

## Themenschwerpunkte

Anregungen zur 5. Änderung des Flächennutzungsplanes und zum Bebauungsplan Nr. 657 – Gebiet Röntgen-Stadion, Jahnplatz und Kirmesplatz in Remscheid Lennep im Rahmen der frühzeitigen Beteiligung nach § 3 (1) BauGB mit dem jeweiligen Prüfergebnis durch die Verwaltung

Thema	Inhalt	Prüfergebnis
<b>Verkehr</b>		
Öffentliche Stellplätze in RS-Lennep	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Wegfall öffentlicher Parkplätze durch das DOC und seine Nutzungen.</li> <li>- Wie und wo werden die wegfallenden öffentlichen Parkplätze ausgeglichen?</li> </ul>	Die Stadt Remscheid lässt zur Zeit das Parkplatzangebot im Kernbereich Lennep aufnehmen und überprüfen. Die Ergebnisse werden in den noch laufenden Abwägungsprozess einfließen und eine valide Grundlage für die Bewertung der künftigen Stellplatzsituation in Lennep bilden.
Vorgesehenes Stellplatzangebot des DOC	<ul style="list-style-type: none"> <li>- 2.500 Parkplätze sind für 20.000 m<sup>2</sup> und das erwartete Besucheraufkommen (insbesondere an Samstagen) nicht ausreichend.</li> <li>- Wo wird bei Überlastung des Parkhauses und der Tiefgarage Ersatzparkraum angeboten?</li> <li>- Nebenstraßen werden durch DOC-Besucher zugeparkt.</li> <li>- Angst vor verstopften Straßen wegen Parkplatzsuchverkehr in Nebenstraßen.</li> <li>- Wo können Busse parken und wo parken LKW, die nicht direkt anliefern können?</li> </ul>	Der Investor strebt im eigenen Interesse an, ein Stellplatzangebot zu schaffen, das auch für die Tage mit hohem Besucheraufkommen ausreicht. Auch Vergleiche mit anderen Outlet-Centern zeigen, dass ein großzügiges Angebot an Stellplätzen geplant ist. Eine Überlastung des Stellplatzangebots, das Zuparken von Nebenstraßen sowie verstopfte Straßen durch Parkplatzsuchverkehr sind daher nicht zu erwarten. Die Ein- und Ausstiegspunkte sowie die Parkplätze für Reisebusse sind im weiteren Verlauf der Planungen noch festzulegen. Aufgrund der dezentralen Organisation der Anlieferung (jeder Shop hat seinen eigenen Anlieferungsbereich) ist eine Situation, in der nicht direkt angeliefert werden kann, weitestgehend auszuschließen. Im Ausnahmefall können anliefernde Lkw vorübergehend in benachbarten Anlieferungsbereichen abgestellt werden.
Annahmen zur Herkunft der Kunden des DOC	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Die Verkehrsflussverteilung auf die beiden Autobahnanschlussstellen Remscheid und Remscheid-Lennep mit fast 100% wird in Frage gestellt.</li> </ul>	Die Prognose zur Richtungsaufteilung des Kundenverkehrs entspricht den Ergebnissen einer speziell zu dieser Frage angestellten Untersuchung der Einzelhandelsgutachter. Danach sind insgesamt rd. 95 % des zum DOC anreisenden bzw. von dort wieder abreisenden Verkehrs über die A 1 zu erwarten, bezogen auf den gesamten An- und Abreiseverkehr rd. 61 % aus und in Richtung Norden sowie rd. 34 % aus und in Richtung Süden.
Datenbasis und Annahmen der Verkehrsuntersuchung	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Die dem Verkehrsgutachten zugrunde liegenden Basisdaten sind nicht solide: <ul style="list-style-type: none"> <li>- PKW-Besetzungsgrad</li> <li>- Daten zu Besucherströmen basieren auf „vorläufigen Angaben“ des Einzelhandelsverbandes</li> </ul> </li> </ul>	Der Vorwurf, die Basisdaten seien nicht solide, wird zurückgewiesen. <ul style="list-style-type: none"> <li>- Der Pkw-Besetzungsgrad wurde auf Basis der Angaben in der einschlägigen Literaturquelle prognostiziert.</li> <li>- Dem Verkehrsgutachter liegen keine Hinweise darauf vor, dass anstelle des Faktors 3,0 ein Faktor von 3,5 bzw. insgesamt um 20 % ungünstigere</li> </ul>

	<p>des.</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Annahme der Besucherzahlen am Wochenende ist zu erhöhen (von Faktor 3,0 auf 3,5). Somit ergäbe sich die Bewertung mangelhaft (Note 5).</li> <li>- Statistische Unsicherheit der Basisdaten (Prognosewerte) wurde nicht berücksichtigt. Ein Stresstest mit bis zu 20% „schlechteren“ Basisdaten fehlt.</li> <li>- Annahmen zum Besucheraufkommen und den damit verbundenen Fahrtbewegungen könnten zu niedrig angesetzt sein.</li> <li>- Fahrten der DOC-Angestellten wurden nicht berücksichtigt.</li> <li>- Die angenommenen Werte weichen (nach unten) von den Werten des Verkehrsgutachters zur DOC-Ansiedlung am Standort „Blume ab. Hier wird schöngerechnet.</li> <li>- Nur zwei Zähltag, die nicht die Realität widerspiegeln.</li> </ul> <p>- Sind bei der Verkehrsuntersuchung das Industriegebiet am Lennep Bahnhf, das geplante Industriegebiet an der Borner Straße (Erdbeerfelder), das neue Sportzentrum Hackenberg und die geplanten Wohneinheiten auf dem ehem. Krankenhaugelände berücksichtigt worden?</p>	<p>Basisdaten angesetzt werden müssten.</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Die voraussichtliche Anzahl der Kunden wurde von den Einzelhandelsgutachtern (vgl. Stadt + Handel) mit 2,0 bis 2,5 Mio. pro Jahr prognostiziert. Die davon unabhängigen Berechnungen des Verkehrsgutachters korrespondieren mit der oberen Grenze der angegebenen Werte, also 2,5 Mio. Kunden. Eine höhere Sicherheit der Schätzung des Kundenaufkommens ist nach dem gegenwärtigen Stand der Kenntnisse nicht zu erreichen.</li> <li>- Die Fahrten der Beschäftigten wurden selbstverständlich berücksichtigt.</li> <li>- In der Untersuchung für das geplante DOC Blume wurde das Verkehrsaufkommen der Kunden auf der Basis von Angaben aus dem Jahr 2000 prognostiziert. Dabei wurden 0,4 Kunden pro qm Verkaufsfläche angesetzt. Nach den aktuelleren Angaben, die bei der Berechnung für das DOC am Stadion zur Verfügung standen (vgl. Bosserhoff, 2013, siehe auch Literaturverzeichnis der Verkehrsuntersuchung, Entwurf, Januar 2014), ist von 0,25 bis 0,30 Kunden pro qm Verkaufsfläche auszugehen. Aus dieser angegebenen Spanne wurde mit dem Höchstwert von 0,30 Kunden pro qm Verkaufsfläche gerechnet, für Samstag mit dem dreifachen Aufkommen (also 0,90 Kunden pro qm Verkaufsfläche).</li> <li>- Der Vergleich der Zählergebnisse mit anderen Daten (z. B. aus den amtlichen Verkehrszählungen) bestätigt, dass die Zählergebnisse als plausibel eingestuft werden können.</li> </ul> <p>Sowohl der zusätzliche Verkehr der geplanten Sportanlagen am Hackenberg als auch der Verkehr von 144 Wohneinheiten auf dem ehemaligen Krankenhaugelände sind in den Berechnungen enthalten. Bei dem Industriegebiet am Lennep Bahnhf handelt es sich um keine ergänzende Neuansiedlung, sondern im Wesentlichen um eine innerstädtische Verlagerung. Ggf. auftretender Neuverkehr ist in den Annahmen zu den allgemeinen Verkehrszuwächsen innerhalb Remscheids berücksichtigt. Zudem erfolgt die verkehrliche Anbindung dieses Gebietes nicht über die Ringstraße, sondern über die Lüttringhauser Straße. Ein Industriegebiet an der Borner Straße (Erdbeerfelder) ist aufgrund mangelnder planungsrechtlicher Voraussetzungen nicht berücksichtigt.</p>
<p>Konzept der Verkehrsführung</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Untertunnelung des DOC und Verlagerung der Wupperstraße in die Erde.</li> <li>- Wegfall der Wupperstraße = keine Erreichbarkeit der Altstadt.</li> <li>- Durch die Umleitung des Verkehrs über die Spiel-</li> </ul>	<p>Eine Tunnellösung wäre lediglich mit einem immensen technischen Aufwand umsetzbar. Aus diesem Grund sowie wegen der erheblichen Nachteile für die Wirtschaftlichkeit des Projektes kommt diese Variante nicht in Betracht. Das heutige Verkehrsaufkommen der Wupperstraße soll nach dem vorliegenden Konzept über die Mühlenstraße, die Spielberggasse und die Straße Am Stadion abgewickelt</p>

	<p>bergasse kann die gewollte Integration zwischen DOC und Lennep Altstadt nicht stattfinden.</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Durch Steigerung des Verkehrs ist die „Barriere“ für Fußgänger nicht zu überwinden.</li>   <li>- An den Autobahnanschlussstellen sollen Parkplätze eingerichtet werden und von dort kostenlose Shuttlebusse zum DOC verkehren.</li>   <li>- Warum wurde die Fußgängerüberquerung und der Gehweg Hackenberger Straße/ Ringstraße verlegt, obwohl fast alle Schulen und Sportstätten südlich anschließen?</li>   <li>- Wie wird mit Kreuzungen untergeordneter Straßen, die nicht über eine Lichtsignalanlage gesteuert werden, im Verlauf der Ringstraße umgegangen?</li> </ul>	<p>werden. Damit kann die Erreichbarkeit der Altstadt weiterhin sichergestellt werden. Bei den in der Spielbergasse zu erwartenden Verkehrsbelastungen von etwa 5.500 Kfz/24h kann die Straße weiterhin ohne besondere Einschränkungen von Fußgängern überquert werden. Im Rahmen der Prüfung von alternativen Erschließungskonzepten wird zur Zeit untersucht, ob eine Lösung ohne eine zusätzliche Belastung der Mühlenstraße, der Spielbergasse und der Straße Am Stadion möglich ist.</p> <p>An der Autobahnanschlussstelle Remscheid stehen keine Flächen für ausreichend Parkplätze und einen Shuttle-Busservice zur Verfügung. An der Autobahnanschlussstelle Remscheid-Lennep stehen Belange des Grundwasserschutzes und des Landschaftsschutzes einer Anlage großer Parkplätze entgegen. Zudem ist der Vorschlag für dauerhaft (i. d. R. an sechs Tagen in der Woche über jeweils den ganzen Tag) betriebene Einrichtungen nicht praktikabel. Er kann aber, sofern noch geeignete Flächen für die Anlage von Parkplätzen identifiziert werden, als eine Option für Tage mit einem besonders hohen Kundenaufkommen (z. B. bei Sonderaktionen etc.) berücksichtigt werden.</p> <p>Vor der Ausarbeitung des Vorschlags, die Querungsstelle aus Gründen einer besseren Verkehrsqualität in den nördlichen Arm der Ringstraße zu verlegen, wurden die Schulwegpläne der Stadt Remscheid analysiert, in denen aber nur die Grundschulen berücksichtigt sind (die Grundschule im Bereich Hackenberg liegt nördlich der Hackenberger Straße). Nachdem deutlich geworden ist, dass wegen der anderen hier angesprochenen Nutzungen nach Möglichkeit nicht auf die Querungsmöglichkeit im südlichen Knotenpunkt verzichtet werden sollte, wurden weitere Untersuchungen zu dieser Fragestellung aufgenommen, deren Ergebnisse im weiteren Verlauf der Planungen berücksichtigt werden sollen.</p> <p>Die Kreuzungen und Einmündungen der untergeordneten Straßen ohne Lichtsignalanlagen wurden in den durchgeführten Untersuchungen in einer angemessenen Weise berücksichtigt. Wo es sich als zweckmäßig bzw. erforderlich erwiesen hat, wurden Vorschläge zur Verbesserung der Verkehrssituation vorgelegt (vgl. Einmündung der Christhauser Straße).</p>
Bewertung der Verkehrsqualität	- Das Gutachten bewertet die künftige Situation mit „ausreichend“ (Note 4 = „gerade noch durchführbar“). Somit ist kein Risikopuffer vorhanden.	Die Deutung der Qualitätsstufe „D“ als „gerade noch durchführbar“ ist nicht zutreffend. Diese Qualitätsstufe wird nach den Erfahrungen des Gutachters beim Neubau sowie beim Ausbau von Verkehrsanlagen üblicherweise angestrebt. Dies gilt im Regelfall auch für den Bund sowie für den Landesbetrieb Straßenbau NRW. Im Konzept der Stufen der Verkehrsqualität gemäß dem Handbuch für die Be-

	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Das Abbiegen aus den von der Ringstraße abzweigenden Straßen auf die Ringstraße wird durch das zusätzliche Verkehrsaufkommen erheblich erschwert bis unmöglich.</li> <li>- Die geplante DOC-Anbindung über die Ringstraße bzw. Trecknase ist pro Fahrtrichtung lediglich ein-spurig geführt.</li> <li>- Umbau des Knotenpunktes Trecknase (100 m 2-spurig, ansonsten 1-spurig) kann zu keiner Entlastung führen. Durch den Einfädungsvorgang am Ende der 2. Fahrspur wird es erfahrungsgemäß zu Rückstaus und somit zum Erliegen des gesamten Verkehrs, auch des Querverkehrs, kommen.</li> <li>- Auf der Ringstraße gibt es viele Staus. Insbesondere der Bereich Trecknase ist schon heute überlastet. Durch die DOC-Ansiedlung kann von fließendem Verkehr gar keine Rede mehr sein.</li> <li>- Die vom Gutachter prognostizierte Mehrbelastung wird im Bereich der Anschlussstelle Blume zum Erliegen des Verkehrs führen, da die vorhandene Brücke ein Engpass ist, der nicht ausgebaut werden kann.</li> </ul>	<p>messung von Straßenverkehrsanlagen HBS (vgl. FGSV, 2009) entspricht die Stufe E dem hier geforderten Risikopuffer.</p> <p>Die Kreuzungen und Einmündungen der untergeordneten Straßen ohne Lichtsignalanlagen wurden in den durchgeführten Untersuchungen in einer angemessenen Weise berücksichtigt. Wo es sich als zweckmäßig bzw. erforderlich erwiesen hat, wurden Vorschläge zur Verbesserung der Verkehrssituation vorgelegt (vgl. Einmündung der Christhauser Straße).</p> <p>Das ist zutreffend. Das zusätzliche Verkehrsaufkommen verteilt sich aber sowohl bei der Anreise als auch bei der Abreise auf die beiden zur Verfügung stehenden Richtungen, sodass sowohl bei der Anreise als auch bei der Abreise jeweils zwei Fahrstreifen zur Verfügung stehen.</p> <p>Die Entlastungswirkungen, die durch den vorgeschlagenen Ausbau erreicht werden können, wurden durch anerkannte Methoden nachgewiesen. Sie werden auch von den beteiligten Fachbehörden nicht in Zweifel gezogen. Eine Beeinträchtigung der Querrichtungen ist nicht zu befürchten.</p> <p>Die zukünftige Verkehrsqualität kann nicht aufgrund vorliegender Erfahrungen beurteilt werden, da ein umfangreicher Ausbau der Verkehrsanlagen vorgesehen ist.</p> <p>Die erforderliche Kapazitätssteigerung der Verkehrsanlagen kann durch den vorgeschlagenen Ausbau, der an die Brücke angrenzenden Bereiche gewährleistet werden.</p>
<p>Zunehmende Gefährdungen insbesondere nicht motorisierter Verkehrsteilnehmer</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Durch das erhöhte Verkehrsaufkommen werden insbesondere Kinder und ältere Menschen gefährdet.</li> <li>- Durch hohes Verkehrsaufkommen ist eine Überquerung der Straßen, insbesondere der Ringstraße, nicht mehr möglich.</li> </ul>	<p>Der hier unterstellte direkte Zusammenhang zwischen dem Verkehrsaufkommen und der Verkehrssicherheit besteht so nicht. Die Vorschläge zum Ausbau der Knotenpunkte berücksichtigen gleichzeitig auch die hohen Anforderungen der technischen Regelwerke zur Planung von Verkehrsanlagen. Damit kann die Sicherheit aller Verkehrsteilnehmergruppen bestmöglich gewährleistet werden. Es werden Möglichkeiten zur Überquerung der Ringstraße aufrecht gehalten.</p>

Verkehrsablauf während der Bauzeit	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Durch die geplanten Umbaumaßnahmen Ringstraße/Hackenberger Straße, Trecknase, Rader Straße und Blume werden diese Bereiche nur eingeschränkt bzw. gar nicht befahrbar sein. Wie wird die Erreichbarkeit Lenneps gewährleistet und wie lange dauern die Umbaumaßnahmen?</li> </ul>	Die Verkehrsführung während der Bauzeit ist angesichts der vorliegenden Belastungssituation besonders sorgfältig zu planen und zu überwachen. Entsprechende Planungen werden aber erst zu einem späteren Zeitpunkt aufgenommen. Zur möglichen Dauer der Baumaßnahmen liegen zurzeit ebenfalls noch keine validen Angaben vor.
<b>Schallimmissionen</b>		
Zuwachs der Lärmbelastungen	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Es wird einen erheblichen Zuwachs an Belastungen der Bürger durch Lärm geben.</li> <li>- Welche Maßnahmen sollen vor den zusätzlichen Belastungen schützen?</li> <li>- Wo werden welche Maßnahmen umgesetzt?</li> </ul>	<p>Infolge der Ansiedlung des DOC wird es zu Lärmauswirkungen des Vorhabens auf die unmittelbare Umgebung kommen. Aufgrund des zusätzlichen Verkehrsaufkommens ist darüber hinaus mit einem Anstieg der Lärmbelastung vor allem im Verlauf der Ringstraße und auf den Straßen im unmittelbaren Nahbereich des DOC zu rechnen. Das Ausmaß des Anstiegs der Lärmimmissionsbelastung wird in der schall- und luftschadstofftechnischen Untersuchung der Ingenieurgesellschaft Brilon Bondzio Weiser (BBW) (Entwurf, März 2014) ermittelt und dargestellt. Aufgabe und Ziel der Bauleitplanung ist es, sicherzustellen, dass die sich aus den maßgeblichen Vorschriften und unter Berücksichtigung der Vorgaben der Rechtsprechung ergebenden maßgeblichen Immissionsgrenz- bzw.- richtwerte eingehalten werden.</p> <p>Für die Vorhaben auf dem DOC-Gelände selbst werden primär Maßnahmen des aktiven Schallschutzes vorgesehen, die sicherstellen, dass die maßgeblichen Immissionsrichtwerte in der Nachbarschaft eingehalten werden. Für die Errichtung und den Betrieb des Parkhauses werden bauliche Vorkehrungen getroffen. Soweit erforderlich gilt dies auch für Anlieferbereiche des DOC, ggf. werden hier Betriebszeitenbeschränkungen vorgesehen.</p> <p>Im Falle des Anstieges der durch den Verkehr verursachten Lärmimmissionen auf den umgebenden Straßen werden Maßnahmen ergriffen, um die Lärmbelastung an den betroffenen Immissionsorten (Wohnbebauung) in den zulässigen Grenzen zu halten. Auch hier werden primär Maßnahmen des aktiven Schallschutzes (z. B. lärmindernder Belag) geprüft. In den Fällen, in denen es zu einer signifikanten Erhöhung der Lärmimmissionen an Wohngrundstücken kommt, die die zulässigen Richt- oder Grenzwerte überschreiten, werden auch passive Schallschutzmaßnahmen, wie etwa der Einbau schalldämmender Fenster, vorgesehen.</p> <p>Die Planung der Schallschutzmaßnahmen erfolgt in Verbindung mit der detaillierten Straßenplanung. Insbesondere in den Abschnitten, in denen bauliche Verän-</p>

	<p>- Ab welchen Werten hat man Anspruch auf Maßnahmen?</p>	<p>derungen der Straße erforderlich sind, muss die genaue Lage der Straße bekannt sein, um die Anforderungen an den Schallschutz zu definieren. Im derzeitigen Planungsstadium können daher nur die grundsätzlichen Rahmenbedingungen für die Berücksichtigung aktiven und passiven Schallschutzes definiert werden, die im Zuge der weiteren Planung konkretisiert werden.</p> <p>Hinsichtlich der Zumutbarkeit von Lärmimmissionen durch den Betrieb des DOC und des Parkhauses selbst definiert die Technische Anleitung zum Schutz gegen Lärm (TA Lärm) die Immissionswerte für Gewerbelärm, die in den jeweiligen Baugebieten verträglich sind. Dies sind in allgemeinen Wohngebieten 55 dB(A) tags und 40 dB(A) nachts und in Misch-, Kern- und Dorfgebieten 60 dB(A) tags und 45 dB(A) nachts. Diese Werte sind bei der Planung des DOC grundsätzlich einzuhalten.</p> <p>Im Falle der durch den zusätzlichen Verkehr verursachten Verkehrslärmimmissionen ist zu differenzieren:</p> <p>Im Falle der wesentlichen Änderung einer Straße, also im Falle ihres Umbaus oder ihrer wesentlichen Erweiterung, werden in der 16. Verordnung zum Bundesimmissionsschutzgesetz (16. BImSchV) Grenzwerte festgelegt, die sich wiederum an der planungsrechtlichen Gebietseinstufung der betroffenen Grundstücke orientieren. Bei der Straßenplanung ist zunächst die Einhaltung der in der 16. BImSchV genannten Grenzwerte, auch unter Berücksichtigung aktiver Schallschutzmaßnahmen anzustreben. Ist dies nicht möglich, kommen passive Schallschutzmaßnahmen an den betroffenen Anlagen (Wohnhäuser) etwa durch Einbau von schalldämmenden Außenbauteilen (Fenster) in Betracht, für die die Eigentümer zu entschädigen sind. Die Grenzwerte liegen etwa für allgemeine und reine Wohngebiete bei 59 dB(A) und 49 dB(A) nachts und in Misch-, Dorf- und Kerngebieten bei 64 dB(A) tags und 54 dB(A) nachts. Der Anspruch der betroffenen Eigentümer ergibt sich hier unmittelbar aus dem BImSchG und wird gegen den Träger der Straßenbaulast geltend gemacht.</p> <p>In den Straßenabschnitten, die baulich nicht wesentlich geändert werden und somit nicht unmittelbar dem Anwendungsbereich der 16. BImSchV unterliegen, in denen aber gleichwohl mit signifikanter Erhöhung des Verkehrslärms zu rechnen ist, muss die Planung die an den betroffenen Grundstücken auftretenden Belastungen berücksichtigen, soweit sich diese als städtebauliche Missstände und als gesundheitsgefährdend darstellen. Dies ist nach Auffassung der Rechtsprechung der Fall, wenn die Beurteilungspegel in Gebieten, die ausschließlich dem Wohnen dienen, einen Wert von tags 70 dB(A) und nachts 60 dB(A) überschreiten und bei Gebieten, die gemischt genutzt werden, die Beurteilungspegel von bis zu 75 dB(A) tags und 65 dB(A) nachts erreichen. Soweit an den betroffenen Grundstü-</p>
--	--	--

	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Erhöhte Belastung der Anwohner am Parkhaus.</li> </ul>	<p>cken keine aktiven Schallschutzmaßnahmen möglich sind, werden in der Planung auch hier passive Schallschutzmaßnahmen berücksichtigt und wird den betroffenen Eigentümern das Angebot gemacht, ihre Wohngebäude ggf. mit schalldämmenden Fenstern nachzurüsten.</p> <p>In der schall- und luftschadstofftechnischen Untersuchung der Ingenieurgesellschaft BBW werden die bei Betrieb des Parkhauses zu erwartenden Lärmimmissionen ermittelt und bewertet. Diese Bewertung hat zu dem Ergebnis geführt, dass am Parkhaus aktive schallmindernde Maßnahmen erforderlich sind, um die maßgeblichen Lärmimmissionsrichtwerte, die sich aus der TA Lärm ergeben, einzuhalten.</p>
Belastung durch vermehrte Brems- und Anfahrgeräusche	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Erschwerte Abbiegevorgänge auf die Ringstraße und vermehrte Brems- und Anfahrvorgänge an der Ampel auf der Ringstraße führen durch das hohe Verkehrsaufkommen zu erhöhten Lärmbelastungen.</li> </ul>	<p>Die Anfahr- und Bremsvorgänge an signalgesteuerten Kreuzungen werden bei den schalltechnischen Berechnungen entsprechend der Rechenvorschrift durch einen Zuschlag von ein bis drei dB(A) in Abhängigkeit von der Entfernung zwischen Kreuzung und Immissionsort berücksichtigt. Dieser pauschale rechnerische Zuschlag erfasst das zusätzliche Lärmgeschehen in der Art einer Maximalbetrachtung. Der Zuschlag von drei dB(A) entspräche einer Verdoppelung der Verkehrsmenge, woraus diese Maximalbetrachtung verdeutlicht wird.</p>
Gesundheitsgefährdung	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Eine Gartennutzung ist durch das hohe Verkehrsaufkommen nur noch unter Gesundheitsgefahr möglich.</li> </ul>	<p>Die ständige Rechtsprechung geht davon aus, dass bei einer Überschreitung der Beurteilungspegel von 70 dB(A) tags und 60 dB(A) nachts in ausschließlich zu Wohnzwecken genutzten Gebieten und bei einer Überschreitung der Beurteilungspegel bis zu 75 dB(A) tags und 65 dB(A) nachts in auch zu Wohnzwecken genutzten Gebieten ein städtebaulicher Missstand gegeben und ein dauerhaft gesundes Wohnumfeld nicht mehr gewährleistet ist. In den Bereichen, in denen diese kritischen Werte in Folge der DOC-Ansiedlung erreicht und/oder überschritten werden, sind entweder aktive Schallschutzmaßnahmen an den Straßen selbst (z. B. schallmindernder Belag) oder aber passive Schallschutzmaßnahmen an den betroffenen Grundstücken vorgesehen. Es wird in der Planung im Einzelfall geprüft, ob von diesen Verkehrslärmimmissionen auch Gartenbereiche angrenzender Grundstücke betroffen sind, bei denen im Falle der Überschreitung der genannten Beurteilungspegel Maßnahmen ergriffen werden.</p> <p>Im Laufe des Planungsverfahrens ist ein Monitoring gem. § 4c BauGB vorzusehen, mit dem der Erfolg der vorzusehenden aktiven und passiven Schallschutzmaßnahmen nach Realisierung des Vorhabens überprüft wird.</p>

Finanzierung	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Wer bezahlt die Schallschutzmaßnahmen?</li> </ul>	<p>Die erforderlichen Schallschutzmaßnahmen werden von dem Verursacher der zusätzlichen Lärmimmissionen finanziert. Soweit es sich um wesentliche Änderungen an öffentlichen Straßen handelt und insoweit die 16. BImSchV anwendbar ist, ist dies primär der Träger der Straßenbaulast, also Stadt oder Bund, im Übrigen die Stadt. Es wird allerdings mit dem Vorhabenträger des DOC in dem noch abzuschließenden städtebaulichen Vertrag vereinbart, dass die Schallschutzmaßnahmen, die kausal auf die Umsetzung des DOC-Vorhabens zurückzuführen sind, von ihm zu tragen sind.</p>
<b>Luftschadstoffe</b>		
Zuwachs der Feinstaubbelastung	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Es wird einen erheblichen Zuwachs an Belastungen der Bürger durch Feinstaub und Abgase geben.</li> <li>- Welche Maßnahmen sollen vor den zusätzlichen Belastungen schützen?</li> <li>- Erhöhte Belastung der Anwohner am Parkhaus.</li> </ul>	<p>Die heutige Verkehrssituation im Bereich der Ringstraße ist gekennzeichnet durch häufige Überlastungszustände aufgrund des nicht ausreichend leistungsfähigen Ausbaustands der Knotenpunkte Trecknase und Rader Straße / Ringstraße.</p> <p>Zur Gewährleistung eines sicheren und flüssigen Verkehrsablaufs werden im Zusammenhang mit dem DOC Ausbaumaßnahmen geplant. Auf diese Weise ist sichergestellt, dass das zusätzliche Verkehrsaufkommen mit einer ausreichenden Qualität bewältigt werden kann.</p> <p>Diese Wirkungen wurden im Rahmen der Verkehrsflusssimulation ermittelt und sind in den Ausbreitungsberechnungen der Luftschadstoffe berücksichtigt. Die Ergebnisse zeigen, dass die gelten Grenzwerte in den Bereichen, in denen sich dauerhaft Menschen aufhalten, auch langfristig nicht überschritten werden. Insofern sind weitere Maßnahmen nicht erforderlich.</p> <p>Im Laufe des Planungsverfahrens ist ein Monitoring gem. § 4c BauGB vorzusehen, mit dem der Erfolg der Maßnahmen nach Realisierung des Vorhabens überprüft wird.</p>
Gesundheitsgefährdung	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Eine Gartennutzung ist durch das hohe Verkehrsaufkommen nur noch unter Gesundheitsgefahr möglich.</li> <li>- Auch wenn die Grenzwerte eingehalten werden sollten, wird das statistisch zu einem Anstieg der damit verbundenen Erkrankungen und Todesfälle führen.</li> </ul>	<p>Die schall- und luftschadstofftechnische Untersuchung hat gezeigt, dass durch die natürliche Luftströmung im Untersuchungsbereich eine gute Verteilung und Abtransport der Schadstoffe zu erwarten ist.</p> <p>Konzentrationen der Schadstoffe im Bereich der Grenzwerte werden allenfalls im Bereich der Gebäude Ringstraße 40 – 56 in Fahrbahnmitteln erreicht, weil die südliche Randbebauung die Belüftung des Straßenraums behindert.</p> <p>Im Randbereich der Ringstraße liegen die Schadstoffkonzentrationen bereits deutlich unter den Grenzwerten. Eine Gesundheitsgefährdung bei der Gartennutzung ist ausgeschlossen. Für eine Gesundheitsgefährdung müssten die Grenzwerte zumindest erreicht werden.</p>



Feinstaub	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Es wurden nicht alle Partikelgrößen untersucht.</li> <li>- Um belastbare Daten zu erhalten müssen im Bereich der Ringstraße Feinstaubmessungen durchgeführt werden.</li> </ul>	<p>Die schadstofftechnische Untersuchung zeigt für PM10, dass eine Überschreitung der Grenzwerte auch mit dem zusätzlichen Verkehrsaufkommen des DOC nicht zu erwarten ist.</p> <p>Während das Messstellennetz für PM10 mit mehr als 400 Messstellen bundesweit bereits sehr dicht ist, ist es für PM2,5 noch sehr lückenhaft. Insofern liegen nur für einzelne Messstellen Hintergrundbelastungen zu PM2,5 vor. Remscheid gehört leider nicht dazu.</p> <p>Eine Auswertung aus dem Jahr 2009 der zum damaligen Zeitpunkt insgesamt 82 Messstellen, an denen PM10 und PM2,5 gemessen wurde, zeigt eine sehr gute Korrelation der PM10-Mittelwerte mit den PM2,5-Mittelwerten. Insofern kann daraus geschlossen werden, dass eine Überschreitung der Grenzwerte bei der Partikelfraktion 2,5 ebenso unwahrscheinlich ist, wie bei der Partikelfraktion 10.</p> <p>Im Laufe des Planungsverfahrens ist ein Monitoring gem. § 4c BauGB vorzusehen, mit dem der Erfolg der Maßnahmen nach Realisierung des Vorhabens überprüft wird.</p>
Klimateilschutzkonzept	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Remscheid nimmt am Klimateilschutzkonzept teil. Es ist ein Minderungspotenzial im Bereich Verkehr von 19.831 Tonnen CO2 durch Reduzierung des innerstädtischen Verkehrs (Verlagerung auf den ÖPNV und das Fahrrad) geplant.</li> <li>- Wie ist dieses Klimateilschutzkonzept mit der DOC-Ansiedlung und damit mit mehr als 1 Million zusätzlicher PKWs vereinbar?</li> </ul>	<p>Der Verkehr, der durch das Vorhaben im Stadtgebiet von Remscheid zusätzlich entstehen wird, wird CO2-Emissionen vor Ort im Umfang von rund 1.680 t/a erzeugen, wenn man die Emissionen außer Acht lässt, die zur Herstellung und zum Transport der Treibstoffe etc. andernorts bereits aufgewandt worden sind. Das sind ca. 1,5 % der gesamten verkehrsbedingten CO2-Emissionen, wenn das dem Remscheider Klimaschutzkonzept zu Grunde liegende Bilanzierungsverfahren herangezogen wird.</p> <p>Diese zusätzlichen CO2-Emissionen stellen durchaus eine relevante Größenordnung dar. Die Stadt Remscheid wird daher ihre Anstrengungen zum Klimaschutz weiter intensivieren, um eine Kompensation dieser zusätzlichen Emissionen im Stadtgebiet zu erzielen.</p> <p>Eine solche Kompensation kann durch die Erzeugung von Energie aus erneuerbaren Quellen, durch die Steigerung der Energieeffizienz oder durch Energieeinsparung realisiert werden.</p> <p>Darüber hinaus sind CO2-Emissionen nicht nur lokal, sondern auch großräumig zu betrachten. Das DOC in Remscheid wird dazu führen, dass sich die Anzahl von Fahrten aus Remscheid und der weiteren Umgebung zu vergleichbaren Einkaufszentren in größerer Entfernung verringern wird. Dies führt somit regional gesehen in der Tendenz zu einer Verminderung der CO2-Emissionen, die sich jedoch nicht ausreichend zuverlässig quantifizieren lässt.</p>

Einzelhandel		
Auswirkungen auf Bestand und Planungen im Umland	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Das geplante DOC beeinträchtigt bestehende zentrale Versorgungsbereiche und Versorgungsstrukturen erheblich.</li> <li>- Das vorgelegte Gutachten berücksichtigt nicht ausreichend die Vielzahl der zentrenrelevanten Ansiedlungs- und Erweiterungsprojekte in und um die Region.</li> </ul>	<p><i>Beeinträchtigung zentraler Versorgungsbereiche und Versorgungsstrukturen</i> Die aus fachgutachterlicher Sicht zu erwartenden absatzwirtschaftlichen Auswirkungen des DOC auf zentrale Versorgungsbereiche und sonstige Versorgungsstrukturen innerhalb des Untersuchungsraumes wurden anhand eines gravitationsbasierten Modells nach Huff ermittelt. Für die zentralen Versorgungsbereiche fand eine Würdigung statt, ob aus den ermittelten Umsatzumverteilungen negative städtebauliche Auswirkungen resultieren. Städtebaulich negative Auswirkungen sind für die Bestandsstrukturen im Untersuchungsraum aus fachgutachterlicher Sicht jedoch nicht zu erwarten. Es ist darauf hinzuweisen, dass die angegebenen Umsatzumverteilungen den städtebaulichen worst case abbilden. Insbesondere für die Umsatzprognose des Vorhabens, den für Umsatzumverteilungen zu Lasten der Angebotsstrukturen im Untersuchungsraum relevanten Umsatzanteiles und im Hinblick auf die Systematik der Bestandserfassung wurden solche Annahmen zugrunde gelegt, die maximale städtebauliche Auswirkungen aufzeigen. Die Darstellung der städtebaulichen Einordnung der absatzwirtschaftlichen Auswirkungen erfolgte zudem ab einer Grenze von &gt; 7%, bzw. in Einzelfällen auch darunter. Diese Vorgehensweise stellt sicher, dass auch vorbelastete Zentren in angemessener Art und Weise im städtebaulichen Verträglichkeitsgutachten berücksichtigt werden.</p> <p><i>Berücksichtigung aktueller Planungen</i> Die Umlandkommunen wurden zu Beginn des Prozesses von der Stadt Remscheid gebeten, entsprechende Planungen in ihrer Kommune zu benennen. Die Rückmeldungen wurden im Verträglichkeitsgutachten in Tabelle 4 (S. 47 f.) tabellarisch dargestellt. Bzgl. der im Rahmen der Erarbeitung des Verträglichkeitsgutachtens von den Kommunen benannten Vorhaben erfolgt eine Würdigung der möglichen Auswirkungen des DOC auf diese Planungen. Dabei ist zu berücksichtigen, dass die geplanten Vorhaben z. T. über Sortimente verfügen, die sich nicht mit dem DOC überschneiden (z.B. mehrere Möbelhäuser). Planvorhaben, die im Rahmen der Beteiligung ergänzend benannt wurden, werden je nach Bewertungsrelevanz im Sinne der Untersuchungsfragestellung berücksichtigt.</p>
Tourismus + Nutzen	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Die Belegung des Tourismus durch die DOC-Ansiedlung ist in der Regel nicht nachweisbar.</li> </ul>	<p><i>Belegung Tourismus</i> Viele DOC-Standorte versuchen aktiv, ihre touristischen Aktivitäten, um den</p>

	<p>- Ein Nutzen für Bestandsstrukturen in Lennep ist nicht erkennbar (Kopplungseffekte).</p>	<p>Shopping-Tourismus zu erweitern. Es bietet sich hiermit die Chance (z.B. über Einrichtungen des Gastgewerbes) Kopplungseffekte durch die Shopping-Touristen auch für die Innenstadt von Remscheid zu generieren.  Vgl. folgende Studien zum Tourismuspotenzial der Outlet Center:  Thomas Hüttner: Factory Outlet Center. Destination im Shoppingtourismus und Potenzial für die regionale Tourismuswirtschaft  Auswirkungsanalyse zur Erweiterung des FOC „Wertheim Village“ in Wertheim 2011 (GMA)</p> <p><i>Nutzen für Bestandsstrukturen</i>  Das DOC ist unter anderem dazu geeignet, bislang aus Remscheid abfließende Kaufkraft zurückzubinden. Dies bezieht sich insbesondere auf das Stadtbezirkzentrum Lennep, stärkt jedoch den gesamten Einzelhandelsstandort Remscheid.</p> <p>Die durch das DOC erzeugte Besucherfrequenz bietet auch für die weiteren Angebotsstrukturen die Möglichkeit, von Synergieeffekten zu profitieren. Ob und wie diese Synergieeffekte genutzt werden können, hängen maßgeblich von den Anstrengungen der ansässigen Händler, des Investors und der Stadt ab (z.B. Öffnungszeiten, räumliche Anbindung des historischen Ortskernes an das DOC, etc.). So bietet das DOC die Chance, die Kundenfrequenz bestehender Einzelhandelsbetriebe zu verbessern und leerstehende Ladenlokale einer (ggf. auch nicht-einzelhandelsbezogenen) Nachnutzung zuzuführen. Im Rahmen des dem Verträglichkeitsgutachten zugrunde liegenden worst-case-Ansatzes wurden Synergieeffekte für die Bestandsstrukturen in Remscheid oder den Umlandkommunen nicht einbezogen. Ansatzpunkte, wie sich die bestehenden zentralen Versorgungsbereiche aufstellen können, werden im Einzelhandelskonzept und im Verträglichkeitsgutachten aufgezeigt.  Primärstatistische Passanten- und Besucherbefragungen belegen zudem das Kopplungspotenzial zwischen DOC-Besuch und Besuch des nahegelegenen Zentrums (so u. a. Passantenbefragung i. A. d. Stadt Ochtrup 2012, 2013).</p>
Besucheraufkommen	<p>- Die im Gutachten getroffenen Annahmen zum Besucheraufkommen und die damit verbundenen Fahrbewegungen könnten zu niedrig angesetzt sein.</p>	<p>Die Besucherzahl in den jeweiligen Factory/ Designer Outlet Centern ist von einer Vielzahl an Faktoren abhängig, nicht alleine von der Verkaufsfläche. Die zu erwartende Besucherzahl wurde durch Stadt + Handel bezogen auf das konkrete Vorhaben ermittelt. Einflussfaktoren sind die verkehrliche Anbindung, die mikro- und makroräumliche Lage, die Wettbewerbssituation, der resultierende Einzugsbereich (nach Zonen) und letztlich auch der absehbare Umsatz des FOC. Die Richtungsaufteilung basiert auf einer Modellierung der Kundenherkunftsanteile (vgl. ergänzende Stellungnahme Stadt + Handel 2014: Prognostizierte Zufahrts-</p>

		wege der Besucher des Designer Outlet Center Remscheid). Wie der Vergleich mit bestehenden FOC zeigt, befindet sich Stadt + Handel damit im oberen Bereich der Besucherzahlen von FOC.
Landesplanerische Zulässigkeit	- Die DOC Ansiedlung ist nicht mit den landesplanerischen Vorgaben zu vereinbaren.	<p>Relevant zur Beurteilung großflächiger Einzelhandelsbetriebe ist aktuell der LEP NRW – sachlicher Teilplan großflächiger Einzelhandel. Eine Regelung, die die Zulässigkeit eines FOC an eine bestimmte Einwohnerzahl der Vorhabenkommune knüpft, existiert nicht.</p> <p>Der Vorhabenstandort ist städtebaulich integriert und soll als Bestandteil des ZVB Lennep entwickelt werden. Eine entsprechende Begründung findet sich im Einzelhandelskonzept der Stadt Remscheid. Es ist darauf hinzuweisen, dass der Vorhabenstandort unmittelbar an den historischen Ortskern Lenneps angebunden ist und nur rd. 200 m vom Kern, dem Alten Markt, entfernt liegt. Die ÖPNV-Anbindung ist über den Bahnhof Remscheid-Lennep und diverse Bushaltestellen sehr gut. Der Vorhabenstandort ist zudem vollumfänglich von Wohnsiedlungsbereichen umgeben. Der Vorhabenstandort befindet sich in einem allgemeinen Siedlungsbereich (ASB) gemäß Regionalplan.</p> <p>Wesentliche Beeinträchtigungen zentraler Versorgungsbereiche durch die Vorhabenplanung sind nicht zu erwarten.</p> <p>Die Bezirksregierung Düsseldorf hat mit Schreiben vom 03.06.2014 im Rahmen der landesplanerischen Anfrage nach § 34 Abs. 1 LPlG, grundsätzlich keine landesplanerischen Bedenken geäußert. Die Bauleitpläne entsprechen grundsätzlich den landesplanerischen Zielen und Vorgaben.</p>
Zentrenhierarchie/ Zentrenfunktion	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Den Stadtteilzentren soll nur eine nachgeordnete Versorgungsfunktion zukommen; Diskrepanz zur Versorgungsfunktion eines DOC.</li> <li>- Standort wurde im REHK nicht als ZVB dargestellt; der ZVB wurde nicht korrekt abgegrenzt.</li> </ul>	<p><i>Zentrenhierarchie/ Versorgungsfunktion ZVB Lennep</i></p> <p>Die Stellungnahme bezieht sich auf räumlich-funktionale Entwicklungsziele und Grundsätze des Einzelhandelskonzepts für die Stadt Remscheid (Entwurf, Stadt + Handel 2013). Dieses wird – vorbehaltlich des Beschlusses durch den Rat der Stadt – den Status eines städtebaulichen Entwicklungskonzepts gem. § 1 Abs. 6 Satz 11 BauGB erlangen. Es sei darauf hingewiesen, dass bereits vor der Erarbeitung des Einzelhandelskonzepts positive Grundsatzbeschlüsse zur Entwicklung des DOC gefasst wurden, die als gegebene Planungsabsicht in das Einzelhandelskonzept implementiert wurden.</p> <p>Im Einzelhandelskonzept für die Stadt Remscheid (Stadt + Handel, Endbericht 19.08.2014) wird der Zentrale Versorgungsbereich Stadtbezirkszentrum/DOC Lennep abgegrenzt. Der zentrale Versorgungsbereich Stadtbezirkszentrum, mit</p>

		<p>seinem im Wesentlichen auf den Altstadt-Ring bezogenen Kernbereich, soll daher eine Versorgungsfunktion überwiegend für den zugeordneten Stadtbezirk übernehmen.</p> <p>Die besondere Versorgungsfunktion (DOC) des Stadtbezirkszentrums Lennep bezieht sich auf die sich aus dem spezifischen Sortimentsangebot ableitende Sonderfunktion des DOC. Factory Outlet Center sind i. d. R. durch bauleitplanerische Festsetzungen und städtebauliche Verträge an ein begrenztes Warenangebot gebunden, das sich zumeist auf Markenware, Waren zweiter Wahl, Auslaufmodelle, Modelle vergangener Saisons, Restposten, Waren für Markttestzwecke oder Waren mit kleineren oder größeren Fehlern beschränkt.</p> <p>Gemäß Einzelhandelskonzept stellt das Innenstadtzentrum den hinsichtlich des Einzelhandelsangebots bedeutendsten zentralen Versorgungsbereich in Remscheid dar. Auch vor dem Hintergrund der DOC Ansiedlung im Zentrum Lennep soll das Innenstadtzentrum weiterhin der bedeutendste zentrale Versorgungsbe- reich mit gesamtstädtischer und zum Teil regionaler Versorgungsfunktion der Stadt Remscheid sein. Der ZVB Lennep ist dem untergeordnet und ist ein Stadt- bezirkszentrum, dem zusätzlich die besondere Versorgungsfunktion DOC zu- kommt. Hinsichtlich des DOC erfolgt eine klare Steuerung der Sortimente und deren Dimensionierung oder der zulässigen Waren, dass der ZVB Lennep auch perspektivisch mit einem DOC nicht zu einem Hauptzentrum wird. Des Weiteren enthält das Einzelhandelskonzept auch Empfehlungen für die Stärkung und Profil- ierung des Hauptzentrums Innenstadt.</p> <p><i>Abgrenzung ZVB Lennep</i></p> <p>Bzgl. der Begründungszusammenhänge der ZVB-Abgrenzung sei auf das Einzel- handelskonzept verwiesen. Den dortigen detaillierten Ausführungen liegen fol- gende Grundgedanken zugrunde:</p> <p>Neben der Beurteilung ob zentrale Versorgungsbereiche sich aus den tatsäch- lichen Verhältnissen ableiten lassen, spielt die planerische Entwicklung von zentra- len Versorgungsbereichen eine gewichtige Rolle. Der als DOC-Fläche innerhalb der ZVB-Abgrenzung dargestellte Bereich erfüllt insbesondere im Zusammenspiel mit dem gewachsenen Geschäftszentrum die gemäß OVG NRW, Urteil v.22.11.2010 – 7 D 1/09.NE – erforderlichen Kriterien, die an einen zentralen Versorgungsbereich gestellt werden.</p> <p>Der städtebaulich-funktionale Zusammenhang zwischen der funktionalen Versor- gungslage Geschäftslage Wupperstraße und der Altstadt ist über Wegeverbin- dungen gegeben, sollte jedoch im Zuge der DOC-Ansiedlung weiter ausgebaut und verstärkt wer- den. Dies ist explizite Empfehlung des Einzelhandelskonzepts</p>
--	--	--

		<p>und wird auch als Grundvoraussetzung für die Ausweisung der DOC Fläche als Teil des ZVB angesehen.</p> <p>Im Übrigen fügt sich die Erweiterungsplanung des ZVB Lennep konsistent in die gesamtstädtischen zentrenbezogenen Entwicklungszielstellungen ein (siehe Einzelhandelskonzept: Zentrenhierarchie, Empfehlungen für die zentralen Versorgungsbereiche).</p>
<p>Methodik/ Grundannahmen</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Datenbasis des Einzelhandelskonzepts wird angezweifelt.</li> <li>- Die Planungen weiterer DOCs werden nicht berücksichtigt.</li> <li>- Die relevanten Einflussgrößen werden nicht ausreichend transparent dargestellt.</li> <li>- Belastbare Aussagen hinsichtlich der Stichprobe der Haushaltsbefragung fehlen.</li> <li>- Die Abgrenzung des Einzugsgebiets auf Basis der Erfahrungswerte bestehender DOC-Standorte ist fraglich.</li> <li>- Die städtebaulichen Auswirkungen werden nicht hinreichend betrachtet; Vorbelastungen der Zentren werden nicht berücksichtigt.</li> </ul>	<p><i>Verkaufsflächenerhebung</i></p> <p>Die Verkaufsflächenerhebung erfolgte ausschließlich vor Ort durch persönliche Begehung durch Diplom-Ingenieure, Geografen und Diplomanden mit umfassender Erfahrung. Aufgrund abweichender Werte vorangegangener Untersuchungen fanden mehrstufige Kontrollverfahren der erhobenen Daten statt. An dieser Stelle sei zudem darauf verwiesen, dass die vorliegenden Daten (u.a. des REHK) größtenteils auf einer Erhebung aus dem Jahre 2003 beruhen und im Rahmen des fortgeschriebenen REHK lediglich aktualisiert wurden. Die Abweichungen zwischen der aktuellen Bestandserhebung aus dem Jahr 2013 und der Bestandserhebung im Rahmen des REHK beträgt somit bis zu 10 Jahre und sind daher auf Umstrukturierungen im Bestand zurückzuführen.</p> <p>Zur weiteren Klärung der angesprochenen Datenabweichungen aus den vorliegenden Bestandserhebungen wurde ein Termin vereinbart, an dem die Stadt Remscheid, der Einzelhandelsverband und Stadt + Handel teilnahmen. Als Ergebnis dieses Termins kann festgehalten werden, dass die erhobenen Verkaufsflächen im Rahmen des kommunalen Einzelhandelskonzepts der Stadt Remscheid als plausibel und die Abweichungen zu den Erhebungsdaten des REHK als nachvollziehbar bewertet werden können.</p> <p>Die im Verträglichkeitsgutachten abgebildeten Daten zu Verkaufsflächen und Umsätzen im Untersuchungsgebiet beruhen auf aktuellen Erhebungen des relevanten Einzelhandelsbestandes im Untersuchungsraum. Zur Methodik sei auf das Verträglichkeitsgutachten verwiesen. Die Datenerfassung entspricht geltender Rechtsprechung, beispielsweise bezüglich Verkaufsflächendefinitionen des Bundesverwaltungsgerichts (u.a. BVerwG 4 C 14.04.2005) und erfolgte durch qualifiziertes Fachpersonal mit mehrjähriger Erfahrung auf Grundlage einer Erhebung vor Ort.</p> <p>Abweichungen zu Erhebungen anderer Büros ergeben sich oft aus unterschiedlichen Sortimentsabgrenzungen oder Erhebungszeitpunkten. Zudem beziehen sich die Bestandsdaten zum Teil auf unterschiedliche Lagebereiche oder umfassen kumulierte Warengruppen. Insofern sind Bestandsdaten aus verschiedenen Erhebungen oft nur schwer vergleichbar.</p>

		<p><i>Beachtung von FOC-Planungen</i>  Ein Verträglichkeitsgutachten kann nur die Angebotsstrukturen berücksichtigen, deren Auswirkungen bekannt oder plausibel abschätzbar sind. Neu hinzukommende Angebotsstrukturen können zu veränderten Ergebnissen von Gutachten führen. Die genannten FOC-Planungen befinden sich in sehr unterschiedlichen Planungsstadien, die Realisierung ist zum Teil ungewiss.  Der dem Verträglichkeitsgutachten zugrunde liegende worst case-Ansatz hat auch für den Fall Bestand, dass im Süden des Einzugsgebietes weitere FOC-Standorte (z. B. Montabaur) realisiert werden bzw. im Verlauf der Projektbearbeitung realisiert wurden (z. B. Bad Münstereifel, im August 2014). In diesem Fall ist eine Verschiebung der Umsatzanteile zu Gunsten der Zone I zu erwarten. Selbst für den worst case eines trotz größerer Konkurrenz konstant bleibenden Umsatzes, würde der Umsatzanteil in Zone I jedoch weiterhin unter 50 % des gesamten Einzugsgebietes liegen, die Umsatzumverteilungen zu Lasten der Bestandsstrukturen im Untersuchungsraum damit nicht ansteigen.  Zudem ist zu berücksichtigen, dass auch der Vorhabenumsatz und damit der umzuverteilende Umsatz reduziert wurden.</p> <p><i>Eingangsdaten Berechnungen</i>  Die dem Verträglichkeitsgutachten zugrunde liegende Methodik wurde in Kapitel 1.2 des Verträglichkeitsgutachtens dargelegt. In die Berechnung der absatzwirtschaftlichen Auswirkungen sind neben den Vorhabendaten (sortimentspezifische Verkaufsflächen und zu erwartende Umsätze) auch die angebots- und nachfrageseitigen Bestandsdaten im Untersuchungsraum eingegangen. Die angebotsseitigen Bestandsdaten umfassen die durch Stadt + Handel erhobenen sortimentspezifischen Verkaufsflächen und die fachgutachterlich hergeleiteten Umsätze der Standortbereiche, sowie deren Agglomerationsgrad, Warenangebot, Angebotsqualität und Systemähnlichkeit zu einem DOC (z.B. Vorhandensein von Outlets oder Anzahl Mono-Label-Stores), sowie die Eigenattraktivität der Angebotsstandorte. Die nachfrageseitigen Rahmenbedingungen umfassen die Einwohnerzahl nach Wohnstandorten, die sortimentspezifische Kaufkraft nach IFH Köln 2013, sowie die Entfernung zu den Angebotsstrukturen.</p> <p><i>Telefonische Haushaltsbefragung</i>  Im Rahmen der telefonischen Haushaltsbefragung wurden 1.002 Interviews geführt. Dabei fand eine Quotierung nach Alter und Wohnort statt, sodass hinsichtlich Alter und Wohnort eine repräsentative Auswahl von Einwohnern des Untersuchungsraumes abgebildet wurde. Die telefonische Haushaltsbefragung wurde vom 30. Mai – 07. Juni 2013 in den Kommunen des Untersuchungsraumes</p>
--	--	---

		<p>durchgeführt. Die Ergebnisse der telefonischen Haushaltsbefragung liefern Informationen zur Nutzung von Factory/ Designer Outlet Centern und Fabrikverkaufsläden der Einwohner des Untersuchungsraumes.</p> <p><i>Einzugsgebiet</i>  Das Einzugsgebiet wurde u. a. auf Basis der verkehrlichen Erreichbarkeit, der Angebots- und Nachfragestandorte, der Wettbewerbssituation (vgl. hierzu Verträglichkeitsgutachten S. 14f.) abgegrenzt. Es wird angenommen, dass rd. 35 % des Umsatzes von Kunden aus Zone 1 des Einzugsbereiches (30 Minuten Fahrzeit) entstammt, obwohl in diesem nur rd. 15 % der Einwohner des Gesamteinzugsbereiches wohnen.  Im Rahmen des Verträglichkeitsgutachtens wurde ein worst-case-Szenario zugrunde gelegt, nach dem 50 % des Umsatzes innerhalb des Untersuchungsraums (Zone 1) umverteilt würden obwohl nur rund 15 % der Einwohner des Einzugsgebietes auf Zone 1 entfallen. Die berechneten Umsatzumverteilungen haben damit auch für den hier dargelegten Fall Bestand (vgl. hierzu auch Verträglichkeitsgutachten S. 15, 19, etc.).  Es ist zudem zu berücksichtigen, dass bei Markteintritt weiterer FOC/ DOC auch der Umsatz bestehender FOC/ DOC zurückgehen wird. Insofern haben weitere Outlet Center dann nicht nur Auswirkungen auf die Kundenherkunft, sondern auch auf den Umsatz des hier untersuchten Vorhabens (der dann geringer ausfallen wird), sodass einfache Analogieschlüsse zur Erhöhung von Umsatzumverteilungen nicht möglich sind.</p> <p><i>Darstellung Umsatzumverteilungen</i>  Die gewählte Darstellungsweise begründet sich wie folgt und gewährleistet eine hinreichend detaillierte Darstellung möglicher städtebaulicher Auswirkungen:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Umsatzumverteilungen, die 50.000 Euro unterschreiten, sind im Rahmen der Modellberechnung nicht mehr valide darstellbar.</li> <li>• Eine städtebauliche Relevanz von Umsatzumverteilungen in einem so geringen Bereich ist nicht ersichtlich. Dies verdeutlicht folgendes Beispiel: Selbst unter der Annahme einer prozentualen Umsatzumverteilung von 10 % würden Umsatzumverteilungen von &lt; 50.000 Euro einem Bestandumsatz von &lt; 500.000 Euro entsprechen. Dies entspricht einer sortimentspezifischen Verkaufsfläche von maximal rd. 100 bis 150 m<sup>2</sup> bezogen auf die relevanten Angebotsstrukturen im jeweiligen Lagebereich. Eine Strukturbedeutsamkeit ist angesichts dieser geringen Verkaufsfläche daher im jeweiligen Lagebereich nicht zu erwarten.</li> </ul> <p>Die hier gewählte Methodik ist übliche gutachterliche Praxis (vgl. Verträglichkeits-</p>
--	--	---



		<p>gutachten zu den FOC-Standorten in Neumünster (Junker und Kruse 2007) oder Ochtrup (Junker und Kruse 2006)) und hat als solche auch gerichtlichen Überprüfungen standgehalten.</p> <p><i>Vorbelastungen der Zentren</i>  Die Vorbelastungen der Angebotsstandorte wurden im Rahmen des Verträglichkeitsgutachtens in die städtebauliche Einordnung der absatzwirtschaftlichen Auswirkungen einbezogen. Eine detaillierte Darstellung fand bei Umsatzumverteilungen von &gt; 7 %, teilweise sogar &gt; 5 % statt.</p>
<b>Architektur/Städtebau</b>		
Parkhaus	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Ein 15 Meter hohes Parkhaus auf dem Kirmesplatz fügt sich nicht in den Bestand ein und ist eine unzumutbare Belastung der Anwohner der Brehm- und Röntgenstraße.</li> </ul>	<p>Nach derzeitigen Planungen kann der Kirmesplatz fast in seiner Gesamtlänge und einer Höhe von rd. 15 m durch das Parkhaus in Anspruch genommen werden. Die Höhe des Parkhauses im Bereich des Sondergebietes SO2 ist im Verfahren geprüft worden. Im Ergebnis soll die bislang diskutierte Höhenentwicklung des Parkhauses reduziert werden.</p> <p>Planerisches Ziel ist es, dass sich das Parkhaus verträglich in das bauliche Umfeld einfügt. Der Bebauungsplan trifft Festsetzungen zur Gestaltung und Gliederung der Fassade sowie zur maximal möglichen Höhenentwicklung, um ein Einfügen in den stadträumlichen Kontext zu gewährleisten.</p>
Denkmalschutz/ Gestaltung	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Beeinträchtigung des mittelalterlichen Stadtkerns von Remscheid-Lennep.</li> <li>- Das Verhältnis zur Altstadt ist nicht gewahrt.</li> <li>- Die vorhandene denkmalgeschützte Architektur wird durch „Disney-Architektur“ beeinträchtigt.</li> </ul>	<p>Ziel der Planung ist es einen grundsätzlichen Bezug zur bergischen Architektur vorzusehen. In der Planung sollen Elemente des bergischen Baustils in Form von Farben und Materialien verwendet werden. Die Belange des Denkmalschutzes innerhalb des Plangebietes und der Bereiche, die an das Plangebiet angrenzen, wie die historische Altstadt von Remscheid-Lennep, werden berücksichtigt und im Rahmen des Verfahrens gewürdigt. Die zuständigen Denkmalbehörden sind im Planungsprozess eingebunden. Das vorliegende städterbauliche Konzept berücksichtigt diese Ziele und Vorgaben und überführt diese in Form von gestalterische Festsetzungen in de Bebauungsplan. So sind beispielsweise Festsetzungen zur Gliederung der Fassaden und Dachflächen sowie zu Werbeanlagen im Rahmen der Möglichkeiten eines Angebotsbebauungsplanes getroffen worden. Darüber hinaus sollen in Abstimmung mit den Denkmalbehörden detaillierte Regelungen im Rahmen eines städtebaulichen Vertrages mit dem Investor vereinbart werden.</p>

Kleinstadtcharakter wird zerstört	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Die Maßstäblichkeit zur Altstadt und zur Umgebung ist nicht gewahrt.</li> </ul>	<p>Das geplante DOC soll sich in den Siedlungszusammenhang von Lennep integrieren. Insbesondere im Nahbereich der Altstadt gilt es, die Anforderungen des Denkmalschutzes zu berücksichtigen. Hier soll eine kleinteilige Gebäudestruktur unter Berücksichtigung des Denkmalbereiches Altstadt vorgegeben werden.</p> <p>Im Bereich der Spielberggasse soll ein stadträumlicher Übergangsbereich zwischen der Altstadt Lennep und dem DOC geschaffen werden. Durch eine Platzgestaltung soll hier ein funktionaler Zusammenschluss mit der Altstadt von Remscheid-Lennep geschaffen werden, um Synergieeffekte zwischen der Lennep Altstadt und einem DOC generieren zu können.</p> <p>Darüber hinaus sollen gestalterische Festsetzungen in dem Bebauungsplan sowie weitere gestalterische Regelungen in dem städtebaulichen Vertrag aufgenommen werden. In diesem Prozess wird insbesondere die Denkmalbehörde eingebunden.</p>
Parkhausnutzung	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Wird die Parkhausnutzung kostenfrei sein und dies dauerhaft garantiert?</li> <li>- Kann das Parkhaus bei Brauchtumsveranstaltungen benutzt werden?</li> </ul>	<p>Zur Zeit wird kostenloses Parken angestrebt. Eine dauerhaft kostenfreie Parkplatznutzung kann jedoch nicht gewährleistet werden.</p> <p>Das Parkplatzangebot für das DOC wird ausreichend dimensioniert werden. Die Nutzung des Parkhauses für andere Nutzungen im großen Umfang ist grundsätzlich nicht vorgesehen. Sonderregelungen können im Rahmen des städtebaulichen Vertrags getroffen werden.</p>
Sichtbeziehungen	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Die Sichtbeziehung zur Ev. Kirche wird behindert/zerstört.</li> </ul>	<p>Die Sichtachse auf die Ev. Stadtkirche von der Rader Straße aus ist aus Gründen des Denkmalschutzes und des Stadtbildes bedeutsam. Im Verfahren werden in Abstimmungen mit den Denkmalbehörden Vorgaben für das geplante Brückenbauwerk definiert, welche Einzug in das Bauleitplanverfahren bzw. den städtebaulichen Vertrag finden.</p>
DOC soll im vorh. Leerstand angesiedelt werden	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Das DOC soll im vorhandenen Leerstand der Lennep Altstadt angesiedelt werden.</li> </ul>	<p>Die Stadt Remscheid erwartet, dass mit Umsetzung des DOC insbesondere Synergieeffekte mit der Altstadt von Lennep sowie dem Zentrum von Remscheid als auch der Region entstehen können.</p> <p>Zudem stehen für ein DOC-Ansiedlung in Remscheid keine alternativen Standorte zur Verfügung. Dazu wurde bereits im Jahr 2012 eine Alternativ-Standortprüfung durchgeführt. (vgl. F.004 dieses Dokuments).</p>
Wegebeziehungen	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Wegebeziehungen werden zerstört und Wege verlängern sich.</li> </ul>	<p>Das städtebauliche Konzept sieht eine offene Struktur vor. Die Wegebeziehungen sollen im nordwestlichen Bereich, im Übergang zur Altstadt, rund um die Uhr ge-</p>

		öffnet bleiben, der Übergang zur Lenneper Altstadt soll aufgewertet und gestärkt und Verknüpfungen hergestellt werden. Dieses planerische Ziel wird im Rahmen des städtebaulichen Vertrags verbindlich geregelt.
Wertverlust	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Die Immobilien in der Nachbarschaft erleiden durch die DOC Ansiedlung und den damit verbundenen Auswirkungen einen erheblichen Wertverlust.</li> </ul>	Gemäß § 1 Abs. 7 BauGB werden die öffentlichen und privaten Belange gegeneinander und untereinander abgewogen. Dazu zählen insbesondere auch das Eigentum der von der Planung Betroffenen und ihr Interesse, vor planbedingt erhöhten Immissionen oder sonstigen nachteiligen Auswirkungen der Planung verschont zu bleiben. In die Abwägung werden die Auswirkungen eingestellt, die von der Planung ausgehen und zu einer unmittelbaren Beeinträchtigung von Grundstücken führen können. Verkehrswertminderungen von Grundstücken außerhalb des Plangebiets gehören dagegen nicht zum Abwägungsmaterial. Der Verkehrswert ist nur ein Indikator für die erwarteten Nutzungsmöglichkeiten eines Grundstücks. Er ist von vielen Faktoren abhängig. Der den Verkehrswert bestimmende Grundstücksmarkt berücksichtigt auch solche Umstände, die von der planenden Gemeinde nicht im Rahmen der städtebaulichen Belange berücksichtigt werden können oder müssten. Eine Verkehrswertminderung eines außerhalb des Plangebiets gelegenen Grundstücks ist daher kein eigenständiger Abwägungsposten (Bundesverwaltungsgericht, Beschluss vom 09.02.1995, ZfBR 1995, 216 ff.). Mögliche unmittelbare Auswirkungen der Planung auf die Nachbarschaft außerhalb des Plangebiets werden durch Fachgutachten umfassend ermittelt und bewertet; die Ergebnisse werden in der Abwägung berücksichtigt. Darüber hinaus ist eine etwaige Verkehrswertminderung von Grundstücken außerhalb des Bebauungsplangebiets nicht Gegenstand der Abwägung.
<b>Bauleitplanung</b>		
Verfahrensabwicklung	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Öffentlichkeit und Politik wurden nur mit Gutachten im Entwurf beteiligt.</li> <li>- Anhand von Entwurfsständen kann keine Abwägung vorgenommen werden.</li> </ul>	<p>Die gesetzlich vorgegebenen Verfahrens- und Beteiligungsschritte werden bei der Aufstellung der Bauleitpläne eingehalten.</p> <p>Das Baugesetzbuch sieht eine frühzeitige Beteiligung der Öffentlichkeit vor. Eine genaue Vorgabe, welche Gutachten oder Detailstufe der Planung vorliegen muss, ist rechtlich nicht vorgegeben. Die Stadt Remscheid setzt sich stets für eine transparente und bürgernahe Planung ein. Ziel ist es, Bürgern die Möglichkeit zu geben sich im Planverfahren zu äußern und ihre Stellungnahme in die weitere Planung einfließen zu lassen. Zum Zeitpunkt der frühzeitigen Beteiligung der Öffentlichkeit kann daher eine abschließende Planung und Gutachten noch nicht vorliegen.</p>

	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Öffentlichkeit wurde nicht ausreichend eingebunden.</li> </ul>	<p>Die Stadt Remscheid hat durch zwei umfangreiche Bürgerabende, bei denen die Fachgutachten und die Planung erläutert wurden, die frühzeitige Beteiligung durchgeführt. Ferner wurden zusätzlich die Plan- und Gutachtenentwürfe vom 17.03.2014 bis einschließlich 11.04.2014 im Rathaus zur Einsichtnahme öffentlich ausgelegt. Dem voraus wurden im Jahr 2013 zwei Bürgerinformationsveranstaltungen durchgeführt, um die Öffentlichkeit zu informieren und an der Planung teilhaben zu lassen. Dieser umfangreiche Beteiligungsweg wurde gewählt, um das komplexe Vorhaben mit seinen Auswirkungen bestmöglich der Öffentlichkeit darstellen zu können. Somit bestand bereits im Rahmen der frühzeitigen Beteiligung, gem. § 3 Abs. 1 BauGB, die Möglichkeit sich zum Planverfahren zu äußern.</p> <p>Im Rahmen der öffentlichen Auslegung gem. § 3 Abs. 2 BauGB wird der Öffentlichkeit erneut die Möglichkeit zur aktiven Beteiligung gegeben. Unabhängig und parallel zu den verfahrensrechtlichen Schritt der öffentlichen Auslegung wird es eine erneute Information der Öffentlichkeit geben.</p> <p>Im Rahmen des Bauleitplanverfahrens wird die Planung weiterentwickelt und entsprechend die Fachgutachten fortgeschrieben. Die Erkenntnisse aus den Ergänzungen der Gutachten werden als Abwägungsmaterial in das Planverfahren eingebracht. So kann im weiteren Verfahren das Abwägungsmaterial angereichert werden.</p>
FNP	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Darstellungen des FNP korrespondieren nicht mit Festsetzungen im Bebauungsplan.</li> </ul>	<p>Die Aufstellung des Bebauungsplanes und die Aufstellung der Änderung des Flächennutzungsplanes erfolgen im sogenannten Parallelverfahren. Somit werden die beiden Bauleitpläne in einem gemeinsamen und zeitgleichen Verfahren aufgestellt.</p> <p>Der Bebauungsplan muss sich aus den Darstellungen des Flächennutzungsplanes entwickeln. Da das Vorhaben die Festsetzung eines Sondergebietes auf Ebene des Bebauungsplanes erforderlich macht, ist die Darstellung eines Sondergebietes auf Ebene des Flächennutzungsplanes erforderlich. Die Verkaufsflächengröße von maximal 20.000 m<sup>2</sup> sind sowohl bei dem Flächennutzungsplan als auch in dem Bebauungsplan vorgegeben. Folglich korrespondieren die beiden in Aufstellung befindlichen Bebauungspläne.</p>
Alternativprüfung	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Gibt es keinen besseren Standort außerhalb von Lennep?</li> </ul>	<p>Weitere Alternativstandorte für ein DOC stehen in Remscheid nicht zur Verfügung. Eine alternative Standortprüfung wurde bereits im Jahr 2012 durchgeführt. Im Ergebnis dieser Prüfung wurde der Standort „Blume“ für die Entwicklung eines Designer Outlet Centers empfohlen.</p>

		<p>Zum Ansiedlungsvorhaben eines DOC am Standort „Blume“ wäre eine Regionalplanänderung (GEP 99) mit der Darstellung Allgemeiner Freiraum- und Agrarbereich (AFA) zugunsten der Darstellung eines Allgemeinen Siedlungsbereichs (ASB) – vorwiegend mit gewerblicher Ausrichtung erforderlich gewesen. Denn die Ansiedlung eines Designer Outlet Center ist nach den Maßgaben des gültigen Regionalplans nur in einem ASB möglich. Die Stadt Remscheid hat dazu im Dezember 2011 eine Änderung des Regionalplans bei der Bezirksregierung Düsseldorf, als zuständige Regionalplanungsbehörde, beantragt. Der Düsseldorfer Regionalrat hat Ende des Jahres 2012 die regionalplanerische Beurteilung zum Gewerbegebiet „Blume“ in Remscheid zur Kenntnis genommen. In dieser kommt die Regionalplanungsbehörde zu dem Schluss, dass dem Begehren auf Einleitung eines Änderungsverfahrens nicht gefolgt werden konnte, da es sich bei dem Standort „Blume“ um einen der wenigen großen, zusammenhängend entwickelbaren Gewerbestandorte in der bergischen Region handelt. Zudem hätte die Darstellung eines ASB hier in einer ersten Planungsstufe Voraussetzungen für eine regionalplanerisch nicht gewollte Siedlungsentwicklung geschaffen. Bei dieser damaligen Entscheidung hat der Regionalrat in seiner Beratung nicht unberücksichtigt gelassen, dass sich die Stadt Remscheid mit besonderen Schwierigkeiten des Strukturwandels konfrontiert sieht.</p> <p>Die Stadt Remscheid sieht jedoch weiterhin das Erfordernis einer DOC Ansiedlung zur Verwirklichung der planerischen Ziele für die Gesamtstadt.</p> <p>In der Alternativenprüfung wurden insgesamt sechs potenzielle Standorte identifiziert. Die Mehrzahl der Standorte kommen allerdings nicht in Frage. Ausschlaggebende Kriterien sind insbesondere „verfügbare Flächengröße“, „Einstufung der Fläche als schutzwürdiges Biotop“, „problematische Erreichbarkeit“, „hohe Investitionskosten für Erschließung und Infrastruktur“ und „ausbleibende Synergieeffekte mit dem bestehenden Einzelhandel“ sowie „zwingende landesplanerische Vorgaben“.</p> <p>Der nun vorgesehene Standort in Remscheid-Lennep erfüllt im Gegensatz zum Standort „Blume“ die zwingenden landesplanerischen Vorgaben (ASB) und hatte bereits in der alternativen Standortprüfung als zweitbesten Standort abgeschnitten. Damals war insbesondere die Grundstücksgröße am Standort nachteilig beurteilt worden. Im Rahmen der weiteren Planung konnte jedoch ein ausreichend großes Grundstück für das DOC dargestellt werden.</p> <p>Darüber hinaus wird durch eine DOC-Ansiedlung in Lennep die Möglichkeit gese-</p>
--	--	---

		hen, das touristische Potenzial von Remscheid-Lennep auszubauen und Synergieeffekte mit anderen Handelsnutzungen zu erzielen.
Festsetzungen	- Die Festsetzung der Einzelsortimente entspricht nicht der maximal zulässigen Gesamtverkaufsfläche von 20.000 m <sup>2</sup> .	<p>Im Bebauungsplan wird eine maximal zulässige Gesamtverkaufsfläche von 20.000 m<sup>2</sup> festgesetzt. Zudem wurden auf Grundlage der Verträglichkeitsanalyse des Büros Stadt + Handel (Stand: 03.02.2014) im Bebauungsplan die im Plangebiet jeweils zulässigen Sortimente und ihre jeweils maximal zulässigen Verkaufsflächen festgesetzt.</p> <p>In den textlichen Festsetzungen zum Bebauungsplan wird darauf hingewiesen, dass die Summe der Einzelsortimente nicht der Gesamtverkaufsfläche von 20.000 m<sup>2</sup> entspricht. Somit können einzelne Sortimente mehr Verkaufsfläche aufweisen und andere weniger. Die Gesamtverkaufsfläche darf dennoch nicht überschritten werden. Ein Nachweis der Verkaufsfläche erfolgt im Rahmen des Baugenehmigungsverfahrens. Städtebaulich regelungserforderlich ist lediglich die Verkaufsfläche. Hinzu kommen weitere Lagerflächen, Büroräumlichkeiten, Sozialräume sowie Technikräume. Durch die Festsetzungen im Bebauungsplan wird die Größe der Verkaufsfläche abschließend begrenzt. Eine Überschreitung der Verkaufsfläche oder die Umwidmung von derzeit Nicht-Verkaufsflächen zu Verkaufsflächen mit der Konsequenz einer Überschreitung der jeweils begrenzten Verkaufsfläche einzelner Sortimente oder der Gesamtverkaufsfläche ist unzulässig und nicht genehmigungsfähig.</p>
	- Größe der gastronomischen Einrichtungen führt zur Schwächung der Altstadt.	Gemäß den textlichen Festsetzungen sind gastronomische Einrichtungen bis maximal 1.500 m <sup>2</sup> Geschossfläche im Sondergebiet SO 1 zulässig und sind somit deutlich unter den anderen DOC-Nutzungen untergeordnet. Die Möglichkeit der Ansiedlung von gastronomischen Betrieben bis zu dieser maximalen Größenordnung wird als Chance zu Synergieeffekten zwischen der Lenneper Altstadt und dem DOC gesehen.
<b>Umweltplanung</b>		
Luftschadstoffe	- Ein 15 Meter hohes Parkhaus auf dem Kirmesplatz schränkt die Luftzirkulation ein.	Das höhenreduzierte Parkhaus minimiert die potenzielle Riegelwirkung. Bedingt durch die topografische Lage des Kirmesplatzes (Senklage), dem umlaufenden kompakten Baumbestand sowie den Gebäudestrukturen entlang der Brehm- und der Röntgenstraße, wird gemäß der im Bebauungsplan festgesetzten, maximal zulässigen Gebäudehöhe, das Parkhaus die umlaufenden Baum- und Gebäudestrukturen nicht überragen. Im südlichen Bereich des Sondergebietes

		<p>tes SO 2 lässt sich eine max. 4-geschossige Bauweise umsetzen, die marginal höher als die dort angrenzenden Wohngebäude, jedoch niedriger als der kompakte Baumbestand ist.</p> <p>Im nördlichen Bereich des Kirmesplatzes lässt sich mit den getroffenen Festsetzungen ein Parkhaus realisieren, das sich auf Grund des ansteigenden Geländes in 2-geschossiger Bauweise darstellt und sich sowohl niedriger als die angrenzende Bestandsbebauung als auch den Baumbestand einordnet.</p> <p>Auf Grund dieser Höhenkulisse ist aller Voraussicht nach kein erheblicher Einfluss auf die lokale Windrauigkeit bzw. das lokale Windsystem zu erwarten.</p> <p>Die letztendlichen Luftdurchlässigkeiten des Parkhauses sind abhängig von den späteren baulichen Ausführungen (Fassadengestaltung). Die Planung präferiert für das Parkhaus eine natürliche Belüftung, was mit zu mindestens teilgeöffneten/ teildurchlässigen Fassadenausbildungen verbunden ist. Um dennoch die Belange des Schallschutzes in Gänze zu würdigen, muss der Aspekt der Fassadengestaltung jedoch im Kontext mit den schalltechnischen Erfordernissen (Lärmschutz) abgestimmt werden. Da diese Punkte erst im Rahmen des Baugenehmigungsverfahrens geklärt werden, können abschließende Aussagen in puncto Luftzirkulation zu diesem Verfahrensstand nicht getroffen werden.</p>
Bäume im Plangebiet	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Die Bäume im Plangebiet können nicht erhalten bleiben.</li> <li>- Wie sollen die Bäume im Plangebiet gesichert werden?</li> </ul>	<p>Im Bebauungsplan sollen weite Teile des vorhandenen Baumbestandes rund um den Kirmesplatz sowie entlang der Straße Am Stadion zum Erhalt gem. § 9 (1) Nr. 25 b BauGB mit ihrem Standort festgesetzt werden.</p> <p>Dies wird bei den weiteren Planungen unter Sicherung der Standortqualitäten für die zu erhaltenden Bäume berücksichtigt werden. Möglicherweise abgängige Bäume sind am festgesetzten Standort durch gleichartige Bäume zu ersetzen.</p> <p>Die darüber hinaus im Plangebiet nicht festgesetzten Bäume werden entweder gem. Baumschutzsatzung der Stadt Remscheid bzw. - soweit sie nicht unter die Baumschutzsatzung fallen - auf Grundlage ihrer ökologischen Wertigkeit im Rahmen der ökologischen Bilanz vorrangig im Plangebiet ersetzt werden.</p> <p>Die Ausgestaltung des Ersatzes im Plangebiet wird zusätzlich im Rahmen eines städtebaulichen Vertrages mit dem Investor vereinbart werden.</p>
Erhebliche Auswirkungen	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Anstieg des Verkehrs und des Lärms führt zu erheblichen Auswirkungen.</li> </ul>	<p>Im Rahmen des Bebauungsplanverfahrens wurde eine Verkehrsuntersuchung durchgeführt, um potenzielle Beeinträchtigungen soweit wie möglich zu vermeiden. Das Gutachten kommt zu dem Ergebnis, dass zur Funktionsfähigkeit des vorhandenen Verkehrsnetzes und der vorhandenen Knotenpunkte auf den An- und Abreiserouten (von Plangebiet über die Ringstraße in Richtung der beiden Autobahnanschlussstellen) bauliche und signaltechnische Maßnahmen erforderlich sind. Entsprechend der Ergebnisse der Verkehrsuntersuchung sind erforderli-</p>

		<p>che Maßnahmen umzusetzen, sodass die aufkommenden Verkehrsmengen leistungsfähig abgewickelt werden.</p> <p>Im Rahmen des Bebauungsplanverfahrens wurde eine schalltechnische Untersuchung sowie eine Untersuchung zu Luftschadstoffen durchgeführt. Auf Ebene des Bebauungsplanes werden Vorkehrungen zum Schutz vor schädlichen Umweltauswirkungen festgesetzt, sodass bei Umsetzung der vorliegenden Planung gesunde Wohn- und Arbeitsverhältnisse im Umfeld weiterhin gewährleistet sind. Es wird geprüft, in welchen Bereichen im Umfeld des Plangebietes Lärmschutzmaßnahmen aufgrund der vorliegenden Planung erforderlich werden.</p> <p>Mit der Umsetzung der Planung werden nach Erkenntnissen der vorliegenden Fachgutachten auch partielle nachteilige Auswirkungen verbunden sein, das ist der Stadt Remscheid bewusst. Bei der Aufstellung der Bauleitpläne gilt es nachzuweisen, dass Maßnahmen der Minderung oder Minimierung zur Begegnung von erheblichen Auswirkungen geprüft wurden, die Auswirkungen sich im Rahmen der gesetzlichen Vorgaben halten und dass die Planung unter Berücksichtigung der privaten und öffentlichen Belange gerecht abgewogen ist. Es wird jedoch nicht allen Auswirkungen durch Festsetzungen oder Maßnahmen begegnet werden können. Es ist zu erwarten, dass nachteilige Auswirkungen für einzelne Bereiche verbleiben. Dies wird im Rahmen der noch ausstehenden Abwägung berücksichtigt werden müssen.</p>
<b>Bürgerwillen</b>		
Missachtung des Bürgerwillens	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Die Bürgerbefragung zur Ansiedlung eines DOC fand für ganz Remscheid statt. Die Bürgerbefragung muss erneut nur für Remscheid-Lennep durchgeführt werden. Die Politik handelt gegen die Interessen der Bürger.</li> <li>- Bürger sprachen sich für den Standort Blume aus, nicht für Remscheid-Lennep.</li> </ul>	<p>Der Rat der Stadt Remscheid hat am 21.07.2011 nachfolgenden Beschluss gefasst:</p> <ol style="list-style-type: none"> <li>1. Über die Frage der Ansiedlung eines Designer-Outlet-Centers in Remscheid im Bereich der Autobahnanschlussstelle Remscheid-Lüttringhausen, Blume erhalten alle Einwohnerinnen und Einwohner Remscheids die Möglichkeit, ihre Meinung im Rahmen einer Einwohnerbefragung zu äußern.</li> <li>2. Die Bürgerbefragung wird am 16.10.2011 in den Befragungslokalen durchgeführt, zugleich besteht auf Antrag die Möglichkeit zur Beteiligung über einen Antwortbrief in den 6 Wochen vor dem Tag der Bürgerbefragung.</li> <li>3. Der Rat gibt sich im Sinne einer freiwilligen Selbstverpflichtung auf, sich das</li> </ol>



		<p>Ergebnis der Bürgerbefragung zu Eigen zu machen, wenn sich in der Befragung eine Mehrheit, die mindestens 10 % der Stimmberechtigten beträgt, ergibt. Auf Basis dieses Beschlusses vom 21.07.2011 fand am 16.10.2011 eine Bürgerbefragung mit nachfolgender Fragestellung statt: "Soll in Remscheid im Bereich Blume/Felder Höhe ein Designer-Outlet-Center angesiedelt werden?".</p> <p>Von den stimmberechtigten Remscheider Bürgern entschieden sich 76,5 % für ein Ja zur Ansiedlung des Designer-Outlet-Centers und 23,5 % beantworteten die Frage mit Nein bei einer Wahlbeteiligung von 38,9 % der Wahlberechtigten. Diese klare Entscheidungslage hat sich der Rat der Stadt Remscheid nachfolgend zu Eigen gemacht und das Projekt "Ansiedlung eines Designer-Outlet-Centers in Remscheid" entsprechend vorangetrieben.</p> <p>Bereits im Jahr 2012 wurde eine Alternativstandortprüfung für ein DOC in Remscheid durchgeführt. Darin wurden insgesamt sechs potenzielle Standorte identifiziert. Die Mehrzahl der Standorte kommen allerdings nicht in Frage. Ausschlaggebende Kriterien sind insbesondere „verfügbare Flächengröße“, „Einstufung der Fläche als schutzwürdiges Biotop“, „problematische Erreichbarkeit“, „hohe Investitionskosten für Erschließung und Infrastruktur“ und „ausbleibende Synergieeffekte mit dem bestehenden Einzelhandel“ sowie „zwingende landesplanerische Vorgaben“.</p> <p>Da der ursprünglich geplante Standort an der Blume/Felder Höhe keine Zustimmung der Bezirksregierung fand (Ablehnung Änderung Regionalplan) und als nicht integrierter Standort auch gegen, den in Aufstellung befindlichen Landesentwicklungsplan (Sachlicher Teilplan Einzelhandel) verstößt, stand die Stadt Remscheid vor der Entscheidung, den grundsätzlichen Entschluss zur Ansiedlung eines Designer-Outlet-Centers fallenzulassen oder einen alternativen Standort zu finden.</p> <p>Der nun vorgesehene Standort in Remscheid-Lennep erfüllt im Gegensatz zum Standort „Blume“ die zwingenden landesplanerischen Vorgaben (ASB) und hatte bereits in der alternativen Standortprüfung als damals zweitbesten Standort abgeschnitten. Damals war insbesondere die Grundstücksgröße am Standort nachteilig beurteilt worden. Im Rahmen der weiteren Planung konnte jedoch ein ausreichend großes Grundstück für das DOC dargestellt werden.</p> <p>Die Prüfung der Standortalternativen hat letztendlich nur diesen einen weite-</p>
--	--	---

		<p>ren geeigneten Standort im Stadtgebiet Remscheid herausgefiltert. Dies ist der jetzt in Rede stehende Standort im Bereich Röntgen-Stadion und Umgebung in Remscheid-Lennep. Zum einen widerspricht die Planung zur Ansiedlung eines Designer-Outlet-Centers an dieser Stelle keineswegs dem Bürgerwillen, da entgegen der Interpretation der Einwender die Bürgerbefragung aus 2011 durchaus nicht nur repräsentativ für den Standort Blume, sondern eine generelle Aussage zur Ansiedlung eines Designer-Outlet-Centers in Remscheid beinhaltet.</p> <p>Zum anderen wäre eine auf Lennep beschränkte Bürgerbefragung sowohl projektspezifisch als auch generell unzulässig, da das Designer-Outlet-Center in seiner Wirkung das gesamte Stadtgebiet Remscheid betrifft und somit eine beschränkte Bürgerbefragung in Lennep keineswegs repräsentativen Charakter für den Bürgerwillen in Remscheid beinhalten würde.</p> <p>Des Weiteren beinhaltet das System der repräsentativen Demokratie die Beauftragung von Vertretern der Bürgerschaft in den entsprechenden Entscheidungsgremien, hier Bezirksvertretungen und Rat der Stadt Remscheid. Dass die Mehrzahl der Bürgerschaft in Remscheid diese Auffassung teilt, geht auch aus den Wahlergebnissen der Kommunalwahl am 23.05.2014 hervor, die insbesondere im Stadtbezirk Lennep keine so signifikanten Abweichungen zu den Wahlergebnissen der vergangenen Jahre erbracht haben, dass hieraus Indizien erkannt werden könnten, die auf eine breite Bürgerbewegung gegen die geplante Ansiedlung des DOC in Remscheid-Lennep Rückschlüsse zuließen.</p> <p>Das Bemühen, die Bürgerschaft im Prozess zur Ansiedlung des DOC zu informieren und zu beteiligen, ist auch erkennbar in den verschiedensten Aktivitäten der vergangenen Monate zur Beteiligung der Öffentlichkeit. Als Beispiel sei hier genannt die Öffentlichkeitsveranstaltung zum Sachstand DOC in Remscheid-Lennep am 12.03.2014 und eine Veranstaltung gleichen Inhalts in Remscheid-Innenstadt am 13.03.2014 sowie diverse Informationsgespräche mit Akteuren vor Ort, z. B. Lennep Offensiv, Einzelhandelsverband der Stadt Remscheid, Vereinen und sonstigen Vertretern der Bürgerschaft.</p> <p>Überdies hatten alle Bürger im Rahmen der frühzeitigen Öffentlichkeitsbeteiligung gemäß § 3 Abs. 1 Baugesetzbuch im März/April 2014 bereits Gelegenheit ihre Anregungen und Einwendungen im Verfahren einzubringen und werden selbstverständlich gemäß § 3 Abs. 2 Baugesetzbuch auch im Rahmen</p>
--	--	---

		der Offenlage erneut beteiligt.
Hertie-Gebäude	- Durch die Wiederbelebung des Hertie-Gebäudes und weiterer punktueller Maßnahmen wäre die DOC-Ansiedlung nicht notwendig.	<p>Das Hertie-Gebäude ist eine traditionelle Handelsimmobilie im zentralen Versorgungsbereich von Lennep mit einer Verkaufsfläche von ca. 5.000 qm über mehrere Ebenen. Die Wiederinwertsetzung dieses Leerstands im Zentrum von Lennep ist klare städtebauliche Zielsetzung der Stadt Remscheid unabhängig von der Fragestellung der Ansiedlung eines Designer-Outlet-Center in Remscheid-Lennep.</p> <p>Diese Revitalisierung kann jedoch bereits aufgrund der vorgenannten Flächenressourcen kein Ersatz für die Planung des DOC beinhalten, da die vorhandene Flächenressource keinesfalls in ihrer Größenordnung dazu geeignet ist, überörtliche Kundenströme dem Objekt zuzuführen. Vielmehr liegt die Attraktivität dieser Immobilie darin, dass sie ein Ergänzungsangebot zur Ansiedlung des DOC darstellen kann. Bekanntermaßen hat die Stadt Remscheid in den vergangenen Monaten intensive Gespräche und Verhandlungen hinsichtlich dieser Wiederinwertsetzung des Gebäudes mit dem Investor und Eigentümer geführt. Als Ergebnis dieser Verhandlungen liegt nunmehr eine Bauvoranfrage mit dem primären Inhalt der Ansiedlung eines Vollsortimenters an dieser Stelle vor und entsprechenden Sekundärnutzungen in den denkmalgeschützten Teilbereichen.</p>
<b>Finanzielle Risiken</b>		
Träger des finanziellen Risikos	- Die Stadt Remscheid trägt das volle finanzielle Risiko für die durch eine DOC Ansiedlung notwendigen städtebaulichen Maßnahmen.	<p>Im Planungs- und Prüfprozess zur Ansiedlung des Designer-Outlet-Centers in Remscheid-Lennep haben sich diverse Anpassungserfordernisse der vorhandenen Verkehrs- und Städtebaustrukturen ergeben.</p> <p>Zunächst die erforderlichen Verkehrsanpassungsmaßnahmen: Hier ist sowohl der Ausbau des Autobahnanschlusses Ausfahrt Remscheid-Lennep erforderlich, als auch ein verstärkter Ausbau des Knotenpunktes Ringstraße/Rader Straße. Des Weiteren sind diverse Anpassungserfordernisse in der Steuerung der Lichtsignalanlagen auf dem Weg zwischen Autobahnanschlussstelle Remscheid-Lennep und dem geplanten Standort identifiziert.</p> <p>Die Ausbauplanungen der Knotenpunkte Trecknase und Ringstr. / Rader Str. sind zwischenzeitlich soweit detailliert, dass hierfür auf Basis der vorliegenden Kostenberechnungen ein hinreichendes Maß an Kostensicherheit erreicht wurde. Die Ausbauplanung der weiteren Knotenpunkte, Autobahnanschlussstellen Rem-</p>

		<p>scheid und Lennep sowie Knotenpunkt Hackenbergerstr./ Ringstraße, wird in den nächsten Monaten soweit fortentwickelt, dass auch für den Ausbau dieser Knotenpunkte eine Kostenberechnung mit dem erforderlichen Maß an Kostensicherheit bis zum Satzungsbeschluss für den Bebauungsplan 657 und die 5. Änderung des Flächennutzungsplanes und dem Inkrafttreten des aufschiebend bedingten Kaufvertrag vorliegt.</p> <p>Das weitere Erfordernis der städtebaulichen Anpassung des geplanten DOC an die Altstadt von Lennep insbesondere im Übergangsbereich zwischen DOC und Altstadt (Spielberggasse) wird für die Stadt Remscheid in weiten Teilen kostenneutral erfolgen, da im Rahmen der Bauarbeiten zum DOC die geplanten Anpassungen in diesem Bereich weitestgehend auf dem Grundstück des geplanten Designer-Outlet-Centers und nur in geringen Teilen im öffentlichen Straßenraum stattfinden werden, sodass auch hier ein relativ geringes Kostenrisiko seitens der Stadt Remscheid besteht. Zu den mehrfach genannten Anpassungserfordernissen im Bereich Trecknase ist anzumerken, dass der Ausbau des Knotenpunktes Trecknase bereits Beschlusslage des Rates der Stadt Remscheid war, bevor die Ansiedlung des Designer-Outlet-Centers in Lennep Gegenstand der Diskussion wurde.</p> <p>Der Ausbau des Knotenpunktes Trecknase ist unabhängig von dieser geplanten Ansiedlung in jedem Fall erforderlich, um die Leistungsfähigkeit des Straßennetzes in diesem Bereich die heute sehr stark eingeschränkt ist entsprechend zu ertüchtigen und somit das Verkehrssystem unabhängig von der Ansiedlung eines Designer-Outlet-Centers zukunftsfähig herzustellen.</p>
Finanzieller Puffer	– Ein notwendiger finanzieller Puffer für unerwartete Mehrkosten ist nicht vorhanden.	<p>Die im Grundsatzbeschluss vom 12.12. 2013 aufgelisteten Kosten sind in den vergangenen Monaten in den Bereichen in denen die Planungen detailliert fortgeschrieben wurden als realistischer Kostenansatz nicht in Frage gestellt worden.</p> <p>Derzeit gibt es keine Hinweise auf finanzielle Unwägbarkeiten. Im weiteren Verfahren, mit zunehmendem Detaillierungsgrad der Planungen werden finanziellen Risiken, falls vorhanden, erkennbar und sind vor Satzungsbeschluss entsprechend planerisch zu minimieren.</p>
Gewerbsteuer	– Die durch das DOC angenommene Gewerbesteuer kommt in der Regel nicht Remscheid zu Gute.	<p>Primäre Zielsetzung der Stadt Remscheid im Bemühen um die Ansiedlung eines Designer-Outlet-Centers ist nicht die Erzielung von Mehreinnahmen im Bereich der Gewerbesteuer, sondern</p> <ol style="list-style-type: none"> <li>1. die Stärkung des Mittelzentrums Remscheid und dessen Positionierung im</li> </ol>

		<p>Wettbewerb des Einzelhandels in der Region,</p> <ol style="list-style-type: none"> <li>2. Steigerung des Bekanntheitsgrades der Stadt Remscheid jenseits des Bergischen Landes,</li> <li>3. Erzielung von Synergieeffekten zwischen dem geplanten DOC und dem Ausbau des Tourismus in der Gesamtregion insbesondere jedoch in Lennep,</li> <li>4. wirtschaftliche und städtebauliche Impulse insbesondere für die Alt- und Neustadt Lenneps durch Ergänzungsangebote im Bereich Dienstleistung und Gastronomie.</li> </ol> <p>Selbstverständlich möchte die Stadt Remscheid nach Möglichkeit auch im Sekundäreffekt ein Mehr an Gewerbesteuereinnahmen erzielen. Da jedoch noch keine konkreten Daten hinsichtlich der künftigen Einnahmeerwartungen etc. vorliegen, lässt sich die Gewerbesteuer als Ertragssteuer kaum fiktiv darstellen.</p> <p>Die in einem Designer-Outlet-Center ansässigen Einzelhändler dürften erfahrungsgemäß vollständig Gewerbetreibende mit mehrgemeindlichen Betriebsstätten sein. Deren Gewerbesteuermessbetrag (3,5 % des maßgeblichen Gewerbeertrags) wird im Verhältnis der Arbeitslöhne auf die beteiligten Gemeinden verlegt. Dabei wird folgende Formel angewandt:</p> <p>Messbetrag x Lohnsumme der Gemeinde : Gesamtlöhne des Unternehmens.</p> <p>Hierbei ist es unerheblich, ob es sich um Einzelgewerbetreibende, Personengesellschaften oder Kapitalgesellschaften handelt. Dies wirkt sich nur auf den Messbetrag aus.</p> <p>Weitere individuelle Einflüsse sind die Verlustrechnungsmöglichkeiten, Hinzurechnungen und Kürzungen.</p>
Folgekosten	- Wer kommt für die Folgekosten (Abnutzung von Straßen- und Brücken, und noch weiterführende Verkehrsmaßnahmen als jetzt prognostiziert, etc.) und damit verbundene kürzere Sanierungsintervalle auf?	<p>Zunächst bietet die Ansiedlung des DOC die Möglichkeit der Ertüchtigung von Teilen der verkehrlichen Infrastruktur zwischen den Autobahnanschlussstellen Remscheid und Remscheid-Lennep zu Lasten des Investors DOC.</p> <p>Diese Ertüchtigung der verkehrlichen Infrastruktur kommt nicht nur den Besuchern des geplanten DOC zu Gute, sondern verbessert auch die Verkehrssitua-</p>

		<p>tion für alle weiteren Verkehrsteilnehmer.</p> <p>Alle validen Untersuchungen zu Unterhalt von Verkehrsinfrastrukturen belegen, dass erhöhter Verschleiß insbesondere im Bereich von Knotenpunkten, Kreuzungspunkten, aber auch im Straßenverlauf vor allem durch Schwerlastverkehr verursacht wird.</p> <p>Die Belieferung des geplanten DOC erfolgt jedoch in aller Regel durch Fahrzeuge mit einem zulässigen Gesamtgewicht von 7,5t, sodass die Thematik des übermäßigen Verschleißes durch Schwerlastverkehr hier ausgeschlossen werden kann. Somit verbleibt die zusätzliche Anzahl von An- und Abfahrten im Bereich der Ringstraße zwischen den Ausfahrten Lennep und Remscheid. Ob dies zu einem erhöhten Unterhaltungsaufwand führt und in welchem Maße ist derzeit nicht zu prognostizieren.</p>
Verkaufserlös nicht ausreichend	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Es ist bereits ersichtlich, dass der Erlös aus dem Grundstücksverkauf nicht für alle notwendigen Verlagerungs-, Umbau- und Schutzmaßnahmen ausreichen wird. Wie sollen alle notwendigen Maßnahmen finanziert werden?</li> </ul>	<p>Die weitere Detaillierung der Planung in den kommenden Monaten wird bis zum Satzungsbeschluss zu Kostenberechnungen mit hinreichender Kostensicherheit führen. Dies gilt sowohl für die Verlagerungsthemenfelder als auch für die erforderlichen Infrastrukturausbauten.</p> <p>Die bisher vorliegenden Kostenberechnungen stellen die Kostenschätzungen zum Grundsatzbeschluss 2013 nicht in Frage.</p>