

Eitorf, den 14.05.2018

Amt Dezernat II

Sachbearbeiter/-in: Karl-Heinz Sterzenbach

Bürgermeister

i.V.
Erster Beigeordneter

VORLAGE
- öffentlich -

Beratungsfolge

Ausschuss für Planung, Umwelt und Erneuerbare Energien	13.06.2018
Rat der Gemeinde Eitorf	02.07.2018

Tagesordnungspunkt:

Städtebauliches Entwicklungskonzept und Umwandlung* Schulgassenareal
Hier: Beratung und Entscheidung über das weitere Vorgehen

Beschlussvorschlag:

Der Ausschuss für Planung, Umwelt und erneuerbare Energien empfiehlt dem Rat der Gemeinde Eitorf, folgendes zu beschließen:

- 1 Das bestehende städtebauliche Entwicklungskonzept zum Schulgassenareal bleibt mit dem Schwerpunkt „Einzelhandel“ bestehen, wobei damit verträgliche Nutzungen wie Wohnen, Dienstleistung, Beherbungsbetriebe und ähnliches ausdrücklich auch ermöglicht werden.
- 1.1 Auf dieser Basis wird die städtebauliche Entwicklung ausschließlich mit dem Entwickler Sagir AI GmbH, Eitorf, mit dessen in der Sitzung des Ausschusses am 13.06.2018 vorgestelltem Nutzungskonzept für das Schulgassenareal dergestalt weiter bearbeitet, dass der erforderliche Bebauungsplan entscheidungsreif erstellt und die nötigen Verträge abschlussreif verhandelt werden können. Dabei soll vorrangig die Variante A verfolgt werden. Sofern sich im Laufe des weiteren Entwicklungsverfahrens zu der darin enthaltenen Wohn- und Büronutzung keine belastbarer Bedarf zeigt, greift die Variante B. Die so beschriebene Entwicklungsoption ist bis zum 31.12.2019 befristet.
- Alternativ zu 1.1 und 1.3:**
- 1.2 Die Verwaltung wird beauftragt, auf dieser Basis in einem formlosen Verfahren bis zum 31.12.2018 Interessenten für die Entwicklung des Areals zu erkunden und deren Projekte bzgl. der Verleihung einer Entwicklungsoption entscheidungsreif den zuständigen Gremien vorzulegen.
- Alternativ zu 1.1 und 1.2:**
- 1.3 Die Verwaltung wird beauftragt, auf dieser Basis die maßgeblichen Entwicklerleistungen, also Schaffung von Baurecht, Abriss, Straßenausbau Schulgasse, Kauf der Gemeindefläche und

Bau von P&R-Plätzen nach den einschlägigen Vorschriften (GWB, VgV) in einem offenen Verfahren oder einem nichtoffenen Verfahren nach Teilnahmewettbewerb auszuschreiben.

Alternativ zu 1 und 3:

- 2 Die Verwaltung wird beauftragt, das bestehende städtebauliche Entwicklungskonzept grundsätzlich zu ändern. Dabei soll nicht mehr die Nutzung „Einzelhandel“ den Schwerpunkt bilden, sondern
- _ Wohnen
 - _ Dienstleistung
 - _ Gastronomie/ Beherbergungsbetriebe
 - _

Alternativ zu 1 und 2:

- 3 Die städtebauliche Entwicklung des Schulgassenareals wird bis auf weiteres ausgesetzt und dann wieder aufgenommen, wenn die gemeindlichen Liegenschaften von der bisherigen Nutzung freigestellt sind, der Nutzungsvertrag zu dem Grundstück der P&R-Anlage mit der DB beendet ist und das diesbezügliche Grundstück in der Disposition der Gemeinde steht.

Unabhängig von 1, 2 und 3:

- 4 Für die städtebauliche Planung zum Schulgassenareal wird die Anzahl der in dem Areal zu berücksichtigenden P&R-Stellplätze auf 60 bis 90 vorläufig festgelegt. Die Verwaltung wird beauftragt, eine Bedarfsanalyse vorzunehmen, die sich auch mit der Frage der Erforderlichkeit einer Anlage auf der Südseite der Bahntrasse befassen soll. Das Ergebnis der Analyse ist in den Bebauungsplan einzuspeisen.

Begründung:

Erläuterung:

GLIEDERUNG

- 1 Beschlusslage
- 2 Entwicklung seit 2010
 - 2.1 Ersatz Bahnübergang Brückenstraße
 - 2.2 P&R Nord; „Stadtschiene“
 - 2.3 ZOB/Bahnhofsvorplatz
 - 2.4 Sachstand Einzelhandel „Im Auel“
 - 2.5 Neubau Baubetriebshof/Zentrales Feuerwehrgerätehaus Siegstraße
- 3 Denkbare Vorgehensweisen
 - 3.1 (Grundsätzliche) Aufrechterhaltung des städtebaulichen Entwicklungskonzeptes
 - 3.1.1 Überleitung der Entwicklungsoption an den Mitbewerber
 - 3.1.2 Erneute Ermittlung und Auswahl von interessierten Entwicklern
 - 3.2 (Grundsätzliche) Änderungen des städtebaulichen Entwicklungskonzeptes
 - 3.3 Gestreckte Zeitschiene
- 4 Sonderaspekt P& R-Plätze Süd
 - 4.1 Auswirkungen der Anforderung „P&R-Plätze PKW Süd“
 - 4.2 Grobe Bedarfsschätzung/Fazit
- 5 Bewertung zu 3

1 Beschlusslage

Im Gesamtkontext des städtebaulichen Regionale2010-Projekts „Eitorf- Sprung an die Sieg“ wurde in einem Städtebaulichen Rahmenplan für die Fläche zwischen Bahnhof, Bahntrasse, Schulgasse und Brückenstraße folgende zukünftige Nutzungszuweisung beschlossen:

Einzelhandel und Parkfläche

Siehe dazu

- APUE 25.01.2010 und Rat 01.03.2010,
- fortgeführt durch Grundsatzbeschluss HA 10.09.2012 und Rat 17.09.2012,
- bestätigt durch Ratsbeschluss vom 14.12.2015 und Beschluss APUE 16.11.2016 zur Einholung entsprechender Interessensbekundungen sowie durch Beschluss APUE 08.03.2017 zur Auswahl des Einzelhandelsentwicklers ITG.

Im Rahmen des Integrierten Handlungskonzeptes (InHK) ist die Fläche in dessen räumlichen Geltungsbereich aufgenommen worden. Nach Beratung im APUE 11.11.2015 und AWMT 12.11.2015 fasste der Rat in seiner Sitzung am 14.12.2015 folgenden Beschluss (XIV/11/136) (hier der zu dem Areal relevante Teil):

1. Das Integrierte Handlungskonzept (IHK) für den Zentralort von Eitorf mit Stand November 2015 wird als städtebauliches Entwicklungskonzept gemäß § 171 b Abs. 2 BauGB wie heute vorliegend mit folgenden Änderungen beschlossen:

- a) In Umsetzung des bisherigen Rahmenplans wird das Einzelhandelsprojekt und der Neubau eines P&R-Parkdecks zügig aufgegriffen und im Anschluss an den Umzug von Feuerwehr und Baubetriebshof Ende 2018/Anfang 2019 nahtlos umgesetzt (nachrichtliche Aufnahme in das IHK). Die öffentlichen Funktionsanforderungen und die Entwicklung privater Nutzungen auf dem Bahnhofsvorplatz und dem Zentralen Omnibusbahnhof sind unter allen unmittelbar Beteiligten eng abzustimmen. Die Fassadengestaltung des Einzelhandelsprojektes soll eng zwischen Investor, Gemeinde und Anliegern der Schulgasse abgestimmt werden.*

Damit hat der städtebauliche Rahmenplan zu dieser Fläche die Qualität eines „Stadtumbaugebiet; städtebauliches Entwicklungskonzept“ (amtliche Überschrift § 171 b BauGB) erlangt. Dies und die in dem Zusammenhang erfolgten Beratungen und Entscheidungen lassen sich wie folgt zusammenfassen:

Das Schulgassenareal soll von der derzeitigen Nutzung in eine Nutzung durch (groß- und kleinflächigen) Einzelhandel, verbunden mit den dazu notwendigen Stellplätzen und unter Wegfall der bestehenden P&R-Anlage kombiniert mit neuen P&R-Plätzen überführt werden. Zu letzterem ist ein Ersatz mit ca. 200 Stellplätzen vorzusehen.

2 Entwicklungen seit 2010

Diese grundsätzlichen und langfristig wichtigen Kernaussagen sind von Januar 2010 an in die Arbeiten der Verwaltung und die Befassung der Gremien eingeflossen und verfolgt worden – unter anderem auch mit dem Beschluss zum Neubau von Baubetriebshof und zentralem Feuerwehrgerätehaus an anderer Stelle, was die Umnutzung letztlich erst ermöglicht. Ähnliches gilt für mittelbare Auswirkungen wie z.B. die Einzelhandelsentwicklung im ergänzenden Versorgungsbereich „Im Auel/Siegstraße“. Von daher betrachtet war und ist der Rahmenplan/das städtebauliche Entwicklungskonzept eine verlässliche Basis und Strategie für das Handeln von Verwaltung, Ausschüssen und Rat sowie privaten Akteuren – was auch die Aufgabe eines solchen Konzeptes ist.

Im Verhältnis zu 2010 bzw. 2012 (erste bauliche Umsetzungen Regionale2010) haben sich heute folgende städtebaulichen Parameter im unmittelbaren Zusammenhang mit dem Schulgassen-Areal verändert:

2.1 Der Beschluss, den höhengleichen Bahnübergang Brückenstraße im Zuge einer Maßnahme nach dem EisenbahnKrG durch eine seitlich gelegene Bahnüberführung = Straßenunterführung zu ersetzen, liegt seit dem 11.03.2015 (APUE) vor. In 2017 konnte als erster Schritt die Planungsvereinbarung mit der DB Netz unterzeichnet werden. Dort ist die Vergabe einer Ingenieursplanung seitdem in Vorbereitung; mit der Vergabe wird noch in 2018 gerechnet. Die somit festen Planungsabsichten der Gemeinde Eitorf führen also mittel- bis langfristig dazu, dass

- der höhengleiche Bahnübergang verschwindet und die (alte) Brückenstraße beidseitig an den Gleisen abgebunden wird,
- der verbleibende nördliche Stumpf der Brückenstraße als Zufahrt für die P&R-Anlage Nord genutzt und an die neue Straßenunterführung angebunden wird und damit die P&R-Anlage Nord, insbesondere der Ostteil, für Nutzer mit Ziel und Quelle im Gemeindegebiet südlich der Bahn ohne Schließzeiten eines höhengleichen Bahnübergangs deutlich leichter erreichbar wird,
- der verbleibende südliche Stumpf der Brückenstraße in eine passende städtebauliche Lösung (z.B. Platz mit Eipbachöffnung und Zuwendung zum Schulgassenareal) überführt werden kann,

2.2 Bis einschließlich Anfang 2015 wurde die P&R-Stadtschiene Nord mit rund 355 KFZ-Plätzen sowie einem guten B&R-Angebot in Betrieb genommen.

2.3 Der Umbau des Bahnhofsvorplatzes zu einem Zentralen Omnibusbahnhof (ZOB) aus gesetzlichen, funktionalen und städtebaulichen Gründen ist beschlossen und in Planung. Die Planung beider denkbaren Varianten (Einmündungs- oder Kreisverkehrslösung) bindet eine Nutzung des Schulgassenareals im Sinne des o.g. Rahmenplans in jedem Fall ein.

2.4 Aufgrund entsprechender Beschlüsse (Veränderungssperre, Aufstellung neuer Bebauungsplan) sowie der Ablehnung der Bauvoranfrage für zusätzlichen großflächigen Einzelhandel im ehemaligen Baumarkt ist neuer großflächiger Einzelhandel im Bereich „Im Auel/Siegstraße“ nicht zu erwarten. Diese Prognose ist durch Vorgaben des Landes im gültigen Landesentwicklungsplan untermauert. Unbenommen bleibt die Modernisierung und geringfügige Ausweitung des gegebenen Bestands. Die städteplanerische Absicht der Gemeinde ist daher im Einklang mit den zuständigen Landesbehörden und dem aktualisierten Einzelhandelskonzept aus 2017 langfristig formuliert.

Derzeit läuft ein Klageverfahren vor dem Verwaltungsgericht Köln, letztlich gerichtet auf einen positiven Bauvorbescheid für großflächigen Einzelhandel im ehemaligen Baumarkt, und ein Normenkontrollverfahren vor dem Oberverwaltungsgericht Münster gegen die vom Rat beschlossene Veränderungssperre nach BauGB. Diese ist funktional als Sicherung für die Änderung des Bebauungsplans zu verstehen, die in sachlicher Übereinstimmung mit Weisungen des Landesbehörden eingeleitet und in Arbeit ist. Es ist ungewiss, wann die Gerichtsverfahren Fortgang oder ein und welches rechtskräftige Ende finden.

2.5 Der Neubau des Baubetriebshofs und des zentralen Feuerwehrgerätehauses am Ende der Siegstraße ist planerisch und finanziell gesichert. Es wird derzeit für die Vergabe, Genehmigungsplanung und Bauausführung mit einem Zeitraum von 26 Monaten zwischen Mai 2018 und Juni 2020 gerechnet. Eine Räumung des Grundstücks der Gemeinde an der Schulgasse zum Juli 2020 erscheint also realistisch.

3 Denkbare weitere Vorgehensweisen

Wie bekannt hat sich nach Kaufland Anfang 2016 die ITG Anfang 2018 aus der Option zur Entwicklung des Schulgassen-Areals als Einzelhandelsstandort gemäß Rahmenplan ersatzlos zurückgezogen. Das Architektenbüro Sagir Al GmbH aus Eitorf hat sich unmittelbar darauf konkret mit dem Interesse zur Aufnahme einer Entwicklung des Areals gemäß städtebaulichem Entwicklungskonzept gemeldet. Auf die Berichte der Verwaltung in der Sitzung des Rates 22.01.2018 (Nöt) und APUE 28.02.2018 (ÖT) zum letzten Sachstand wird Bezug genommen.

Mit Email vom 16.04.2018 hat sich die Hanseatische Betreuungs- und Beteiligungsgesellschaft (HBB) gemeldet, ein Interesse an Investitionen in Eitorf bekundet und um ein Gespräch über zukünftige Entwicklungsmöglichkeiten in der Gemeinde Eitorf gebeten. Die HBB hatte sich im 2016/17 mit einer Planskizze zum Schulgassenareal beworben. In der Vorlage zeigte diese Lösung nicht die gleiche Eignung wie die Lösungen der ITG und der Sagir Al GmbH. Nach Bekanntwerden der Vorlage zog die HBB mit Bezug darauf Ihre Bewerbung am 03.03.2017, also noch vor der Sitzung des APUE, zurück. Das erbetene Gespräch wird angestrebt, hat aber bislang nicht stattgefunden.

3.1 (Grundsätzliche) Aufrechterhaltung des städtebaulichen Entwicklungskonzeptes

Hierbei wird von einem **im Wesentlichen** unveränderten Bestand der Kernaussage des Entwicklungskonzeptes zur gedachten Hauptnutzung ausgegangen. Modifikationen zur grundsätzlichen Bauweise, eine Mischung mit anderen der Lage affinen Nutzungen wie z.B. Hotel, Ergänzungen durch Wohnungen/Büros, Änderungen zu Anzahl und Baustruktur der P&R-Plätze sind dabei möglich. „Aufrechterhaltung“ bedeutet in diesem Kontext also zunächst nur, dass „Einzelhandel“ die **Schwerpunkt-**nutzung ist, aber nicht notwendigerweise die ausschließliche Nutzung.

3.1.1 Überleitung der Entwicklungsoption an den Mitbewerber

Am 08.03.2017 standen (nur) die planerischen Entwürfe der ITG und der Sagir Al GmbH in der engen Wahl. Wenn auch knapp, so aber doch mehrheitlich wurde die ITG ausgewählt. Wenn auch formal kein Beschluss getroffen wurde, im Falle des Scheiterns des ITG-Projekts gleich auf den Mitbewerber zu wechseln, wäre dies in dieser Situation ein durchaus übliches und zweckmäßiges Vorgehen gewesen.

Unabhängig davon hat sich wie berichtet die Sagir Al GmbH unmittelbar nach Bekanntwerden des Ausstiegs der ITG bei der Verwaltung mit weiterhin starkem Interesse gemeldet. Diese Interessensbekundung wird inzwischen ausdrücklich durch zwei große Einzelhandelsbetreiber gestützt.

Zur Beschreibung der Projektinhalte und -struktur (siehe dazu auch unten 5) und deren Bewertung wird auf die Vorlagen zum APUE 16.11.2016 und 08.03.2017 Bezug genommen; die Verwaltung sah im „Entwurf Sagir“ gegenüber dem der ITG „messbare Vorteile“. Die Sagir AI GmbH wird in der Sitzung ihr Projekt mit dem letzten Planungsstand vorstellen und steht dann für Fragen zur Verfügung. Zu einer vorläufigen Bewertung siehe unten 5. Sofern man dieser Planungsvariante folgt, würde sich bei optimalem Verlauf etwa folgende Zeit-Maßnahmen-Schiene auf tun (*kursiv* = Maßnahmen im Kontext):

Ab 05.2018	<i>Ausschreibung, Planung, Bau von Baubetriebshof und FW-Gerätehaus 26 Monate gesamt</i>
07.2018	Belastbarer Beschluss APUE/Rat zu Projekt und Entwickler Schulgasse Grundlage für konkrete Mieter-Akquise und weiteren Planungsaufwand Eintritt in konkrete Vorbereitung: - Städtebaulicher Vertrag - Erstellung Bebauungsplan und Eintritt Baurecht - Klärung der P&R-Anforderung und Förderung - Kaufvertrag mit der Gemeinde, aufschiebend bedingt durch Baurecht - Kaufvertrag DB Imm Erschließungs- bzw. Straßenbauvertrag Schulgasse Genehmigungsplanung LPH 4 einschl. intensiver Vorabstimmung mit Baugenehmigungsbehörde
12.2019	Antrag auf Abriss- und Baugenehmigung Genehmigungsverfahren – 3 Monate
März 2020	Ausschreibung, Auftragsvorbereitung Bau
04.-06.2020	<i>Bezug neuer Baubetriebshof und FW Gerätehaus durch Gemeinde Räumung Gebäude Schulgasse durch Gemeinde</i>
01.06.2020	Auftragserteilung an Bauunternehmer
01.07.2020	Abriss, Baubeginn; Bauzeit 18 Monate
31.12.2020	<i>Späteste Frist für erstmögliche Kündigung Parkhaus zum 31.12.2021 Sonst: Verlängerung je ein Jahr</i>
2020	<i>Umbau ZOB</i>
13.06.2021	<i>Ablauf Vertrag Parkhaus mit DB</i>
Ende 2021/Anf. 2022	Bezug des/der neuen Objekts/e Schulgasse
Gesamtablauf:	Ca. 48 Monate

3.1.2 Erneute Ermittlung und Auswahl von interessierten Entwicklern

Dies würde im Wesentlichen ein erneutes Vorgehen wie durch den APUE am 16.11.2016 beschlossen bedeuten, denkbar in

- a) wie seinerzeit formlosem Verfahren durch Abfragen im denkbaren Markt oder
- b) einer förmlichen städtebaulichen Ausschreibung des Gesamtkomplexes der städtebaulichen Maßnahmen einschließlich der gedachten baulichen Umsetzung mit Kauf der Flächen.

In beiden Fällen würde sich zunächst ein Auswahlverfahren und dessen Vorbereitung anschließen. Der notwendige Zeitbedarf dafür kann zu a) im günstigsten Fall bei ca. 6 Monaten liegen. Im Falle b)

handelt es sich um eine komplexe Ausschreibung mit hohem (externen) Beratungsaufwand und mit der Besonderheit des Grunderwerbs von der DB Imm behaftet. Eine Aussage zum Zeitbedarf ist schwierig und kann daher nur mit „ein bis zwei Jahre“ gemacht werden.

Am Ende von a) oder b) wäre eine Auswahl zu treffen und würde sich die Zeitschiene wie oben erläutert sinngemäß anschließen. Je näher die Auswahlentscheidung an Mitte 2020 rückt, umso eher wäre eine Verkürzung der baulichen Umsetzung auf 24 - 36 Monate bis zum Bezug der neuen Gebäude denkbar.

3.2 (Grundsätzliche) Änderung des städtebaulichen Entwicklungskonzeptes

Diese Variante geht davon aus, dass die obigen Kernaussagen des Konzepts so **nicht** erhalten bleiben sollen. Im Zuge einer rahmenplanerischen Aussage wäre zu entscheiden, in welche Richtung die Umnutzung des Areals – wiederum im Schwerpunkt - erfolgen soll. Grundsätzlich denkbar und in der Vergangenheit seit 2010 andiskutiert wurden:

- Schwerpunkt Wohnungsbau, ggf. mit Annex nicht störendes Gewerbe/Dienstleistungen
- Schwerpunkt Büros/Dienstleistung (Rathaus-Neubau)
- Schwerpunkt Verkehrsflächen (Verlagerung des ZOB), ggf. mit Büros/Dienstleistung

Sofern gemäß 3.2 vorgegangen würde, wäre es zweckmäßig, im Zusammenhang mit der Fortentwicklung des InHK diese planerischen Grundgedanken des „Wechsels“ aufzugreifen und das Nutzungskonzept in diesem Sinne umzuschreiben. Hierbei kommt auch die Ausschreibung eines Ideenwettbewerbs ähnlich wie zum Bereich Markt/angrenzende Straßen in Betracht, die dann mit Bürgerbeteiligung durchzuführen wäre.

Es wäre dann so früh wie eben möglich eine Änderung des oben bei 1 erwähnten Ratsbeschlusses vom 14.12.2015 erforderlich.

Es ist dann denkbar, bis Ende 2019 einen neuen städtebaulichen Entwurf einer grundsätzlichen Entscheidung zuzuführen und in 2020 ff. die Umsetzung anzugehen. Es würde sich dann abzeichnen, dass ab 2020 auf mindestens 2 bis 4 Jahre eine Sicherung und/oder Zwischennutzung des Areals stattfinden muss. Damit einhergehend ist spätestens Anfang 2020 eine Entscheidung über die Fortführung oder Beendigung des Nutzungsvertrages über das P&R-Haus mit der DB Imm herbeizuführen – einschließlich des bautechnischen Umgangs mit dieser Anlage. Wie aus diversen Beratungen seit 2008 bekannt erscheint dazu die Sanierung unwirtschaftlich.

3.3 Gestreckte Zeitschiene

Es ist grundsätzlich auch denkbar, die städtebauliche Umwandlung des Schulgassenareals bis auf weiteres schlichtweg auszusetzen oder zu „passivieren“ und alle tatsächlichen Maßnahmen, die zur Erlangung des sofort verwertbaren Eigentums der Gemeinde erforderlich sind, nach und nach umzusetzen. Dies würde heißen:

Bis Mitte 2020	Bau und Bezug des neuen Baubetriebshofes und des zentralen Feuerwehrgaragehauses
Bis Mitte 2020	Entscheidung zur Ankauf Parkhausfläche /Abriss oder Sanierung Einleitung des Erwerbs von der DB
Ab 2021	Vorläufige rein tatsächliche „Ordnung“ der Fläche (Abriss der Gebäude ganz oder teilweise, Sicherung, Zwischennutzung z.B. als Lager oder prov. Parkplatz u.ä.).
2022	Start eines neuen Entwicklungsantritts mit homogenen Eigentumsverhältnissen und schnell räumbaren oder schon geräumten Flächen, dann mit bestehendem oder zwischenzeitlich neu entwickeltem städtebaulichen Entwicklungskonzept oder insoweit noch ergebnisoffen mit Anregungen denkbarer Entwickler.

Diese hier sog. „gestreckte Zeitschiene“ ist an sich eine ohnehin denkbare, wird aber der Vollständigkeit halber aufgeführt. Grundsätzlich wäre sie in Kombination mit anderen Vorgehensweisen auch denkbar. Sie würde indes dann ihren Kern-Vorteil verlieren, der darin bestünde, dass eine Entwicklung von diversen zuvor bestehenden Abhängigkeiten und (noch) Dritten wie der DB Imm entlastet wäre.

4 Sonderaspekt P & R Plätze Süd

4.1 Wie oben bei 2.2 angesprochen geben nun 3 bis 4 Jahre einen Eindruck von der Auslastung der P&R-Anlage Nord. Es zeigt sich, dass sie mit PKW so gut wie nie völlig ausgelastet ist und im jährlichen Mittel eine Reserve von ca. 25% sicher aufweist, man also die durchschnittliche Reserve mit bis zu 90 Plätzen beziffern kann (Sonderlage Kirmes unberücksichtigt). Perspektivisch verbessert sich die Anbindung an das südlich der Bahngleise liegende Straßennetz durch die geplante Bahnüberführung Brückenstraße.

Die Entwicklung des Schulgassenareals ist durch die Anforderung, dass dort ca. 200 P&R-Plätze als Ersatz für den Wegfall des Parkhauses angeboten werden sollen, erheblich befrachtet. Dies betrifft zum einen rein bautechnisch die Flächennutzung und die Baukosten. Hier ist je nach Lösung mit Kosten von 10.000 – 15.000 € brutto je Stellplatz zu rechnen. Zum anderen wird eine komplexe Vertrags- und Förderstruktur nötig. So müsste der Bauherr, also Erwerber der Fläche, Fördernehmer werden, was allerdings zugleich seine Bindung an öffentlich-rechtliche Vergabevorschriften bedeutet. Trotz Förderung würde auf die Gemeinde ein Eigenanteil an der Investition wie auch jährliche Unterhaltungskosten zukommen. Ersterer wird voraussichtlich deutlich sechsstellig sein, letzter im unteren fünfstelligen Bereich p.a. Beides hängt maßgeblich von der Größe und Struktur der P&R-Fläche ab. Rein städtebaulich stellt sich auch die Frage, ob an dieser Stelle eine Fläche für den ruhenden Verkehr, die sich stets **zusätzlich** zu den für die andere Nutzung nötigen Stellplätzen versteht, eine angemessene Lösung ist oder nicht das ganze Areal zu „stellplatzlastig“ macht. Angesichts dessen ist zu erwägen, ob nicht die Anzahl der Stellplätze einer neuen P&R-Anlage Süd deutlich reduziert werden kann oder solche dort sogar verzichtbar sind.

Derzeit stehen im Parkhaus Schulgasse rund 175 und auf der „Stadtschiene“ rund 355 PKW-Plätze für P&R zur Verfügung, also insgesamt 520. Eine Kontrolle der Fehlnutzungen, als der Parker ohne Bezug zum ÖPNV, findet nicht statt. Bei Umsetzung der Beschlusslage würden am Ende insgesamt 555 Plätze zur Verfügung stehen.

4.2 Was den Bedarf betrifft, sind konkrete Ermittlungen durch Zählungen, Befragungen u. ä. noch nicht vorgenommen worden, so dass hier vorerst nur eine grobe Bedarfsschätzung erfolgen kann. Dazu wird von folgendem ausgegangen:

a) Eine freie Reserve von 90 Plätzen im ganzjährigen Durchschnitt kann für die Stadtschiene Nord derzeit durch mehrjährige Beobachtung unterstellt werden. Eine Fehlnutzung von (mindestens, vermutlich eher mehr) 10 %, bezogen auf alle 520 PKW-Plätze kann gleichfalls unterstellt werden, was rund 50 Plätze bedeutet. Mithin läge der derzeitige Bedarf bei $520 - 140 = 380$ Plätzen für PKW.

b) Die Einwohnerzahl der Gemeinde Eitorf und die Anzahl der Arbeitsplätze in Eitorf selbst dürften in den nächsten 10 bis 20 Jahren in etwa gleich bleiben oder nur leicht und allmählich ansteigen. Es gibt Anzeichen dafür, dass die Arbeitsplatzzentralität, also die Zahl der sozialversicherungspflichtigen Beschäftigten, die in Eitorf wohnen **und** arbeiten, leicht ansteigt. Die Nutzung des SPNV nimmt jährlich im Schnitt um etwa 3 % zu. Allerdings benötigen nicht alle hinzu kommenden Einsteiger einen PKW. Gesamtdemografisch nimmt die Anzahl der Arbeitnehmer und damit der Berufspendler eher ab. Gleiches betrifft Pendler im Zusammenhang mit Ausbildung oder Schul-/Universitätsbesuch außerhalb Eitorfs. In der Gesamtheit sprechen diese Faktoren **nicht** für einen **erheblich** oder **sehr schnell** zunehmenden Mehrbedarf an P&R-Plätzen für PKW.

c) Eine Arbeitshilfe des Landesbetriebs Mobilität Rheinland-Pfalz zeigt eine stark vereinfachte Methode zur Bedarfsermittlung für neu geplante Bahnhaltepunkte auf, bei denen die Befragungen und Zahlen für eine ansonsten komplexe Formel nicht vorliegen. Unter sinngemäßer Anwendung dessen auf den Bahnhof Eitorf ergibt sich ein Anteil von 15% PKW-Nutzer zum SPNV. Bezug sind die Einsteigerzahlen. Diese lagen 2013 am Bahnhof Eitorf bei rund 2300 täglich. Schreibt man die Daten mit etwa 5 % Anstieg von 2014 bis 2018 fort, ergeben sich aktuell 2415, auf volle hundert gerundet 2500 Einsteiger SPNV täglich. Der Arbeitshilfe folgend ergäbe sich ein derzeitiger Stellplatzbedarf PKW von 375.

Eine fachliche Untersuchung mit Zählung, Befragung usw. würde also **voraussichtlich** einen Bedarf von 350 bis 450 Plätzen für PKW zu SPNV ergeben. Der untere Wert wird von der P&R-Anlage Nord bereits erreicht.

Sollte sich diese Prognose langfristig ändern, wäre ein erster Schritt die Reduzierung der Fremdnut-

zung. Wie in anderen Städten durchaus üblich kann die Nutzung des P&R-Platzes oder Teilen desselben für Nutzer reserviert werden, die in einem einfachen Verfahren bei der Gemeinde einen Zeithahrschein nachweisen (wird bei den Fahrradboxen schon praktiziert). Mit etwas längerem Vorlauf besteht immer noch die gleichfalls aus dem städtebaulichen Rahmenplan 2010 folgende Option, auf der Nordseite abschnittsweise in die + 1-Ebene ein Parkdeck aufzuständern.

Angesichts dessen ist zu erwägen, ob nicht die Anzahl der Stellplätze einer neuen P&R-Anlage Süd deutlich reduziert werden kann oder solche dort sogar verzichtbar sind. Aus diesen Überlegungen resultiert der Beschlussvorschlag oben 4, der **unabhängig** von allen alternativ denkbaren Vorgehensweisen entschieden werden sollte, denn er prägt letztendlich jedweden städtebaulichen Umgang mit dem Areal.

5 Bewertung zu 3

Die Verwaltung empfiehlt ein Vorgehen gemäß oben 1.1 und somit die Beschlüsse zu 1 und 1.1.

Die städtebauliche Grundbewertung, in dem Areal im Schwerpunkt Einzelhandel anzusiedeln und dies mit dem Entwurf der Sagir AI GmbH aufzunehmen, hat sich nicht verändert. Im Gegenteil zeigen die konkreten Interessensbekundungen, dass die Lösung bezogen auf die maßgebliche Struktur der Gemeinde und deren allgemeine städtebaulichen Vorstellungen mit dem Karree „Bahnhofstraße-Brückenstraße-Schulgasse-Bahnhof“ eine sinnhafte Umsetzung verspricht.

Mit Stand Ende April 2018 haben die Netto Marken-Discount GmbH und die Dirk Rossmann GmbH über die jeweils zuständigen Abteilungen eindeutiges und nachhaltiges Interesse an dem Standort Schulgasse-Nordseite gezeigt. Es gibt weitere Interessensbekundungen aus dem Einzelhandel. Dieses Zwischenergebnis zeigt, dass der Einzelhandel an Kernlagen in den Innenstädten immer noch und zunehmend interessiert ist – auch als Gegenstrategie zum wachsenden online-Handel. Der „Branchenreport Einzelhandel Bonn/Rhein-Sieg 2017“ der IHK Bonn/Rhein-Sieg bestätigt das:

Denn wenn Aldi, Rewe oder gar Ikea neuerdings in die Citys ziehen, dort also neue Geschäftsfelder wittern, ..., wenn sogar bisher reine Onlinehändler plötzlich den Reiz echter Ladenlokale in Citylage entdecken – dann kann es mit vielerorts beschworenen Aus der Innenstadt nicht so weit her sein. (Seite 4).

Bevorzugter Standort der neuen Center sind Innenstadtlagen. (Seite 10)

Mit einer Kennziffer von 84,2 hat Eitorf die höchste Einzelhandelszentralität im östlichen Rhein-Sieg-Kreis (Lohmar 53,5, Neunkirchen-Seelscheid 56,7, Much 53, Ruppichteroth 72,7 Windeck 50,5); siehe Seite 20 des Berichts mit Quellennachweis.

Diese Kennziffer verdeutlicht die Kaufkraftbindungsquote. Der Wert für Eitorf gibt in Relation zu den anderen genannten Gemeinden Anlass, ein Potenzial für mehr Einzelhandel zu sehen. Er gibt indes gleichermaßen Anlass, eben damit eine höhere Bindung zu erzielen, nicht zuletzt um die Rolle Eitorfs als einziges Mittelzentrum an der mittleren Sieg zu stärken. Der Wert für Ruppichteroth hat sich gegen noch vor 5 oder 10 Jahren deutlich nach oben verschoben.

Unter Bezug auf den Entwurf der Sagir AI GmbH kann dessen Grundstruktur wie folgt umschrieben werden:

- Planerisch werden beide Seiten der Schulgasse ganzheitlich betrachtet und bearbeitet.
- Die Teilung eines denkbaren Bebauungsplans in einen Abschnitt I (nördlich Schulgasse bis Bahntrasse) und einen Abschnitt II (südlich Schulgasse) ist denkbar und bietet sich durchaus an, sofern die ganzheitliche stadtplanerische Sichtweise beibehalten wird.
- In der Variante A findet sich in beiden Abschnitten die Möglichkeit für eine Zusatznutzung durch Wohnungen, Büros und Beherbergungsbetrieb.
- Die Variante B stellt die städtebauliche Lösung für den Fall dar, dass sich ein belastbarer Bedarf für die Zusatznutzung im Abschnitt I nicht zeigt.

Insgesamt sind die planerischen Grundzüge

- Schaffung einer attraktiven Umlaufsituation und Entrees von Westen,
- städtebauliche Einbeziehung der Südseite Schulgasse,

- eher aufgelockerte Mischnutzung, auch mit Wohnungen unter gleichzeitiger Nutzung des Potenzials des Geländes als im Sinne der landesplanerischen Vorgaben unproblematischer Standort für (großflächigen) Einzelhandel im zentralen Versorgungsbereich,
- letztlich Stärkung auch der Bahnhofstraße als historische Geschäftsstraße und westlicher „Fuß“ des „großen L“ (von Nord betrachtet) Asbacherstraße – Markt – Posthof – Bahnhofstraße,
- Darstellung eines (geminderten) Bedarfs von 60 bis 90 P&R-Plätzen,

berücksichtigt, wobei deren Umsetzung sicher auch vom Engagement durch Privateigentümer im Bereich Schulgasse abhängig sein wird. Es ist also wichtig, dass beide Seiten der Schulgasse „mit einem Blick“ angegangen werden, die Gemeinde jenseits einer Investorenlösung nördlich der Schulgasse an der Südseite klare städtebauliche Angebote entwickelt und vorgibt. Dies, insbesondere die Initiative zur Umsetzung kann und muss im Rahmen des InHK begleitet und gestützt werden.

Städtebaulich zielführend im Sinne des hier einmal mit dem Karree Brückenstraße, Schulgasse, Bahnhofstraße und Bahnhofsvorplatz umschriebenen Gesamtquartier ist die im Sagir-Konzept vorgesehene Kombination mit beidseitig der Schulgasse möglichen Stadtwohnungen, erdgeschossig kleinteiliger Geschäfts- und Dienstleistungsnutzung und einem Beherbungsbetrieb. Dies kommt dem diesbezüglich wachsenden Bedarf, namentlich im Ortszentrum Eitorf, nach modernem Wohnraum nach und wahrt insgesamt dennoch den gleichfalls im Zentrum gegebenen Bedarf nach großen und kleinen Einzelhandelsflächen mit moderner Aufstellung. Eine beidseitige Entwicklung der Schulgasse wäre eine sinnhafte Lösung zur Stärkung des Einzelhandels und damit eine für diese Fläche angemessene Schwerpunktnutzung. Wie bekannt ist diese die letzte größere zusammenhängend beplanbare Fläche im Zentralen Versorgungsbereich, die auch, aber nicht nur großflächigen Einzelhandel ohne Kollisionen mit landesplanerischen Vorgaben mittelfristig (3 – 5 Jahre) ermöglicht. Das Rathausareal wäre allenfalls langfristig (5 bis 15 Jahre) solchen Projekten zuführbar. Aufgrund der bekannten Entwicklungen zum Einzelhandel in den Nachbargemeinden gilt es, die Bedeutung des Zeitfaktors sorgfältig abzuwägen.

Das durchaus vorhandene Interesse des Einzelhandels spricht für eine Umsetzbarkeit. Dies wie auch der Umstand, dass es sich bei dem Schulgassen-Areal um die einzige für großflächigen Einzelhandel im Zentrum nach Größe und Lage geeignete und vergleichsweise kurzfristig unter Einfluss der Gemeinde verfügbare Grundfläche handelt, sprechen gegen einen grundlegenden Wandel des bestehenden städtebaulichen Entwicklungskonzeptes.

Die Projekt-Ablaufstruktur ist eine durchaus Übliche (ähnlich wie beim Seniorenstift Leienbergstraße) und richtet sich nach den Phasen der Entwicklung:

- Phase 1: **Schaffung von Baurecht/Bebauungsplan** für das gedachte Projekt
Planungsträger: Sagir AI GmbH
Die Kosten dieser Phase halten sich in Grenzen (bis unterer 6stelliger Bereich) und können daher durchaus von kleinen/mittleren und flexiblen Planungsträgern bewältigt werden. Je nachdem kann diese Phase sich bis auf die Erstellung einer Baugenehmigungsplanung ausdehnen.
- Phase 2: **Akquise:** Nutzer, Mieter und/oder spätere Eigentümer akquirieren und mit diesen die Planungsziele zu Phase 1 abstimmen
Aufgabenträger: Sagir AI GmbH
Zweckmäßigerweise läuft diese Phase zeitlich in deutlicher Überschneidung mit Phase 1. Auch bei Phase 2 ist der Kostenaufwand gering.
- Phase 3: **Bauliche Umsetzung nach Rechtskraft B-Plan**
Spätestens in dieser Phase wird ein Bauträger benötigt. Diesen können die zukünftigen Nutzer formieren oder es kann eine gesonderte Gesellschaft sein.
In dieser Phase wird der Kostenaufwand und damit Kapitalbedarf hoch, weil verbindliche Kaufverträge über die Flächen, Erschließungsvertrag und Bauverträge notwendig sind bzw. diese Verträge durch Eintritt aufschiebenden Bedingungen (z.B. Baurecht) wirksam und damit auch „kostenwirksam“ werden. Mit Eintritt in diese Phase wechselt sozusagen unter „Übergabe“ des in Phase 1 geschaffenen Bebauungsplans/Baurechts die Projektträgerschaft auf den Bauträger. Dieser bedient sich dann zur Deckung des Finanzbedarfs der Kreditinstitute (hier hatte die KSK seinerzeit Kooperation zugesagt).

In der Regel hat sich die Phase 2 zu diesem Zeitpunkt so verdichtet bzw. ist verbindlich geworden, dass die Deckung des Kapitalbedarfs in Phase 3 gesichert werden kann.

Zu Phase 2 bis 3 hat die Ratisbona Handelsimmobilien (Region West), Bestandteil der Raatisbona Holding GmbH & Co. KG, in einer Besprechung Ende April eindeutiges und nachhaltiges Interesse an dem Eintritt in das Entwicklungsprojekt bekundet. Diese Gesellschaft erscheint nach allen Informationen, die der Verwaltung vorliegen, dafür auch geeignet und leistungsfähig (siehe www.ratisbona.com). Sie steht bereits seit Wochen mit der Sagir AI GmbH in Kontakt.

Die Gesamtschau rechtfertigt nach derzeitigem Stand daher durchaus den Beschlussvorschlag zu 1. Die Projektphase 1, überschneidend mit Phase 2, benötigt die angeführte Frist. Sofern bis dahin Verträge zwischen der Gemeinde und dem Entwickler oder sogar mit Trägern der Phase 3 entscheidungsreif werden, werden diese selbstverständlich in die nach der Zuständigkeitsordnung vorgesehenen Gremien eingebracht.

Allerdings ist der Grundsatzbeschluss zu 1 und 1.1 aus nachvollziehbaren Gründen erforderlich, um sowohl dem Entwickler als auch der Verwaltung Planungssicherheit zu geben.

*) Aufgrund einer der Presse zum AKSMK am 21.02.2018 entnommenen Anregung der sachkundigen Bürgerin Nina Droppelmann hat sich die Verwaltung entschlossen, den Begriff „Konversion“ hier nicht mehr zu verwenden. Im Sinne einer „leichten Sprache“ ist die neue Beschreibung des geplanten Vorgangs aus der kurzen Definition des Duden übernommen worden: *Konversion (Städtebau): **Umwandlung städtischer Areale im Hinblick auf neue Nutzung*** (Quelle: Duden)