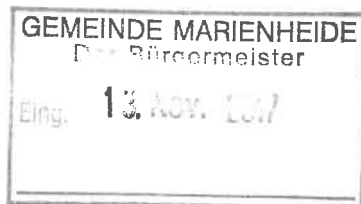


AT/ 115/17

UWG Fraktion Marienheide An Den Leyen 11, 51709 Marienheide

An den Bürgermeister
Herrn Stefan Meisenberg
Hauptstrasse 20

51709 Marienheide



UWG Marienheide
Fraktion im Gemeinderat
Christian Abstoß
Vorsitzender

An den Leyen 11
51709 Marienheide

Tel: 0151 25373022
eMail:
christian-abstoss@t-online.de

Marienheide, 10.11.2017

Verkehrskonzept, IHK, Ansiedlung eines großflächigen Einzelhandels

Antrag zur detaillierten nachträglichen Klärung in nächster Ratssitzung

Sehr geehrter Herr Bürgermeister,

in der 24. Sitzung des Bau-, Planungs- und Umweltausschuss wurden in Top 2 der BV/105/17 zur 80. Änderung des Flächennutzungsplanes von Seiten der UWG auf das enorme Unterlagenpaket zur Ausarbeitung hingewiesen.

Im Teilbereich der Abwägung 80. Änderung FNP-Bürgerbeteiligung kam es dann überraschend zu einer Unterbrechung von mehreren Minuten, da in unseren Unterlagen unter Punkt B5 die Antwort zur Frage komplett aus dem Block bzw. der Seite getrennt wurde, das alle Anwesenden inkl. der Verwaltung den Zusammenhang suchen mussten, da der Fehler offenbar zuvor gar nicht aufgefallen war.

Bemerkenswerterweise war aber genau das in der Anlage lila Markierte, die zentrale Aussage, dass der HIT-Markt nur kommen kann, wenn das InHK realisiert wird, zerrissen und über 2 Seiten verteilt.

Und weder konnte die Verwaltung, noch jemand anderes, dies zuordnen. Wollten nicht alle den Text angeblich ganz gelesen haben? Wer hat den Text verfasst? Und hat ihn überhaupt jemand einmal gegengelesen, so muss man sich fragen.

Auf jeden Fall gilt schon gesetzlich:

Gesicherte Erschließung - 5.2.5 des Einzelhandelserlasses NRW (aktuelle Fassung)

Zulässigkeitsvoraussetzung für die Vorhaben in allen Bereichen ist die gesicherte Erschließung. Zur gesicherten Erschließung gehören bei großflächigen Einzelhandelsbetrieben insbesondere der verkehrsgerechte Anschluss an eine leistungsfähige Verkehrsstraße mit einwandfreien Grundstücksein- und -ausfahrten sowie ggf. zusätzliche Fahrstreifen innerhalb der öffentlichen Verkehrsfläche (BVerwG, 20.04.2000, 4 B 25.00).

Geht das Vorhaben mit einer so starken Belastung der das Baugrundstück erschließenden Straße einher, dass sich die Sicherheit und Leichtigkeit des Verkehrs nur durch zusätzliche Erschließungsmaßnahmen wie eine Straßenverbreiterung oder die Schaffung von Einfädelungsspuren gewährleisten lässt, so ist die Erschließung nicht gesichert. (BVerwG, 20.04.2000, 4 B 25.00)

Zusammengesetzte Stellungnahme der Verwaltung dazu (siehe Anlage):

Im Rahmen des Prozesses zum Integrierten Handlungskonzept wurde deutlich, dass in Teilbereichen des Ortskerns verkehrliche Veränderungsmaßnahmen erforderlich werden, die auch das zusätzliche Verkehrsaufkommen durch die anstehende Planung berücksichtigen muss. Das beauftragte Verkehrsplanungsbüro zeigt auf, dass die 3.500 bis 4.000 Fahrzeugbewegungen pro Tag, die im Bereich der 27. Änderung des B-Plan Nr. 25 zu erwarten sind, durch das angrenzende öffentliche Verkehrsnetz gut aufgenommen werden können. Unter Berücksichtigung der Ergebnisse des Integrierten Handlungskonzeptes so um und ausgestaltet, dass in der Gesamtheit die Leichtigkeit des Verkehrs gewährleistet werden kann. Eine Erschließung des Bebauungsplanes ist somit gewährleistet bzw. gesichert.

möchten wir folgende Fragen nun für die anstehende Ratssitzung stellen:

1. Ist es also richtig, dass die Erschließung des großflächigen Einzelhandels auf Stand der HEUTIGEN Verkehrssituation in Marienheide NICHT gesichert ist?
2. Ist es also richtig, dass die Erschließung des großflächigen Einzelhandels hinter dem Bahnhof nicht unabhängig von InHK und Verkehrskonzept ist, sondern die Umsetzung mindestens eines der beiden Konzepte zwingend erfordert?
3. Ist es also richtig, dass – wie von Herrn Rolf Liebig schon sehr früh behauptet aber vehement von der Verwaltung bestritten - die NOTWENDIGE Verkehrsinfrastruktur für den HIT-Markt über Verkehrs- und InHK-Konzept mit öffentlichen Geldern und auch Zuschüssen aus der Gemeindekasse finanziert werden soll?

4. Ist es richtig, dass man dafür in Kauf nimmt, dass Schulkinder auf dem Schulweg gleich an mehreren Stellen (Engpass Kleinbahnweg, Verkehrsaufkommen am Busbahnhof, Kreiselquerung Kleinbahnweg – Ampel unzulässig) wesentlich gesteigerter Verkehrsgefahr ausgesetzt werden?
5. Ist es richtig, dass man dafür in Kauf nimmt, dass die Bürger nun auf wesentlich gefährlichere Längsparker angewiesen sind, also direkt in den Hauptstraßenverkehr aussteigen sollen? Ein Vorgehen, wie man es bisher nur vor der Volksbank kennt, bei der aber die Ampeltaktung noch für Sicherheit sorgte. Eine Taktung, die dann dank Kreisverkehren ebenfalls entfallen sollte.
6. Ist es richtig, dass man dafür in Kauf nimmt, dass fast der gesamte bisherige Einzelhandel seine angestammten Parkplätze verliert, der bisherige Ortskern zum begrünten Vorplatz verkommt?
7. Ist es richtig, dass man nun überfallartig alle Parkplätze vor der Brücken-Apotheke entfernen und damit der ältesten Apotheke im Ort die wirtschaftliche Grundlage entziehen will – obwohl deren Eigentümerin, Frau Pernutz, in der Bürgersprechstunde danach gefragt hatte und der Bürgermeister erklärt hatte, sie solle sich keine Sorgen machen?
8. Ist es richtig, dass die Kreissparkasse vor der Versammlung nicht gefragt wurde, vielmehr erst in der BPU aufgefordert wurde, Flächen für zwei neue, ein Geschoss tiefer liegende Parkplätze am Kleinbahnweg herzugeben – um es zu ermöglichen, dass sie anderweitig auf dem Heier Platz 24 ebenerdige Parkplätze verliert? Wie kann so etwas ohne Vorabsprache passieren?
9. Ist der Verwaltung – deutschlandweit – ein zweiter Fall bekannt, in der man 3 neue Kreisverkehre in einer Reihe auf 150 Meter errichtet hat? Wieviel werden alleine die beiden Kreisverkehre um Dr. Oberhofer kosten?
10. Ist es richtig, dass mit großem Aufwand vier Bürgerkonferenzen durchgeführt wurden, aber auf keiner einzigen bspw. der Kreisel am Kleinbahnweg, der Linksabbieger und der Wegfall der Parkplätze Brücken-Apotheke, die Inanspruchnahme vieler Privater dargestellt worden ist? Warum überfällt man uns nach mehr als 3 Jahren nun mit völlig

neuen Vorschlägen? Wozu waren die Konferenzen da? Warum wurden die Bürger außen vor gelassen?



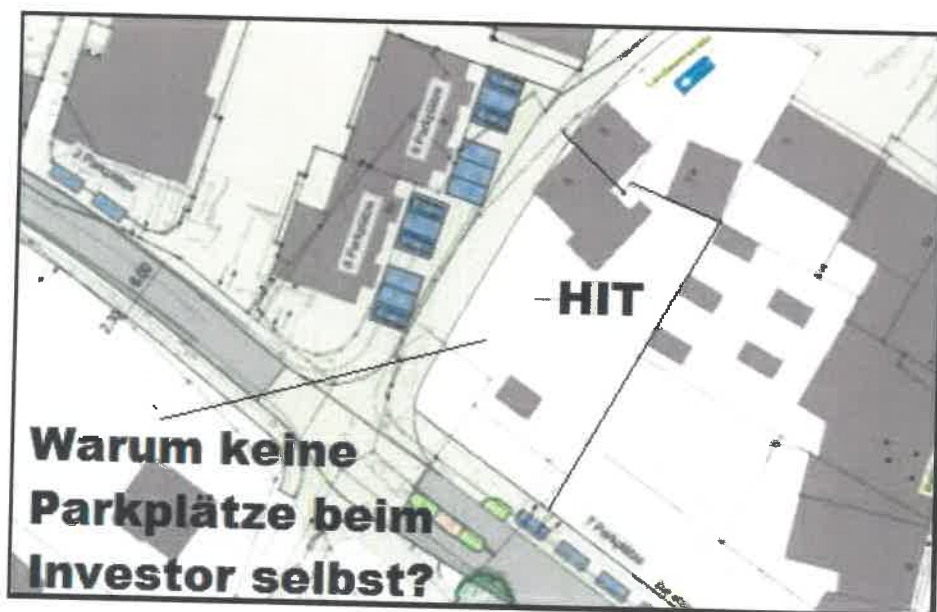
11. Ist es richtig, dass Straßen.NRW überhaupt noch keine verbindliche Zusage zum Umbau für den erforderlichen Linksabbieger in die Bahnhofstraße abgegeben hat?
12. Ist es richtig, dass die Deutsche Bahn / Nahverkehr Rheinland überhaupt noch keine verbindliche Zusage zur Verkleinerung des Bahnsteigbereiches gegeben hat, vielmehr die Möglichkeit eines zweiten Gleiskörpers für die Zukunft vorgehalten werden soll, damit Bahngegenverkehr in einem halb- oder 20minütig getakten Bahnverkehr passieren kann (wie in Runderoth)?
13. Ist es richtig, dass noch von keinem der zahlreichen privaten Beteiligten eine Zusage zum Verkehrskonzept eingeholt wurde?
14. Wie kann die Verwaltung dann von „gesicherter Erschließung“ des HIT sprechen?
Wenn nur eine oder zwei der vorstehenden Fragen bejaht werden müssen und in der Präsentation des Verkehrskonzeptes mehrfach daraufhin gewiesen wurde, dass es noch sehr lückenhaft ist und mehrere Hürden nur durch Zustimmungen anderer

Behörden, durch Grundstückskäufe und Grundstückstausch Aktionen zu ermöglichen sind:

Wieso konnte dann jetzt schon in der Beschlussvorlage die Antwort der Verwaltung stehen:

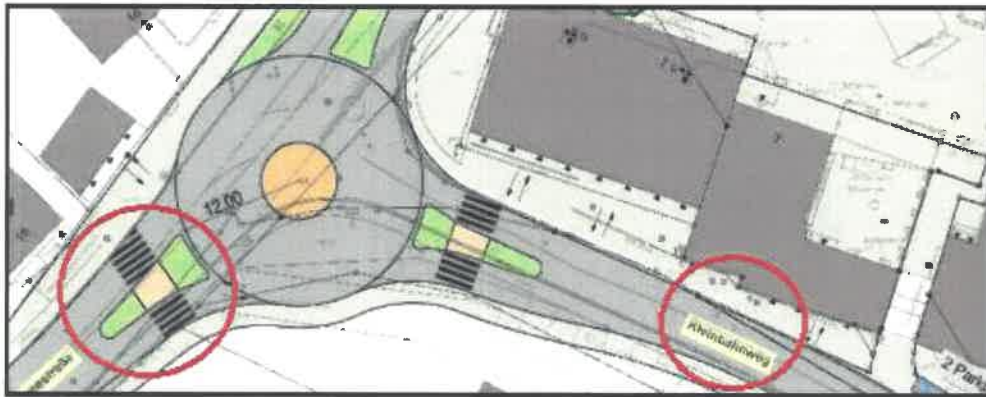
„Die Gesamtverkehrssituation in Marienheide steht der 80. Änderung des FNP nicht entgegen. Der Entwurf kann ohne Änderung zur Offenlage beschlossen werden.“?

15. Schließt der Bürgermeister es aus, dass die Investoren in der Bahnhofstrasse Investor des HIT später Schadenersatzansprüche gegen die Gemeinde erhebt, wenn man der Rat nun einen großflächigen Einzelhandel genehmigt, später aber zu dem Ergebnis kommt, dass die Gemeinde die infrastrukturelle Erschließung gar nicht bewältigen kann/will? Warum wird die Genehmigung nicht unter den Vorbehalt der Erschließung gestellt, für die die Gemeinde keine Gewähr übernimmt?
16. Warum sollen insgesamt 8 private Eigentümer für das der Erschließung des HIT dienende Verkehrskonzept geben, aber der Investor des HIT keine Parkplätze an der ihm gehörigen Landwehrstraße 5 (linker Hand)? Dort liegen sicherlich 8 weitere Parkplätze? Diese wären auch nutzbar, ohne, dass die Straße, auf Kosten der Gemeinde verschoben werden müsste?



17. Wie wird die gesicherte Erschließung im Fall der Ablehnung von Verkehrskonzept und/oder des InHK erstellt?

18. Wie soll der Verkehr in der geplanten Bauzeit von 3 Jahren sicher entlang des Schulwegs geführt werden, wenn der großflächige Verbrauchermarkt – angeblich – bereits Ende 2018 (zuvor hieß es schon: 2015, 2016, 2017) geöffnet würde?



19. Die Bauzeit für Umsetzung von Verkehrskonzept und InHK beziffern Sie, rein technisch auf 3 Jahre. Sollten Einwendungen und Gerichtsverfahren kommen, so sollten es „schnell 5 bis 6 Jahre“ sein. Erklären Sie bitte, sehr geehrter Herr Bürgermeister, wie vor diesem Hintergrund der HIT-Markt nun (nach 2015, 2016 und 2017) „Ende 2018“ öffnen soll.

Wir sehen die Gefahr, dass die Gemeinde in die lückenhafte Planungsvorgaben des Verkehrskonzeptes einsteigt und so den gesamten gewachsenen Ortskern „hinrichten“ wird.

Genauso wie es gerade in Wipperfürth geschieht, wo bei wesentlich besseren infrastrukturellen Umständen, die Bauphasen rund um den Marktplatz den dortigen Einzelhandel in die Knie zwingen.

Wir bitten um öffentliche Beantwortung der obigen Fragen vor Bürgern, Einzelhändlern und Eltern.

UWG FRAKTION MARIENHEIDE

Christian Abstoß

Anlage: Auseinandergerissene zentrale Aussage zur Abhängigkeit der Konzepte

[illegible]

20. Die Ergebnisse der Analyse in Tabelle der Methoden der Analyse:

Daten *) Eingabedate:	Wesentlicher Inhalt der Eingabe	Stellungnahme	Beschlussvorschlag
	Vorstandsregelungen im Konzernangebotsbereich in der Rechtsaufsicht genehmigt? Wie sollen sich erstellende Fahrer aufgrund der Rechtsaufsicht verhalten?	Angesichts der Tatsache, dass es 173 Probleme mit dem geplanten Markt sowie bezüglich der Verkehrsleistungsaufhebungen die Befragungen der im Süden anliegenden Gewerbebetriebe vor. Dennoch ist mit einem täglichen Verkehrsaufkommen von ca. 1.500 bis 4.000 Fahrzeugen zu rechnen. Der LKW-Anteil werde mit ca. 1% der schwedischen Gesamtverkehrsmittel im Jahr der gesamten Verkehrsleistungen zusammen. Auf diese Verkehrsleistung ist die gesamte der Verkehrsleistung zugrunde liegende Verkehrs- und Verkehrsleistungsaufhebung zugelegt. In diesem der Verkehrsleistungsaufhebung wurde eine Verkehrsleistungsaufhebung, welche die mit der Planung zugeordneten Verkehrsleistungsaufhebung berücksichtigt. Negative Auswirkungen durch den im Planungsbereich verursachten Verkehrswert können ausgeschlossen werden. Der Verkehrsleistungsaufhebung für den Bereich vor. Markenside wird mit den Straßenverkehrsleistungsaufhebung abgehandelt.	Die Verkehrsleistungsaufhebung in Markenside steht im § 5. Änderung des PNP nicht zugeordnet. Der Entwurf kann ohne Änderung zur Offenlage beschlossen werden.
		grünten Verkehrsleistungsaufhebung, so und angestrichen, dass in der Gesamtheit die Verkehrsleistungsaufhebung werden kann. Eine Verkehrsleistungsaufhebung ist somit gewährleistet bzw. geschützt.	
	Waren wurde bereits 173	Die Öffentlichkeit wird in einem	Die Markenside werden 173