung zugrunde gelegten Einzelhandelsstandort- und Zentrenkonzeptes in der Fortschreibung 2011 kann hingegen noch nicht einmal verbindlich festgestellt werden, ob es sich bei dem Bereich „Königstraße“ um einen „zentralen Versorgungsbereich“ im Sinne des Städtebaurechts handelt.

Der Bereich „Bornheim / Roisdorf“, wie er auf der Seite 66 in der Abbildung 38 dargestellt

wird, ist kein zentraler Versorgungsbereich im Sinne des Städtebaurechts. Der entsprechenden Abbildung lässt sich vielmehr ablesen, dass sich der zentrale Versorgungsbereich – wenn es sich denn überhaupt um einen handelt – auf den Bereich der Königstraße beschränkt und im Osten etwa im Bereich Königstraße/Ecke Schillerstraße endet. Die Einzelhandelsbetriebe im Stadtteilgebiet Roisdorf („Toom“ und „Plus“ - inzwischen geschlossen -) liegen zu der Einzelhandelsagglomeration im Bereich der Königstraße ohne erkennbaren städtebaulichen Zusammenhang. Der „Toom-Markt“ wird auch nicht durch sonstige Nutzungen, die typisch für einen zentralen Versorgungsbereich wären (Spezialgeschäfte, Dienstleister oder gastronomische Angebote), mit den Geschäften auf der Königstraße in irgendeiner Art städtebaulich „verbunden“. Es ist insoweit schlicht abwegig anzunehmen, dass Kunden, die die Geschäfte im Bereich der Königstraße aufsuchen, im Rahmen eines „einheitlichen Einkaufsvorganges“, wie es das Oberverwaltungsgericht für das Land Nordrhein-Westfalen immer wieder hervorhebt, auch noch den „Toom-Markt“ besuchen.

Der „Toom-Markt“ liegt vielmehr isoliert **in einer städtebaulich nicht integrierten Lage** am Rande des Ortsteils Roisdorf, wobei ihm zwar aufgrund seiner Größe und seines Einzugsbereiches eine Versorgungsfunktion zukommt, was jedoch allgemein auf Einzelhandelsbetriebe zutrifft, weil der einzige (städtebauliche) Zweck eines Einzelhandelsbetriebes darin besteht, die Bevölkerung in einem bestimmten Einzugsbereich mit Waren zu versorgen. Dass dem Betrieb jedoch eine zentrale Versorgungsfunktion im Sinne des Städtebaurechts zukäme, scheint fernliegend.

Entsprechendes gilt für die „Nahversorgungszentren“ Hersel und Merten. In den entsprechenden Abbildungen 39 und 40 sind lediglich die vorhandenen Einzelhandelsbetriebe verzeichnet, ohne dass sich aus dem Text ergäbe, welches Warenspektrum abgedeckt wird und durch welche Dienstleistungs- und Gastronomieangebote dieses ergänzt wird. Dass den „Nahversorgungszentren“ Hersel und Merten ein hinreichendes städtebauliches Gewicht zukäme, um von einem zentralen Versorgungsbereich im Sinne des Städtebaurechts sprechen zu können, ist – gestützt auf die v.g. Abbildungen – ebenfalls eher fernliegend.

Die Fortschreibung 2011 des Einzelhandels- und Zentrenkonzeptes ist mithin aus städtebaulicher Sicht völlig ungeeignet, die zentralen Versorgungsbereiche der Stadt Bornheim rechtssicher zu bestimmen. Das Oberverwaltungsgericht für das Land Nordrhein-Westfalen führt hierzu aus:

„[...] die Gesamtheit der dort vorhandenen baulichen Anlagen muss auf Grund ihrer Zuordnung innerhalb des räumlichen Bereichs und auf Grund ihrer verkehrsmäßigen Erschließung und verkehrliche Anbindung in der

Lage sein, den Zweck eines zentralen Versorgungsbereichs – sei es auch nur die Sicherstellung der Grund- oder Nahversorgung – zu erfüllen.“

Dementsprechend dürfen im Rahmen eines Einzelhandels- und Zentrenkonzeptes nicht lediglich die Einzelhandelsnutzungen untersucht werden. Der Schwerpunkt eines Einzelhandels- und Zentrenkonzeptes muss vielmehr darin liegen, die Gesamtheit der baulichen Nutzungen in einem bestimmten Bereich, der als zentraler Versorgungsbereich in Betracht kommt, daraufhin zu untersuchen, ob und wie diese sich ergänzen und ob das Zusammenspiel der unterschiedlichen Nutzungen geeignet ist, den Zweck eines zentralen Versorgungsbereichs zu erfüllen. Ein dabei ganz wichtiger und nie außer Acht zu lassender Gesichtspunkt ist die räumliche Nähe der den zentralen Versorgungsbereich bildenden gewerblichen Nutzungen. Idealerweise ist ein zentraler Versorgungsbereich in seiner Form so beschaffen, dass man fußläufig von Geschäft zu Geschäft gelangen kann, um seinen Bedarf an Waren decken und gleichzeitig Bank-, Friseur- oder sonstige Geschäfte tätigen zu können. Dies gilt im Grundsatz für Innenstadtzentren ebenso wie für Grund- und Nahversorgungszentren.

Da das der verbindlichen Bauleitplanung zugrunde gelegte Einzelhandelsstandort- und Zentrenkonzept der Stadt Bornheim, Stand der Fortschreibung 2011, die städtebauliche Bedeutung des Begriffs „zentraler Versorgungsbereich“ grundlegend verkennt, vermag es den Anforderungen, die § 1 Abs. 7 BauGB an die Abwägung stellt, schlechterdings nicht zu genügen. Der öffentliche Belang, die Erhaltung und Entwicklung zentraler Versorgungsbereiche bei der Planung zu berücksichtigen, kann nicht fehlerfrei in die Abwägung eingestellt werden. Das Einzelhandelsstandort- und Zentrenkonzept ist folglich in der der verbindlichen Bauleitplanung zugrunde gelegten Fassung abwägungsfehlerhaft und damit materiell rechtswidrig.

2. Zur Verkehrsverträglichkeit (Verkehrsuntersuchung)

Im Gegensatz zu der in Vorlage 170/2013-7 vertretenen Auffassung, wonach „der Nachweis der verkehrlichen Verträglichkeit des Vorhabens in Abhängigkeit der geplanten Verkaufsflächen erbracht“ sei, bin ich nach wie vor der Auffassung, dass die vom Ausschuß für Verkehr, Planung und Liegenschaften (VPLA) der Stadt Bornheim in seiner Sitzung vom 23.2.2012 zu Vorlage Nr. 565/2011-7 beschlossene Bedingung, dass der Nachweis der verkehrlichen Verträglichkeit einschließlich der Verkehrsbezüge im gesamten Einzugsbereich Bornheim / Roisdorf gutachterlich nachzuweisen sei, nach wie vor nicht erbracht ist. Zum Nachweis der Verkehrsverträglichkeit reicht es eben - wie nachfolgend ausgeführt wird – nicht aus, dass ein Gutachten vorgelegt wird, daß paßgenau auf das Ziel der Genehmigungsfähigkeit erstellt wird ohne Rücksicht auf alle wissenschaftlichen

Grundlagen und Erkenntnisse und mit haarsträubenden Begründungen (z.B. ALDI, REWE XL).

Die im Zuge des Aufstellungsverfahrens für den Bebauungsplan Ro 17 erstellte Verkehrsuntersuchung führt zu durchgreifenden Abwägungsmängeln im Sinne von § 1 Abs. 7 BauGB.

Die von der Stadt bei der Ingenieurgruppe IVV Aachen/Berlin in Auftrag gegebene „Verkehrsuntersuchung B-Plan RO 17 Umnutzung im Bereich des Toom-Marktes in Bornheim-Roisdorf zwischen Bundesbahn und Bonner Straße - Ergebnisbericht vom 20.02.2013“, genügt nicht den Anforderungen des Abwägungsgebotes gemäß § 1 Abs. 7 i.V.m. Abs. 6 Nr. 9 BauGB.

Zwecks Vermeidung insoweit unnötiger Wiederholungen wird auf den Bericht der DTV-Verkehrsconsult GmbH (Verkehrsgutachten für ein Einkaufszentrum in Bornheim-Roisdorf) vom 03.12.2012, beauftragt vom Gewerbeverein Bornheim e.V. und der Christian Nettekoven KG, verwiesen.

Die Ergebnisse dieser Untersuchung zeigen, dass die bisherigen Planungen und Vorüberlegungen für das Einkaufszentrum die verkehrlichen Auswirkungen keineswegs vollständig berücksichtigt haben. Von Seiten der DTV Verkehrsconsult GmbH wurde empfohlen, die erforderlichen Neu- und Umgestaltungen von Knotenpunkten unter der Berücksichtigung der allgemeinen Verkehrsprognose sowie der zu erwartenden Neuverkehre durch das Einkaufszentrum vorzunehmen. Dabei sollte in jedem Fall von den aktuellen verkehrlichen Randbedingungen im Untersuchungsraum ausgegangen werden. Zusätzlich sollte auch die Umsetzbarkeit möglicher Knotenpunktvarianten frühzeitig in die Planungen mit einbezogen werden, um realistische und leistungsfähige Lösungen anbieten zu können. Hierbei sind insbesondere die Flächenverfügbarkeit sowie die entstehenden Kosten zu beachten. Weiterhin sollten auch die verkehrlichen Auswirkungen auf die Königstraße näher betrachtet werden, um hier eine verträgliche Abwicklung der erwarteten Verkehrsmengen sicherzustellen.

Die in den Planungen bisher vorgesehenen 550 bzw. 570 Stellplätze werden aus Sicht der DTV Verkehrsconsult GmbH ausweislich deren Berichterstattung vom 03.12.2012 bzw. Stellungnahme vom 17.4.2013 für die geplanten Nutzungen als nicht ausreichend erachtet.

Was die konkrete Abwägung der Stadt mit den Belangen nach § 1 Abs. 6 Nr. 9 BauGB anbelangt, so werden in dem „Gegengutachten“ der DTV Verkehrsconsult GmbH ausschließlich Annahmen zugrunde gelegt, die durch entsprechende Fachliteratur begründet

werden können und entsprechend dokumentiert wurden. Die Auswahl der vom IVV-Gutachten abweichenden Werte liegt darin begründet, dass DTV die örtlichen Randbedingungen anders bewertet, beispielsweise die „nicht integrierte Lage“ bzw. die „teilintegrierte Lage“ des Einkaufszentrums.

Im Einzelnen resultieren Abwägungsfehler aus den nachfolgenden Punkten:

- Die Stadt argumentiert, dass die Annahme der Verkehrserzeugung für ALDI im DTV-Gutachten insofern zu hoch sei, als es im Umkreis von 7 km 10 weitere ALDI-Märkte gäbe und in diesem Falle deutlich geringere Kundenzahlen pro qm anzusetzen seien.

Einmal ungeachtet dessen, dass diese Behauptung der weiteren 10 ALDI-Märkte für DTV nicht überprüfbar ist, wird von deren Seite nachvollziehbar davon ausgegangen, dass die Firma ALDI keine neue Filiale eröffnet, in der sie nicht mindestens einen für das Unternehmen durchschnittlichen Umsatz erwartet. Die insoweitigen Annahmen von DTV erscheinen nach wie vor als gerechtfertigt.

- Soweit die Stadt argumentiert, dass die Annahme der Verkehrserzeugung für REWE im DTV-Gutachten insofern zu hoch sei, als der hier geplante Markt (REWE-XL) ein modernes Konzept mit überdurchschnittlich großzügigen Verkaufsflächen enthalte und derartige moderne Einkaufskonzepte in den Kernwerten der Literatur noch nicht verankert seien, mag man dem Folgendes entgegenhalten:

Wenn und soweit es noch keine wissenschaftlich begründeten Kernwerte für diese Art von Märkten in der Literatur gibt, dann gibt es auch keine Argumente, hier geringere Kundenzahlen anzunehmen. Es ist ebenso möglich, dass diese modernen Märkte aufgrund ihrer besonderen Attraktivität (großes Sortiment, ansprechende Verkaufsflächen) sogar mehr Kunden anlocken.

- Soweit die Stadt die Verkaufsfläche der Apotheke mit nur 40 qm ansetzt und nicht mit 150 qm, und die von DTV insoweit ermittelten Kundenzahlen für die Apotheke als viel zu hoch beurteilt werden, mag man dem Folgendes entgegenhalten:

Die Kundenzahlen der Apotheke wurden von DTV über die Anzahl der Mitarbeiter (Auskunft der Apotheker) berechnet, und nicht über die Verkaufsflächen. Insoweit ist die von DTV vorgenommene Berechnung völlig plausibel und korrekt und

zutreffend im Bericht dokumentiert.

- Soweit sich die Stadt auf den Standpunkt stellt, dass der gewählte IV-Anteil für die Kunden insgesamt zu hoch gewählt worden sei, insbesondere die 90% für den Elektronikmarkt insoweit übertrieben seien, als es auch Elektronikteile gäbe, die nicht zwingend mit dem PKW transportiert werden müssten, mag man dem Folgendes entgegenhalten:

Die Bewertung des IV-Anteils ist aus Sicht von DTV richtig, und zwar gerade vor dem Hintergrund des laut Aussage der Stadt großen Anteils an auswärtigen Kunden, die sicher eher mit dem PKW kommen werden.

- Wenn und soweit sich die Stadt ferner auf den Standpunkt stellt, dass die sog. Verbundeffekte im DTV-Gutachten insofern zu gering eingeschätzt werden, als mit einem hohen Anteil auswärtiger Kunden zu rechnen sei, so dass gerade bei einem Elektronikmarkt Verbundeffekte von bis zu 60% möglich seien, mag man dem Folgendes entgegenhalten:

Diese Behauptung der Stadt stünde im Widerspruch zu einem angeblich geringeren IV-Anteil und vielen fußläufigen Kunden.

- Soweit die Stadt darüber hinaus die Anzahl der erforderlichen Parkplätze (rund 900) deutlich zu hoch einschätzt und argumentiert, dass bestehende Einkaufszentren mit ähnlichen Verkaufsflächen maximal 600 Stellplätze bereitstellten, mag man dem Folgendes entgegenhalten:

Der Vergleich mit anderen Einkaufszentren erscheint schon insofern als nicht fachgerecht, als neben den Verkaufsflächen auch das Sortiment für die Anzahl der Kunden entscheidend ist. Ob das Sortiment der zum Vergleich herangezogenen Einkaufszentren vergleichbar ist, kann von DTV ohnehin nicht verifiziert werden. Jedenfalls hat DTV bei deren Berechnung mit den Anforderungen an die Anzahl von Stellplätzen eine Plausibilitätsprüfung nach nordrhein-westfälischem Bauordnungsrecht vorgenommen, die zu einer Bandbreite von 480 bis 1.440 Stellplätzen bei einer Verkaufsfläche von 13.500 qm führt, wobei die Zahl höher wird, je höher der Anteil hochfrequentierter Sortimente (z.B. ALDI, Lebensmittel) ist.

- Soweit die Stadt sich sodann auf den Standpunkt stellt, dass bei der Ermittlung der erforderlichen Stellplatzzahl zu kleine Umschlagszahlen von DTV angesetzt wurden und die Umschlagszahlen wegen des hohen Lebensmittelanteils deutlich höher seien, mag man dem Folgendes entgegenhalten:

Diese Behauptung der Stadt stünde im Widerspruch zu angeblich hohen Verbundeffekten insofern, als diese zu noch längeren Stellplatzbelegungen führen. Insofern erscheint die Annahme von DTV als nach wie vor völlig realistisch und plausibel. Im Übrigen hat DTV für den Discounter einen um 50 % höheren Umschlagsgrad zu Grunde gelegt.

- Soweit die Stadt schließlich in ihre Abwägung die Überlegung einstellt, dass bei den durchgeführten HBS-Nachweisen keine Prognosen und keine möglichen Verkehrsverlagerungen seitens DTV berücksichtigt worden seien, mag man dem Folgendes entgegenhalten:

Dies mag zwar zum Teil insofern richtig sein, als eine umfassende Berücksichtigung nur möglich ist, wenn ein Verkehrsmodell zur Verfügung steht. Hinzuweisen ist dann jedoch darauf, dass die von IVV angestellten Prognosen bezüglich der Bonner Straße im Bereich des Einkaufszentrums eine Verkehrszunahme erwarten. Damit hätte DTV die Verkehrsmengen für den Nachweis zu günstig angesetzt und mit Berücksichtigung der Prognosen würde sich das Ergebnis denknotwendig zum Negativen verändern.

Alles in allem zeigen die vorstehenden Punkte, dass die im Zuge des Aufstellungsverfahrens von der Stadt eingeholte Verkehrsuntersuchung IVV (Ergebnisbericht vom 20.02.2013) schlechterdings nicht geeignet ist, eine abwägungsfehlerfreie verbindliche Bauleitplanung im Sinne von § 1 Abs. 7, Abs. 6 Nr. 9 BauGB zu generieren respektive abzusichern.

Im Übrigen schließen wir uns vollinhaltlich der Stellungnahme von Herrn Günter Pohl vom 17.7.2013 zu den Verkehrsuntersuchungen der IVV an.

Zum Bereich **öffentliche Verkehrsflächen** weisen wir insbesondere auf folgende Fragestellungen und Anmerkungen hin:

Planunterlagen

Bei der frühzeitigen Beteiligung der Öffentlichkeit in der Zeit vom 13.09.2012 bis 12.10.2012 war in den Unterlagen auch ein Gestaltungsplan enthalten, als Datei „315_2012-7_2_Gestaltungsplan.pdf“ benannt. Bei den im Internet zur Verfügung gestellten Unterlagen der derzeitigen Offenlage befindet sich nur der Bebauungsplan-Entwurf (ohne Datum) mit dem Kreisverkehrsplatz an der Einfahrt zum Einkaufszentrums an der Bonner Straße, als Datei „Ro 17.81732_13-03 _rechtsplanentwurf.pdf“ benannt.

In diesem Bebauungsplan sind die im damaligen Gestaltungsplan dargestellten Anliefferrampen und die Zufahrten zu den Anliefferrampen nicht erkennbar. Insbesondere fehlt die Darstellung der Schleppkurven mit dem Rangierbereich für die Lkws im Bereich der nächsten betroffenen Anlieger Mörnerstraße Nr. 33 bis 37 sowie der neue Überbau über die Rampe an der Fußgängerunterführung Widdiger Weg.

Da bei der Offenlage auch die Gebäudeansichten vorgelegt werden, sollten die Zuwegungen zu den Laderampen auch dargestellt werden.

Überbauung Fußgängerunterführung Widdiger Weg

Gegen eine weitere Überbauung der Rampe an der Fußgängerunterführung Widdiger Weg um ca. 15 m bestehen grundsätzliche Bedenken. Die Vergrößerung des Angstraumes für Fußgänger kann nicht durch Anbringung von Lampen (siehe Abwägung – Anlage zur Vorlage 170/2013-7) gemindert werden.

Nur die Einsicht in den Tunnel kann das Sicherheitsgefühl der Benutzer erhöhen und ist in erheblichem Maße aus Sicht der städtebaulichen Kriminalprävention ein Erfolg.

Bei einer Überbauung muss die Rampe zur Beibehaltung der Neigung und Einsichtnahme in die Unterführung in gleichem Maß wie die Überbauung verlängert werden. Dies wurde aber bisher in keinem Plan dargestellt. Weiter würde die Überbauung bedeuten, dass die gesamten Stützwände der Rampe abgebrochen und der neuen Höhenlage angepasst, sowie im Bereich der Überbauung Stützwände durch massive Widerlager ersetzt werden. Das Brückenbauwerk muss dann für 38-tonner Lkw geeignet sein.

Durch die Änderung der Rampen, ist auch eine Änderung der Baugrenzen in diesem Bereich erforderlich.

Alternative Zufahrt für die Anlieferfahrzeuge

Durch die bereits dargestellte Zufahrt von der Bonner Straße zu den Laderampen könnte das Problem Fußgängerunterführung und Lärmbelästigung der Anlieger der Mörnerstraße gelöst werden. Denn die Stadt muss nicht den Bebauungsplan ständig den Wünschen des Investors anpassen, sondern muss die Vorgaben im Sinne der Bevölkerung stellen.

Öffentlicher Parkplatz an der Ecke Bonner Straße – Widdiger Weg

Im Plangebiet liegt der öffentliche städtische Parkplatz auf dem Flurstück Nr. 30. Hier sind regelmäßig 10-16 Pkw geparkt. Dieser Parkplatz wird von Patienten und Personal der nebenliegenden Arztpraxis und von Friedhofsbesuchern genutzt. Den Kunden und

Beschäftigten der Apotheke und der umgebenden Einzelhandels- und Dienstleistungsnutzungen stehen eigne Firmenparkplätze zur Verfügung

Die Erhaltung des Parkplatzes an der Ecke Bonner Straße / Widdiger Weg ist insbesondere für die Friedhofsbesucher erforderlich. Bei Beerdigungen ist der im nördlichen Bereich vorhandene Parkplatz nicht ausreichend und wird wegen der verminderten Einsichtnahme auch nicht gerne von Friedhofsbesuchern genutzt.

Da das Grundstück von 924 m² an den Investor verkauft werden soll und damit diese öffentliche Parkplatz mit 16 Stellplätzen ersatzlos entfallen soll, stellt sich die Frage: Wo werden hierfür öffentliche Ersatzparkplätze gebaut?

Liegenschaften mit der Bezeichnung GF und GFL

Nach den vorliegenden Unterlagen sollen alle städtischen Grundstücke im Plangebiet mit einer Gesamtgröße von rd. 5.000 m² an den Investor verkauft werden. Lt. Kostenschätzung der Stadt Bornheim für das Bürgerbegehren „Grundstücksverkäufe Roisdorf“ wird von einem Veräußerungserlös von 700.000 € ausgegangen, was einem Preis je qm von 140 € entspricht. Der Bodenrichtwert in diesem Gebiet beträgt 210 €. Hier wird aus einem bisherigen Mischgebiet und Kerngebiet ein Sondergebiet mit einer hohen Bebaubarkeit (GRZ 0,8 – vorher 0,4 bis 0,6). Der Preis ins unangemessen niedrig und steht in keinem Verhältnis zu Preisen, die die Stadt in gleichzeitig verlaufenden Kaufverhandlungen verlangt.

Zudem ist unklar, ob dieser Kaufpreis nicht – entgegen der Angabe der Stadt zur Kostenschätzung im Rahmen des Bürgerbegehrens - auch eine Beteiligung an den Baukosten des Kreisverkehrsplatzes Bonner Straße / Herseler Straße / Siegesstraße beinhaltet.

Dann wäre der Kaufpreis für die Grundstücke noch einmal deutlich geringer.

In der Begründung zum Bebauungsplan R0 17 wird unter Tz. 6.1 zum Thema „**Verkehrliche Anbindung / Verkehrsknotenpunkte**“ ausgeführt, dass

- a) der **Kreisverkehrsplatz auf der Bonner Straße** vor der Zufahrt zum geplanten Vorhaben „als leistungsfähig mit befriedigender Verkehrsqualität (Qualitätsstufe C nach HBS 2001) zu bewerten“ sei.

Hierzu ist anzumerken, dass diese Einstufung nach HBS davon ausgeht, dass der Kreisverkehr gleichsam auf der grünen Wiese liegt mit ungehinderten Abflüssen nach vier Seiten. Der geplante Kreisverkehr hat jedoch nur drei Abflüsse, wovon einer durch die in knapp 5 m Entfernung beginnende Tiefgarage mit entsprechenden Parksuchverkehr stark eingeschränkt ist.

Weiterhin verursachen die Ampeln z.B. an der Adenauerallee regelmäßig Fahrzeugpuls, die zu einer erhöhten Belastung führen.

Nach Einschätzung unserer Gutachter und der von ihnen höher erwarteten Gesamt-Verkehrsmengen wird der **Kreisverkehr voraussichtlich nicht ausreichend leistungsfähig** sein.

Lösung für schwere Lkw und Kranwagen

Der an der Bonner Straße ansässige Kfz-Betrieb Reuter muss mit seinen schweren Lkw und Bergungsfahrzeugen eine Fahrmöglichkeit über die beiden Kreisverkehrsplätze zur Autobahn haben. Auch für seine Kunden, wie z.B. die Kranfahrzeugfirma Baumann aus Hersel, muss die Werkstatt noch erreichbar sein.

b) der **Kreisverkehr Bonner Straße / Herseler Straße / Siegesstraße**

„Für eine Verkehrsbeziehung der Bonner Straße wird jedoch auch nach dem Umbau weiterhin eine mangelhafte Verkehrsqualität (Qualitätsstufe E nach HBS 2001) erreicht, sofern die Maßnahmen des Planfalls D.1 2020 (FNP) als Rahmenbedingung nicht realisiert werden. Die mangelhafte Verkehrsqualität dieser einzelnen Fahrbeziehung führt zu einer insgesamt mangelhaften Einstufung der Verkehrsqualität (Qualitätsstufe E nach HBS 2001) des gesamten Kreisverkehrs, ...“

Hierzu ist Folgendes anzumerken:

Der **Planfall D 1 -2020 (FNP)** hat lt. Gutachten der IVV vom 6.8.2007 (Bild 13) folgende Voraussetzungen:

- Fertigstellung der L 183 n
- Kreisverkehr L 281/L 118
- Umfahrung Servatiusweg
- 1-Richtungsverkehr West-Ost (Erschließungsverkehr in Gegenrichtung)
- Ausbau
- Anbindung an Königstraße über neuen Kreisverkehr
- Tempobeschränkung 10-20 km/h verkehrsberuhigter Geschäftsbereich

- Umgestaltung Königstraße
- Einbahnverkehr Ost-West zwischen Secundastraße und Peter-Fryns-Platz
- Tempo 10 bis 20 km/h – verkehrsberuhigter Geschäftsbereich
- Kreisverkehr Secundastraße
- Sperrung MIV Wallraffstraße zwischen Burgstraße und Secundastraße
- Apostelpfad als unechte Einbahnstraße
- Neu: Maßnahmen zur Verringerung des Durchgangsverkehrs auf der Alfred-Rademacher-Straße
- Neu: Teilanschluss L 192/K 42

Das soll zu einer Reduzierung des Verkehrs auf dem Herseler Weg um 3.300 Kfz und einer Mehrbelastung auf der Bonner Straße um 1.400 bzw. 2.990 Kfz führen.

Weiterhin soll es zu einer Reduzierung des Verkehrs auf der Königstraße auf 7.600 Kfz/DTV und auf dem Servatiusweg auf 4.600 Kfz/DTV führen, also insgesamt 12.200 Kfz. Gezählt wurden jetzt über 14.000 Kfz.

Hierbei wurden zum einen gar nicht alle Maßnahmen umgesetzt (Teilanschluß L 192/K 42), zum Teil sind sie im Probebetrieb nicht dargestellt und probiert worden (Sperrung Wallrafstraße, Apostelpfad als unechte Einbahnstraße)

Nach der 2. Anliegerversammlung zum Probebetrieb ist das Ziel der Verkehrsberuhigung in keiner Weise erreicht worden, im Gegenteil: der Servatiusweg hat deutlich mehr Verkehr (7.138 Kfz), als nach der Prognose (4.600 Kfz) angenommen.

Die IVV geht von einer deutlich geringeren Verkehrsmenge aus als unsere Gutachter. Nach den Ergebnissen der ersten Phase des Probebetriebs Königstraße / Servatiusweg hat sich gezeigt, dass die von der IVV prognostizierten Verkehrsentslastungen bei weitem nicht eingetroffen sind, im Gegenteil: der Verkehr im Bornheimer Zentrum und den benachbarten Straßen hat insgesamt zugenommen. Wenn man dies als Indiz für die Qualität der Prognosen von IVV nimmt – und wir haben viele Beispiele für grobe

Fehleinschätzungen von Entwicklungen durch IVV – dann dürfte auch die Erwartung, dass sich die Qualität des Kreisverkehrs bei Realisierung des Planfalls D1-2020 (FNP) von „mangelhaft“ verbessert, eine Utopie sein.

Und im Übrigen stellt sich die Frage, ob es nach dem katastrophalen Probebetrieb überhaupt zu einer Realisierung des Planfalls D1-2020 (FNP) kommt und ob der D 1-Fall rechtlich durchgesetzt werden kann.

Wenn nicht, dann hat selbst nach Einschätzung der Stadt Bornheim in der Begründung ein Kreisverkehr mit Bypass nicht die erforderliche Qualität, sondern bleibt insgesamt mangelhaft.

Denn damit fiele die Bedingung für die notwendige Verbesserung des Kreisverkehrs weg und gleichzeitig die Voraussetzung der Verkehrsverträglichkeit an dieser entscheidenden Stelle.

Daneben sind sowohl technische Probleme im Bereich der LKW als auch Grundstücksfragen in keiner Weise geklärt.

Bedenklich ist, dass der Kreismittelpunkt ca. 15 m aus der Achse der Bonner Straße in die Grünfläche verlegt wird und damit die Grünanlage erheblich verkleinert wird.

Weiterhin sollte die Darstellung dieses Kreisverkehrsplatzes auch im Übersichtsplan und im Rechtsplan erfolgen, weil der Bau dieses Kreisverkehrsplatzes Voraussetzung für den Bau des Einkaufszentrums ist und damit zum Bebauungsplan gehört.

Nach den Prognosen des Landesbetriebes Straßenbau NRW und Verkehrsuntersuchungen ist an diesem Knotenpunkt nach Inbetriebnahme der Landesstraße 183 n im Jahre 2014 mit einigen Tausend Kfz/Tag weniger zu rechnen und die heutigen Kapazitätsprobleme an dieser Kreuzung sind behoben.

Daher müssen die Kosten für den Bau des Kreisverkehrsplatzes, der wegen der erhöhten Verkehrsbelastung durch das Einkaufszentrum erforderlich wird, **alleine vom Investor** des Einkaufszentrums getragen werden.

3. Zur einzelhandelsorientierten Auswirkungsanalyse

Der Ausschuß für Verkehr, Planung und Liegenschaften (VPLA) der Stadt Bornheim hat in seiner Sitzung vom 23.2.2012 zu Vorlage Nr. 565/2011-7 zu dem oben genannten Bebauungsplanverfahren unter anderem beschlossen, dem Rat zu empfehlen, dem vorgelegten Nutzungskonzept unter dem Vorbehalt zuzustimmen, dass

- neben dem Nachweis der verkehrlichen Verträglichkeit einschließlich der Verkehrsbezüge im gesamten Einzugsbereich Bornheim / Roisdorf auch
- durch einen von der Stadt Bornheim zu beauftragenden Gutachter der Nachweis der Sortimentsverträglichkeit insbesondere
 - o für den Bereich der Lebensmittel (in Bezug auf den Einzugsbereich Bornheim / Roisdorf / Hersel) und
 - o für den Bereich des Textil-/Bekleidungsangebotes (in Bezug auf die Auswirkungen auf die Königstraße)

erbracht wird.

Beide Nachweise sind durch die vorgelegten Gutachten der IVV und BBE in keiner Weise erbracht, ganz im Gegenteil.

Der verbindlichen Bauleitplanung wird die „Fortschreibung der Auswirkungsanalyse Ansiedlung eines Einkaufszentrums am Standort Bornheim-Roisdorf, Bonner Straße, Stand Februar 2013, der Fa. BBE Handelsberatung GmbH, Köln, zugrunde gelegt.

Soweit deren Fazit in der vermeintlichen Erkenntnis mündet, dass das Planvorhaben dazu geeignet ist, die Versorgungsfunktionen für die Bevölkerung der Stadt Bornheim bei verschiedenen Sortimenten zu verbessern, ist man auf Seiten von Junker + Kruse Stadtforschung Planung zu dem Ergebnis gelangt, dass auch diese Fortschreibung der Auswirkungsanalyse sicher kein belastbares Abwägungsmaterial gemäß § 11 Abs. 3 BauNVO liefert.

Zwecks Vermeidung insoweit unnötiger Wiederholungen wird zum einen auf die den Ausschuss- und Ratsmitgliedern noch dazu von der Stadt Bornheim vorenthaltene „Bewertung einer Einzelhandelsuntersuchung des Büros BBE Handelsberatung“, erstellt von Junker + Kruse im Auftrag des Gewerbevereins Bornheim im Januar 2013, verwiesen.

Zum anderen wird zwecks Vermeidung unnötiger Wiederholungen die auch insoweit vollständig zu Eigen gemachte „Fachliche Bewertung der Fortschreibung der Auswirkungsanalyse der BBE sowie der Kommentierung der Plausibilitätskontrollen des Büros Junker + Kruse durch die BBE“, erstellt im Auftrag des Gewerbevereins

Bornheim und von diesem zusammen mit seiner Stellungnahme eingereicht, verwiesen.

Hiernach ist zunächst einmal schon nicht nachvollziehbar, warum die BBE keine branchenspezifische Bezugsebene (unter Berücksichtigung von Kern- und Randsortimenten) wählt, wie es in Verträglichkeitsgutachten an sich üblich und sachgerecht zu bewerten ist, sondern stattdessen eine (überwiegend) gesamtbetriebliche Betrachtung durchführt. Dadurch, dass an verschiedenen Stellen im BBE-Gutachten ohne erkennbaren Grund und ohne eindeutige Kennzeichnung zudem unterschiedliche Bezugsgrößen gewählt werden, wird aus Sicht von Junker + Kruse die Nachvollziehbarkeit des BBE-Gutachtens zusätzlich eingeschränkt.

Insgesamt sind die Flächenproduktivitäten des Vorhabens in mehreren Branchen einem – von der Rechtsprechung geforderten – Worst-Case-Ansatz nicht angemessen. In mehreren Branchen (u.a. Elektrowaren/Foto) würde sich das Umsatzvolumen bei einer angemessenen Flächenproduktivität um bis zu einem Drittel erhöhen. Das Vorgehen der BBE führt im Ergebnis dazu, dass die zu erwartenden prozentualen Umsatzumverteilungen entsprechend zu gering dargestellt werden.

Weiter erscheint zwar die Gesamtausdehnung des Einzugsgebietes als grundsätzlich nicht unplausibel, was jedoch aus Sicht von Junker + Kruse ausdrücklich nicht für die gewählte Zonierung des Einzugsgebietes gilt. Diese prägt jedoch die gesamte Auswirkungsanalyse insofern, als auf dieser Basis Annahmen zu Abschöpfungsquoten des Vorhabens nach Zonen getroffen werden, die entsprechend als nicht belastbar zu bewerten sind.

Schließlich hebt Junker + Kruse in einem weiteren Zwischenfazit ausweislich deren Bewertungsgutachten aus Januar 2013 darauf ab, dass BBE im Rahmen der Berechnungen teilweise unzureichend begründete und unplausible Annahmen trifft, die dazu führen, dass die Umsatzumverteilungen in den zentralen Versorgungsbereichen in Zone 1 und 2 des Einzugsgebietes rechnerisch reduziert werden. So werden hiernach hohe und intransparente Abschläge u.a. für

- bestehende Umsätze am Vorhabenstandort,
- Umsatzumverteilungen außerhalb des Einzugsgebietes und
- Umsatzumverteilungen an sonstigen Standorten innerhalb des Einzugsgebietes angesetzt.

Hinzu kommt, dass die Ergebnisse der BBE-Berechnungen insgesamt aus Sicht von Junker + Kruse als sehr nivelliert erscheinen und teilweise in einer nicht mehr plausiblen Relation zueinander stehen. Die anzunehmende besondere Betroffenheit der Standorte in räumlicher Nähe zum Vorhaben kommt hierbei nach Auffassung von Junker + Kruse nicht angemessen zum Ausdruck. Nach Einschätzung von Junker + Kruse besteht u.a. die Gefahr, dass die BBE auf Basis der Annahme einer vorrangigen Selbst-Kannibalisierung des Betreibers ALDI die Auswirkungen unterschätzt, die auf die Lebensmittelmärkte anderer Betreiber in der näheren Umgebung des Vorhabens zu erwarten sind. Die Ergebnisdarstellung besitzt darüber hinaus teilweise nach Auffassung von Junker + Kruse einen unzureichenden Differenzierungsgrad.

Soweit dann im letzten Zwischenfazit von Junker + Kruse das BBE-Gutachten keine vertiefende städtebauliche Bewertung der Auswirkungen beinhaltet, was in Anbetracht der erheblichen Höhe der errechneten Umsatzumverteilungen vor allem in den Bornheimer zentralen Versorgungsbereichen sowie den Hauptgeschäftszentren von Brühl und Rheinbach als nicht akzeptabel erscheint, werden diese Monita von Junker + Kruse auch nicht durch die Fortschreibung der Auswirkungsanalyse von BBE, Stand Februar 2013, ausgeräumt.

Es bleibt daher bei dem von Junker + Kruse gezogenen Fazit, dass die Vorgehensweise der BBE im Rahmen der Auswirkungsanalyse für die Ansiedlung eines Einkaufszentrums an der Bonner Straße in Bornheim-Roisdorf sich durch verschiedene intransparente, unzureichend begründete sowie unplausible Annahmen „auszeichnet“, die im Ergebnis nach Einschätzung von Junker + Kruse dazu führen, dass die Auswirkungen vor allem in den zentralen Versorgungsbereichen der Stadt Bornheim und der Gemeinde Alfter sowie der angrenzenden Bonner Stadtteile zu gering dargestellt werden.

Es handelt sich demnach insbesondere **nicht** um die **rechtlich zwingend notwendige Worst-Case-Betrachtung**.

Die von BBE vorgenommene Analyse bietet mithin kein ausreichendes Abwägungsmaterial für die Beurteilung der Auswirkungen der Vorhaben gemäß § 11 Abs. 3 BauNVO.

Junker + Kruse gelangt dann in der anschließenden fachlichen Bewertung der Fortschreibung der Auswirkungsanalyse der BBE sowie der Kommentierung der Plausibilitätskontrollen des Büros Junker + Kruse durch die BBE zu der Erkenntnis, dass zahlreiche wesentliche Kritikpunkte am Gutachten auch durch die modifizierte Fassung und durch die ergänzenden Ausführungen der BBE in Briefform nicht ausgeräumt werden.

Die von Junker + Kruse zur Angebotsanalyse geäußerten Mängel sind überwiegend nicht bzw. nicht ausreichend behoben worden.

Das Vorgehen von BBE bezüglich der Abschläge für bestehende Umsätze am Vorhabenstandort wird von Junker + Kruse als immer noch inkonsistent bewertet.

Die nach wie vor fehlenden Angaben der BBE zum in die Berechnungen eingeflossenen Angebotsbestand außerhalb der zentralen Versorgungsbereiche ziehen nach Einschätzung von Junker + Kruse nach wie vor eine erhebliche Plausibilitätsproblematik nach sich.

Es mangelt nach wie vor an einer vertiefenden städtebaulichen Bewertung der Auswirkungen des Vorhabens.

Im Unterschied zu den Darstellungen in den „Allgemeinen Zielen und Zwecke der Planung“, die Anlage zur Vorlage 315/2012-7 waren, werden in den textlichen Festsetzungen, die Teil der Offenlage sind, nicht mehr die „geplanten konzeptionellen Verkaufsflächen“ von maximal 13.500 qm dargestellt, sondern nur noch die „maximalen Verkaufsflächen“ von insgesamt 15.550 qm.

Im Rahmen dieser maximalen Verkaufsflächen sollen sonstige kleinflächige Einzelhandelsbetriebe (Shops) mit zentren- und nahversorgungsrelevanten Sortimenten mit einer Verkaufsfläche von jeweils maximal 100 m² pro Einzelbetrieb bis zu einer Gesamtverkaufsfläche von 400 m² zulässig sein. Das widerspricht den Festsetzungen im Einzelhandelsstandort und Zentrenkonzept, wonach der Toombereich „großflächige Einzelhandelsbetriebe mit zentrenrelevanten Sortimenten“ aufnehmen soll, für die in der Königstraße keine ausreichend großen Flächen vorhanden sind.

Es fällt auf, dass die maximalen Flächen für Bekleidung von vorher 2.500 qm (konzeptionelle damals 1.750 qm) auf nunmehr 3.400 qm erhöht worden sind. Das heißt, dass der Investor fast doppelt so viel Verkaufsflächen für Bekleidung herrichten kann, als ursprünglich vorgesehen, was erhebliche und damit existenzgefährdende Wettbewerbswirkungen auf die Bornheimer Textilgeschäfte haben wird.

Das ist unverantwortlich den bestehenden Betrieben gegenüber!

Unsere Textilgeschäfte in Bornheim werden deutlich mehr als 10 % Umsatz verlieren und damit alle in ihrer Existenz gefährdet.

Und an dieser Stelle fragen wir uns, wo denn unsere Politiker von ihrem immer in den Vordergrund gestellten **Recht auf Steuerung und Reglementierung der Sortimente** Gebrauch gemacht haben. Im Gegenteil: Man hat es dem Investor überlassen, im Rahmen der im Augenblick geltenden 13.500 qm maximaler Verkaufsfläche mehr oder weniger frei schalten und walten zu können.

Lt. BBE sollen von insgesamt 10 Mio. € Umsatzverlagerung im Sortimentsbereich Textil lediglich 3% oder 300.000 € aus Roisdorf und Bornheim kommen. Diese Aussage ist vollkommen lächerlich! Und das dann auch noch mit „geringen Angebotsüberschneidungen“ zu begründen, ist blanker Zynismus. Wo wird im Bebauungsplan eigentlich festgeschrieben, welche konkreten Textilien verkauft werden dürfen? Nirgendwo!

Im Gegensatz dazu behauptet die BBE, dass 6,2 Mio. € Textil-Umsatz aus Bonn umverlagert werden und 0,8 Mio. € aus Brühl, also fast dreimal so viel wie aus Bornheim und Roisdorf. Man faßt es nicht.

Die Differenzierung zwischen Lebensmittel-Vollsortimenter (vorher 3.700 qm) und Lebensmittel-Discounter (vorher 900 qm) ist weggefallen. Jetzt wird nur noch eine Gesamtfläche von 4.600 qm für Nahrungs- und Genußmittel dargestellt. Kann sich der Discounter, den wir alle dort ausdrücklich nicht haben wollten, jetzt seine Größe selbst aussuchen?

Im Bereich Nahrungs- und Genußmittel will uns BBE weismachen, dass plötzlich statt vorher rd. 9,9 Mio. € jetzt nur noch 7,1 Mio. € Umsatz umverlagert werden, wobei der Anteil aus Bornheim und Roisdorf von vorher 1,3 Mio. € oder 10 % des vorhandenen Umsatzes jetzt auf 0,9 Mio. oder 7 % zurückgenommen wird. Der größte Anteil bei diesem klassischen Nahversorgungssortiment soll zum einen mit 3,5 Mio. € aus anderen Ortsteilen von Bornheim kommen (warum?) bzw. 2,1 Mio. € aus Bonn. Da kann man mit beiden Händen dran fühlen bzw. muß total ahnungslos sein, um das zu glauben!

Soweit schließlich der Vorhabenstandort nach unserer Auffassung und nach Einschätzung von Junker + Kruse sicher nicht Bestandteil des zentralen Versorgungsbereiches der Stadt Bornheim ist, ergibt sich zudem ein eklatanter Widerspruch des Vorhabens zu dem am 12.07.2013 im Gesetz- und Verordnungsblatt für das Land Nordrhein-Westfalen verkündeten und am 13.07.2013 in Kraft getretenen **Landesentwicklungsplan Nordrhein-Westfalen (LEP), Sachlicher Teilplan Großflächiger Einzelhandel**, der ab sofort in allen laufenden Bauleitverfahren zwingend zu berücksichtigen ist.

Nach den vorstehend genannten Gesichtspunkten und Detailpunkten erweist sich die o.a. verbindliche Bauleitplanung der Stadt Bornheim insgesamt als abwägungsfehlerhaft gemäß § 1 Abs. 7 BauGB.

Ein hieraus erwachsender Satzungsbeschluss gemäß § 10 BauGB wäre rechtswidrig.

Der Bebauungsplan würde einer Normenkontrolle vor dem Oberverwaltungsgericht für das Land Nordrhein-Westfalen nicht standhalten und für unwirksam erklärt.

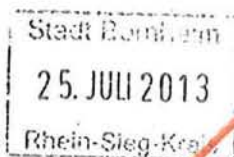
Dies als fristwahrende Stellungnahme gemäß § 3 Abs. 2 BauGB.

Es wird um eine schriftliche Eingangsbestätigung gebeten.

Mit freundlichen Grüßen



Stadt Bornheim
An den Bürgermeister
Rathausstr. 2
53332 Bornheim



Betrifft „Bebauungsplan Ro 17
Datum 19.07.2013

Sehr geehrter Herr Bürgermeister,

mit diesem Brief möchte ich mich klar gegen den Bebauungsplan Ro 17 aussprechen.

Ich bin gegen

- den Verkauf von städtischem Grundstück.
- den Bau eines Einkaufszentrums in der geplanten Größe.

Grünflächen für die Versickerung sind in der heutigen Zeit wichtig, gerade in der Gegenwart zeigt es sich, dass sich hier Städteplaner in der Vergangenheit mit dem Thema nicht ausreichend beschäftigt haben. Für die Behebung solcher Fehlplanung ist in unserer Zeit und auch in der Zukunft kein Geld in den städtischen Kassen. Der Verkauf von städtischen Grünflächen zur Überbauung bzw. Versiegelung der Flächen ist auf lange Sicht keine Lösung um die Kassen zu füllen. Speziell hier beim Ro 17, scheint das Geld für die Hälfte des geplanten Kreisels an der Bonnerstr/Siegesstr. verwendet zu werden. Die Frage ist, welche Kosten kommen noch auf die städtische Kasse durch die geplante Bebauung zu. Auf diese Fragen hat die Stadt Bornheim keine Antwort. Hier steht für mich auch noch die Frage offen, wer die Kosten für die Überbauung der Unterführung Widdiger Weg tragen wird, ggf. auch Folgekosten die hier durch den Schwerlastverkehr entstehen können.

„Unsere Stadt soll schöner werden“ dies wird für Bornheim kein Slogan sein, wenn immer mehr städtisches Gelände -speziell unsere Grünflächen- verkauft und bebaut werden. Die Bausünden von einst sind nicht mehr zu beheben (s. Köln), wir können nur daraus lernen!

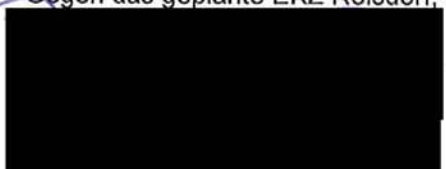
Im geplanten erweiterten Einkaufsmarkt sollen zusätzliche Geschäfte das Angebot erweitern. Wir haben Aldi in unserem Umkreis knapp 3 km entfernt: Am Hellenkreuz und Roisdorfer Str. 3. Ich sehe keinerlei Notwendigkeit einen zusätzlichen Discounter nach Roisdorf zu holen, wobei auch Penny und Plus gut zu erreichen sind und beide Filialen neu bzw. renoviert und gepflegt sind. *Die Pflege der Wohnanlage Heusstr. und auch die Pflege des derzeitigen Toomgeländes ist dem Planer der Mall in den letzten Jahren nicht gelungen.*

Auch weitere Angebote Textil- und Sportartikel, Geschenkartikel und Drogeriemärkte liegen bereits im nächsten Umkreis und sind gut zu erreichen. Eine Konkurrenz zum bestehenden Einzelhandel wird in Bornheim nicht gebraucht, zumal die Bewohner sich das Vorgebirge als Heim ausgesucht haben, grad wegen des „dörflichen Charakters“. Die Infrastruktur ist bereits in Bornheim sehr gut. Ein Supermarkt in kleinerer Dimension ist für Bornheim Ortsteil Roisdorf mehr als genug.

Ein Einkaufszentrum nach Bebauungsplan Ro 17 im Siedlungsgebiet ist für die Anwohner wie auch für die Bewohner der Ortschaft Roisdorf unzumutbar. Infolge auch das zu erwartende höhere Verkehrsaufkommen.

Übrigens wird ein Besuch des Friedhofs Widdiger Weg in Zukunft für Besucher ein Problem werden, da Kleinbusse und Transporter den Parkplatz dort aufsuchen werden.

Gegen das geplante EKZ Roisdorf, mit freundlichem Gruß



24.7.2013

An den Bürgermeister der Stadt Bonnheim
Betr.: Bebauungsplan R017, EKZ

Sehr geehrter Herr Heuseler

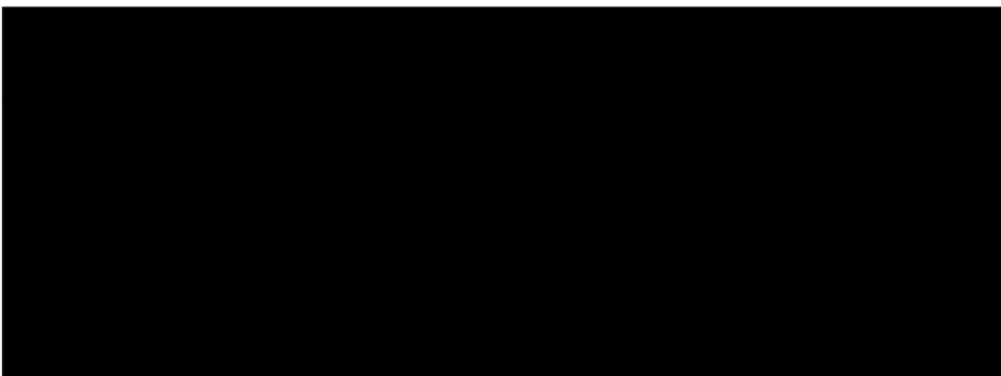
Bitte verhindern Sie das Vorhaben, das Focus-
gelände großflächig und mehistöckig mit einem
großen Einkaufszentrum zu überbauen.

Wir brauchen kein weiteres EKZ in Bonnheim!
Es gibt hier schon zu viele davon, die mit ihrer
baulichen Häßlichkeit unsere schöne Umwelt
verschandeln.

Ein weiteres Gross-EKZ in Roisdorf fügt zahlrei-
chen Bonnheimern erheblichen Schaden zu. In-
dem es die Lebensgrundlage des heimischen Ein-
zelhandels bedroht und zerstört. Den Anwohnern,
indem es ihre Lebensqualität durch zusätzliche
Lärm und Verkehrsbelastung erheblich verschlech-
tert. Bitte verhindern Sie dieses grauenhafte
Projekt! Bitte setzen Sie sich ein für ein
Vorgehen, das für die Zukunft unseres Lebens
gesund und förderlich ist - und das

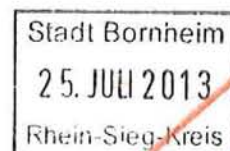
die Bedürfnisse der Menschen, die mir
bisher noch gerne — leben respektierte.

Mit freundlichem Gruß:



Herrn
Bürgermeister
Wolfgang Henseler
Rathausstraße

53332 Bornheim



Bornheim, den 24.07.2013

Offenlage EKZ Roisdorf

Sehr geehrter Herr Bürgermeister Henseler,

mit großer Sorge beobachten wir und weitere Händler auf der Königstraße die Entwicklung des Rates zum EKZ Roisdorf.

Es ist uns unerklärlich, dass der Rat hier seine Zustimmung gibt, obwohl vor Jahren im Rahmen des integrierten Handlungskonzeptes die Königstraße als zentraler Versorgungsort vorgesehen war.

Es wurde zwischenzeitlich hier viel investiert und das von familiengeführten Unternehmen, mit qualifizierten Arbeitsplätzen, im Servicebereich, Gesundheitsbereich und Einzelhandelsgeschäften.

Wenn das auch gerne von gewissen Ratsdamen und Herren falsch dargestellt wird.

Neubau eines Geschäftshauses – Becker, Umbau und Vergrößerung der Apotheke - Reiz, Umbau des Schuhhauses Gütelhöfer mit zusätzlicher Schuh-Orthopädie sowie Orthopädische Praxis R. Tietz Venantiastraße
Umbau eines Schmuckgeschäftes, Mode Chris auf dem Peter Hausmannplatz,
Umbau und Vergrößerung Blumen Katke Diergardtstraße.

Wer von diesen Damen und Herren des Rates, war jemals selbstständig und hat ein Einzelhandelsgeschäft geführt?

Zudem möchten wir darauf hinweisen, dass man die großen Discounter, Baumärkte, Möbelhäuser, was die Öffnungszeiten anbetrifft, nicht mit dem sehr serviceorientierten Einzelhandel vergleichen kann.

Wie es zum Beispiel in der von Ratsmitglied H. Stadler herausgegebenen Flyer La Ville diskriminierend und Arbeitnehmer unfreundlich mit den Worten: da machen die ihre Siesta veröffentlicht wurde und das als ehemaliger Betriebsratsvorsitzender.

Man sollte sich mal in vielen Ortschaften die Mittagszeiten (z.B. auch in Roisdorf, Gewerbevereinsvorsitzender H. Stadler, Mittagspause und teilweise nachmittags geschlossen) anschauen.

Wer täglich von morgens 08.00 Uhr oder 09.00 Uhr bis abends 19.00 Uhr hinter der Theke steht, freundlich und qualifiziert für die Kunden da ist, dem sollte man eine Stunde Mittagspause zu gestehen.

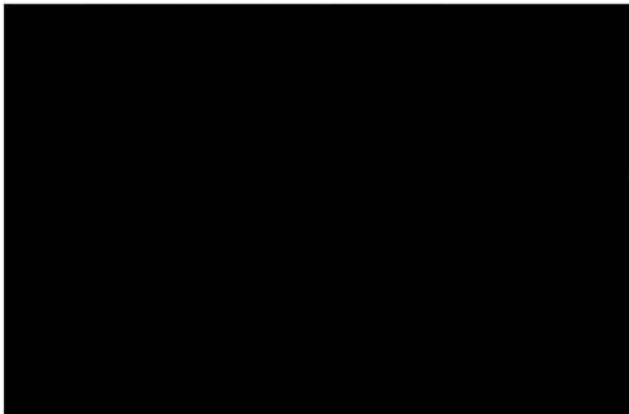
Auch Ihnen entgehen sicherlich nicht die zunehmenden Verkäufe im Internet, die dem Handel allgemein sehr zu schaffen machen.

Die Darstellung, die Genehmigung des EKZ auf 13500 qm zu erhöhen im Rahmen des dann möglichen Eingriffes seitens der Stadt auf die Sortimente, halten wir schlichtweg als eine Farce. Wie stellt man sich dieses denn vor? Geht dann täglich jemand von der Stadt durch die Gänge und überprüft die Sortimente, welche vielleicht in Bornheim zu haben sind?

Noch haben wir keine 1 €-Läden und große Leerstände, aber mit der Fertigstellung des Objektes ist dies prognostiziert.

Wir bitten hier um ein Umdenken.

Mit freundlichen Grüßen



40

An den Bürgermeister der Stadt Bornheim
Herr Wolfgang Henseler
Rathausstrasse 1

53332 Bornheim

Betr.: Bebauungsplan RO 17

Stadt Bornheim
24. JULI 2013
Rhein-Sieg-Kreis

Montag, 22. Juli 2013

Sehr geehrter Herr Bürgermeister,

hiermit möchte ich Ihnen meine Bedenken bezüglich des Bebauungsplan RO 17 mitteilen.

Sollte das Einkaufszentrum wie geplant gebaut werden, rechne ich mit einem steigenden Verkehrsaufkommen auf der Bonner Strasse. Laut Informationen werden es bis zu 3500 Autos pro Tag mehr sein als bisher, und am Wochenende mit Sicherheit noch mehr. Da es schon heute kaum möglich ist in der Zeit zwischen 17 und 20 Uhr in unserem Biergarten zu sitzen, ohne durch Abgasdämpfe und Verkehrslärm belästigt zu werden, wird das demnächst wohl überhaupt nicht mehr möglich sein. Ich lade Sie gerne einmal ein, sich in dieser Zeit in unseren Biergarten zu setzen, um es selber zu erleben.

Das Gleiche gilt für unsere Hotelzimmer und unsere privaten Schlafräume die zur Bonner Strasse liegen. Dort kann man in den Sommermonaten abends erst gegen 22 Uhr ein Fenster öffnen, bzw. morgens muss man es schon um 6.00 Uhr schließen damit man noch ein wenig schlafen kann.

Unsere Hoffnung, dass durch die Umgehungsstrasse L 187 eine Entlastung für die Bonner Strasse kommt, wird durch den Neubau des Einkaufszentrums wieder zunichte gemacht.

Die Stadt erhöht in den nächsten Jahren die Gewerbesteuer auf das Doppelte. Ich frage Sie wovon wir das noch bezahlen sollen? Erst das Rauchverbot was uns Umsatzeinbußen beschert hat, und nun das EKZ welches uns mit Sicherheit auch Umsatzeinbußen beschert.

Es sind nicht die großen Unternehmen die das Leben angenehm machen. Die sind kalt und nur Profit gesteuert. Es sind die kleinen Familienunternehmen die ein Dorf bzw. ein Stadtteil für die Bürger lebenswert machen. Zerstören Sie diese nicht!!!!

41

Stadt Bornheim
Rathausstr. 2
53332 Bornheim

26. JULI 2013
Finch 2013

25.07.2013

Betr.: Stellungnahme zur vorläufigen Planung des Einkaufszentrum Bonnerstraße in
Roisdorf

Sehr geehrte Damen und Herren,

wir, die Besitzer und Bewohner der Siegburger Str. 14, sind unmittelbar von der vorläufigen Planung des Einkaufszentrum (EKZ) betroffen, da es direkt an unser Grundstück grenzen würde. Unser Grundstück würde durch die Nähe und Größe des vorläufig geplanten EKZ eine erhebliche Wertminderung erfahren. Auch die Lebensqualität würde gemindert. Wer ersetzt uns den entstandenen Schaden an Leib und Seele? Bei den diversen Einwohnerversammlungen und den dabei veröffentlichten Gutachten, gewannen wir den Eindruck der „Schönrechnung“. Alle Zahlen dieser „unabhängigen“ Gutachten waren optimal, gerade so unter den Höchstgrenzen und nur von Vorteil, natürlich für das vorläufig geplante EKZ. Egal ob es das Verkehrs-, Lärm-, oder Einkaufsgutachten betraf. Die Siegburger Straße ist momentan eine Sackgasse, die nur von Anwohnern und Besuchern genutzt wird. In Ihrer vorläufigen Planung soll diese Straße zur An- und Ablieferung der Waren für das EKZ genutzt werden, befahrbar für LKW's in beide Richtungen. Für uns bedeutet dies eine stark erhöhte Lärm- und Verkehrsbelästigung. Der Investor Herr Sutorius hat uns dagegen persönlich zugesichert, das die Siegburger Straße nur zur Anlieferung der Waren benutzt würde. Das hieße, nur in eine Richtung von LKW's befahren würde. Diese Regelung wäre eher in unserem Sinne, wie die von Ihnen geplante. Es würde eine Minderung des Lärms und des Verkehrs zur Folge haben. Als unverschämt empfanden wir die Aussage des Gutachters der Lärmschutzanalyse, die Deutsche Bundesbahn wäre ja auch laut. Welche Bedeutung hat denn diese Aussage? Den Bewohnern der Siegburger Straße 14 kann noch mehr bzw. größerer Lärm zugemutet werden? Fakt ist, das die Lärmbelästigung Siegburger Straße 14 aufgrund des EKZ zu hoch wäre. Deshalb ist in Ihren vorläufigen Plänen eine Lärmschutzwand aus Plexiglas, 7m lang und 2,80 m hoch,

vor unserem Haus geplant. Aber was ist mit dem Lärmschutz in den inneren Räumen unseres Hauses und in dem Garten hinter unserem Haus? Dort sind keine Lärmschutzwände vorgesehen. In dem hinteren Garten unseres Hauses ist der Lärmpegel wahrscheinlich noch lauter, weil die Laderampen zur An- und Ablieferung der Waren auf gleicher Höhe liegen und die LKW's zudem dort in die Kurve hineinfahren. Um etwas Ruhe zu haben, müssen wir uns wohl mit der Lärmschutzwand abfinden. Aber mal abgesehen von der optischen Verschandelung, hätten wir dann ein ähnliches Ambiente wie im Gefängnis und eine nicht vorhandene Aussicht. Das vorläufig geplante Parkdeck befindet sich im Obergeschoss des EKZ. Unser Bungalow hat sechs Oberlichter zum Lüften, durch die Abgase der PKW's würde eine Geruchsbelästigung entstehen. Vielleicht würde sich dadurch sogar eine Schädigung unserer Gesundheit ergeben. Gibt es dazu ebenfalls Gutachten? Ein Gutachten besagt, dass 550 Parkplätze für das vorläufig geplante 13.500 qm große EKZ ausreichen würden. Davon sind nur 20 Parkplätze für die Mitarbeiter vorgesehen. Sogar ein Laie erkennt, dass diese Planung völlig realitätsfern ist! Wo werden also die Kunden und Mitarbeiter parken, die keinen Parkplatz finden? Außerdem hat sich durch das jahrelange Brachliegen der Fläche eine schützenswerte Fauna und Flora entwickelt. Wir sind nicht generell gegen den Bau eines EKZ, doch nicht in dieser überdimensionalen Größenordnung. Eine kleinere Erweiterung würde den Ansprüchen der Käufer durchaus genügen und den Roidsdorfern den Verkehrskollaps auf den Straßen ersparen. Wir fühlen uns der Willkür der Stadt Bornheim ausgesetzt. Nur zwei Beispiele, die uns bereits persönlich betroffen haben. Beim Kauf unseres Grundstücks (übrigens damals inmitten Einfamilienhäuser) war die Maßgabe der Stadt Bornheim der Bau eines Bungalows, da eine Bungalow-Siedlung geplant war. Aus diesen Plänen wurde nichts und unser Bungalow ist bis heute der einzige am Platze. Dann machte die Stadt Bornheim Pläne für den Bau einer Straße zwischen unserem Haus und der Bundesbahn. Deshalb wurden wir aufgefordert einen Teil unseres Gartens an die Stadt Bornheim zu verkaufen. Als diese Planung wieder verworfen wurde, durften wir das Gartengrundstück wieder von der Stadt Bornheim zurück kaufen. Zu einem weit höheren Preis, wegen der „angeblichen“ Wertsteigerung! Die vorläufige Planung des EKZ der Stadt Bornheim ist für uns die schlimmste aller bisherigen Planungen. Leider wird unser Schreiben bei der Stadt Bornheim wahrscheinlich nicht viel Beachtung finden, weil die Meinung der Bürger die Stadt nie besonders interessiert hat. Ansonsten würde die Stadt Bornheim mehr Bürgerentscheide veranlassen. Wir haben eine Bitte an die Damen und Herren, die am Schreibtisch sitzen und mit der Planung des EKZ beschäftigt sind. Stellen Sie sich einmal vor, der Eigentümer des Grundstückes Siegburger Straße 14 zu sein und dort zu wohnen. Findet das geplante EKZ dann noch Ihre Zustimmung?

Mit freundlichen Grüßen



(42)

1



Bornheim, 25. Juli 2013

Stadt Bornheim
zu Händen Herrn Bürgermeister
Wolfgang Henseler
Rathausstraße 2
53332 Bornheim

Betreff: Offenlage des Bebauungsplanentwurfes RO 17;

hier: Stellungnahme

Im Rahmen der Offenlage des Entwurf des Bebauungsplans RO 17 (geplantes neues Einkaufszentrum) nimmt [REDACTED] wie folgt Stellung:

1. Ausgangslage und grundlegende Rahmenbedingungen

Der vorliegende Entwurf des Bebauungsplans (BBPl) RO 17 dient ausschließlich der Realisierung eines durch den derzeitigen Eigentümer und Investor beabsichtigten neuen Einkaufszentrums auf den Flächen des heutigen TOOM-Marktes und der benachbarten Flächen anderer benachbarter Einrichtungen. Das Vorhaben darf ausweislich des BBPl-Entwurfes eine Verkaufsfläche von 13.500 qm nicht überschreiten. Der Investor beabsichtigt, diese als Maximum vorgegebene Größe auch voll auszuschöpfen. Das Vorhaben liegt zentral im Ortsteil Roisdorf und wird weitreichende Auswirkungen vor allem auf die verkehrliche Situation in unserem Ortsteil, aber auch darüber hinaus haben. Stark betroffen sind auch örtliche Betriebe, die durch das Einkaufszentrum neue Konkurrenz erhalten, in deren Folge eine Existenzgefährdung für den ein oder anderen dieser Betriebe nicht ganz auszuschließen sein dürfte. Es hat zudem nicht

unbeträchtliche Auswirkungen auf die nachbarschaftliche Lage zu angrenzender Wohnbebauung, vor allem im Bereich der Schumacherstraße und deren Nebenstraßen.

Die Meinungen in der Bevölkerung und in den Medien sowie bei den örtlichen Gewerbetreibenden über die Sinnhaftigkeit eines neuen EKZ sind sehr unterschiedlich.

Der ■■■ Ortsverband ■■■ steht einer Verbesserung der Einkaufsmöglichkeiten und einem modernisierten Einkaufsambiente grundsätzlich positiv gegenüber. Die anstehenden offenen Fragen und Probleme müssen jedoch zufriedenstellend beantwortet und geklärt sein, bevor der endgültige Satzungsbeschluss zum vorliegenden Entwurf des BBPL RO 17 gefasst wird. Nur so kann verhindert werden, dass dauerhafte anderweitige neue Probleme entstehen.

Mit anderen Worten: Dem Vorhaben und damit dem vorliegenden BBPL-Entwurf kann aus Sicht des ■■■ Ortsverbandes ■■■ nur zugestimmt werden, wenn die Versorgungslage der Bevölkerung durch das Vorhaben objektiv verbessert wird und die darin liegenden Vorteile die durch ein Projekt dieser Größenordnung nicht zu vermeidenden Nachteile zweifelsfrei kompensieren.

In der Sitzung des VPLA am 23.02.2012 wurde eine mehrheitlicher Konsens des Inhalts erzielt, eine Erweiterung bis maximal 13.500 qm Verkaufsfläche und zusätzlich eine Fläche ca. 1.500 qm für eine mall und Erschließungsflächen zuzulassen. Dieser Konsens steht unter dem Vorbehalt, dass der Nachweis der verkehrlichen Verträglichkeit und der Nachweis der Sortimentsverträglichkeit insbesondere für den Bereich der Lebensmittel in Bezug auf den Einzugsbereich Bornheim / Roisdorf / Hersel und für den Bereich Textil-Bekleidungsangebot hinsichtlich der Auswirkungen auf der Königstraße durch entsprechende Gutachten frühzeitig erbracht wird.

Im Zuge des Planungsverfahrens wurden im Auftrag der Stadt durch die Ingenieurgruppe IVV Aachen / Berlin (im Folgenden kurz: IVV) ein Verkehrsgutachten zur verkehrlichen Verträglichkeit, durch die BBE Handelsberatung GmbH Köln (im Folgenden kurz: BBE) ein Gutachten zur Sortimentsverträglichkeit und durch die Kramer Schalltechnik GmbH Sank Augustin ein schalltechnisches Gutachten erstellt.

Hinsichtlich der verkehrlichen Verträglichkeit und auch zur Sortimentsverträglichkeit liegen inzwischen auch vom Gewerbeverein Bornheim beauftragte Gutachten vor, die in wesentlichen Punkten zu anderen Bewertungen gelangen als die von der Stadt beauftragten Gutachter. Der Gewerbeverein Bornheim kommt im Ergebnis seiner von ihm beauftragten Gutachten zu der Gesamteinschätzung, dass sowohl die Vorgabe der Verkehrsverträglichkeit als auch der Sortimentsverträglichkeit nicht erfüllt seien.

Der ■■■ Ortsverband ■■■ beschränkt sich im Rahmen dieser Stellungnahme weitgehend auf den Aspekt der Verkehrsverträglichkeit, weil hier nach unserer Bewertung das Hauptproblem für Roisdorf liegt. Unser Ortsteil ist schon seit langem übermäßig durch Verkehr belastet. Vor dem Hintergrund der Planung eines zwangsläufig Mehrverkehre verursachenden neuen EKZ kommt es entscheidend darauf an, ob Wege und Mittel gefunden werden, diese Mehrverkehre so zu steuern, dass zügige Verkehrsflüsse auch in Spitzenzeiten regelmäßig sichergestellt sind. Keinesfalls darf eine Verschlechterung der jetzt schon angespannten Lage entstehen.

Wir gehen davon aus, dass hinsichtlich der Sortimentsverträglichkeit – auch für betroffene Roisdorfer Betriebe - im Zuge der Offenlage noch Beiträge durch die Betroffenen selbst und / oder die Gewerbevereine von Bornheim und Roisdorf eingehen und diese Beiträge in der Schlussvorlage der Verwaltung und schließlich in der Schlussabwägung der politischen Gremien sachgerecht gewürdigt und abgewogen werden.

2. Forderungen / Anregungen zur Sicherung geordneter und zumutbarer zukünftiger Verkehrsflüsse

Vor dem Hintergrund der vorliegenden o.a. Verkehrsgutachten , vor allem aber auch auf der Grundlage eigener Ortskenntnis ist der [REDACTED] Ortsverband [REDACTED] der Meinung, dass folgende Maßnahmen dazu beitragen können, auch künftig verträgliche Verkehrsflüsse in Roisdorf, vor allem auf der Bonner Straße, zu sichern, zumindest aber die gegenwärtige Verkehrssituation auch bei Realisierung des EKZ nicht zu verschlechtern:

- 2.1 Optimierung der Leistungsfähigkeit des an der Kreuzung Herseler Straße / Bonner Straße / Siegesstraße des von den Gutachtern empfohlenen Kreisels
- 2.2 Erhöhung der Leistungsfähigkeit des vor dem EKZ auf der Bonner Straße vorgesehen Kreisels durch eine ausreichend lang bemessene Zufahrt in das EKZ
- 2.3 Freihalten der Schumacherstraße sowohl von Kunden- als auch von Anlieferverkehr

Zu 2.1 Optimierung Kreisels Herseler Straße / Siegesstraße

Während das Verkehrsgutachten der IVV ein Gesamtkundenverkehrsaufkommen von 5.982 Kfz-Fahrten täglich zugrunde legt, kommt das durch den Gewerbeverein Bornheim bei der DTV-Verkehrskonsult GmbH Aachen (im Folgenden kurz: DTV) beauftragte Gutachten vom 03.12.2012 zu einem täglichen Kundenverkehr von 9.373 Kfz-Fahrten. Entsprechend dieser deutlich unterschiedlichen Bewertung des zu erwartenden Verkehrsaufkommens kommen beide Gutachten zu gravierend unterschiedlichen Einschätzungen hinsichtlich der Realisierbarkeit bestimmter verkehrsoptimierender Maßnahmen, so insbesondere zur Errichtung eines Kreisverkehrs an der Kreuzung Bonner Straße / Herseler Straße / Siegesstraße, den beide Gutachter empfehlen.

Das insoweit durch die Ingenieurgruppe IVV Aachen/Berlin erstellte Gutachten vom 20.02.2013 kommt hinsichtlich des für die Verkehrsverträglichkeit von allen Beteiligten als bedeutsam eingestuften Knotens Bonner Straße / Herseler Straße / Siegesstraße zusammenfassend zu folgender Einschätzung:

„Der Knotenerreicht zukünftig nur mangelhafte Leistungsfähigkeit. Die zusätzlichen Verkehre durch das Einkaufszentrum verschlechtern die Situation nur geringfügig.

Ein Kreisverkehr mit Bypass von Herseler Straße in die Bonner Straße bringt deutliche Verbesserung der Qualität.“

Nähere Ausführungen dazu, ob und wie ein solcher Kreisel an diesem Knotenpunkt realisiert werden kann, enthält das Gutachten von IVV nicht.

Diese Frage kann nur durch Fortführung der Planungen der von der Stadt in Auftrag gegeben Machbarkeitsstudie einer Klärung zugeführt werden und muss derzeit als noch offen bewertet werden. Von deren Beantwortung hängt nach unserer Einschätzung maßgeblich ab, ob dem Vorhaben zugestimmt werden kann oder nicht.

In jedem Falle regen wir als ■■■■ Ortsverband an, bei den weiteren Prüfungen einen zweiten Bypass für den aus Richtung Bonn kommenden Verkehr mit zu prüfen und einzuplanen. Schon jetzt gibt es an der Kreuzung eine Abbiegespur in Richtung Hersel. Dies spricht dafür, dass wohl ausreichend Fläche für einen solchen zweiten Bypass vorhanden ist. Der Verkehrsfluss auf und am Kreisel könnte durch einen solchen zweiten Bypass deutlich erhöht werden.

Zu 2.2 Kreisel vor dem EKZ auf der Bonner Straße

Der Entwurf des BBPL und die Planungen des Investors sehen einen Kreisel auf der Bonner Straße als Teil der Zufahrt für den Kundenverkehr in die Tiefgarage des EKZ vor. Zumindest für den Nichtfachmann in Fragen der Verkehrsplanung drängt sich hier die Frage auf, wie der Verkehrsfluss vor allem in Spitzenzeiten störungsfrei gesichert werden kann angesichts der Tatsache, dass das Gebäude des EKZ sich nur wenige Meter von der Bonner Straße entfernt befindet. Schon kleine Verzögerungen bei der Parkplatzsuche können dann schnell zu größeren Behinderungen auf der Bonner Straße führen.

Das DTV-Verkehrsgutachten kommt insoweit nachvollziehbar zu der Einschätzung, dass „dieser Knotenpunkt in der geplanten Ausbauf orm nur geringe Kapazitätsreserven besitzt... und ein reibungsloser Verkehrsablauf zumindest während der Spitzenstunden nicht gewährleistet werden kann“. Demgegenüber kommt das Verkehrsgutachten von IVV zu dem im Gutachten selbst in seiner Herleitung nicht näher dargestellten Ergebnis, „der Kreisverkehr vor dem EKZ ist leistungsfähig mit befriedigender Verkehrsqualität“.

Ungeachtet der unterschiedlichen Gutachtermeinungen rät der ■■■■ Ortsverband ■■■■ dringend an, zumindest zusätzlich auch ein längeres Stück der Zufahrt innerhalb des Gebäudes ausschließlich für den ein- und abfahrenden Kundenverkehr vorzusehen und Parkmöglichkeiten an diesem Streckenabschnitt auszuschließen. Auch wenn das rechtliche Regelwerk insoweit entsprechende Festsetzungen im BBPL nicht vorsieht, muss dieser Aspekt unseres Erachtens zwingend bereits vor der endgültigen Beschlussfassung geklärt und zumindest verbindlich im geplanten städtebaulichen Vertrag verankert werden.

Zu 2.3 Freihalten der Schumacherstraße von Anlieferverkehr

Nach dem Nutzungskonzept des Investors soll das Vorhaben für den Kfz-Kundenverkehr ausschließlich über die Bonner Straße erschlossen werden. Dies ist sachgerecht, weil dadurch die bisherige Belastung benachbarter Wohngebiete durch den Kundenverkehr über die Schumacherstraße weitgehend beseitigt werden kann. Das Plangebiet ist mit ca. 3 ha jedoch ausreichend groß, um auch den Anlieferverkehr ausschließlich über die Bonner Straße, jedenfalls aber unter Ausschluss der Schumacherstraße zu führen. Die Bonner Straße ist eine Hauptverkehrsstraße, die längs des Abschnittes, an der das Vorhaben geplant ist, nur eine sehr geringe Wohnbebauung aufweist. Demgegenüber grenzt die Schumacherstraße als Anliegerstraße

unmittelbar an ein größeres Wohngebiet. Schon aus städtebaulichen Gründen ist es deshalb geboten, im Rahmen der für das Vorhaben erforderlichen Änderung der Bauleitplanung die Gelegenheit zu nutzen, eine weitest gehende Beseitigung von für Wohngebiete untypischen Belastung – hier der Erschließung für größere Einkaufseinrichtungen über eine ein Wohngebiet erschließende Anliegerstraße - zu erreichen.

Dies ist bauplanerisch und bautechnisch angesichts der Größe des Plangebietes auch möglich, und zwar so, dass der Verkehrsfluss auf der Bonner Straße durch den Anlieferverkehr nicht oder nur geringfügig beeinträchtigt wird. Hierfür ist selbstverständlich erforderlich, dass der Investor ausreichend Rangierflächen auf dem Plangebiet selbst vorsieht. Soweit solche Planungen eine Reduzierung an Park-, Verkaufs- oder Lagerflächen und / oder auch von bisher geplanten Betriebsabläufen bedingen sollte, ist dies in Abwägung mit den städtebaulichen Erfordernissen und den vorrangigen Interessen der Anwohner zumutbar.

Die Stadt hatte zu der bereits früher erhobenen Forderung einer alternativen Anlieferung an der Bonner Straße eine ergänzende Prüfung bei IVV in Auftrag gegeben. IVV kommt in seiner abschließenden Stellungnahme vom 13.05.2013 zu folgender Empfehlung (Zitat):

„Von der neuen Planung zur LKW-Anlieferung (gemeint: an der Bonner Straße) wird aus verkehrlicher Sicht dringend abgeraten. Die notwendigen Vorgänge stellen nicht nur eine deutliche Einschränkung des Verkehrsflusses auf der Bonner Straße dar, sie sind auch aufgrund der hohen Gefahrenpotentiale beim Rückwärtsfahren auf die Verladerampe vor allem für den Fußgängerverkehr nicht durchführbar“.

Diese Stellungnahme wurde vom Bürgermeister in seiner Vorlage für die Ratssitzung am 28.05.2013 (Vorlage Nr. 170 / 2013 – 7) kommentarlos übernommen.

IVV legt seiner Betrachtung und Bewertung ganz offensichtlich die bisherigen in den relevanten Punkten unveränderten Baupläne des Investors zugrunde, die eine für einen störungsfeien Verkehr auf der Bonner Straße ausreichende Ausweisung von Rangierflächen für Lkw auf dem Planungsgebiet nicht vorsehen. Selbstverständlich kann ein Lösungsansatz, der einen Rangierverkehr von Lkw auf der Bonner Straße vor Einfahrt auf das Gelände des EKZ vorsieht, wegen des starken Verkehrs auf der Bonner Straße nicht ernsthaft in Betracht gezogen werden.

Eine alternative Anbindung des Lieferverkehrs an der Bonner Straße setzt somit natürlich eine in Teilen grundlegende Neuplanung der bisherigen Baupläne voraus. Da eine solche in den ausgelegten Unterlagen nicht ansatzweise erkennbar ist, vermag die Stellungnahme von IVV und deren kommentarlose Übernahme durch die Verwaltung nicht zu überzeugen.

Der ■■■ Ortsverband ■■■ regt deswegen dringend an, die Anbindung des Lieferverkehrs an oder über die Bonner Straße einer erneuten, ernsthaften Überprüfung in der Weise zuführen, dass natürlich auch in den in Betracht zu ziehenden Bereichen die bisherigen Planungen des Investors grundlegend neu überdacht werden. Die insoweit dann maßgeblichen Gesichtspunkte müssen schließlich zumindest in der Schlussvorlage der Verwaltung für die Ratsmitglieder nachvollziehbar und überzeugend dargestellt werden.

3. Zusammenfassende Bewertung

Nach dem gegenwärtigen Stand des Verfahrens kann noch nicht mit hinreichender Sicherheit festgestellt werden, dass der ausgelegte Entwurf des BBPL RO 17 als überwiegend positiv im Sinne der angestrebten Zielsetzung zu beurteilen ist.

Angestrebt wird eine Verbesserung der Versorgungslage der Bevölkerung im näheren Umfeld des EKZ – insbesondere für die Ortsteile Roisdorf, Bornheim und Brenig – sowie eine vor allem durch die Sortimentsauswahl höhere Kaufkraftbindung im Stadtgebiet Bornheim. Mögen die derzeitigen Planunterlagen dieses Ziel durchaus unterstützen, so ist doch nicht auszuschließen, dass die angestrebten Ziele durch gravierende, infolge der Errichtung des EKZ zu verzeichnende Nachteile stark relativiert, wenn nicht sogar ins Gegenteil verkehrt werden. Was nutzt ein neues EKZ mit höherem Angebot, wenn dieses Projekt in seinem näheren Umfeld etwa eine Erhöhung der Verkehrsbelastung erzeugt, die als dauerhaft unzumutbar einzustufen ist.

Hier sind trotz des Vorliegens verschiedener Gutachten noch Fragen offen, vor allem hinsichtlich der Leistungsfähigkeit des vorgesehenen Kreisels an dem Knoten Herseler Straße / Bonner Straße / Siegesstraße.

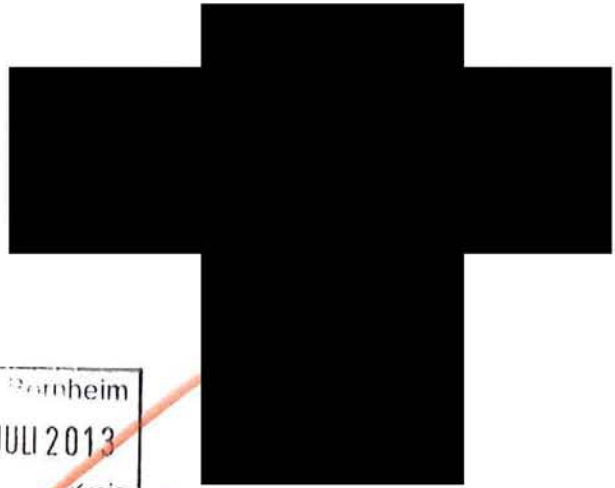
Insbesondere erscheint es auch zu kurz gegriffen, die gerade in letzter Zeit vehement vorgetragenen Bedenken von Teilen der Anwohnerschaft aus der Schuhmacherstraße /Mörnerstraße und Siegburger Straße argumentativ damit abzutun, dass gerade dieser Bereich durch die Sperrung der Schuhmacherstraße für den Kundenverkehr eine erhebliche Entlastung erfahre. Insoweit muss von der Planung und auch vom Investor erwartet werden, dass ein so tiefgreifender Planungsansatz, wie er dem Entwurf des BBPL RO 17 und der Projektplanung insgesamt zugrunde liegt, genutzt wird, in der Vergangenheit begangene Fehler bei der Erschließung ein für allemal zu korrigieren und jegliche vermeidbare Belastungen für angrenzende reine Wohngebiete durch entsprechende konzeptionelle Planungen auszuschließen. Diesem Anspruch werden die gegenwärtigen Planungen nach Bewertung des ■■■■■ Ortsverbandes ■■■■■ noch nicht gerecht.

Zu guter Letzt sei darauf hingewiesen, dass die Stadt Bornheim im Jahre 2002 aufgrund verbindlicher neuer Regelungen im Bundesimmissionsschutzgesetz (BImSchG) durch den TÜV Rheinland einen sog. „Lärminderungsplan nach § 47 a BImSchG für die Stadt Bornheim“ hat erstellen lassen (TÜV-Bericht vom 09.10.2002). Darin wird insbesondere für den Kernbereich von Roisdorf – vor allem Trasse der Bonner Straße – ein hohes Konfliktpotential durch die starke Verkehrsbelastung und den Bahnverkehr dargestellt. Es ist aus den ausgelegten Unterlagen zum RO 17 nicht ersichtlich, ob und wie die Anregungen zur Lärminderung im Lärminderungsplan beim Entwurf des BBPL RO 17 Berücksichtigung fanden.

Es bleibt somit zu erwarten, dass alle im Rahmen der Offenlage der Planung vorgebrachte Bedenken und Anregungen gerade angesichts erheblicher widerstreitender Interessen sehr sorgfältig durch die am Entscheidungsprozess Beteiligten abgewogen und im Ergebnis dann die „richtige“, d.h. verträglichste Entscheidung getroffen wird.

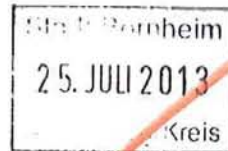


43



Stadt Bornheim
Bürgermeister
Wolfgang Henseler
Rathausstr. 2

53332 Bornheim



Bornheim, 23.07.2013

Im Rahmen der Offenlage des Entwurf des Bebauungsplans RO 17 nimmt der [REDACTED] Ortsverband [REDACTED] wie folgt Stellung

1. Grundlage und Rahmenbedingungen

Die Meinungen in der Bevölkerung und in den Medien über die Sinnhaftigkeit des geplanten neuen EKZ sind sehr unterschiedlich. Zudem haben viele Gewerbetreibenden und Einzelhändler in Bornheim aufgrund der geplanten Größe und Sortimentsauswahl in dem geplanten EKZ existentielle Befürchtungen um ihre Geschäfte. Das in der jetzigen Form geplante EKZ könnte Bornheim als Ort grundlegend verändern.

Anstehende offene Fragen und Probleme müssen aus Sicht des [REDACTED] Ortsverbands [REDACTED] jedoch zufriedenstellend beantwortet und geklärt sein, bevor der endgültige Satzungsbeschluss zum vorliegenden RO 17 gefasst wird. Nur so kann verhindert werden, dass dauerhafte anderweitige Probleme entstehen.

Grundlage für die Planung war der im Verkehrs und Planungsausschuss und in der Folge im Februar 2012 gefasste Ratsbeschluss. Dabei wurde ein mehrheitlicher Konsens über den Inhalt erzielt, eine Erweiterung bis maximal 13.500 qm Verkaufsfläche und zusätzlich eine Fläche von ca. 1.700 qm für eine Mall sowie damit verbundene Erschließungsflächen zuzulassen. Dieser Konsens steht unter dem Vorbehalt, dass der Nachweis der verkehrlichen Verträglichkeit einschließlich der Verkehrsbezüge im gesamten Einzugsbereich Bornheim / Roisdorf und der Nachweis der Sortimentsverträglichkeit insbesondere für den Bereich der Lebensmittel in Bezug auf den Einzugsbereich Bornheim / Roisdorf / Hersel und für den Bereich des Textil-/Bekleidungsangebotes in Bezug auf die Auswirkungen auf der Königstraße durch entsprechende Gutachten frühzeitig erbracht wird.

Hierzu liegen unterschiedliche, in wesentlichen Punkten jedoch widerstreitende Gutachten vor. Im Zuge des Planungsverfahrens wurden im Auftrag der Stadt durch die Ingenieurgruppe IVV Aachen / Berlin ein Verkehrsgutachten zur verkehrlichen Verträglichkeit, und durch die BBE Handelsberatung GmbH Köln ein Gutachten zur Sortimentsverträglichkeit erstellt.

Hinsichtlich der verkehrlichen Verträglichkeit und auch zur Sortimentsverträglichkeit liegen inzwischen vom Gewerbeverein Bornheim beauftragte Gutachten vor, die in wesentlichen Punkten zu anderen Bewertungen gelangen als die von der Stadt beauftragten Gutachter. Der Gewerbeverein Bornheim kommt im Ergebnis seiner von ihm beauftragten Gutachten zu der Gesamteinschätzung, dass sowohl die Vorgabe der Verkehrsverträglichkeit als auch der Sortimentsverträglichkeit nicht erfüllt seien.

2. Forderung zur Sicherung geordneter und zumutbarer zukünftiger Verkehre für die Königstraße und ihre Nebenstraßen sowie weiterhin eine dezentrale Versorgung

Das integrierte Handlungskonzept sah vor, den Durchgangsverkehr aus dem Ortskern Bornheim herauszunehmen. Gerade durch den Probetrieb auf der Königstraße und dem Servatiusweg erleben wir derzeit, was sich in Bornheim verändert und wie sich die Verkehre auf die Situation der Einzelhändler auswirkt. Das derzeit im laufenden Probetrieb festgestellte, gezählten Verkehrsaufkommen beweist, dass ein wesentliches Ziel des integrierten Handlungskonzepts, nämlich das Absenken der Verkehrsmenge nicht eintritt: Der Verkehr bleibt faktisch gleich stark.

In dem Gutachten der DTV rechnen die Gutachter bei einer Umsetzung der derzeit existierenden Planung des EKZ für das Zentrum von Bornheim mit einem Verkehrszuwachs von knapp 2.000 Fahrzeugen pro Tag. Das von IVV erstellte Gutachten bietet hierzu keine hinreichenden Erkenntnisse, was die durch das EKZ zu erwartenden Verkehre in Bornheim angeht. Der, wie oben erwähnt, ohnehin nicht abnehmende Verkehr würde durch das geplante EKZ also deutlich zunehmen und die Zielsetzung des integrierten Handlungskonzeptes, den Durchgangsverkehr von der Königstraße zu leiten konterkarieren.

Der zu erwartenden Verkehrs, den ein EKZ in der derzeit geplanten Größe mit sich bringt, wäre für die Attraktivität des Ortskerns Bornheim und der Königstraße sehr abträglich und nicht zu verkraften und für die Einzelhändler in einer Großzahl existenzgefährdend. Ein mögliches Wegbrechen der gewachsenen Nahversorgungssituation wäre für viele Bürgerinnen und Bürger im Ort Bornheim von großem Nachteil.

Dies würde dem ausdrücklichen politischen Willen, unsere Stadt flächendeckend mit Nahversorgern auszustatten und somit den Bürgern auf kurzem Wege zu ermöglichen, sich schnell zu versorgen, planerisch widersprechen. Ein großes zentrales Einkaufszentrum widerspricht dem dezentral aufgestellten Stadtbild vehement.

Die Machbarkeit des Kreisverkehrsplatzes mit Bypass an der Kreuzung Siegesstraße / Bonner Straße und Herseler Straße ist noch nicht nachgewiesen.

3. Forderung zur Sicherung der vereinbarten und im Rat beschlossenen Sortimentsverträglichkeit gegenüber den in Bornheim ansässigen Einzelhandelsunternehmen.

Die Attraktivität von Bornheim wird von vielen Bürgern immer wieder mit der guten Infrastruktur und nicht zuletzt mit der guten Versorgungslage beschrieben. Viele Bornheimer schätzen es sehr, die Dinge für den täglichen Bedarf fußläufig zu besorgen. Um einer möglichen Verwaisung der Geschäftssituation in Bornheim entgegen zu wirken, fordern wir eine abgewogene Sortimentsverträglichkeit zwischen dem geplanten EKZ und den ortsansässigen Einzelhandelsunternehmen. Ein Wegsterben der Einzelhandelsunternehmen in Bornheim würde in Form einer Kettenreaktion von staten gehen und die Attraktivität des Ortes stark schmälern.

Die in den letzten Präsentationen des Investors immer wieder geänderten Zuordnungen der Verkaufsflächen zu den einzelnen unterschiedlichen vom Investor geplanten anzusiedelnden Branchen, ist verwirrend und ohne jede Planungssicherheit. Bei uns entsteht der Eindruck, dass die gesamte Verkaufsfläche von 13.500 qm wahllos vom Investor auf mögliche Belange der einzelnen Mieter immer mal wieder neu zugeordnet wird. So war unlängst fest zu stellen, dass die Verkaufsfläche des geplanten Elektrobereiches zu Gunsten einer massiven Vergrößerung des Textilbereiches verändert eingeplant war. Wir können nicht erkennen, dass der Rat von seiner Möglichkeit der Steuerung der Sortimente im Sinne der anderen Geschäfte Gebrauch macht.

4. Zusammenfassende Bewertung

Nach dem gegenwärtigen Stand des Verfahrens kann noch nicht mit hinreichender Sicherheit festgestellt werden, dass der ausgelegte Entwurf des RO 17 als überwiegend positiv im Sinne der angestrebten Zielsetzung zu beurteilen ist.

Angestrebt wird eine Verbesserung der Versorgungslage der Bevölkerung im näheren Umfeld des EKZ – insbesondere für die Ortsteile, Bornheim, Roisdorf und Brenig – sowie eine vor allem durch die Sortimentsauswahl höhere Kaufkraftbindung im Stadtgebiet Bornheim. Mögen die derzeitigen Planunterlagen dieses Ziel durchaus unterstützen, so ist doch nicht auszuschließen, dass die angestrebten Ziele durch gravierende, infolge der Errichtung des EKZ zu verzeichnende Nachteile stark relativiert, wenn nicht sogar ins Gegenteil verkehrt werden. Was nutzt ein neues EKZ mit höherem Angebot, wenn dieses Projekt in seinem näheren Umfeld etwa eine Erhöhung der Verkehrsbelastung erzeugt, die als dauerhaft unzumutbar einzustufen ist. Zudem ist es nicht wünschenswert, bestehende und funktionierende Einzelhandelsstrukturen durch eine unausgewogene Sortimentsauswahl im geplanten EKZ sozusagen als Bauernopfer billigend in Kauf zu nehmen.

Zu diesen Punkten sind, aus Sicht des ■■■ Ortsverbands ■■■ trotz des Vorliegens unterschiedlicher Gutachten noch Fragen offen. Es bleibt somit zu erwarten, dass alle im Rahmen der Offenlage der Planung vorgebrachten Bedenken und Anregungen, gerade angesichts erheblicher widerstrebender Interessen sehr sorgfältig durch die am Entscheidungsprozess Beteiligten abgewogen und im Ergebnis dann die „richtige“, d.h. verträglichste Entscheidung getroffen wird.



44

An den Bürgermeister
der Stadt Bornheim
Herrn Wolfgang Henseler
Rathaus

53332 Bornheim



Öffentliche Auslegung des Entwurfs des Bebauungsplans RO 17 in Roisdorf.

Sehr geehrter Herr Henseler,

hiermit möchte ich meine Bedenken zu diesem Konzept der Bürgerversorgung deutlich machen. Jeder gute Kaufmann weiß, dass man nur durch günstige Angebote seine Kundschaft halten und neue dazu gewinnen kann. Wenn das in einem ausgewogenen Verhältnis geschieht, nennt man dies gesunden Wettbewerb. Heute im Zuge der Globalisierung herrscht das Prinzip "der Große frisst den Kleinen". Viele Arbeitsplätze gehen verloren.

Durch den ruinösen Verdrängungswettbewerb werden die Konkurrenten ausgeschaltet. Menschen, die bis dahin eigenverantwortlich gelebt haben, hängen am Tropf des Sozialamtes.

Es ist bekannt, dass die großen Handelsketten weiterziehen, wenn ein anderer Standort größerer Gewinne verspricht. Natürlich nicht ohne vorher sämtliche Vergünstigungen der Kommunen auszuschöpfen. Dafür wird dann die Gewerbesteuer kleingerechnet und der Gewinn ins sichere Ausland verschoben. Bekannter Fall / Amazon / Luxemburg. Den Wettbewerbsnachteil haben alle anderen ansässigen Händler, die schön brav ihre Steuer zahlen.

Im Handel hat der Finanzstärkere immer einen Bonusvorteil, wenn er große Warenmengen bestellt. Durch Angebote (oft unter Einkaufspreis) und einer aggressiven Werbung, lockt er die Kundschaft ins Haus. Hier wartet die zum Teil überteuerte Ware. Die großen Einkaufszentren üben eine Sogwirkung auf die Kundschaft aus. Die kleinen Geschäfte werden nicht mehr beachtet, obwohl sie bei Preisvergleichen, Service und der freundlichen Fachberatung durchaus attraktiv sind. Es nützt nichts, die Kunden bleiben weg. Diese dramatische Veränderung war vor Jahrzehnten im Lebensmittelhandel sehr gut zu beobachten. Heute kontrollieren vier große Lebensmittelkonzerne den Deutschen Markt.

Die momentane Versorgung im Bereich Bornheim ist mehr als üppig. In einem Radius von ca. fünf Kilometern hat der Kunde die Qual der Wahl. Er kann zwischen neun Supermärkten / Discountern wählen.

Ortsteil Herse I: Lidel, Aldi, Edeka
Gemeinde Alfter: Edeka
Ortsteil Roisdorf: Penny, Toom

Ortsteil Bornheim: Edeka, Aldi, Plus

Dazu vielen Einzelhandelsgeschäften und Märkten, die den normalen Bedarf für Heim und Haus anbieten. Wenn ich allerdings eine Motorjagd erwerben will, mit der ich ein Rennen auf dem Bornheimer Bach veranstalten will, muss ich etwas weiter fahren.

Es ist aber möglich, dass die Befürworter des neu geplanten, großen Einkaufszentrums auch recht haben, wenn sie meinen, dass wir in unserem Bereich unbedingt noch einen zehnten Markt mit vielen dazugehörenden neuen Geschäften brauchen. Einen Super, Super, XXL Monstermarkt, der wie eine dicke, gefräßige Spinne mitten in den Kreis der oben aufgeführten Ortschaften gesetzt wird. Sehr sinnig und weitsichtig ist auch die Planung eines Ärztezentrums über dem Lebensmittelbereich. Welch ein Bombengeschäft. Die hundertprozentige Rendite mit steigender Tendenz ist garantiert. Die Kundschaft ist bereits vorprogrammiert. Siehe Anlagen: Die neue medizinische Weltordnung/ Was Deutschland krank macht.../Deine Nahrung, dein Schicksal /Futter fürs Volk / und weitere Anlagen über die Supermarktkunsthaltung und die negativen gesundheitlichen Auswirkungen auf den Verbraucher. Essen muss der Mensch immer, selbst wenn es Sondermüll ist, der schön bunt verpackt, mit Chemie aufgepeppt, mit heile Welt Bildern gewinnbringend an den Mann/ Frau gebracht wird. Der Kunde kommt garantiert. Er hat keine andere Wahl mangels Alternativen. Wer nicht mehr wählen kann, ist nicht mehr frei. Er ist fremdbestimmt. Die Lebensqualität bleibt auf der Strecke. Aber Hauptsache, es gibt das passende Ärztezentrum. Die Umschichtung der Geldströme von Arm zu Reich funktioniert dann auch hervorragend immer schneller zu denen, die hinter den Konzernen stehen.

Mit dieser Eingabe möchte ich erreichen, dass sich später kein Ratsmitglied hinter dem Satz verstecken kann: „Es war alles rechtens, ich habe von nichts gewusst“. Wenn rechtens/Gesetz und das Recht das gleiche sind, frage ich: „Warum haben wir an unserer deutschen Geschichte soviel aufzuarbeiten. Alles war zu seiner Zeit rechtens, auch wenn oft unfassbares Unrecht an den Menschen geschehen ist und skrupellos gegen das Recht verstoßen wurde.“

Mit freundlichen Grüßen



Anlagen:

Buch	„Unsere Nahrung unsere Schicksal“
Buch	„Futter fürs Volk „
Buch	„ISS DICH GESUND“
Artikel	„Was uns Deutsche Krank macht ...“
Film Tip	„Unser täglich Gift“

Artikel	„Ärztemangel: Die neue medizinische Weltordnung“
	„Gesundheit: Soja macht impotent“
	„Vorsicht vor diesem Süßstoff: Aspartam“
	„Lebensmittel: Immer mehr Gift in Verpackungen“
	„Menschenversuche mit Lebensmitteln“
	„Chemotherapie auf dem Speiseteller“
	„Fleischtheke als Sondermülldeponie“
	„Chemiebomben: So kommen gefährliche Gifte in Bio-Milchprodukte“
	„Regionale Produkte? Wie Kunden getäuscht werden „
	„Gentechnik: Verbraucherschutz als Verbrauchertäuschung“
	„Gentechnik - Enzyme: Die Heinzelmännchen der Lebensmittelindustrie“
	„Grüner Irrsinn: Das Tier als Maschine“
	„Neu in den USA: Gen-Lachs für den menschlichen Verzehr“
	„Zusatzstoffe: Krebs aus der Waschmaschine“
	„Killer in der Achselhöhle :Krebs durch Deos“
	„Danke EU: Gift auf dem Teller“
	„Na dann Prost: Welche Zusatzstoffe Biere enthalten“
	„Lebensmittel-Zusatzstoffe: Parkinson und Alzheimer aus der Tüte“
	„Eingeseift und abkassiert „
	„Hauptsache Bio: Biodiesel im Lebensmitteltank“
	„Tierfutter: Giftmüll in Dosen“
	„Enthüllt: Die Wahrheit über angeblich „frische“ Lebensmittel“
	„Giftalarm auf dem Teller: Appetit auf Maden, Antibiotika und Arsen“
	„Die großen Ernährungslügen“
	„Die Tricks der Lebensmittelindustrie“
	„Rückruf - Republik Deutschland“
	„Müllhalden-Marketing: Immer mehr neue Produkte haben eingebaute Fehler „
	„Verbrauchertäuschung bei Lebensmittel: Mehr Geld für weniger Qualität“
	„Mogelpackungen :Die miesesten Tricks der Verbrauchertäuschung“
Abbildung	Protestschilder

Die Artikel können in der Verwaltung
eingesehen werden.

31/10 JK



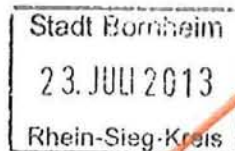




22. Juli 2013

Stadt Bornheim
Bürgermeister
Rathausstrasse 2

53332 Bornheim



Einwendungen zum Bauprojekt „Erweiterung des Toom-Geländes“

Sehr geehrter Herr Bürgermeister,

die Realisierung eines Einkaufszentrums, wie es derzeit geplant ist, würde einen gravierenden Eingriff in die bestehenden Strukturen bedeuten. Das beträfe sowohl den örtlichen Einzelhandel als auch den Verkehr.

Mit Blick auf den ansässigen Einzelhandel ist es immer wieder verwunderlich, dass man aus den Fehlern anderer Kommunen nicht lernt. So hat z. B. die Errichtung des Centro in Oberhausen und des Rhein-Ruhr-Zentrums am Rande von Mülheim a. d. Ruhr zu einem Ausbluten der vormals sehr belebten Innenstädte geführt (Anmerkung Walter Kuhl: Da ich in Mülheim arbeite, habe ich diese Entwicklung selber verfolgen können). Immer mehr Geschäfte müssen schließen und stehen leer und immer mehr „Ramsch-Läden“ eröffnen stattdessen. Gleiches wäre auch für die eigentlich recht attraktive Königstrasse in Bornheim zu befürchten, wo bereits heute schon das eine oder andere Geschäft seine Probleme hat.

Der Verkehr hat derzeit sowieso schon die Grenze des Erträglichen erreicht bzw. überschritten und würde durch die Errichtung des geplanten Einkaufszentrum noch stärker zunehmen. Dafür müsste auch noch die „grüne Insel“ an der Kreuzung Bonner Strasse/Siegesstrasse/Herseler Strasse mit ihrem schönen Baumbestand weitestgehend geopfert werden, wodurch der Verkehr aber nicht weniger würde und ein besserer Verkehrsfluss bei dem zu erwartenden Anstieg auch fraglich sein dürfte. Die Lebensqualität unseres Ortes würde sich auf jeden Fall deutlich verschlechtern.

Wenn auch das Einkaufszentrum aufgrund früherer Zusagen nicht mehr zu verhindern sein sollte, so fordern wir doch, die kleinst mögliche Version zu nehmen. Als Voraussetzung dafür sollte aber eine vor allem für die Roisdorfer Bürger zufriedenstellende Lösung zur Bewältigung des Verkehrsaufkommens erarbeitet werden. Die derzeit vorliegende Variante erfüllt diese Forderung jedenfalls nicht! Bei dieser sind die Berufspendler aus Roisdorf, Bornheim und Alfter, sowie die Bewohner des betroffenen Bereichs diejenigen, die das Nachsehen haben werden. Das ist für uns nicht akzeptabel.

Mit freundlichen Grüßen



46

Breuer, Ina

Von: Stark, Bernhard
Gesendet: Mittwoch, 7. August 2013 10:26
An: Breuer, Ina
Betreff: WG: Offenlage Toomgelände incl. Verkehrsführung
Wichtigkeit: Hoch

Von: [REDACTED]
Gesendet: Freitag, 26. Juli 2013 12:10
An: 'info@stadt-bornheim.de'
Betreff: Offenlage Toomgelände incl. Verkehrsführung

Sehr geehrter Herr Bürgermeister,
hiermit möchte ich meine Einwände für die Offenlage des Projektes Toommarkt und der dazu gehörigen Verkehrsführung Einspruch erheben.
Grundsätzlich bitte ich Sie sich einmal den Trend dieser Art von Einkaufszentren anzusehen und sich in unseren Nachbargemeinden und Städten vor Ort diese Zentren zu besuchen. Nach kurzer Zeit strahlen sie vor Leerständen und Eineuroläden!
Ist das Sinn der Sache mit all dem was daran hängt?
Jeder kleine Bauherr mit seinem Einfamilienhaus muss Ausgleichsfläche vorweisen als Garten usw. bekommt sogar noch teilweise die Bepflanzung vorgeschrieben und wo ist hier auf dem Toomgelände der Ausgleich?
Warum fällt man sogar noch Bäume am Kreisel, höhe Hamacher, für mehr Verkehr aufzunehmen?
Wie kann eine mit "Grün" regierende Partei Bäume fällen für mehr der Verkehr?
Liegt hier nicht ein Wortbruch der Partei vor?
Warum stoppen Sie dann nicht um Kosten zu sparen den Weiterbau der Umgehungsstraße?
Die ist ja nach dem Bauvorhaben nicht mehr nötig, da Sie den Verkehr ja wohl nicht aus Roisdorf heraushalten wollen sondern reinholen oder?
Der Firma Reuter werden aus der umliegenden Nachbarschaft ständig Lärmbelästigungen wegen zu viel Autolärm vorgeworfen. Bitte prüfen Sie in Ihrem Hause einmal die Anzahl der Beschwerden wegen dieser Art der Lärmbelästigung (bitte informieren Sie mich hinsichtlich der Anzahl) und wie wollen Sie dann erst die Lärmbelästigung mit dem neuen Einkaufszentrum verarbeiten und rechtfertigen?
Wie hoch haben Sie hier die Aufstockung des Personals an geplant um die Vorgänge zu bearbeiten?
Wird Herr Sutorius für die Mehrkosten einspringen oder bleibt es an uns Steuerzahler hängen die dann für etwas bezahlen was sie eh nicht wollen?
Für eine Privatperson werden nun hier auch zwei Kreisel gebaut! Das habe ich doch so richtig verstanden?
Aber alle anderen Bürgen müssen weiterhin über ihre defekten Straßen fahren?
Wo ist denn hier die Gerechtigkeit?
Auch wenn sich diese Privatperson an den Baukosten beteiligt kommt die Frage auf in welcher Höhe und wie beteiligt man sich an den Unterhaltungskosten?
Denn wir sehen es ja an unseren eigenen Straßen wie schnell diese selbst nach Neubau wieder defekt und nur notdürftig wenn überhaupt repariert werden!
Gibt es eine Kalkulation bis wann sich diese Investitionen incl. laufende Erhaltungskosten amortisiert haben?
Und wovon soll das alles bezahlt werden?
Ich gehe davon aus das alle die Gewerbetreibende die in das Gebäude einziehen, ihre Steuern brav bei ihren Mutterkonzernen bezahlen und davon sitzt bekannter Weise keine in Bornheim, oder wo fließen die Steuergelder der Firmen hin?
Lassen Sie mich noch kurz auf ein weiteres Problem hinweisen!
Wie aus dem Plan hervorgeht wird die komplette Fläche versiegelt, richtig?
So, wie wird dann das ganze Niederschlagswasser abgeleitet?
Bei den immer häufiger auftretenden Unwettern mit Starkregen, sehe ich eine ständige Überflutung der Straßen im Stadtgebiet!
Hier liegt es ja wohl auf der Hand auch ohne Taschenrechner festzustellen, dass das Kanalsystem falsch berechnet oder der neuen Umgebung nicht angepasst ist. Wie soll dann eine Fläche des neuen

07.08.2013

Toomgeländes mit Regen aufgefangen werden?

Können die Klärwerke diese zusätzliche Last überhaupt aufnehmen und verarbeiten?

Es ist schön das man so viele Gewerbegebiete in der Stadt Bornheim ansiedelt! Aber warum setzt man diesen Toomgiganten mitten in ein kleines Dorf wie Roisdorf?

Auch ist es interessant wie die Gewerbegebiete wachsen oder Einkaufsgebiete wie in Merten entstehen, aber man sieht kein entsprechendes Mitwachsen der Infrastruktur!

Oder hat zum Beispiel die Feuerwehr so eine Überkapazität, dass hier keine neuen Löschfahrzeuge oder Geräte angeschafft werden müssen?

Hat man hier einmal eine Gesamtanalyse der Stadt Bornheim durchgeführt oder sieht man da nur jedes Objekt für sich?

Gerade auch in Bezug auf das riesige Einkaufsgelände in Roisdorf!

Hat auch der Rettungsdienst, auch wenn zur Zeit wohl nur das nötigste aufgestockt wird, zusätzliche Kapazitäten um bei so einem (angeblichen großen Wirtschaftsfaktor/gerechnet aus der großen Anzahl von kaufwilligen und verweilenden Kunden) großen Andrang an Personen, plus zusätzlichem Personal und Zulieferer zu bewältigen?

Berichtigen Sie mich bitte wenn ich hier einen Fehler übersehen habe, aber schauen Sie sich das erheblich größere Gefahrenpotential an, dass so ein riesiges Einkaufszentrum auf so einem beengtem Raum mit sich bringt!

Oder Wie rechnen Sie?

Mehr Personal, mehr Kunden, also auch mehr Autos und LKWs, "ist für Sie"?

Was nützen die Best ausgezeichneten Fluchtwege im Gebäude, wenn die Flüchtenden (aus der Erfahrung heraus, kopflos umher irren) auf der dann nur noch freien Straße stehen und nicht weiter wissen wo hin?

Oder habe ich auf Ihrem Plan Sammelplätze für die Evakuierung übersehen und wenn ja wo sollen Sie sein?

Sie stimmen mir doch mit Sicherheit zu, das die Parkplätze am Rathaus und Gymnasium ständig überfüllt sind oder gibt es mit Herrn Sutorius Vereinbarungen, dass Katastrophen immer nur nach Dienstschluss im Rathaus und nach Schulschluss stattfinden?

Möchten Sie verantworten wenn Hunderte EKZ Besucher plötzlich im Notfall auf die Straße, in den fließenden Verkehr rennen?

Erlauben Sie mir hier sogar eine sarkastische Frage, ob der Sutoriuskreisel eine bauliche Neuerfindung ist, der dann die Flüchtenden alle sicher beherbergt?

Einen weiteren Fluchtweg kann man ja Richtung Cousterstraße verlegen, dann müssten allerdings diejenigen die es nicht durch den Fußgängertunnel schaffen über die DB Gleise laufen, wäre das eine bessere Option für Sie?

Um nochmal auf die verlorene Wirtschaftskraft zurück zu kommen, gibt es eine Berechnung wie viele angesessene Firmen/Geschäfte wegen dem EKZ schließen müssen?

Wie hoch ist hierdurch die finanzielle Berechnung

Gewinn (durch das neue EKZ) und den Verlusten (durch schließende Geschäfte und damit fehlenden Steuereinnahmen)?

Wer hat, außer dem Rat der ja nur auf die Empfehlung Ihrer sachkundigen Mitarbeiter arbeitet, diesen Plan empfohlen?

Ein Plan wird hier offengelegt der nicht bis an das Ende ausgereift ist! Wie viele offene Fragen haben Sie denn eigentlich noch zu diesem Plan?

Wenn Sie jetzt mit keine Antworten, dann kommen bei mir noch größere weitreichendere Fragen auf!!!

Man kann doch kein Projekt starten und genehmigen wo man noch nicht an das fertige Ende sehen kann!

Oder habe ich das etwas von Herrn Sutorius falsch verstanden?

Ist nicht das Gebäude (wohl mit notarieller Beglaubigung und Eintrag ins Grundbuch) das Geschenk an die Stadt Bornheim, sondern das große Überraschungsei das da noch kommt!

Na dann herzlichen Glückwunsch an die Stadt das man sich auf so einen alten Bauerntrick einlässt!

Hat die Stadt Bornheim noch so viel Potential um dieses Geschenk an die Stadt finanziell zu stemmen?

Wie hoch rechnen Sie mit den Zusatzkosten(ich müsste nochmal nachzählen bei wie vielen) Zusatzkosten wir in der kurzen Zeit schon gekommen sind und noch nichts eingenommen haben)

Wie rechtfertigen Sie unter anderem das Projekt EKZ?

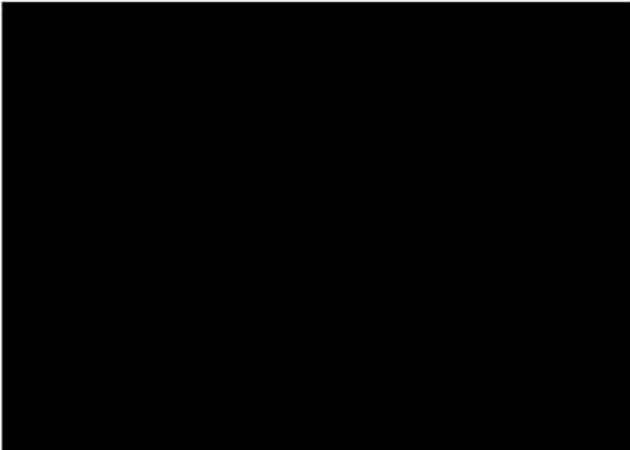
Ich, als mündiger Bürger der Stadt Bornheim bitte Sie auf all meine Fragen sachlich und fachlich zu

antworten.

Wie soll ich sonst meine Stadt verstehen können in der ich lebe und ohne diese zusätzliche Gesundheits- und Kostenproblematik für mich und meine Familie weiterhin unsere Ruhe finden?

Sie als Bürgermeister stehen auch hier in der Verantwortung das es den Bürgern und Bürgerinnen der Stadt Bornheim gut geht!

Auf eine zügige Beantwortung,
mit freundlichen Grüßen





Rat der Stadt Bornheim
Rathausstraße 2

53332 Bornheim

Bornheim, den 26.07.2013

Bau des Einkaufszentrums/Bebauungsplan Ro 17

Sehr geehrte Damen und Herren,

hiermit sprechen wir uns erneut gegen den Bau des Einkaufszentrums in geplanter Größe aus!

Neben erheblicher Bedenken, die sich aus der drastischen Zunahme des Verkehrs ergeben, teilen wir die Bedenken der ansässigen Einzelhändler und fürchten um deren Existenz!

Ein Einkaufszentrum der geplanten Größe ist für einen Ort wie Roisdorf – an der geplanten Stelle – eindeutig zu groß. Sowohl das „imposante“ Gebäude als auch der massive Ausbau der Bonner Straße mit den zwei Kreiseln zerstört das Ortsbild unseres Dorfes erheblich! Noch ist Roisdorf ein Dorf, ein sehr schönes und bewohnenswertes Dorf! Das Gemeindeleben funktioniert und Traditionen werden aufrecht erhalten, viele Bürger sind motiviert, ehrenamtlich aktiv zu sein. Dies konnte man nicht zuletzt bei der 900 Jahr-Feier erfahren. Mittlerweile ist Bornheim sogar eine „Fair-trade-town“. Währe es da nicht naheliegend, auch städtebaulich in eine eher ökologische Richtung zu denken und mehr dafür zu tun, dass das dörfliche Leben und die dörfliche Erscheinung stärker unterstützt wird? Waren das nicht sogar Leitlinien der Stadt?

Neben der allgemeinen, das Dorf betreffenden Aspekte, möchten wir beklagen, dass unsere private Lebenssituation durch den geplanten Bau erheblich verschlechtert wird. Der zu erwartende Lärm während der Errichtung, durch den steigenden Verkehr auf der Bonner Straße, durch den LKW-Verkehr, durch Klima- und Belüftungsanlagen am Einkaufszentrum wird sich sehr negativ auf unsere Lebensqualität auswirken, nicht zuletzt durch den nicht wegzuleugnenden Schadstoffausstoß der Fahrzeuge! Wir befürchten Einbußen in unserer Nachtruhe. Unsere gewohnten Fußwege werden sich zu unserem Nachteil ändern, die Wege werden, vor allem für unsere Kinder, wesentlich gefährlicher und weiter.

Schon jetzt haben wir in den Abendstunden Probleme mit Jugendlichen, die sich in unserem „Gässchen“ aufhalten und Drogen konsumieren, schon jetzt finden wir Drogenspritzen in der Fußgängerunterführung zum Maarpfad. Nach der Verlängerung der Unterführung und nach Errichtung des Gebäudes werden die Wege und Winkel noch uneinsichtiger und für kriminelle Handlungen äußerst geeignete Pflaster sein!

Es ergeben sich noch eine Fülle von Bedenken im Zusammenhang mit der geplanten Erweiterung. Wichtig für uns ist noch mal klar zu stellen, dass wir keinesfalls gegen eine

baumaßnahmliche Veränderung am Toom-Gelände sind. So, wie das Objekt zur Zeit in Erscheinung tritt, kann es wahrlich nicht bleiben! Herr Sutorius äußerte doch in einem der letzten General-Anzeiger-Artikel, dass er der „wahre Verlierer“ währe, wenn Ro. 17 kommt (bis jetzt dachten wir doch tatsächlich, dass wir das wahren!). Warum also lassen Sie den armen, bereits im stolzen Alter befindlichen Herrn nicht Gewinner sein und stehen ihm bei der ihm bereits zustehenden m² -Zahl gründlich zur Seite? Ein wirklich gutes, nachhaltiges Erbe und eine letzte gute Tat für die Stadt Bornheim – oder sollte man besser sagen für das Dorf Roisdorf (?) währe sicherlich eine gepflegte Erscheinung des bereits Bestehenden mit kleineren Erweiterungen wie Drogeriemarkt und Kaffee!

Vielen Dank für Ihre Aufmerksamkeit und

mit freundlichen Grüßen



Kopien:

CDU-Fraktion

SPD-Fraktion

UWG-Fraktion

Fraktion Bündnis 90-Die Grünen

FDP-Fraktion

48

Stadt Bornheim
Fachbereich 7
Rathausstraße 2

53332 BORNHEIM

E-25.7.13

Stellungnahme des [REDACTED] vereins zum B-Plan Ro 17 in Roisdorf

Die Mitglieder des [REDACTED] vereins diskutierten in ihrer Juli Sitzung den beabsichtigten Neu- und Erweiterungsbau des bestehenden Einkaufsmarktes an der Schumacherstraße in Roisdorf. Der [REDACTED] verein unterstützt das Vorhaben des Stadtrates der Stadt Bornheim, auf dem derzeitigen Toom-Gelände den Bau eines modernen Einkaufsmarktes zu ermöglichen. Wir befürworten den Satzungsbeschluss zum Bebauungsplanentwurfes Ro 17, der die derzeit rechtskräftigen B-Pläne ersetzt.

Seit mehreren Jahren bemühen sich Investoren, das heute nicht mehr zeitgemäße Versorgungszentrum an der Schumacherstraße zu modernisieren. Die über 12 Jahre alten Bebauungspläne lassen zwar eine Erweiterung auf 11000 m² zu, vernachlässigen aber eine Steuerung des voraussichtlich höheren PKW-Verkehrs. Darüber hinaus konterkariert die seit 2001 bestehende Ausweisung als Mischkerngebiet im rechtskräftigen B-Plan Ro 15.4, die gewünschte Einschränkung des großflächigen Einzelhandels auf bestimmte Kernsortimente im zentralen Versorgungsbereich.

Mit der beabsichtigten doppelten Kreisverkehrsplatzlösung im Kreuzungsbereich Bonner- / Herseler Straße und in Höhe des Einkaufsmarktes liegen Lösungsvorschläge auf dem Tisch, wie die zu erwartenden Kunden- und Durchgangsverkehre zielgerichtet und optimal auf der Bonner Straße zum und vom Einkaufsmarkt weg geleitet werden können.

Im Einzelhandelsstandort- und Zentrenkonzept Bornheim, mit Festsetzung eines zentralen Versorgungsbereiches, ist die zukunftsweisende Expansion des großflächigen Einzelhandels mit den dafür notwendigen PKW-Stellplätzen und Anbindung an den öffentlichen Nahverkehr nur in der Ortschaft Roisdorf möglich.

Weder im Textil- und Sportartikele Einzelhandel noch im Lebensmittel- und Drogeriebereich ist für die bestehenden Gewerbebetriebe eine existenzbedrohende Konkurrenzsituation zu erwarten. Vielmehr wird durch die Anziehung weiterer Kundenkreise mit einer Verbesserung der wirtschaftlichen Situation in Roisdorf gerechnet. Das Schuhgeschäft Siemens wird die erforderliche Modernisierung nach Rechtskraft des neuen B-Plan Ro 17

endlich in Angriff nehmen. Die Markus-Apotheke und das Ärztehaus planen ebenfalls eine Expansion im neuen Einkaufsmarkt.

Auf rund 400 m² kann für kleinere Einzelhandelsgeschäfte ausreichend Platz für ergänzende Angebote geschaffen werden, wie sie derzeit im TOOM-Markt schon vorhanden sind, und darüber hinaus. Ein Café rundet das Ganze ab.

In einer freien Marktwirtschaft und kundenorientierten Gesellschaft ist es weder die Aufgabe, noch darf es das Ziel der Kommunalpolitik sein, dem Bürger vorzuschreiben wo er einkaufen soll bzw. wo er darf. Wer Wettbewerb will, muss dem lokalen Protektionismus widersagen. Konkurrenz garantiert ein ausgewogenes Preisgefüge und hat dem Kunden und somit den Bürgern unserer Stadt noch nie geschadet.

Über diese grundsätzlich befürwortende Stellungnahme zum Entwurf des B-Plans Ro 17 hinaus regt der [REDACTED] verein folgendes an und bittet, diese Anregungen mit in die Beschlussfassung zum Ro 17 bzw. im städtebaulichen Vertrag beim Satzungsbeschluss aufzunehmen:

- Dass neben dem überwiegend großflächigen Einzelhandel im neuen Einkaufsmarkt auch weiterhin die Möglichkeit des untergeordneten, kleinflächigen Einzelhandels für Roisdorfer und Bornheimer Einzelhändler bestehen bleibt.
- Dass ein direkter Zugang zum Ärztehaus und zum Fitnessstudio vom oberen PKW-Parkdeck aus ermöglicht wird.
- Dass die Fassadengestaltung des Einkaufsmarktes sich einer heute zeitgemäßen Gestaltung anpasst.
- Dass die PKW-Verkehre zum überörtlichen Verkehrsnetz (Autobahn und Landstraße) durch geeignete bauliche Anlagen (Kreisverkehrsplatz Herseler- / Bonner Straße) zu einer zügigen und stauarmen Erschließung des Einkaufsmarktes führen.
- Dass Schleichverkehre zum Einkaufsmarkt über die Güterbahnhof- und Mainzer Straße unterbunden werden. Gegebenenfalls durch eine neue Verkehrsführung auf der Mainzer Straße
- Höchstmöglicher Lärmschutz für die Wohnsiedlungsbereiche im Umfeld des Einkaufsmarktes.
- Dass die planerisch ausgewiesene Bushaltestelle auch tatsächlich errichtet wird.
- Dass eine sichere und leichte Überquerung der Bonner Straße in Höhe des Roisdorfer Friedhofs für Fußgänger ermöglicht wird.

Für den [REDACTED]

49

JA zum neuen Einkaufsmarkt in der Stadt Bornheim

Stadt Bornheim
Herrn Bürgermeister
Wolfgang Henseler
Rathaus
53332 BORNHEIM

E 25.7.13


53332 Bornheim, den 25. Juli 2013

Stellungnahme zur öffentlichen Auslegung des B-Plan Entwurfes Ro 17

Sehr geehrter Herr Bürgermeister Henseler,

hiermit legen die Mitarbeiter/innen des toom-Marktes, des Zeitschriftenladens, der im Markt vorhandenen Dienstleister und des Siemes Schuhcenter Ihnen und dem Stadtrat fristgerecht

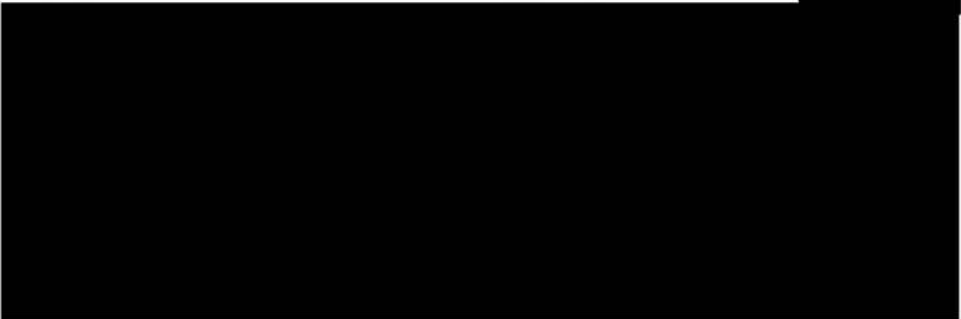
892 Unterschriften

von Kunden unserer Einzelhandelsgeschäften vor. Unsere Kunden bestätigen mit ihrer Unterschrift:

„Mit meiner Unterschrift unterstütze ich die Entscheidung des Bornheimer Stadtrates, im Bereich der Schumacherstraße einen neuen Bebauungsplan (Ro 17) zur Errichtung eines modernen Einkaufsmarktes für den großflächigen Einzelhandel mit Ärztehaus und Café aufzustellen. Ausdrücklich stimme ich zur Realisierung dieses Projektes dem Verkauf der dazu notwendigen städtischen Grundstücke zu.“

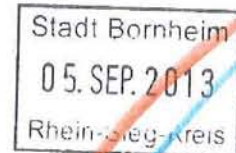
Wir bitten Sie und die Mitglieder des Stadtrates diese positiven Aussagen unserer Kunden mit in Ihre Abwägung einzubeziehen.

Mit freundlichen Grüßen

JA zum neuen Einkaufsmarkt in der Stadt Bornheim

Stadt Bornheim
Herrn Bürgermeister
Wolfgang Henseler
Rathaus
53332 BORNHEIM



6/18/9


53332 Bornheim, den 4. September 2013

Unterschriftennachtrag zur öffentlichen Auslegung des B-Plan Ro 17

Sehr geehrter Herr Bürgermeister Henseler,

hiermit legen die Mitarbeiter/innen des toom-Marktes, des Zeitschriftenladens, der im Markt vorhandenen Dienstleister und des Siemes Schuhcenter als Nachtrag zu unserer Stellungnahme vom 25. Juli 2013 zum B-Plan Entwurf Ro 17, Ihnen und dem Stadtrat weitere

298 Unterschriften

von Kunden unserer Einzelhandelsgeschäfte vor, die die neue Planung des Einkaufsmarktes unterstützen und für einen Verkauf der dazu notwendigen städtischen Grundstücke plädieren.

Somit haben bis heute 1190 Kunden unserer Einzelhandelsgeschäfte diesen Bebauungsplan Entwurf unterstützt.

Wir bitten Sie und die Ratsmitglieder diesen schriftlich dokumentierten Bürgerwillen mit in die Abwägung einzubeziehen.

Mit freundlichen Grüßen
