

ABSENDER Dr. jur. K. U. Voss - Kuckenberg 34 - 51399 Burscheid

DATUM **21. Juli 2023**

Stadt Burscheid
Höhestraße 7-9
51399 Burscheid

TEL 02174 - 8791
MAIL | WEB kuvo2s@gmail.com
<https://vo2s.de>

Stn. im Rahmen der Offenlage des Bebauungsplans Nr. 97 „Zentrumserweiterung Montanusstraße“

Sehr geehrte Damen und Herren,

i.R.d. Offenlage des o.g. Bebauungsplanes möchte ich wie folgt Stellung nehmen.

Das dem Bebauungsplan Nr. 97 „Zentrumserweiterung Montanusstraße“ zugrundeliegende Konzept ist m.E. in ökonomischer, ökologischer und infrastruktureller Dimension nicht schlüssig begründet. Es wird zu signifikanten Standortnachteilen führen, die außer Verhältnis zu den derzeit objektivierbaren Vorteilen stehen.

Im Überblick:

Die verfügbaren Daten sprechen dafür, dass das Planvorhaben negativ auf das bereits etablierte Angebot ausstrahlen wird und das mittelfristige Steueraufkommen mindern wird (unten A.). Negative Umweltwirkungen, die auch nicht im Stadtgebiet aufgefangen werden können, stehen zu erwarten (unten B.). Im Detail erscheinen Verbesserungen bei der barrierefreien Erreichbarkeit der neuen Angebote nötig und möglich (unten C.). Im Einzelnen:

A. Ökonomische Daten

Das aktuelle Gutachten zur städtebaulichen und raumordnerischen Verträglichkeit (Stadt+Handel 09/2022) stellt fest: Das hiesige Verkaufsflächenangebot im Sortimentsbereich Nahrungs- und Genussmittel liegt bereits heute um 20% über dem Bundesdurchschnitt. Das Planvorhaben ist damit nicht aus einer bisher ungedeckten Nachfrage begründet, sondern wird auf einen ausgeprägten Wettbewerb treffen und diesen forcieren (aaO S. 37). Angesichts eines auch im Umland dichten und in jeweiligen Zentren gut etablierten Angebotsbesatzes muss das Vorhaben auch perspektivisch auf die Versorgung der lokalen Bevölkerung ausgerichtet bleiben, wird damit nach Einschätzung der Gutachter auch keine überörtlichen Einzugsgebiete erschließen können.

Dieser Befund betrifft in jedem Fall den für das Planvorhaben vorgesehenen Vollsortimenter, aber – wegen einer voraussichtlich **vor** Fertigstellung des Planvorhabens etablierten Konkurrenz (Rossmann) – heute ebenso den für die „Neue Mitte“ avisierten Drogeriemarkt (aaO). Dies wird sich über mehrere Jahre unmittelbar auf das erzielbare Gewerbesteuerereinkommen auswirken und damit die ohnehin geringen Spielräume der Stadt bei der Förderung der lokalen Wirtschaftstätigkeit weiter einschränken: Durch die bei gleichbleibender Nachfrage

notwendig zurückgehende Geschäftstätigkeit bereits etablierter Anbieter wird der dortige Ertrag und werden die darauf entrichteten Steuern merklich sinken. Dies wird auch mittelfristig nicht durch Verlagerung auf neue Marktteilnehmer ausgeglichen werden. Denn die hinzutretenden Anbieter werden ebenso wie auch der Investor ihre Ersteinrichtungskosten ihren etwaigen Erträgen über mehrere Jahre entgegenrechnen.

Selbst die Profitabilität der neuen Verkaufsstätten steht in ernstem Zweifel: Das zitierte Gutachten hält zwar eine besonders gesteigerte Flächenproduktivität für prinzipiell möglich, und zwar nach den standortspezifischen Rahmenbedingungen (aaO S. 38). Dies ist indes eher im Charakter einer Erwartung formuliert und hält näherer Überprüfung nicht Stand:

– **„Gute Erreichbarkeit“**

Dies ist eine bereits grundsätzliche Voraussetzung – oder eine *conditio sine qua non* – aller Ansiedlungen dieses Typs. Sie wäre **kein** Spezifikum der „Neuen Mitte“. Darüber hinaus ist die Erreichbarkeit gerade hier ein offensichtlich überstrapaziertes Argument: Tatsächlich wird der neue Marktplatz an einer untergeordneten Straße angesiedelt und ist von Durchfahrtstraßen aus nicht sichtbar. Das neue Zentrum wird auch per ÖPNV lediglich über einen zumindest fünfminütigen, für Einkäufe beschwerlichen Fußweg erreichbar sein. Insoweit ist die bereits etablierte Konkurrenz zumeist besser aufgestellt.

– **„Moderner Marktauftritt“**

Das zitierte Gutachten führt ferner einen „modernen Marktauftritt“ an. Dies wiederum bleibt in aller Regel ein Einführungseffekt der ersten Jahre, wie er für ausnahmslos alle Malls und Zentren der Umgebung notorisch ist.

– **„Tiefgarage vs. offener Parkplatz“**

Nicht in Rechnung gestellt ist bisher ein standortspezifischer Nachteil, der die Flächenproduktivität signifikant mindern wird: Nach der Neugestaltung des Areals wird an der Montanusstraße nur noch wenig offener Parkraum verfügbar sein. **Tiefgaragen**, wie sie das Planvorhaben vorsieht, wirken sich aber nach gesicherten Erkenntnissen von Anbietern im Sortimentsbereich Nahrungs- und Genussmittel signifikant negativ auf den Umsatz aus. Danach vermeidet insbesondere die weibliche Kundschaft Tiefgaragen, wenn sie wählen kann. Anm.: Dies ist der zentrale Grund für den heute fast vollständigen Leerstand des „Stapelzentrums“ an der Lennestraße in Altena. Die von zunehmenden Leerständen geprägte Lennestraße entspricht funktional der Burscheider Hauptstraße. Trotz jahrelanger Bemühungen konnte nach Auszug eines zur REWE-Gruppe gehörigen TOOM-Marktes **mangels ausreichender offener Parkflächen** keine neue Nutzung mehr gefunden werden. Die Relevanz: Die im Untergeschoss des Planvorhabens vorgesehenen Parkflächen werden nur an einem begrenzten Abschnitt der hinteren, nördlichen Wand aus Richtung Balkantrasse belichtet sein. Sie werden damit voraussichtlich auch tagsüber zu mehr als 80% künstlich auszuleuchten sein und wenig Vertrauen begründen.

Ergänzend: Auch nach den prägenden Erfahrungen während der Pandemie spricht der langfristige Trend gegen statische Verkaufsangebote, wie sie das Planvorhaben präsentieren soll, und für flexible netzgesteuerte Warenverteilssysteme. Gerade bei Nahrungs- und Genussmitteln, Körperpflege und Arzneimitteln werden hier Nachholbedarf und Wachstumspotenzial angenommen. Auf diese spezifische Logistikform ist das Planvorhaben nicht vorbereitet; mit

seinen hohen und stabilen Infrastrukturkosten wäre es für diese Vermarktungsform auch nicht ausreichend konkurrenzfähig.

Schließlich: Es ist auch eine keineswegs neue Einschätzung, dass ein solches Planvorhaben aus der lokalen Nachfrage nicht begründet werden kann. Diese Erkenntnis zieht sich wie ein roter Faden durch die einschlägigen Gutachten der vergangenen Jahre und wird auch im IEHK selbst deutlich gemacht. Ich zitiere zunächst aus der Fortschreibung des Burscheider Einzelhandelskonzepts, Stand des Endberichts v. 6.11.2012 (S. 52):

„Gesamtstädtische Angebotsdaten zur Nahversorgung
Burscheid verfügt gesamtstädtisch über eine gute quantitative Ausstattung im Bereich Nahversorgung. So liegt die durchschnittliche Verkaufsfläche je Einwohner mit 0,52 m² Verkaufsfläche über dem Bundesdurchschnitt von rd. 0,4 m² (vgl. folgende Tabelle). Der Großteil der Verkaufsfläche von Nahrungs- und Genussmitteln befindet sich in städtebaulich integrierter Lage (rd. 73 %). Der Betriebstypenmix weist auf eine Discountorientierung hin. Die lokale Einkaufsorientierung zeigt auf, dass wenig Kaufkraft für die Warengruppe Nahrungs- und Genussmittel in umliegende Kommunen abfließt. Andersherum formuliert: das Warenangebot ist derart gut, dass die Burscheider Bürger sich nicht im Umland versorgen müssen. Die Zentralitätskennziffer von 115 % verdeutlicht zudem, dass Burscheid über das Stadtgebiet hinaus auch eine weitere Versorgungsfunktion für das Umland einnimmt.“

Das IEHK Burscheid 2025 führt zu den Planungen für die Montanusstraße konsequent aus (S. 158):

„Eine erste Wirtschaftlichkeitsbetrachtung kommt zu dem Ergebnis, dass die Entwicklung des Areals auch mit einem SB-Markt wirtschaftlich nicht auskömmlich ist.“

Ich merke hier noch an: Die Begründung des Bebauungsplans äußert sich auf den S. 28f zu einer ggf. später erzwungenen Geschäftsaufgabe des künftigen **Rossmann**-Marktes, ergänzend auch zu dem Fall, dass dieser Wettbewerber bereits wegen des Planvorhabens von einer Investition Abstand nehmen könnte bzw. sollte. Dies bewerte ich als eine äußerst kritisch einseitige Positionierung. Man mag es sogar bereits in der Nähe eines Eingriffs in eingerichtete und ausgeübte Gewerbebetriebe sehen. Ausführungen dieser Art sind aus meiner Sicht ordnungspolitisch ebenso deplatziert wie bereits die Erwägungen des IEHK zur – dort ganz offen gewünschten – Geschäftsaufgabe des ebenfalls konkurrierenden **Netto**-Marktes (IEHK S. 58 und insbesondere S. 146f). Hier sollten die Planer unbedingt die in unserem Rechtssystem primäre Verantwortung der Marktteilnehmer respektieren. Sie dürfen sich nicht dem Verdacht aussetzen, Markt und Arbeitsmarkt mit eigener Sachkunde gestalten zu wollen bzw. die gebotene Neutralität aufzugeben und einzelne Akteure zu bevorzugen.

Teilergebnis Ökonomie:

Das Ansiedeln eines großen Geschäftszentrums an der Montanusstraße ist ökonomisch nicht schlüssig begründet. Es wird das kommunale Steueraufkommen auf mehrere Jahre signifikant mindern und wird gleichzeitig die bereits etablierten Anbieter, dabei auch deren Vermieter und Verpächter unter merkbaren und nicht ausreichend motivierten Wettbewerbsdruck setzen. Neben erhofften Kopplungseffekten werden sich voraussichtlich – wie in Altena – auch deutliche Entkopplungseffekte zeigen, vermutlich zulasten der mittleren und insbesondere der unteren Hauptstraße bzw. der „Alten Mitte“.

B. Ökologische Begleit- und Folgewirkungen

Der groß dimensionierte Baukörper und sein spezielles Design werden mit hoher Wahrscheinlichkeit das Stadtklima beeinflussen und insbesondere Wärmespitzen überhöhen; das Vorsorgeprinzip gebietet, Risiken dieser Art bereits im Planungsstadium zu begegnen.

Das Geschäfts- und Wohnzentrum ist nicht als Null-Energie-Design bzw. als ausschließlich mit erneuerbaren Energien zu betreiben geplant – dies wäre mit den heute verfügbaren Technologien auch schwer realisierbar. Die Hauptwärmequelle wird eine groß dimensionierte Gastherme mit entsprechenden Emissionen sein. In den Sommermonaten wird die intensive Klimatisierung eine zusätzliche innerstädtische Wärmelast bedingen. Besonders kritisch kann sich hier das Design einer nach Süden ausgerichteten und nach Norden abgeschlossenen großen Plaza auswirken. Sie mag zwar für den überwiegenden Teil des Jahres das erhoffte mediterrane Flair vermitteln. Allerdings dürfte das Aufheizen während der kritisch zunehmenden Hitzewellen die durchgehende Akzeptanz und Nutzung im Sommer ausschließen. Durch technische Maßnahmen und insbesondere durch Abschatten wird dieser Effekt nicht realistisch zu unterbinden sein. Gleichzeitig kann die Gesamtkonstruktion als ein beachtlicher Kollektor für eine Hitzeinsel verantwortlich werden, die bis zur Hauptstraße ausstrahlen kann bzw. die innerstädtische Luftzirkulation nachteilig gestalten kann.

Die Begründung zum BBPl. bleibt in ihrem Umweltbericht hierzu äußerst vage und liefert keine überprüfbaren Vergleichswerte, wenn sie ausführt (S. 57f; Hervorhebungen des Autors):

„Die *vorhandene hohe Versiegelung* wird durch die neue Bebauung *nicht reduziert*. Es ist eine extensive Dachbegrünung für die gesamte geplante höhere Bebauung vorgesehen, für das große Dach der erdgeschossigen Einzelhandelsnutzung wird eine intensive Begrünung festgesetzt. Ergänzend wird eine Fassadenbegrünung insbesondere für die nördliche Fassade festgesetzt. Stütz- und Lärmschutzwände sind mit Rankpflanzen zu begrünen, Einfriedungen werden nur als Hecken (mit integriertem Zaun) zulässig.

Der öffentliche Platz oberhalb der Tiefgarage wird mit mobilen Sonnenschutzelementen sowie Pflanzbeeten und Bäume in Hochbeeten gestaltet. Im öffentlichen Straßenraum werden Baumpflanzungen erfolgen.

Durch diese Minderungs- und Kompensationsmaßnahmen werden kleinräumige klimatische Überwärmungserscheinungen und die Staubbildung *reduziert*. Durch die Dachbegrünungen mit Retentionsmöglichkeiten werden Puffer zur Verzögerung des Niederschlagswassers bei Starkregenereignissen geschaffen. Alle Maßnahmen *dienen zur Verbesserung des Stadtklimas, sie sind auch der Klimaanpassung förderlich*.

Es sind *keine wesentlichen* Umweltauswirkungen zu erwarten.“

Nach meiner Einschätzung werden gegenüber dem vorgefundenen Zustand auch signifikante Einbußen an klimarelevanter Biomasse zu bilanzieren sein, etwa schon im Zuge der Trassenverlegung. Diese Verluste werden durch die partielle und oberflächliche Begrünung eines kompakten neuen Baukörpers nicht einmal in Teilen kompensiert. Ich gehe davon aus, dass das Vorhaben dann auch den Anforderungen eines Klimaanpassungsgesetzes nicht genügen werden. Die Flächenversiegelung dürfte – was die zitierte sibyllinische Formulierung der Begründung ja nicht ausschließt – im Zuge des Bauvorhabens auch deutlich weiter zunehmen.

Indiz für die durch die Baumaßnahme zu erwartende Degradation bzw. für einen merklichen Verlust naturnaher Umgebung mag auch das Feststellen eines Ausgleichsbedarfs in Höhe von ca. 7.000 Biotopwertpunkten i.R.d. der Eingriffsbewertung des Büros Mestermann sein, siehe dort S. 9. Anm.: Kompensation für den in der Montanusstraße anstehenden Biotop-Verlust wird auch nicht in Burscheid gewährt, sondern im [Naturschutzgebiet Steeger Berg](#) im Ortsteil Dürscheid der Gemeinde Kürten im Rheinisch-Bergischen Kreis, siehe Mestermann aaO S. 9. Wie immer man den Effekt einer solchen Kompensation auch bewerten mag, er wird keinesfalls Burscheid und den Burscheidern selbst zugutekommen.

Teilergebnis Ökologie:

Das Planvorhaben wird nach aller Voraussicht nachhaltige ökologische Folgen zeitigen, insbesondere mit Risiken für das innerstädtische Klima. Dies erscheint besonders schmerzlich bei einem Projekt, zu dem weder ein öffentlicher Bedarf noch ein gemeinschaftlicher Nutzen schlüssig dargetan sind (s.o. A).

C. Barrierefreies Einbinden in die örtliche Infrastruktur

Die offengelegten Planunterlagen lassen keine barrierefreie Anbindung zwischen dem Planvorhaben und der Balkantrasse erkennen.

Hintergrund: Das IEHK hebt die Balkantrasse zutreffend als einen auch innerörtlichen Verbindungsweg hervor. Eine solche Verbindung sollten Bürger*innen aller Fähigkeiten und Altersklassen prinzipiell gleichberechtigt nutzen können. Nach anfänglicher IEHK-Planung hätte bereits die inzwischen errichtete Rampe an der Hauptstraßenbrücke konsequent barrierefrei gestaltet werden sollen (max. 6%, siehe S. 149 des IEHK). Dies ließ sich wegen eines zu geringen Abstands zur benachbarten Brücke (Friedrich-Goetze-Straße) aber leider nicht realisieren, wie sich erst beim genauen Aufmaß herausstellte. Im Endeffekt mussten dort eine Steigung bzw. ein Gefälle von 8-9% hingenommen werden.

Umso wichtiger erscheint, im Zuge der Realisierung des Planvorhabens nun eine barrierefreie innenstadtnahe Zuwegung anzulegen. Tatsächlich verzeichnet der Übersichtsplan auch eine Teilfläche „Öffentlicher Fuß- u. Radweg“ an der westlichen Grenze des Planvorhabens. Allerdings ergäbe eine gerade verlaufende Verbindung an der dort eingezeichneten Stelle wegen des hier noch sehr beträchtlichen Niveauunterschieds zwischen Montanusstraße und Trasse ein Gefälle von sogar nahezu **10%**. Dies wäre allenfalls durch zumindest eine weitere Verschwenkung auf das erforderliche Norm-Maß zu bringen. Auch die Begründung zum Planvorhaben erwähnt zwar die Erreichbarkeit des neuen Angebots (u.a.) durch Radverkehr, nicht aber durch **Fußgänger** oder gar die Barrierefreiheit als Bedingung (S. 14f). Anm.: Barrierefreiheit wäre auch ein zentrales Plus für Besucher aus dem nahegelegenen, grundsätzlich über die Balkantrasse erreichbaren Altenzentrum Schützeneich.

Die barrierefreie Auslegung gilt es daher noch eindeutig klarzustellen.

Weitergehend: Für die Begegnung von Fußgängern und Radfahrern postulieren die „Empfehlungen für Radverkehrsanlagen“ (ERA 2010, Text siehe [hier](#)) aus Sicherheitsgründen einen Grenzwert von 3% Gefälle, ERA 3.6, vierter Anstrich. Das Landesbauministerium hat den Kommunen die Anwendung der ERA ausdrücklich empfohlen. Eine Zuwegung, die dieser Norm entspricht, könnte zwar wohl nicht westlich, wohl aber an der **östlichen** Flanke des Projekts realisiert werden. Dies ist im IEHK auf der Grafik auf S. 150 in der rechten oberen Ecke auch angedeutet (dort über eine Parkfläche, siehe auch den Masterplan Burscheid auf

SEITE 6 S. 124, 125 des IEHK an gleicher Stelle). Es wäre sehr vernünftig, wenn sich auch diese praktisch höhengleiche Verbindung realisieren ließe.

Teilergebnis Infrastruktur:

Es muss klargestellt werden: Im Zuge des Bauvorhabens wird an der westlichen, zur Innenstadt gerichteten Flanke eine barrierefreie Zuwegung zur Balkantrasse eingerichtet. Nach Möglichkeit sollte dies durch eine ERA-konforme höhengleiche Anbindung an der östlichen Flanke ergänzt werden.

Ich würde mich freuen, zu den o.a. Punkten von Ihnen zu hören.

Mit freundlichem Gruß

K. U. Voss