

**Alternativenbetrachtung von Standorten
zur 5. Änderung des Flächennutzungsplanes**

**Gebiet: Röntgen-Stadion, Jahnplatz und Kirmesplatz in
Remscheid Lennep**

Verfahrensstand:

Abstimmung mit den Nachbargemeinden (§ 2 Abs. 2 BauGB)

Beteiligung der Öffentlichkeit (§ 3 Abs. 2 BauGB)

Beteiligung der Behörden (4 Abs. 2 BauGB)

Landesplanerische Anpassung (§ 34 Abs. 5 LPlIG)

12.02.2015

Inhalt

| | |
|--|----|
| 1. Einführung und Aufgabenstellung..... | 3 |
| 2. Untersuchungsgebiet..... | 5 |
| 3. Einzelhandelsstandort- und Zentrenkonzept | 7 |
| 4. Designer Outlet Center | 9 |
| 5. Standortanalyse..... | 12 |
| 5.1 Standort 1 | 13 |
| 5.2 Standort 2..... | 15 |
| 5.3 Standort 3..... | 17 |
| 5.4 Standort 4..... | 19 |
| 5.5 Standort 5..... | 21 |
| 5.6 Standort 6..... | 23 |
| 6. Resümee, Empfehlung..... | 24 |
| Abbildungsverzeichnis..... | 27 |
| Tabellenverzeichnis..... | 27 |
| Quellenverzeichnis | 28 |

1. Einführung und Aufgabenstellung

Der Rat der Stadt Remscheid hat in seiner Sitzung am 25.09.2014 das Einzelhandelskonzept¹ [D] für die Stadt Remscheid als städtebauliches Entwicklungskonzept nach § 1 Abs. 6 Nr. 11 BauGB beschlossen. Dieses Einzelhandelskonzept soll eine tragfähige und städtebaulich-funktional ausgewogene Grundlage für die Weiterentwicklung der gesamtstädtischen Zentren- und Einzelhandelsstruktur sein. Die Leitfunktion des Einzelhandels soll stabilisiert bzw. weiter ausgebaut und dadurch die Vitalität und Attraktivität der Zentren gesichert werden. Handlungsbedarf resultiert dabei insbesondere aus den schwierigen Rahmenbedingungen, in denen sich die Einzelhandelsstrukturen in Remscheid behaupten müssen. Hierzu gehört insbesondere das leistungsstarke Konkurrenzumfeld im sog. Bergischen Städtedreieck (Solingen, Wuppertal und Remscheid), der angesichts der zentralörtlichen Funktion Remscheids als Mittelzentrum unterdurchschnittlichen Gesamteinzelhandelszentralität von 94 % und der schwierigen Struktur des Siedlungsgefüges.

Die Möglichkeit der Ansiedlung eines Hersteller-Direktverkaufszentrums, Designer Outlet Center (DOC) bietet die Chance, diese Entwicklung für eine positive Weiterentwicklung der gesamtstädtischen Einzelhandelsstruktur und insbesondere auch für eine aktive Weiterentwicklung des Innenstadtzentrums in Lennep zu nutzen. Die Arbeitslosenquote in Remscheid betrug im Januar 2015 8,4% (Angaben: Bundesagentur für Arbeit). Durch die Entwicklung des DOC sollen somit auch positive Impulse für den Arbeitsmarkt in Remscheid geschaffen werden. Mit der Ansiedlung eines DOC im Stadtgebiet der Stadt Remscheid wird nicht nur die Chance gesehen, die Stadt insgesamt als Einzelhandelsstandort attraktiver zu machen, sondern auch neue Arbeitsplätze zu schaffen und die lokale Wirtschaft zu stärken.

Eine erste alternative Standortprüfung wurde bereits im Jahr 2012, im Rahmen der 1. Änderung des Flächennutzungsplanes, durchgeführt. Im Ergebnis dieser Prüfung wurde der Standort „Blume“ für die Entwicklung eines Designer Outlet Centers empfohlen.

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) 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 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.

Die Stadt Remscheid sieht jedoch weiterhin das Erfordernis einer DOC Ansiedlung zur Verwirklichung der planerischen Ziele für die Gesamtstadt.

Mit der 5. Änderung des Flächennutzungsplanes ist die Möglichkeit gegeben, die Flächen südöstlich der Altstadt von Remscheid-Lennep einer für die Stadt Remscheid und den Stadtteil Lennep perspektivischen Entwicklung zuzuführen. Ziel der Stadt Remscheid ist eine posi-

¹ [D]: Stadt + Handel: Einzelhandelskonzeptes für die Stadt Remscheid, Endbericht 25.09.2014

tive Weiterentwicklung der gesamtstädtischen Einzelhandelsstruktur sowie des Zentrums von Lennep.

Im Rahmen der vorliegenden Alternativ-Standort-Prüfung sollen weitere mögliche Standorte für die Entwicklung des DOC gesucht und untersucht werden. So sollen mögliche Alternativen zu der oben benannten Fläche (5. Änderung des Flächennutzungsplanes – hier im Rahmen der Prüfung Standort 2) aufgezeigt werden. Am Ende dieser Alternativ-Standort-Prüfung soll eine Empfehlung unter Abwägung aller ermittelten Standortoptionen anhand von zuvor definierten Standortkriterien erfolgen.

In einem ersten Schritt werden das Untersuchungsgebiet definiert und die Rahmenbedingungen für den Einzelhandel in Remscheid beschrieben.

Daran anschließend werden die wesentlichen Daten für das beabsichtigte DOC beschrieben. Die darauf folgende Benennung der Standortkriterien dient als Grundlage für die detaillierte Standortanalyse.

Das Kapitel 5 dieser Alternativ-Standort-Prüfung stellt die Analyse und Bewertung der Standortoptionen dar. Die Ergebnisse werden in einem Fazit zusammengefasst.

2. Untersuchungsgebiet

Lage

Remscheid liegt im Regierungsbezirk Düsseldorf und ist Teil des Bergischen Städtedreiecks (Wuppertal, Solingen, Remscheid). Die Stadt ist zwischen Wuppertal im Norden, Radevormwald und Hückeswagen im Osten, Wermelskirchen im Süden und Solingen im Westen positioniert. Die Stadt Remscheid ist nach Wuppertal und Solingen die drittgrößte des Bergischen Landes. Der Untersuchungsraum umfasst das gesamte Stadtgebiet.

Innerhalb eines rd. 50 Kilometer Radius befinden sich zahlreiche Großstädte des Bergischen Landes, des Rheinlandes und des Ruhrgebietes. Die Landeshauptstadt Düsseldorf wird über die Bundesautobahn A46 und die Städte Köln sowie Dortmund über die A1 angebunden. Mit den Bundesstraßen B 229 und der B 51 bzw. B 237 befinden sich zudem weitere wichtige regionale bzw. überregionale Verkehrsstraßen im Remscheider Stadtgebiet.



Abb. 1: Stadtgebiet Remscheid

Daten und Fakten

Die Stadt umfasst die vier Stadtbezirke Alt Remscheid, Stadtbezirk Süd, Lennep und Lüttringhausen. Mit einer Fläche von 74,6 km² und 111.304 Einwohner (Stand: 31.12.2013) entspricht das einer Bevölkerungsdichte von 1.494 Einwohnern je km². Mit einem jährlichen Bevölkerungsrückgang von rund 0,8 Prozent (im Zeitraum vom 31.12.2008 bis 31.12.2013) liegt in Remscheid jedoch aktuell ein Schrumpfungsprozess vor.

Naturräumlich ist Remscheid aufgrund seiner Lage im Mittelgebirge, durch Höhenunterschiede (Höchste Stelle: 378,86 m über N.N.; Tiefste Stelle: 96,00 m über N.N) und einen hohen Waldanteil (circa 30%) geprägt.

Siedlungsstruktur

Den Siedlungsschwerpunkt der Gemeinde bildet der Ortsteil Alt-Remscheid, in dem die Hauptgeschäftszone sowie der Hauptbahnhof verortet sind. Neben diesem Zentrum besitzen jedoch auch die Ortsteile Lennep und Lüttringhausen alte Stadtkerne mit Versorgungsfunktionen. Die Siedlungsstruktur ist durch unterschiedliche bauliche Strukturen geprägt, wobei sich auch die industrielle Vergangenheit der Stadt in zahlreichen Industrieflächen widerspiegelt. Hapterschließungsader ist der Anschluss an die Bundesautobahn (BAB) A1, welcher eine Anbindung an das überregionale Verkehrsnetz darstellt. Ein weitläufiges Straßennetz sowie viele innerörtliche Grünflächen und die für die Region typische Topografie prägen das Stadtbild.

3. Einzelhandelskonzept

Anlass und Ziele

Im kommunalen Einzelhandelskonzept steckt die Stadt Remscheid die Zielvorstellungen der künftigen Einzelhandelsentwicklung ab.²

Gemäß den Ausführungen im Kapitel 1 stellt das Einzelhandelskonzept eine tragfähige und städtebaulich-funktional ausgewogene Grundlage für die Weiterentwicklung der gesamtstädtischen Zentren- und Einzelhandelsstruktur dar.

Das vom Rat der Stadt in seiner Sitzung am 25.09.2014 als städtebauliches Entwicklungskonzept gemäß § 1 Abs. 6 Nr. 11 BauGB beschlossene Einzelhandelskonzept enthält im Wesentlichen folgende durch städtebauliche Planung umzusetzende und zu beachtende Instrumente:

- Zentrenkonzept
- Nahversorgungskonzept
- Sonderstandortkonzept
- Sortimentsliste für die Stadt Remscheid
- Ansiedlungsleitsätze

Bei Anwendung dieser Instrumente ist eine rechtssichere Grundlage für die bauleitplanerische Steuerung der Einzelhandelsentwicklung in Remscheid gewährleistet.

Zentrale Versorgungsbereiche

Gemäß dem Einzelhandelskonzept verfügt Remscheid über insgesamt fünf zentrale Versorgungsbereiche und einem ergänzenden Sonderstandort. Im Einzelhandelskonzept der Stadt Remscheid sind die Zentren mit den jeweiligen Abgrenzungen der zentralen Versorgungsbereiche wie folgt dargestellt:

² [D]: Stadt + Handel: Einzelhandelskonzept für die Stadt Remscheid, Endbericht 25.09.2014

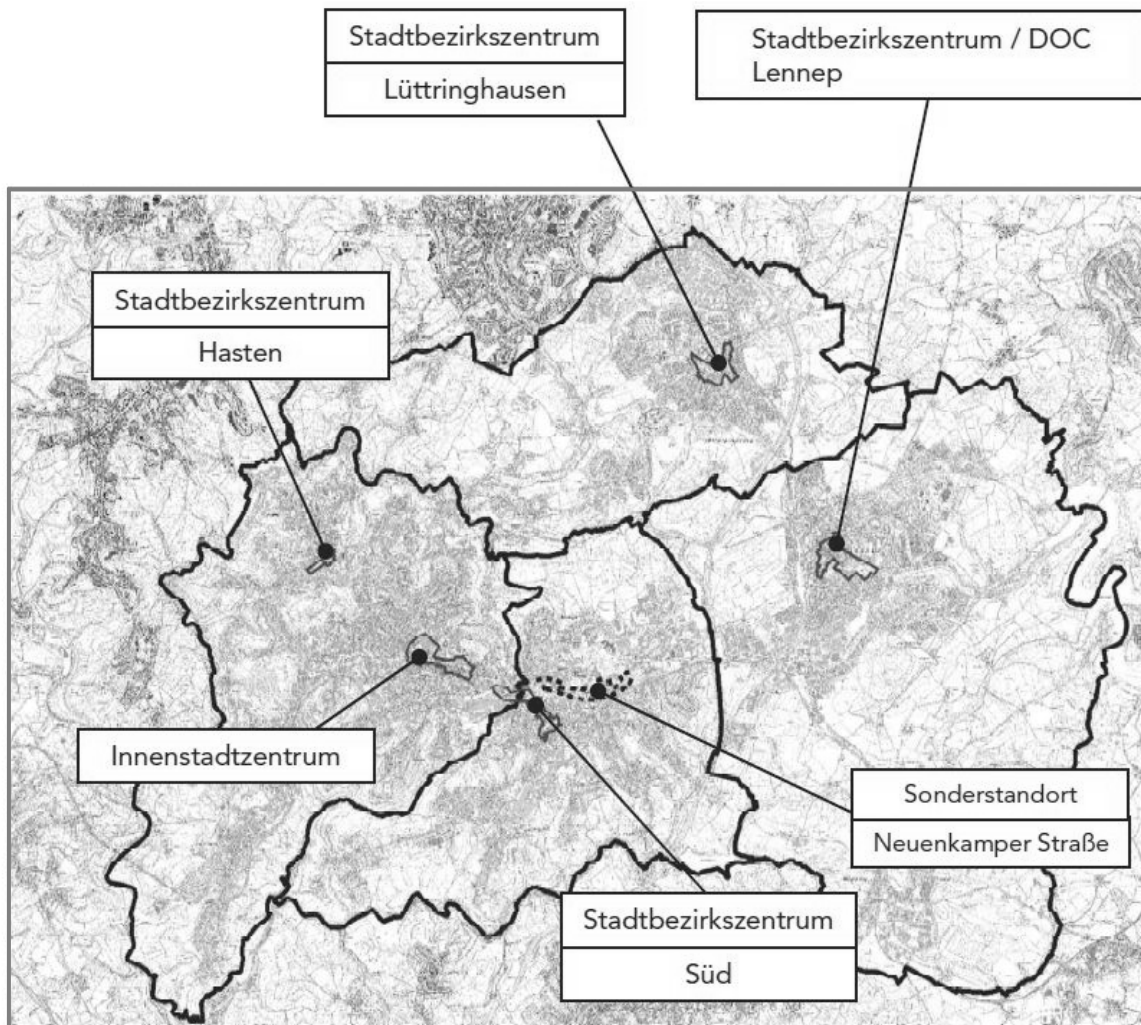


Abb. 2: Zentren- und Standortstruktur in Remscheid³

³ Stadt+Handel, Einzelhandelskonzept für die Stadt Remscheid, Dortmund 25.09.2014, Seite 52.

4. Designer Outlet Center

Das Designer Outlet Center soll eine Verkaufsfläche von mindestens 12.000 m² und maximal 20.000 m² umfassen und im Village-Stil errichtet werden. Von der geplanten Verkaufsfläche entfallen bis zu maximal 14.000 m² auf das Sortiment Bekleidung, bis zu maximal 3.750 m² auf Schuhe/ Lederwaren, bis zu maximal 2.500 m² auf Glas/ Porzellan/ Keramik (GPK) / Hausrat/ Wohneinrichtungsbedarf, bis zu maximal 300 m² auf Haus-, Bett-, Tischwäsche, bis zu maximal 2.000 m² auf Sportartikel, bis zu maximal 800 m² auf Uhren/Schmuck, bis zu maximal 500 m² auf Spielwaren und bis zu maximal 1.300 m² auf sonstige Sortimente.

Ergänzend ist vorgesehen, auf einer Fläche von maximal 1.500 m² Gastronomienutzung anzusiedeln. Innerhalb des DOC ist ein Tourismus-Center geplant, das auf touristische Angebote in der Stadt Remscheid und der Region hinweist.

Potentielle Standorte eines Designer Outlet Centers müssen so beschaffen sein, dass eine räumliche Agglomeration der Ladeneinheiten mit den genannten Sortimenten hergestellt und die Kooperation, Organisation und das Marketing später gemeinschaftlich durchgeführt werden können. In der nachfolgenden Alternativstandortprüfung sind entsprechend große Flächen zu berücksichtigen. Des Weiteren sind die landesplanerischen Ziele und Vorgaben bei der Standortwahl zu berücksichtigen.

Standortkriterien

Im Folgenden werden die wesentlichen Standortkriterien für ein Designer Outlet Center (DOC), nach einzelnen Themengebieten gegliedert, dargestellt. Diese Kriterien wurden in der nachfolgenden Standortanalyse des Kapitels 5 berücksichtigt.

1. Allgemeiner Siedlungsbereich / integrierter Standort

Es muss sich um einen integrierten Standort in Sinne des Landesentwicklungsplan Nordrhein Westfalen (LEP NRW) – sachlicher Teilplan großflächiger Einzelhandel handeln. Die Lage innerhalb eines bestehenden bzw. neu geplanten zentralen Versorgungsbereiches ist daher Voraussetzung. Zudem können gem. LEP NRW Kern- und Sondergebiete im Sinne des § 11 Absatz 3 BauNVO nur in regionalplanerisch festgelegten Allgemeinen Siedlungsbereichen (ASB) dargestellt und festgesetzt werden.

2. Gelände

Unter dem Themenfeld Gelände wurden die Standortkriterien Grundstücksverfügbarkeit, Grundstücksgröße, topografische Gegebenheiten sowie die Investitionskosten für die Erschließung und Infrastruktur zusammengefasst. Eine Realisierung des geplanten DOC setzt zunächst eine Grundstücksverfügbarkeit voraus. Des Weiteren muss die Fläche eine ausreichende Größe (rd. 10,0 ha) aufweisen, um die angestrebte Verkaufsfläche von bis zu 20.000 m², Nebenflächen, Stellplätze und Verkehrsflächen für ein DOC im Village-Stil aufnehmen zu können. Zudem sollte diese Fläche weitgehend topografisch unbewegt sein, da dies eine Bebauung des Grundstücks erleichtert. Die Fläche muss zudem so beschaffen sein, dass eine räumliche Agglomeration der Ladeneinheiten mit den DOC typischen Sortimenten hergestellt und die Koordination, Organisation und das Marketing gemeinschaftlich durchgeführt werden kann. Die topografische Beschaffenheit des Geländes wirkt sich auch auf die Investitionskosten bzgl. der Erschließung und Infrastruktur aus. Ist ein Grundstück bereits baureif

erschlossen (Ver- und Entsorgung, etc.), wirkt sich dies positiv auf die Investitionskosten bzgl. der Erschließung und Infrastruktur aus.

3. Erschließung

Unter dem Themenfeld Erschließung wurde die Erreichbarkeit mit dem Pkw und dem ÖPNV sowie die Anlieferung via Lkw zusammengefasst. Bei dem Kriterium Erreichbarkeit mit dem Pkw wurden Standorte, welche eine Anbindung an das überörtliche Verkehrsnetz besitzen, als positiv gewertet, da so die Verkehrsströme so gut abgewickelt werden können und ein DOC in erheblichem Umfang PKW-orientierte Kundenströme von außerhalb der Standortgemeinde anzieht. Des Weiteren wurde das Kriterium der Stellplatzverfügbarkeit beachtet. Stellplätze müssen in unmittelbarer fußläufiger Entfernung zum DOC angelegt werden können bzw. vorhanden sein.

Die Erreichbarkeit mit dem öffentlichen Personennahverkehr (ÖPNV) wurde anhand des Vorhandenseins und der Nähe von Bus- bzw. Bahnhofstellen bewertet. Bewertungskriterien für die Anlieferung via Lkw waren die Lage an einer gut ausgebauten Straße sowie die jeweiligen Geländegegebenheiten am Standort (Topografie).

4. Verkehrsgünstige Lage (Wahrnehmbarkeit)

Die Lage an einer hochfrequentierten Straße wurde ebenfalls als ein Kriterium aufgenommen, da dies einerseits zu einer zusätzlichen Wahrnehmbarkeit und Fernwirkung des Standortes führt und so zusätzliches Kundenpotenzial schafft und andererseits die Standorterreichbarkeit verbessert. Schließlich ist die Größe des Einzugsgebietes ein wesentlicher Faktor, der zum Erfolg eines DOC beiträgt.

5. Vorhandener Einzelhandelsbesatz

Ein weiteres Kriterium sind bestehende Einzelhandelsstrukturen am Standort oder in dessen näherem Umfeld. So sind durch die Errichtung eines Designer Outlet-Centers Synergieeffekte mit bestehenden Einzelhandelsstrukturen, Dienstleistungsangeboten, Gastronomie, Kultur und weiteren touristischen Angeboten zu erwarten.

6. Orts- und Landschaftsbild

Die Verträglichkeit mit dem Orts- und Landschaftsbild ist aus städtebaulicher Sicht ein relevantes Kriterium. Im Rahmen der Standortanalyse wird bewertet wie sich das geplante Vorhaben eines DOC auf das Zentrum und das Orts- und Landschaftsbild auswirkt.

7. Immissionsschutz

Um Nutzungskonflikte im Vorfeld der Planung auszuschließen, wurde die Verträglichkeit mit der angrenzenden Nutzung in einem ersten Schritt grob analysiert und bewertet.

9. Landschafts- und Artenschutz

Die Verträglichkeit der Standorte in Bezug auf die Belange von Natur und Landschaft sowie des Artenschutzes bilden ein weiteres Kriterium. Neben einer Recherche der im Land-

schaftsplan enthaltenen Festsetzung werden weitere relevante Aspekte bezüglich des Schutzgutes Natur und Landschaft berücksichtigt. So sind Standorte, auf denen bereits eine Bebauung existiert, grundsätzlich gegenüber unerschlossenen Freiflächen vorzuziehen.

Die benannten Standortkriterien dienen der nachfolgenden Standortanalyse.

5. Standortanalyse

Aus der städtebaulichen Struktur - polyzentrische Siedlungsstruktur - ergeben sich 6 potenzielle Standorte für ein Designer Outlet Center (siehe Abb. 3). In den folgenden Abschnitten (6.1 - 6.6) werden diese Standorte detailliert analysiert und anhand des zuvor beschriebenen Kriterienkataloges (siehe Kapitel 4) bewertet. Eine abschließende Abwägung der unterschiedlichen Kriterien sowie eine Standortempfehlung erfolgt unter Kapitel 6.

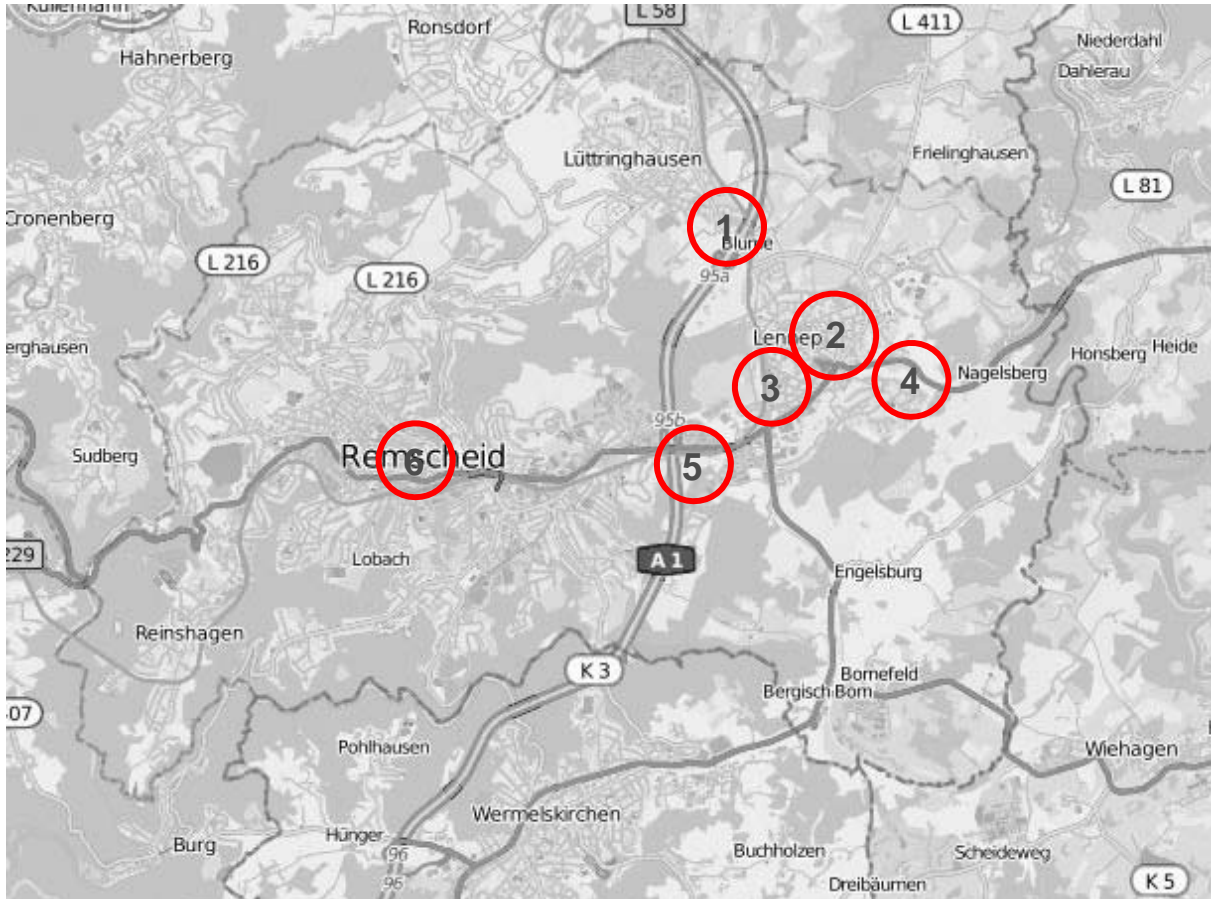


Abb. 3: Lage der 6 potenziellen Standorte (ohne Maßstab)

Im Flächennutzungsplan der Stadt Remscheid, ist Standort 1 als gewerbliche Baufläche; Standort 2 in Teilen als Fläche für den Gemeinbedarf, als Grünfläche mit der Zweckbestimmung Sportanlage / Spielplatz, als Grünfläche mit der Zweckbestimmung Parkanlage, als Mischgebiet, als Sonderbaufläche und die Wupperstraße sowie als Verkehrsfläche dargestellt; Standort 3 als gewerbliche Baufläche; Standort 4 als Grünfläche; Standort 5 als gewerbliche Baufläche/Fläche für die Landwirtschaft und Standort 6 als Kerngebietsfläche dargestellt.

Unabhängig von der bisherigen Gebietsausweisung wird bei einer Umsetzung des Vorhabens an allen Standorten eine Änderung des Flächennutzungsplanes zugunsten eines Sondergebietes erforderlich. Gemäß dem Einzelhandelskonzept befindet sich Standort 6 im Innenstadtzentrum. Die Standorte 2 und 3 befinden sich im Stadtbezirkszentrum Lennep. Die Standorte 4 und 5 weisen bereits deutlich größere Abstände zum Stadtbezirkszentrum Lennep auf. Der Standort 5 befindet sich zwischen dem Innenstadtzentrum und dem Stadtbezirkszentrum Lennep. Die Standorte der Alternativen 1, 4 und 5 sind im Einzelhandelskonzept für die Stadt Remscheid nicht als zentrale Versorgungsbereiche dargestellt.

5.1 Standort 1

Lage

Der erste potenzielle Standort, zu dem im Folgenden Alternativen aufgezeigt werden sollen, befindet sich im Stadtteil Lüttringhausen und hat eine Fläche von rd. 14,0 ha. Derzeit wird die Fläche landwirtschaftlich genutzt und beherbergt zudem einen Hundeübungsplatz sowie einen Parkplatz (untergeordnet). Die Fläche grenzt direkt an die Bundesautobahn (BAB) A 1 an (110 m Entfernung) und ist daher optimal angebunden. An die Fläche angrenzend befinden sich Wohnbauflächen, Freiräume und ein bestehender Speditionsbetrieb.



Abb. 4: Lage Standort 1

Bewertung

Dieser Standort erfüllt nicht die landesplanerischen Ziele und Vorgaben und eignet sich daher nicht für die Ansiedlung eines DOC. Die Landesplanungsbehörde hat einen von der Stadt Remscheid gestellten Antrag auf Änderung des Regionalplanes mit dem Ziel der Ausweisung eines Allgemeinen Siedlungsbereiches (ASB) abgelehnt. Neben der Grundstücksverfügbarkeit ist auch eine ausreichende Grundstücksgröße gegeben. Die topografische Situation kann positiv bewertet werden. Aufgrund der Siedlungsrandlage werden jedoch erhebliche Investitionskosten erwartet. Die Erschließung (Erreichbarkeit PKW/ÖPNV sowie Anlieferung LKW) kann hingegen positiv bewertet werden. Der Standort liegt unmittelbar an der BAB A 1. Somit ist auch eine gute Wahrnehmbarkeit und Fernwirkung des geplanten DOC gewährleistet. Die Konsumentennähe mit der Lage am Siedlungsbereich stellt sich sowohl auf lokaler als auch bei großräumiger Ebene (Anbindung Bundesautobahn) positiv dar. Der Standort kann nicht als zentraler Versorgungsbereich entwickelt werden, folglich können keine Synergieeffekte generiert werden. Aus Sicht des Immissionsschutzes ist der Standort an der Bundesautobahn unbedenklich. Eine erhebliche Beeinträchtigung des Orts- und Landschaftsbildes liegt nicht vor. Die Verträglichkeit in Bezug auf Natur und Landschaft ist neutral zu bewerten, da nur eine geringe bis mittlere ökologische Wertigkeit der Flächen vorliegt.

| Standort | 1 |
|--|----------|
| Allgemeiner Siedlungsbereich / integrierter Standort | |
| integrierter Standort | - |
| ASB | - |
| Gelände | |
| Grundstücksverfügbarkeit | + |
| Grundstücksgröße | + |
| Topografische Gegebenheiten | + |
| Investitionskosten für Erschließung und Infrastruktur | - |
| Erschließung | |
| Erreichbarkeit mit dem PKW | + |
| Erreichbarkeit mit dem ÖPNV | + |
| Anlieferung via LKW | + |
| Verkehrsgünstige Lage (Wahrnehmbarkeit) | |
| Lage an einer hochfrequentierten Straße | + |
| Vorhandener Einzelhandelsbesatz | |
| Synergieeffekte, bestehender Einzelhandel | 0 |
| Orts- und Landschaftsbild | |
| Verträglichkeit mit dem Orts- und Landschaftsbild | 0 |
| Immissionsschutz | |
| Verträglichkeit mit angrenzender Nutzung | + |
| Landschaft- und Artenschutz | |
| Verträglichkeit in Bezug auf Natur und Landschaft | 0 |
| Bewertung: positiv + / neutral 0 / negativ - / keine Angaben vorhanden ? | |

Tab. 1: Bewertung Standort 1

5.2 Standort 2

Lage

Der 2. Standort liegt in direkter Nähe zum historischen Ortskern der Altstadt Lennep, in der es unter anderem das deutsche Röntgenmuseum als touristischen Anziehungspunkt, das Finanzamt und gastronomische Einrichtungen gibt. Die Fläche mit einer Größe von rd. 10,0 ha, wird momentan durch einen Parkplatz, Kirmesplatz sowie durch eine Sportanlage und Grundschule genutzt. Gem. Einzelhandelskonzept befindet sich der Standort im Stadtbezirkszentrum Lennep und liegt somit im zentralen Versorgungsbereich. Der Standort befindet sich zwischen einem Friedhof und Wohngebieten. Der Standort ist über die B 229 an das überregionale Verkehrsnetz angebunden. Die Bundesautobahn A1 befindet sich in einer Entfernung von rd. 1,5 km.

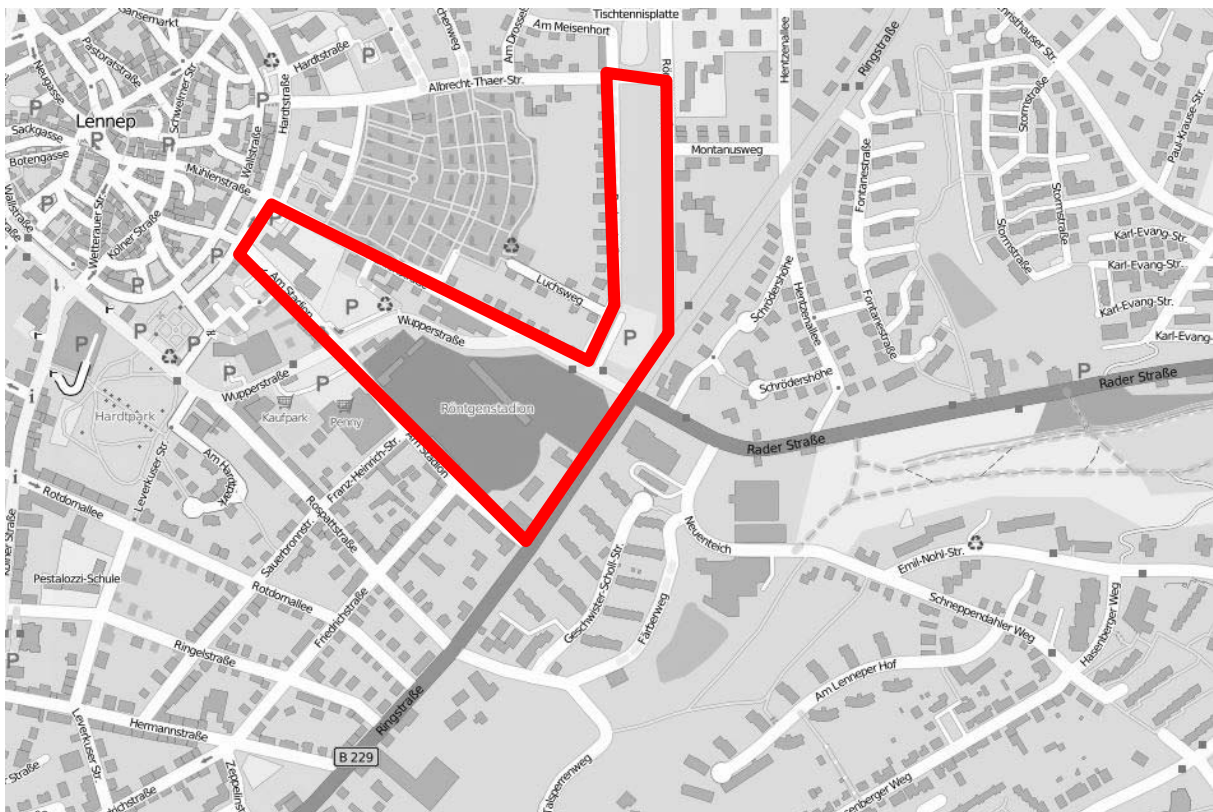


Abb. 5: Lage Standort 2

Bewertung

Dieser Standort erfüllt die landesplanerischen Ziele und Vorgaben. Zudem ist eine ausreichende Grundstücksgröße gegeben. Die Erschließung ist hingegen neutral bzw. hinsichtlich des ÖPNV als gut einzustufen. Durch die Lage an der B 229 ist neben der Erreichbarkeit auch eine gute Wahrnehmbarkeit des Standortes gegeben. Die Konsumentennähe wäre nicht nur auf Ebene einer großräumigen Betrachtung, sondern auch auf lokaler Ebene gut. Die Lage im Stadtbezirkszentrum Lennep ist positiv zu bewerten. Aufgrund der zentralen Lage können am Standort Synergieeffekte mit anderen Handelsnutzungen, Dienstleistungsangeboten, Gastronomie bzw. touristischen Angeboten erzielt werden. Hinsichtlich des Immissionsschutzes ist der Standort für ein DOC mit entsprechenden PKW-Verkehren bedingt geeignet, da sich im Umfeld zahlreiche Wohnnutzungen befinden. Eine erhebliche Beeinträchtigung des Orts- und Landschaftsbildes ist nicht zu erwarten. Zudem ist eine sensible Planung im Nahbereich der Altstadt von Lennep aufgrund des Denkmalschutzes erforderlich.

| | |
|---|----------|
| Standort | 2 |
| Allgemeiner Siedlungsbereich / integrierter Standort | |
| integrierter Standort | + |
| ASB | + |
| Gelände | |
| Grundstücksverfügbarkeit | + |
| Grundstücksgröße | + |
| Topografische Gegebenheiten | + |
| Investitionskosten für Erschließung und Infrastruktur | - |
| Erschließung | |
| Erreichbarkeit mit dem PKW | 0 |
| Erreichbarkeit mit dem ÖPNV | + |
| Anlieferung via LKW | 0 |
| Verkehrsgünstige Lage (Wahrnehmbarkeit) | |
| Lage an einer hochfrequentierten Straße | + |
| Vorhandener Einzelhandelsbesatz | |
| Synergieeffekte, bestehender Einzelhandel | + |
| Orts- und Landschaftsbild | |
| Verträglichkeit mit dem Orts- und Landschaftsbild | 0 |
| Immissionsschutz | |
| Verträglichkeit mit angrenzender Nutzung | - / 0 |
| Landschaft- und Artenschutz | |
| Verträglichkeit in Bezug auf Natur und Landschaft | + |
| Bewertung: positiv + / neutral 0 / negativ - / keine Angaben vorhanden ? | |

Tab. 2: Bewertung Standort 2

5.3 Standort 3

Lage

Standort 3 liegt, wie Standort 2, ebenfalls im Stadtteil Lennep. Gem. Einzelhandelskonzept befindet sich der Standort im Stadtbezirkszentrum Lennep und liegt somit im zentralen Versorgungsbereich. Die Fläche ist derzeit durch Leerstand und Brachen geprägt. Die Größe der Fläche beträgt rd. 1,1 ha. Umgeben ist der Standort von Einzelhandels- und Dienstleistungsnutzungen sowie von sonstigen Mischnutzungen.

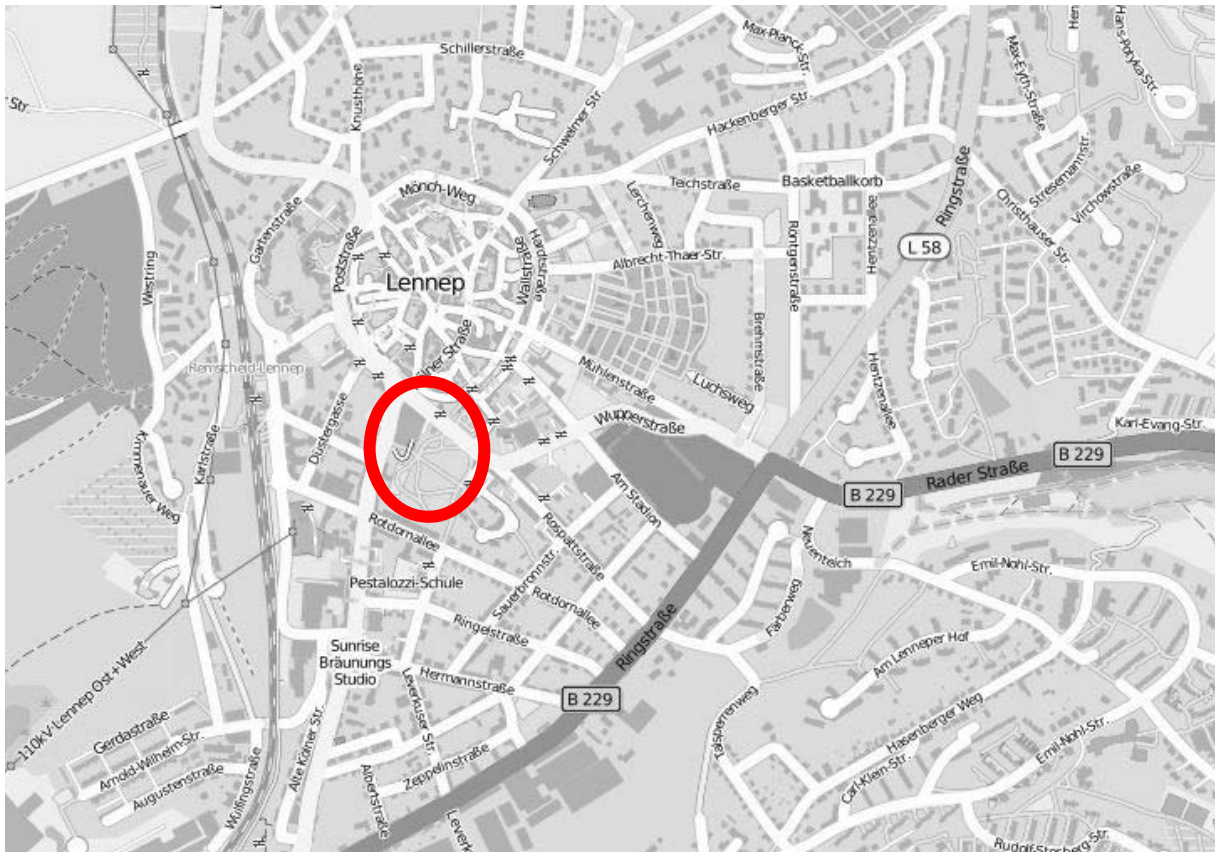


Abb. 6: Lage Standort 3

Bewertung

Dieser Standort erfüllt die landesplanerischen Vorgaben und wird sich im zentralen Versorgungsbereich des Stadtbezirkszentrums Lennep befinden. Allerdings ist die Grundstücksgröße unzureichend für die Realisierung eines DOC mit entsprechendem Bedarf an Stellplatzflächen. Zudem befinden sich die Flächen in privatem Eigentum und sind daher nicht verfügbar. Die vorliegende Verkehrsinfrastruktur ist zudem ebenfalls problematisch. Wesentlicher Pluspunkt ist die Nähe zum Bahnhof Remscheid-Lennep und die damit gegebene Anbindung an den ÖPNV. Aufgrund der Vorprägung des Geländes sind auch keine erheblichen Beeinträchtigungen des Orts- und Landschaftsbildes bei der Realisierung eines DOC zu erwarten.

| Standort | 3 |
|--|----------|
| Allgemeiner Siedlungsbereich / integrierter Standort | |
| integrierter Standort | + |
| ASB | + |
| Gelände | |
| Grundstücksverfügbarkeit | - |
| Grundstücksgröße | - |
| Topografische Gegebenheiten | + |
| Investitionskosten für Erschließung und Infrastruktur | 0 |
| Erschließung | |
| Erreichbarkeit mit dem PKW | 0 |
| Erreichbarkeit mit dem ÖPNV | + |
| Anlieferung via LKW | 0 |
| Verkehrsgünstige Lage (Wahrnehmbarkeit) | |
| Lage an einer hochfrequentierten Straße | - |
| Vorhandener Einzelhandelsbesatz | |
| Synergieeffekte, bestehender Einzelhandel | 0 |
| Orts- und Landschaftsbild | |
| Verträglichkeit mit dem Orts- und Landschaftsbild | 0 |
| Immissionsschutz | |
| Verträglichkeit mit angrenzender Nutzung | 0 |
| Landschaft- und Artenschutz | |
| Verträglichkeit in Bezug auf Natur und Landschaft | + |
| Bewertung: positiv + / neutral 0 / negativ - / keine Angaben vorhanden ? | |

Tab. 3: Bewertung Standort 3

5.4 Standort 4

Lage

Der hier beschriebene Standort liegt im Osten der Stadt Remscheid, im Stadtteil Lennep, an der Straße 229. Es handelt sich hierbei um einen parallel zur Straße verlaufenden Grünstreifen zwischen zwei Wohngebieten. Die Fläche hat eine Größe von rund 12,0 ha und ist über die Bundesstraße B 229 angebunden.

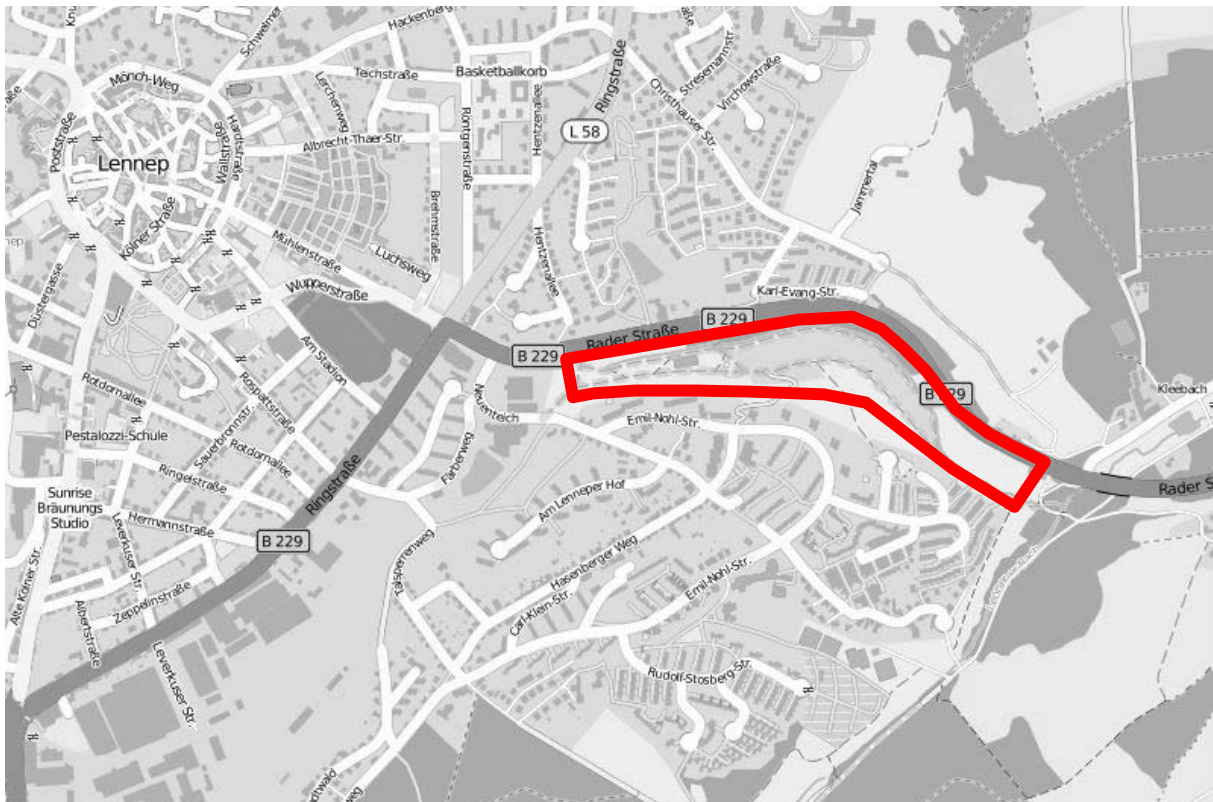


Abb. 7: Lage Standort 4

Bewertung

Der Standort 4 liegt östlich des Ortszentrums von Lennep direkt an der B 229. Trotz vieler positiver Eigenschaften ist dieser Standort für eine Nutzung durch ein DOC als ungeeignet zu betrachten, da die landesplanerischen Vorgaben dem entgegenstehen. Als positive Argumente für eine Ansiedlung des DOC sind neben der erforderlichen Flächengröße die Erreichbarkeit durch den privaten PKW-Verkehr über die B229 als auch der vorhandene ÖPNV zu nennen. Jedoch ist der Hauptgrund für eine negative Bewertung neben mangelnden Synergieeffekten zum bestehenden Einzelhandel die Ausweisung dieser Fläche als schutzwürdiges Biotop. Innerhalb dieser Fläche verläuft parallel der B229 die langgezogene Waldfläche (Waldbereich Grüngürtel Hasenberg) und wird zum überwiegenden Teil von einem Ahornmischwald eingenommen. Diese Biotopfläche (BK-4809-0067) ist mit dem Schutzziel der Erhaltung und Entwicklung eines Waldgebietes als wichtiger Bestandteil des innerstädtischen Biotopverbundsystems belegt und unterliegt damit hohen Restriktionen. Zudem wird ein Teil der Fläche als Park genutzt und dient damit der Naherholung im Stadtgebiet.

| | |
|---|----------|
| Standort | 4 |
| Allgemeiner Siedlungsbereich / integrierter Standort | |
| integrierter Standort | - |
| ASB | - |
| Gelände | |
| Grundstücksverfügbarkeit | + |
| Grundstücksgröße | + |
| Topografische Gegebenheiten | 0 |
| Investitionskosten für Erschließung und Infrastruktur | 0 |
| Erschließung | |
| Erreichbarkeit mit dem PKW | 0 |
| Erreichbarkeit mit dem ÖPNV | + |
| Anlieferung via LKW | 0 |
| Verkehrsgünstige Lage (Wahrnehmbarkeit) | |
| Lage an einer hochfrequentierten Straße | + |
| Vorhandener Einzelhandelsbesatz | |
| Synergieeffekte, bestehender Einzelhandel | - |
| Orts- und Landschaftsbild | |
| Verträglichkeit mit dem Orts- und Landschaftsbild | - |
| Immissionsschutz | |
| Verträglichkeit mit angrenzender Nutzung | - |
| Landschaft- und Artenschutz | |
| Verträglichkeit in Bezug auf Natur und Landschaft | - |
| Bewertung: positiv + / neutral 0 / negativ - / keine Angaben vorhanden ? | |

Tab. 4: Bewertung Standort 4

5.5 Standort 5

Lage

Dieser potenzielle Standort befindet sich zwischen den beiden Siedlungsteilen Remscheid Neuenhof und Remscheid Lennep und hat eine Fläche von ca. 7,0 ha. Derzeit wird die Fläche landwirtschaftlich genutzt und beherbergt einen landwirtschaftlichen Betrieb. Die Fläche grenzt direkt an den Kreuzungsbereich der BAB A 1 und der Bundesstraße 229 an und ist daher optimal angebunden. Weitere angrenzende Nutzungen werden gewerblich und landwirtschaftlich genutzt oder stellen Waldflächen dar.

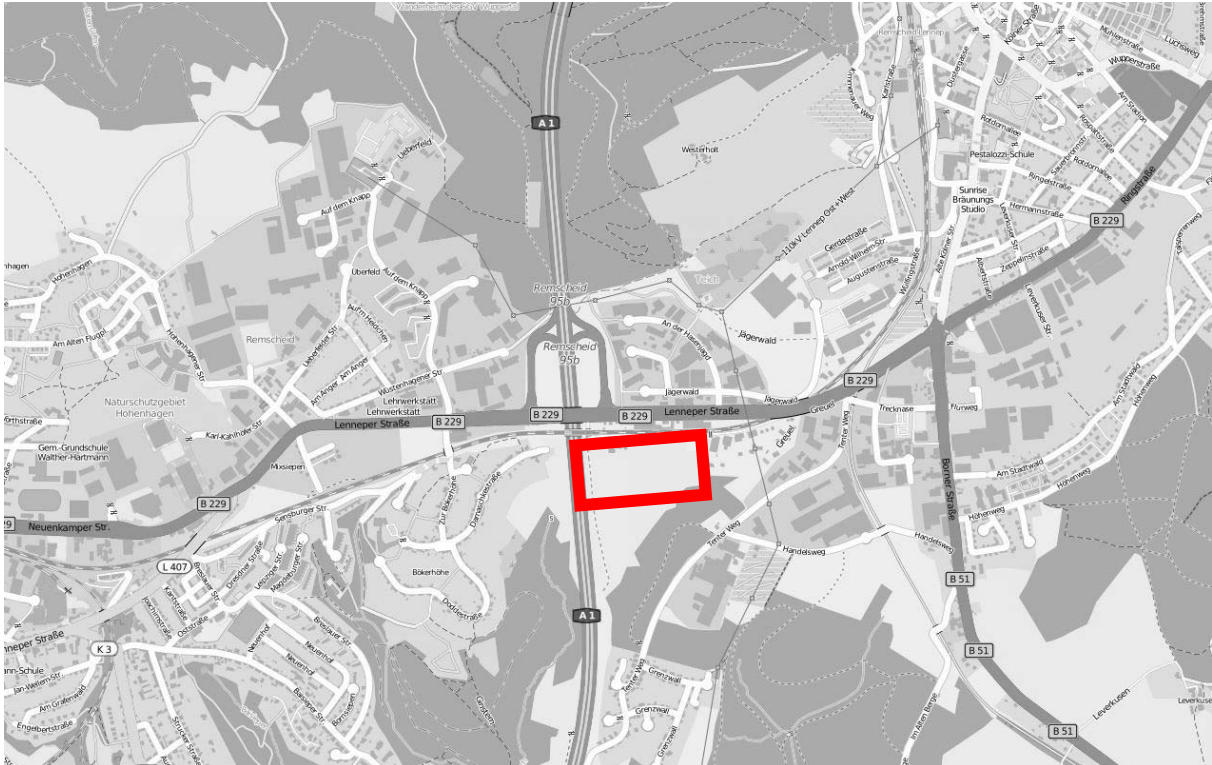


Abb. 8: Lage Standort 5

Bewertung

Auch dieser Standort 5 zeichnet sich durch seine verkehrsgünstige Lage aus. Dennoch wird die verkehrliche Anbindung im Nahbereich der Autobahnanschlussstelle und den örtlichen Gegebenheiten bzgl. des Verkehrssystems aufgrund der Topografie und der nördlich verlaufenden Bahnlinie als kritisch angesehen. Zudem erfüllt dieser Standort, wie auch Standort 1, nicht die landesplanerischen Ziele und Vorgaben und eignet sich bereits daher nicht für die Ansiedlung eines DOC. Da die Fläche zwischen den beiden zentralen Versorgungsbereichen liegt, könnte hier eine Arrondierung des Ortsrandes vorgenommen werden. Eine günstige Erreichbarkeit für den ÖPNV (Haltestelle wird von 3 Buslinien bedient) und den privaten PKW-Verkehr können aufgrund der Lage vorausgesetzt werden.

Ein Argument gegen eine Ansiedlung eines DOC ist, dass die Fläche im Landschaftsplan der Stadt Remscheid als Landschaftsschutzgebiet eingetragen ist und derzeit der temporären Erhaltung unterliegt (Entwicklungsziel 6 Landschaftsplan der Stadt Remscheid). Zudem ist die Verfügbarkeit dieser Fläche fraglich. Auch Synergieeffekte für den bestehenden Einzelhandel werden bei dieser Standortalternative vermisst.

| Standort | 5 |
|--|----------|
| Allgemeiner Siedlungsbereich / integrierter Standort | |
| integrierter Standort | 0 |
| ASB | - |
| Gelände | |
| Grundstücksverfügbarkeit | ? |
| Grundstücksgröße | - |
| Topografische Gegebenheiten | + |
| Investitionskosten für Erschließung und Infrastruktur | 0 |
| Erschließung | |
| Erreichbarkeit mit dem PKW (S-Bahnlinie erschwert die Erschließung) | - |
| Erreichbarkeit mit dem ÖPNV | + |
| Anlieferung via LKW (S-Bahnlinie erschwert die Erschließung) | - |
| Verkehrsgünstige Lage (Wahrnehmbarkeit) | |
| Lage an einer hochfrequentierten Straße | + |
| Vorhandener Einzelhandelsbesatz | |
| Synergieeffekte, bestehender Einzelhandel | - |
| Orts- und Landschaftsbild | |
| Verträglichkeit mit dem Orts- und Landschaftsbild | 0 |
| Immissionsschutz | |
| Verträglichkeit mit angrenzender Nutzung | 0 |
| Landschaft- und Artenschutz | |
| Verträglichkeit in Bezug auf Natur und Landschaft | - |
| Bewertung: positiv + / neutral 0 / negativ - / keine Angaben vorhanden ? | |

Tab. 5: Bewertung Standort 5

5.6 Standort 6

Lage

Standort 6 befindet sich im Zentrum und zentralen Versorgungsbereich der Stadt Remscheid. Bisher wird die Fläche durch einen Busbahnhof, einen Bürokomplex und leer stehende Flächen für den Einzelhandel genutzt. Busbahnhof und Bürokomplex stellen dabei momentan noch Potenzialflächen dar, die derzeit nicht verfügbar sind. Verkehrlich ist die Fläche über die BAB A1 (in 3,5 km Entfernung) und die B229 als innerörtliche Straße angebunden. Der Hauptbahnhof Remscheid ist circa 1 km entfernt. Die Fläche hat eine Größe von rund 1,4 ha von der der Bereich des Busbahnhofs ca. 0,8 ha einnimmt.

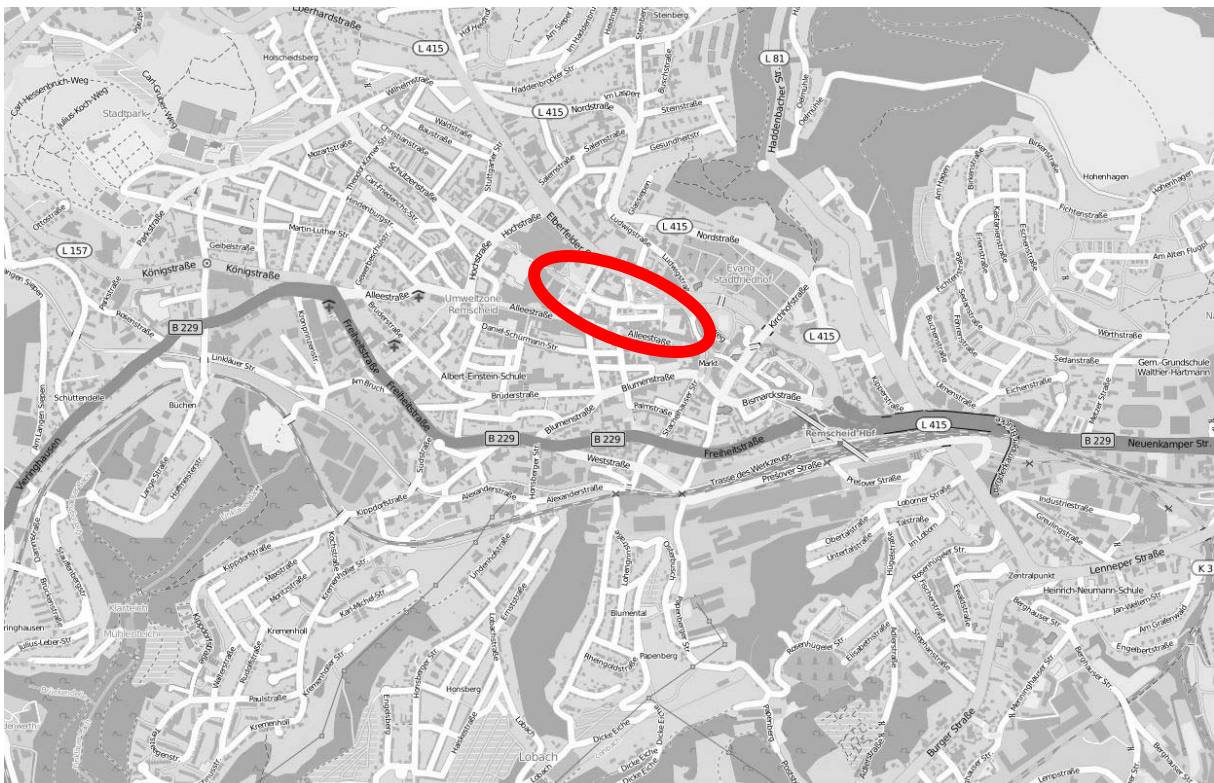


Abb. 9: Lage Standort 6

Bewertung

Der hier untersuchte Standort zeichnet sich zwar aufgrund seiner zentralen Lage aus, ist jedoch ungeeignet für die Realisierung eines DOC.

Eine Ansiedlung eines DOC könnte für den angrenzenden Einzelhandel Synergieeffekte auslösen und auch die Lage stellt eine gute Erreichbarkeit für Fußgänger und den ÖPNV dar. Dennoch stellt sich die Anlieferung von Waren durch LKW-Verkehr und die gute Erreichbarkeit für den MIV über lediglich eine Zufahrtsmöglichkeit als problematisch dar. Aus dieser Sicht sind die potenziellen verkehrstechnischen sowie schalltechnischen Auswirkungen als kritischer zu bewerten. Auch eine Erhöhung des PKW-Verkehrs ist als problematisch zu bewerten. Ausschlaggebendes Argument für eine negative Bewertung ist jedoch die verfügbare Flächengröße von rd. 1,4 ha. Damit ist die Fläche für die Realisierung eines DOC mit entsprechendem Flächenbedarf und Stellplatzflächen ungeeignet.

| Standort | 6 |
|---|----------|
| Allgemeiner Siedlungsbereich / integrierter Standort | |
| integrierter Standort | + |
| ASB | + |
| Gelände | |
| Grundstücksverfügbarkeit | ? |
| Grundstücksgröße | - |
| Topografische Gegebenheiten | + |
| Investitionskosten für Erschließung und Infrastruktur | - |
| Erschließung | |
| Erreichbarkeit mit dem PKW | - |
| Erreichbarkeit mit dem ÖPNV | + |
| Anlieferung via LKW | - |
| Verkehrsgünstige Lage (Wahrnehmbarkeit) | |
| Lage an einer hochfrequentierten Straße | - |
| Vorhandener Einzelhandelsbesatz | |
| Synergieeffekte, bestehender Einzelhandel | + |
| Orts- und Landschaftsbild | |
| Verträglichkeit mit dem Orts- und Landschaftsbild | - |
| Immissionsschutz | |
| Verträglichkeit mit angrenzender Nutzung | - |
| Landschaft- und Artenschutz | |
| Verträglichkeit in Bezug auf Natur und Landschaft | + |
| Bewertung: positiv + / neutral 0 / negativ - / keine Angaben vorhanden ? | |

Tab. 6: Bewertung Standort 6

6. Resümee, Empfehlung

Anhand der polyzentrischen Siedlungsstruktur wurden 6 potenzielle Standorte identifiziert und anhand wichtiger Standortkriterien bewertet und grafisch zusammengefasst. Diese durchgeführte Standortanalyse stellt die Grundlage für die Empfehlung des Standortes 2 für die Entwicklung eines Designer Outlet Centers im Village-Stil dar.

Zur Begründung dieser Empfehlung ist Folgendes auszuführen:

Bereits bei einer gleichwertigen Gewichtung aller Standortkriterien schneidet der Standort 2 mit nur einer negativen Nennung am besten ab.

Die Standorte 1, 4 und 5 entsprechen nicht den landesplanerischen Zielen und Vorgaben, daher scheiden diese drei Standorte grundsätzlich aus.

Der Standort 6 kommt neben seiner viel zu geringen Größe von 1,4 ha auch aufgrund zahlreicher weiterer nicht erfüllter Kriterien nicht weiter in Betracht. Ferner ist auch der Standort 3 aufgrund der unzureichenden Grundstücksgröße nicht für die Realisierung des geplanten Designer Outlet Centers geeignet.

Der Standort 2 erfüllt die flächenmäßigen Anforderungen eines Designer Outlet Centers Village-Stil. Die zusammenhängende Fläche lässt eine einheitliche Planung des Objektes zu und erfüllt die landesplanerischen Vorgaben. Für die betriebswirtschaftliche Qualität des Standortes spricht die gute Erreichbarkeit auch für die potenzielle überregionale Kundschaft. Die zwischenzeitlich erfolgte Überprüfung des innerörtlichen Straßennetzes bestätigt, dass die Verkehrsströme leistungsfähig abgewickelt werden können. Hinsichtlich der Verfügbarkeit der Fläche ist auszuführen, dass alle erforderlichen Liegenschaften sich im Eigentum der Stadt Remscheid befinden. Durch die Nutzung bereits in Anspruch genommener Flächen im Innenbereich verfolgte die Stadt Remscheid aktiv eine Innenentwicklung. Es wurde somit der Nachnutzung von integrierten Standorten gegenüber einer Inanspruchnahme von Flächen im Randbereich bzw. Außenbereich den Vorzug gegeben.

Das Einzelhandelskonzept der Stadt Remscheid wurde durch den Rat der Stadt Remscheid am 25.09.2014 beschlossen. Der Standort befindet sich gemäß Einzelhandelskonzept der Stadt Remscheid im zentralen Versorgungsbereich. Ziel ist die Stärkung der Stadt Remscheid als Einzelhandelsstandort und touristisches Ereignis. Die Verknüpfung und Synergieeffekte mit der Altstadt von Lennep werden hierbei äußerst positiv bewertet.

Alternativenbetrachtung von Standorten zur 5. Änderung des Flächennutzungsplanes

| Standort | 1 | 2 | 3 | 4 | 5 | 6 |
|--|---|-------|---|---|---|---|
| Standort nur in Allgemeinen Siedlungsbereichen und an integrierten Standorten | | | | | | |
| integrierter Standort | - | + | + | - | 0 | + |
| ASB | - | + | + | - | - | + |
| Gelände | | | | | | |
| Grundstücksverfügbarkeit | + | + | - | + | ? | ? |
| Grundstücksgröße | + | + | - | + | - | - |
| Topografische Gegebenheiten | + | + | + | 0 | + | + |
| Investitionskosten für Erschließung und Infrastruktur | - | - | 0 | 0 | 0 | - |
| Erschließung | | | | | | |
| Erreichbarkeit mit dem PKW | + | 0 | 0 | 0 | - | - |
| Erreichbarkeit mit dem ÖPNV | + | + | + | + | + | + |
| Anlieferung via LKW | + | 0 | 0 | 0 | - | - |
| Verkehrsgünstige Lage (Wahrnehmbarkeit) | | | | | | |
| Lage an einer hochfrequentierten Straße | + | + | - | + | + | - |
| Vorhandener Einzelhandelsbesatz | | | | | | |
| Synergieeffekte, bestehender Einzelhandel | 0 | + | 0 | - | - | + |
| Orts- und Landschaftsbild | | | | | | |
| Verträglichkeit mit dem Orts- und Landschaftsbild | 0 | 0 | 0 | - | 0 | - |
| Immissionsschutz | | | | | | |
| Verträglichkeit mit angrenzender Nutzung | + | - / 0 | 0 | - | 0 | - |
| Landschaft- und Artenschutz | | | | | | |
| Verträglichkeit in Bezug auf Natur und Landschaft | 0 | + | + | - | - | + |
| Bewertung: positiv + neutral 0 negativ - keine Angaben vorhanden ? | | | | | | |

Tab. 7: Vergleich der Standorte

Abbildungsverzeichnis

- Abb. 1: Stadtgebiet Remscheid; OpenStreetMap), [Zugriff 05.10.2012].
- Abb. 2: Stadt+Handel GbR, Einzelhandelskonzept für die Stadt Remscheid, Dortmund 25.09.2014, Seite 52
- Abb. 3: Lage der 6 potentiellen Standorte (ohne Maßstab); eigene Darstellung: Karten-
grundlage: OpenStreetMap [Zugriff 22.01.2015].
- Abb. 4: Lage Standort 1; eigene Darstellung: Kartengrundlage: OpenStreetMap [Zugriff
19.01.2015].
- Abb. 5: Lage Standort 2; eigene Darstellung: Kartengrundlage: OpenStreetMap [Zugriff
19.01.2015].
- Abb. 6: Lage Standort 3; eigene Darstellung: Kartengrundlage: OpenStreetMap [Zugriff
19.01.2015].
- Abb. 7: Lage Standort 4; eigene Darstellung: Kartengrundlage: OpenStreetMap [Zugriff
19.01.2015].
- Abb. 8: Lage Standort 5; eigene Darstellung: Kartengrundlage: OpenStreetMap [Zugriff
19.01.2015].
- Abb. 9: Lage Standort 6; eigene Darstellung: Kartengrundlage: OpenStreetMap [Zugriff
19.01.2015].

Tabellenverzeichnis

- Tab. 1: Bewertung Standort 1; eigene Darstellung.
- Tab. 2: Bewertung Standort 2; eigene Darstellung.
- Tab. 3: Bewertung Standort 3; eigene Darstellung.
- Tab. 4: Bewertung Standort 4; eigene Darstellung.
- Tab. 5: Bewertung Standort 5; eigene Darstellung.
- Tab. 6: Bewertung Standort 6; eigene Darstellung.
- Tab. 7: Vergleich der Standorte; eigene Darstellung.

Quellenverzeichnis

BBE Unternehmensberatung: Regionales Einzelhandelskonzept für das Bergische Städtedreieck, Köln, 2006

Beck Texte im dtv: BauGB, BauNVO, 45. Auflage 2014

Bezirksregierung Düsseldorf: Regionalplan (GEP99)

Bezirksregierung Düsseldorf: Landesentwicklungsplan NRW (LEP NRW) – Sachlicher Teilplan Großflächiger Einzelhandel

Brilon Bondzio Weiser Ingenieurgesellschaft für Verkehrswesen: Verkehrsuntersuchung zum Bebauungsplan Nr. 642 der Stadt Remscheid, Bochum, Oktober 2011

Dr. Lademann & Partner, Gesellschaft für Unternehmens- und Kommunalberatung: Perspektiven der Einzelhandelsentwicklung in der Stadt Remscheid – Einzelhandels- & Zentrenkonzept 2012, Hamburg, Juni 2012

Dr. Lademann & Partner, Gesellschaft für Unternehmens- und Kommunalberatung: Die Stadt Remscheid als Standort für ein Designer Outlet Center Gutachten zu den städtebaulichen und raumordnerischen Auswirkungen eines großflächigen Einzelhandelsvorhabens, Hamburg, Juli 2012

Ecostra: Auswirkungsanalyse (Ersteinschätzung) zur möglichen Realisierung eines Designer Outlet Centers in der kreisfreien Stadt, Wiesbaden, September 2011

Landesamt für Natur, Umwelt und Verbraucherschutz NRW (Online): LANUV Informationssystem @LINFOS recherchiert am 05.10.2012

Stadt Remscheid: Begründung der 1. Änderung des Flächennutzungsplanes Gebiet: nordwestlich der Autobahn A1, Buscher Hof, südöstlich der Straße Felder Höhe und südwestlich Lüttringhauser Straße

Stadt Remscheid: wirksamer Flächennutzplan der Stadt Remscheid

Stadt Remscheid: Grundlagen für eine regionalplanerische Bewertung der künftigen flächenbezogenen Planungen der Stadt Remscheid

Stadt Remscheid: Landschaftsplan der Stadt Remscheid

Stadt + Handel: Städtebauliche und raumordnerische Verträglichkeitsanalyse für die Ansiedlung eines Designer Outlet Centers in der Stadt Remscheid, Dortmund, 06.02.2014

Stadt + Handel: Einzelhandelskonzeptes für die Stadt Remscheid, Endbericht, Dortmund, 25.09.2014

Topografisches Informationsmanagement Nordrhein-Westfalen (Online): tim-online.de recherchiert am 05.10.2012