

**Stadt Bergisch Gladbach  
Die Bürgermeisterin**

Federführender Fachbereich <b>Stadtplanung</b>		Drucksachen-Nr. <b>330/2003</b>
		<input checked="" type="checkbox"/> <b>Öffentlich</b>
		<input type="checkbox"/> <b>Nicht öffentlich</b>
<b>Beschlussvorlage</b>		
Beratungsfolge ▼	Sitzungsdatum	Art der Behandlung (Beratung, Entscheidung)
<b>Planungsausschuss</b>	<b>26.06.2003</b>	<b>Entscheidung</b>

**Tagesordnungspunkt**

**Vorhabenbezogener Bebauungsplan Nr. 2194 - Gladium -  
- Ergebnis der frühzeitigen Bürgerbeteiligung**

**Beschlussvorschlag:**

Der Planungsausschuss beauftragt die Verwaltung, das Aufstellungsverfahren zum

**Vorhabenbezogenen Bebauungsplan Nr. 2194 - Gladium -**

auf der Grundlage des Vorentwurfes und unter Berücksichtigung des Beratungsergebnisses fortzusetzen.

## **Sachdarstellung / Begründung:**

Der Vorentwurf zum Vorhabenbezogenen Bebauungsplan Nr. 2194 - Gladium - wurde zuletzt in der Sitzung des Planungsausschusses am 26.03.2003 beraten und die Bürgerbeteiligung gemäß § 3 Abs. 1 BauGB durch Aushang sowie im Rahmen einer Bürgerversammlung am 22.05.2003 durchgeführt. Das Protokoll der Bürgeranhörung vom 22.05.2003 ist der Vorlage beigelegt.

Zeitgleich zur Bürgerbeteiligung wurde die Beteiligung der Träger öffentlicher Belange nach § 4 Abs.1 BauGB durchgeführt.

**Als Ergebnis der Erörterung aus der frühzeitigen Bürgerbeteiligung sowie der Trägerbeteiligung wurden folgende auf die Vorentwurfsplanung zum Bebauungsplan bezogene Einwände festgehalten:**

### **1. Einzelhandel**

- Der geplante Verkaufsflächenumfang und das Einzelhandelskonzept werden hinterfragt
- Bedenken gegen zusätzliches Verkaufsflächenpotenzial und die Verteilung des Verkaufsflächenpotenzials
- Bei der Verteilung der maximal verträglichen Verkaufsflächenpotenziale wird die gutachterliche Prüfung und Berücksichtigung bestehender Erweiterungspotenziale entlang der Hauptstraße angeregt
- Die Auswirkungen des Einkaufszentrums auf Umsatzverlagerungen sollen betriebswirtschaftlich analysiert werden
- Berücksichtigung des projektierten Einkaufszentrums im Bereich der Hauptstraße (Kaskade)
- Das am 08.04.2003 dem Planungsausschuss vorgestellte Konzept „Kaskade II“ wird als Alternative zum Projekt „Gladium“ angeregt – es wird ein Nachtragsgutachten zur Tragfähigkeitsanalyse angeregt
- Es wird angeregt, der Entwicklung der unteren Hauptstraße Vorrang gegenüber dem ehemaligen Busbahnhof-Gelände einzuräumen
- Die städtebaulichen Ziele der Planung im Bereich des ehemaligen Busbahnhofs haben sich mit dem Projekt „Gladium-Citygalerie“ unangemessen verändert
- Befürchtung einer Gefährdung des bestehenden Einzelhandels, insbesondere für den Bereich Hauptstraße

### **Stellungnahme der Verwaltung:**

Das Einkaufszentrum „Gladium“ sieht ca. 14.000 m<sup>2</sup> Verkaufsfläche Einzelhandel auf 3 Ebenen vor. Im Untergeschoss ist ein SB-Warenmarkt mit ca. 4.400 m<sup>2</sup> Verkaufsfläche vorgesehen. In der Erdgeschoss- und ersten Obergeschoßebene sind vorwiegend großflächige (bis ca. 1.700 m<sup>2</sup>) Ladeneinheiten der Branchen Drogerie, Sport, Textil-Kaufhaus, Junge Mode u.a. vorgesehen. Insbesondere an den Eingangsbereichen Johann-Wilhelm-Lindlar-Straße und Grüne Ladenstraße finden sich auch kleinteilige Ladeneinheiten zwischen 100 und 200 m<sup>2</sup> vor (z.B. Optik, Schmuck, Uhren, Schuhe).

Das für die Innenstadt von Bergisch Gladbach zusätzlich verträgliche Verkaufsflächenpotenzial wurde im Rahmen einer „Tragfähigkeitsanalyse für zwei projektierte Einkaufszentren im Einzelhandelszentrum Stadtmitte“ (Institut für Gewerbezentren Starnberg) ermittelt. Im Ergebnis stellt die Untersuchung fest, dass eine Spanne - je nach Branchenmix - von 18.000 bis 21.000 m<sup>2</sup> Verkaufsfläche zusätzlich zu den bisherigen Einzelhandelsflächen verträglich ist. Die Gesamtverkaufsfläche der Innenstadt würde sich somit von derzeit ca. 32.000 m<sup>2</sup> (Bestand) auf bis zu 53.000 m<sup>2</sup> (Maximum) erhöhen.

Der Hauptausschuss hat in seiner Sitzung am 27.05.2003 für das Versorgungszentrum Stadtmitte die vom Gutachter empfohlene zusätzliche Verkaufsfläche in einer Bandbreite von 18.000 m<sup>2</sup> bis 21.000 m<sup>2</sup> als Obergrenze bindend festgelegt. Die Aufteilung der Verkaufsflächen erfolgt nach der entsprechenden Beschlussfassung vom 27.05.2003 mit

- 14.000 m<sup>2</sup> am Standort Johann-Wilhelm-Lindlar-Straße
- 7.000 m<sup>2</sup> am Standort Hauptstraße von Poststraße bis Driescher Kreuz.

Der Hauptausschuss hat dem Planungsausschuss empfohlen, bei den Festsetzungen der entsprechenden Bebauungspläne diese Maximalwerte zu berücksichtigen.

Der Vorhabenbezogene Bebauungsplan „Gladium“ folgt dieser Beschlussfassung in vollem Umfang. Durch das geplante Einkaufszentrum Galdium-Citygalerie bzw. den in Aufstellung befindlichen Vorhabenbezogenen Bebauungsplan „Gladium“ wird zudem in keiner Weise bestehendes öffentliches Planungsrecht im Bereich der Hauptstraße berührt.

Bei der Ermittlung der maximal verträglichen Verkaufsflächenpotenziale war eine Untersuchung der Einzelhandelspotenziale im Bestand nicht originär Aufgabe der Tragfähigkeitsanalyse. Grundsätzlich betrachtet die Analyse die Entwicklung der Innenstadt von Bergisch Gladbach in der Großfläche. Aufgrund der im Rahmen der Bürgerbeteiligung angekündigten, z.T. großflächigen bzw. kumulierenden Erweiterungsabsichten verschiedener Einzelhändler wird der Anregung gefolgt: Das Verhältnis des durch rechtskräftige Bebauungspläne bereits möglichen Entwicklungspotenzials zur maximal zulässigen Verkaufsfläche (Empfehlung des Gutachters) wird nachuntersucht. Inwieweit hierbei eine betriebswirtschaftliche Analyse der Umsatzverlagerungen erforderlich ist, wird geprüft. Der Verwaltung liegen bezüglich beabsichtigter Erweiterungsabsichten zu keinem der Projekte aussagekräftige Planunterlagen vor. Da solche für die Arbeit des Gutachters erforderlich sind, kann das Ergebnis des Nachtrags noch nicht in diese Vorlage einfließen. Im Rahmen des weiteren Planverfahrens werden die erforderlichen Nachuntersuchungen beauftragt und die Ergebnisse in die Beschlussfassung zur öffentlichen Auslegung des Vorhabenbezogenen Bebauungsplans einfließen.

Die Entwicklungen für das Einkaufszentrum „Kaskade“ wurden auf Grundlage des der Stadt vorliegenden Konzeptes (Kaskade I) ausreichend berücksichtigt. Die Ergebnisse der für beide projektierte Einkaufszentren durchgeführten Tragfähigkeitsanalyse sowie die gutachterlichen Empfehlungen fließen in die jeweiligen Bauleitplanverfahren ein, wobei das Projekt „Kaskade I“ aufgrund der auch vom Gutachter bescheinigten Unrentabilität - nach Aussage des Antragstellers - nicht weiterverfolgt wird. Die in Rede stehenden und im Rahmen der Planungsausschuss-Sitzung am 08.04.2003 vorgestellten Projektentwicklungen für den Bereich der Hauptstraße wurden bislang nicht konkretisiert, liegen der Verwaltung nicht vor und konnten daher noch keiner Prüfung (Planungsrecht, Tragfähigkeit, Realisierbarkeit) unterzogen werden. Eine weitergehende Berücksichtigung des projektierten Einkaufszentrums an der Hauptstraße im Rahmen des Planverfahrens zum Vorhabenbezogenen Bebauungsplan „Gladium“ ist daher zum jetzigen Zeitpunkt nicht möglich.

Die städtebaulichen Ziele im Bereich des ehemaligen Busbahnhofs haben sich grundsätzlich in keiner Weise geändert. Der Vorhabenbezogene Bebauungsplan entspricht genau der durch den Rat der Stadt beschlossenen Leitbildkonzeption für die Stadtmitte von Bergisch Gladbach mit dem Ziel „.....den Fußgängerbereich der sich heute weitgehend auf die Achse der heutigen Hauptstraße beschränkt, künftig stärker in die Breite zu entwickeln (Johann-Wilhelm-Lindlar-Straße in Richtung Busbahnhof, Buchmühle).....“.

Eine Priorisierung der unteren Hauptstraße gegenüber dem Standort des ehemaligen Busbahnhofs kann somit aus diesem 1999 beschlossenen Leitbild für die Innenstadt von Bergisch Gladbach nicht abgeleitet werden. Im Gegenteil: Ausdrücklich gewollt ist eine Erweiterung des Fußgängerbereiches in Richtung Bahnhof/ Busbahnhof und eine Einbeziehung dieser wichtigen Nutzungen in den Kernbereich.

Die Ziele der Leitbildkonzeption wurden bereits im Bebauungsplanverfahren Nr. 28 Teil 3 - Stadtmitteprojekt - 2. Änderung berücksichtigt. Der Bebauungsplanentwurf sah die Ausweisung (öffentlich-rechtliche Sicherung) eines Kerngebietes (MK) gegenüber dem S-Bahn-Endhaltepunkt ohne jegliche Nutzungseinschränkung vor. Der Vorhabenbezogene Bebauungsplan „Gladium“ sieht gleichfalls eine Kerngebietsausweisung (MK) (mit Einschränkung der Verkaufsflächen) vor. Somit ist keine Änderung der grundsätzlichen Planungsziele der Stadt erkennbar.

Die Rahmenplanung - Innenstadt Bergisch Gladbach - kommt zu dem Ergebnis, dass eine Attraktivierung der Innenstadt aus planerischer Sicht erforderlich ist und weist eine Erweiterung von Kerngebietsnutzungen am Standort „ehemaliger Busbahnhof“ aus. Auch die Tragfähigkeitsanalyse bescheinigt der Innenstadt von Bergisch Gladbach ein grundsätzlich hohes Entwicklungspotenzial. Das Einzugsgebiet der Innenstadt von Bergisch Gladbach beinhaltet ein Bevölkerungspotenzial von rd. 260.450 Personen und ein ladeneinzelhandelsrelevantes Kaufkraftpotenzial von 1.422 Mio. Euro. Auf die Stadt Bergisch Gladbach entfallen hiervon 605,2 Mio. Euro. Die v.g. Kaufkraftpotenziale sind auch in Zusammenhang mit der im landesweiten Vergleich sehr hohen Mobilität im Rheinisch-Bergischen Kreis zu sehen. Diese wirkt sich positiv auf die angestrebte Kaufkraftbindung in Bergisch Gladbach aus.

Die Summe der o.g. Aspekte ist eine grundsätzlich solide Basis für künftige Einzelhandelsvorhaben. Die Einzelhandelszentralität liegt bei derzeit 0,85. Das bedeutet, dass dem Einzelhandel der Stadt rd. 15 % weniger Kaufkraft zufließt, als allein mit der örtlichen Bevölkerung zu erzielen wäre. Im Saldo ergibt sich ein Kaufkraftabfluss von rd. 88,8 Mio. Euro. Die Analyse der bestehenden Kaufkraftströme hat hier gezeigt, dass sich die Stadt Köln als bedeutender Wettbewerbsstandort insbesondere in den Warengruppen Bekleidung, Schuhe, Uhren/Schmuck, Unterhaltungselektronik, Computer/Software, Sport/Freizeit, Spielwaren sowie im Einrichtungsbedarf darstellt. Gut behaupten hingegen kann sich die Stadt Bergisch Gladbach insbesondere im Lebensmittelbereich und in der Warengruppe Gesundheits- und Körperpflegemittel sowie im Bereich Bücher und Schreibwaren. Unter Berücksichtigung ausgewählter Betriebsformen wie Kleinverbrauchermärkte, Verbrauchermärkte sowie SB-Warenhaus (in Bergisch Gladbach und im Einzugsgebiet bisher nicht vorhanden) sind Unterdeckungen erkennbar, die insbesondere durch die Citygalerie behoben werden können. Positiv wird in diesem Zusammenhang der hohe Saldozufluss von 34,6 Mio. Euro durch das Einkaufszentrum Gladium gesehen.

Die Ergebnisse verdeutlichen das Erfordernis der Attraktivitätssteigerung der Innenstadt von Bergisch Gladbach durch die Etablierung neuer Angebote. Die anstehenden Vorhaben Gladium (und Kaskade) werden daher unter Beachtung der in der Tragfähigkeitsanalyse ermittelten und in der Beschlussfassung des Hauptausschusses am 27.05.2003 bestätigten maximalen zusätzlichen Verkaufsflächen nicht als Konkurrenz bestehender Einzelhandelsstrukturen gesehen; sie werden vielmehr als Stärkung der Wettbewerbsfähigkeit der Innenstadt im regionalen Vergleich und zur Eindämmung von Kaufkraftabflüssen begrüßt.

## **2. Verkehr**

- Fußläufiger Rundlauf zur Fußgängerzone wird durch die trennende Wirkung der Stationsstraße gestört.
- Forderung der Befahrbarkeit der Rampe Stationsstraße sowohl für ÖPNV, MIV und für Taxis oder alternativ „Anliegerregelungen“, sprich Befahrbarkeit für Anwohner der Paffrather Straße.
- Anregung einer barrierefreien (behindertengerechten) Fußgängerführung
- Anschluss Grüne Ladenstraße / Eingang Gladium: behindertengerechter Zugang erforderlich/mangelnde Aufenthaltsqualität in der Platzgestaltung.
- Die Ausfahrt vom Parkhaus zur Paffrather Straße bringt trotz Ampelphase Behinderungen des

fließenden Verkehrs mit sich.

- Die Rampenauffahrt von der Jakobstraße sollte entfallen oder mit Alternativlösungen bedacht werden.
- Die Zufahrt von der Paffrather Straße sollte verschoben und gegenüber der Stichstraße oder Paffrather Straße Nr. 42 (denkmalgeschützte Villa) und Nr. 46 angeordnet werden.
- Wie entwickeln sich die Rückstaulängen an der Parkhauszufahrt Jakobstraße - Sichtdreiecke sind zu beachten.
- Die Johann-Wilhelm-Lindlar-Straße sollte jederzeit für Ver- und Entsorgungsfahrzeuge zufahrtberechtigt sein.
- Besteht Wendemöglichkeit für den Verkehr, der nicht das Parkhaus ansteuern möchte?
- Der Verkehr aus Richtung Paffrath sollte vorwiegend über die Johann-Wilhelm-Lindlar-Straße geführt werden.
- Es wird angeregt, die Stationsstraße zu verlegen oder in Tieflage zu führen.
- Die zeitliche Abhängigkeit vom Bau Kreisverkehrsplatzes „Driescher Kreuz“ und des Einkaufszentrums werden hinterfragt.
- Das Verkehrskonzept soll die bereits heute denkbaren Erweiterungsmöglichkeiten in der Innenstadt berücksichtigen (z.B. 5.500 m<sup>2</sup> Erweiterungsfläche Löwencentre) - ansonsten werden nachteilige Auswirkungen des Verkehrsflusses auf den Einzelhandel erwartet.
- Wurde das „alte“ Parkhaus durch Stellplatz-Ablösebeiträge mitfinanziert?
- Der Innenstadt gehen mit dem Abriss des Parkhauses öffentlich genutzte Parkplätze verloren.
- Die Anlieferung des Einkaufszentrums soll zur Wahrung der Wohnruhe zeitlich beschränkt werden.
- Überbauung der Straßenschlucht Jakobstraße zum Tunnel und herstellen eines niveaugleichen dritten Zugangs von dem geringfügig tiefer zu legenden Fußweg Paffrather Straße.

### **Stellungnahme der Verwaltung:**

Zurzeit ist die fußläufige Verbindung der Fußgängerzone zum Busbahnhof und zum S-Bahn-Endhaltepunkt im Zuge der Johann-Wilhelm-Lindlar-Straße durch die Stationsstraße unterbrochen. Der Fußgängerstrom und der Kfz - Verkehr werden durch eine Lichtsignalanlage geregelt. Die Fahrstraße "Stationsstraße" mit innerstädtischer Erschließungsfunktion bleibt aufgrund der räumlichen Verhältnisse und zur Stärkung und Erweiterung der Geschäftsentwicklung bzw. Integration des S-Bahnhofes / Busbahnhofs innerhalb des Stadtzentrums weiterhin erforderlich.

Im Zuge der Rahmenplanung für die Innenstadt Bergisch Gladbach wurden ein Verkehrskonzept und ein Parkraumkonzept erstellt. Diese Konzeptionen beinhalten die Reduzierung von Durchgangsverkehrsströmen innerhalb der Innenstadt, den Wegfall der verkehranziehenden P&R-Plätze an dem S-Bahn-Endhaltepunkt sowie die Unterbindung von Ziel- und Quellverkehren durch Konzentration von Parkplatzeinrichtungen in der Innenstadt.

Darüber hinaus sehen sie u.a. eine Parkeinrichtung am 'Driescher Kreisel' für den ruhenden Verkehr vor, die den MIV vor der Innenstadt abfangen soll.

Durch Ausweitung und entsprechende Gestaltung des Fußgängerbereiches von der Johann-Wilhelm-Lindlar-Straße bis zur Jakobstraße kann die derzeit unzureichende Anbindung an den Bahnhofsbereich verbessert werden. Um eine unproblematische Fußgängerquerung zu ermöglichen, wird durch Belagwechsel und optische Trennung eine dem Kfz-Verkehr vorrangige Fußwegeführung geplant.

Eine Über- bzw. Unterführung sowohl für den Fußgänger (Johann-Wilhelm-Lindlar-Straße) als auch für den Kfz-Verkehr (Stationsstraße) würde aufgrund der Flächenansprüche an die Bedürfnisse der Fußgänger und Rollstuhlfahrer massive Rampenbauwerke erfordern und erscheint aus städtebaulicher Sicht, aber auch unter Sicherheitsaspekten für die Fußgänger wenig attraktiv. Tunnelbauwerke ermöglichen keine natürliche Belichtung und schaffen somit zur Tages- wie zur Nachtzeit Angsträume. Die Belange des Fußgängerverkehrs würden überdies den Belangen des Kfz-Verkehrs deutlich untergeordnet werden.

Die Rampe Stationsstraße mit Anbindung an die Paffrather Straße soll künftig nur noch vom Buslinien- sowie Taxiverkehr befahren werden. Für den Kfz-Verkehr in südliche Richtung ist eine zusätzliche Fahrspur als Umfahrung des bestehenden Parkhausgebäudes Busbahnhof von der Jakobstraße zur Stationsstraße parallel zur Rampe Stationsstraße vorgesehen. Die grundsätzliche Erreichbarkeit der Innenstadt bzw. der über die Stationsstraße erschlossenen Nutzungsbereiche bleibt nach wie vor bestehen, so dass für den gerichteten Ziel- und Quellverkehr, d.h. Einkaufs- und Kundenverkehr, alle Ziele erreicht und verlassen werden können.

Aus gutachterlicher Sicht wird die abschnittsweise räumliche Trennung des Buslinien- und Taxiverkehrs vom Individualverkehr grundsätzlich positiv bewertet. Hierfür sprechen folgende Argumente:

- Eine Reduzierung des Kfz-Verkehrs im Zuge der Stationsstraße durch ggf. verlagerte Fremdverkehre trägt zu einer Verbesserung der Ein- und Ausfahrtsituation des verlegten Busbahnhofs bei.
- Eine Reduzierung des Kfz-Verkehrs im Zuge der Stationsstraße durch ggf. verlagerte Fremdverkehre trägt zu einer Verbesserung der Querungssituation in der Johann-Wilhelm-Lindlar-Straße für Fußgänger bei und verbessert somit die fußläufige Verbindung zwischen Busbahnhof und Fußgängerzone.
- Für den überwiegenden Anteil der heutigen Kfz-Verkehrsteilnehmer der Stationsstraße ergibt sich lediglich eine relativ kurze Verlängerung der Fahrtstrecke.
- Für den überwiegenden Verkehrsanteil der in die Stationsstraße aus westlicher Richtung über die Paffrather Straße einfahrenden Fahrzeuge sind bei einer Sperrung der Rampe Stationsstraße relativ geringe Streckenverlängerungen zu erwarten. Lediglich für durchschnittlich 21% (des in die Stationsstraße aus östlicher Richtung der Paffrather Straße einfahrenden Verkehrs) treten spürbare Streckenverlängerungen auf.
- Auch bei der Ausfahrt von der Stationsstraße zur Paffrather Straße fällt der Anteil der Linksabbieger in westliche Richtung der Paffrather Straße heute mit durchschnittlich 59% höher aus als der Anteil der Rechtsabbieger in östliche Richtung der Paffrather Straße, so dass auch für diese Verkehrsbeziehung für den überwiegenden Teil des abfließenden Kfz-Verkehrs im Falle einer Sperrung der Rampe nur relativ geringe Streckenverlängerungen auftreten werden.
- Die Erreichbarkeit der Parkieranlage des Löwen-Centers wird verbessert, da der Kundenverkehr aus beiden Fahrtrichtungen der Stationsstraße zwangsläufig an der Einfahrt vorbeigeführt wird.
- Eine Sperrung der Rampe Stationsstraße ist für die Stellplatzerreichbarkeit und die Auslastung der unmittelbar angrenzenden Parkieranlagen durch aus positiv zu bewerten.

Vor aufgezeigtem Hintergrund hält die Verwaltung an der vorgeschlagenen Verkehrskonzeption grundsätzlich fest.

Das Einkaufszentrum Gladium ist barrierefrei geplant. Die Planung wurde diesbezüglich mit dem Behindertenbeauftragten der Stadt abgestimmt. Die verschiedenen Höhenniveaus innerhalb des Plangebiets können wie folgt behindertengerecht überwunden werden:

- Ein Arkadengang von der Johann-Wilhelm-Lindlar-Straße führt südlich außerhalb der Galerie als Rampe mit geringer Neigung zum geplanten Stadtplatz Grüne Ladenstraße und somit zum Anschluss an die Fußgängerzone.
- Aufzüge innerhalb der Citygalerie überwinden die internen Höhenniveaus vom Untergeschoss bis zu den Parkdecks.
- Die Treppenanlage am geplanten Stadtplatz Grüne Ladenstraße wird mit Fahrstühlen versehen.
- Die Querung der Stationsstraße vom geplanten Stadtplatz zur Grünen Ladenstraße erfolgt kreuzungsfrei unterhalb des Straßenniveaus der Rampe Stationsstraße. Die Fußwegführung ist behindertengerecht gestaltet.

Die Aufenthaltsqualität des neuen Stadtplatzes resultiert aus der Fortsetzung der kleinteiligen Platzfolgen der Grünen Ladenstraße. Der künftig als Platz gestaltete, belebte Eingangsbereich der City-

galerie erhält somit städtischen Charakter. Eine bauliche Abschirmung gegenüber der Rampe Stationsstraße bzw. Paffrather Straße ist nicht vorgesehen, da zum einen die Höhenniveaus beider Straßen deutlich oberhalb des Platzes liegen und somit der Kfz-Verkehr weitgehend aus der Blickachse des Fußgängers liegt. Zum anderen sieht das Verkehrskonzept vor, die Rampe der Stationsstraße nur mit Bussen und Taxen zu beschicken und somit die Verkehrsbelastung auf dieser Strecke gegenüber dem heutigen Bestand zu reduzieren. Alternativen für eine Platzgestaltung, z.B. an der Rückseite des Einkaufszentrums (Jakobstraße: Nordseite) existieren nicht. Auch der Verzicht eines Freiraums in Form einer Platzgestaltung ist aus städtebaulicher Sicht nicht gewünscht.

Die genaue Anordnung und Zufahrtsregelung an der Ein- und Ausfahrtsituation zum Einkaufszentrum von/ zu der Paffrather Straße obliegt der im weiteren Verfahren durchzuführenden Detailplanung. Hierbei wird geprüft, ob und inwieweit die geplante Ein- und Ausfahrt mit den künftig zu erwartenden Verkehrsmengen vereinbar ist. Auch die optimierte Positionierung der Zufahrt wird im Rahmen der Detailplanung festgelegt.

Sinngemäß gilt gleiches für die geplante Einfahrt von der Jakobstraße. Auch im Rahmen dieser Detailplanung werden die Aufstelllängen im Verhältnis zum bestehenden Kreisverkehrsplatz und die Sichtverhältnisse geprüft und optimiert. Ein Verzicht auf die Zufahrtsrampe von der Jakobstraße in das Einkaufszentrum ist dabei nicht sinnvoll. In diesem Falle läge die alleinige Zu- und Ausfahrt in die Citygalerie an der Paffrather Straße. Um diese zu erreichen, würde zum einen der aus der Stationsstraße kommende Zielverkehr „Gladium“ am gesamten Cox-Gelände vorbei geführt. Zum anderen ist die Zu- /Abfahrt Paffrather Straße zur alleinigen Erschließung der Citygalerie in der Spitzenstunde nur bedingt leistungsfähig. Eine grundlegende Alternative zur Beschickung der Parkdecks über die Einfahrt Jakobstraße besteht somit nicht. Eine Detaillösung zu deren Ausgestaltung wird jedoch nicht zuletzt auf Basis der noch zu erstellenden Schalltechnischen Untersuchung erfolgen.

Die Zufahrtsregelung für die erweiterte Fußgängerzone "Johann-Wilhelm-Lindlar-Straße" wird sich voraussichtlich an die Handhabung in der vorhandenen Fußgängerzone anlehnen. Rettungs- und Sicherheitsfahrzeuge haben uneingeschränkte Zufahrtmöglichkeiten, die Zufahrt für Anlieferer wird zeitlich beschränkt.

Die Einrichtung und Dimensionierung von Wendemöglichkeiten obliegt hierbei der technischen Ausbauplanung, wobei der Fußwegführung in Richtung des geplanten Mischgebietes auf dem Cox-Gelände Vorrang gegeben werden soll, um dieses Gelände über die Johann-Wilhelm-Lindlar-Straße fußläufig zu erschließen.

Die Fahrbeziehung von der Stationsstraße zur Paffrather Straße kann grundsätzlich nicht aufgegeben werden. Für eine Verlagerung der Stationsstraße bestehen keine Standortalternativen.

Eine Verlegung der Stationsstraße beispielsweise in den Bereich des ehemaligen Cox Geländes (geplantes Mischgebiet) würde nur zu einer Verlagerung, nicht aber zu einer Auflösung der Trennwirkung führen. Gegen eine Führung der Stationsstraße in Tieflage sprechen technische und finanzielle Aspekte. Neben den Abbruchkosten der Rampe ist zu berücksichtigen, dass diese noch in der Bindungsfrist der Städtebauförderung liegt und somit mit deren Aufgabe Rückzahlungen von Fördermitteln anfallen. Zum anderen ist die zwingende Einhaltung der heutigen Fahrverbindung unter Berücksichtigung der topographischen Verhältnisse (Anschluss an die Paffrather Straße) in Tieflage technisch nicht realisierbar.

Der Bau der Gladium Citygalerie ist vom Bau und Betrieb des Kreisels „Driescher Kreuz“ unabhängig. Nach Aussage des Verkehrsgutachters (Dr. Blanke, Bochum) kann der Lastfall „Gladium“ auch vor dem Bau des Kreisverkehrs bewältigt werden.

Der Anregung, die denkbaren Einzelhandelserweiterungen im Bereich der Hauptstraße im Verkehrskonzept zu berücksichtigen, wird im weiteren Verfahren gefolgt. Das Verkehrskonzept fußt auf die vom Büro Blanke erstellte Verkehrsuntersuchung und berücksichtigt die bis zum Erarbeitungszeitraum (Februar 2003) verkehrstechnisch relevanten Belange. Da im Rahmen der Bürgerbe-

teiligung diverse Erweiterungsabsichten angedeutet wurden, der Stadt jedoch keine Planunterlagen vorliegen, erkennt die Verwaltung zwar das Erfordernis weiterer Detailuntersuchungen (Verkehrserzeugung, Quell-Zielverkehr, ruhender Verkehr), kann diese aber bis dato auf Grund mangelnder Detailinformationen nicht veranlassen. Da z.B. die Erweiterung des Löwencenters um 5.500 m<sup>2</sup> (ggf. Bebauungsplanänderungsverfahren/ Stellplatznachweis erforderlich) noch in keiner Weise konkretisiert ist und die Prüfung der Auswirkungen nur in Kooperation mit den entsprechenden Veranlassern erfolgen kann, werden die Ergebnisse dieser „Feinabstimmung“ dem Planungsausschuss im weiteren Planverfahren vorgelegt.

In die Finanzierung des seinerzeit errichteten Busbahnhofes und Parkhauses sind keine Stellplatz-Ablösebeträge eingeflossen. Die für das mit öffentlichen Mitteln geförderte Parkhaus geltende Bindungsfrist von 10 Jahren ist bereits Mitte der 80er Jahre abgelaufen.

Das derzeitige Parkhausgebäude „Busbahnhof“ hat ein Kontingent von ca. 700 Stellplätzen, wobei seit Jahren durch die Sperrung der obersten Parkebene (Parkdeck/ Rampenturm) lediglich ca. 500 Stellplätze zur Verfügung stehen. Nach Aussage der jetzigen Eigentümerin sowie des Betreibers ist das Parkhaus derzeit zu 70 % (ca. 350 Stellplätze) ausgelastet. Die aktuelle Konzeption für das Einkaufszentrum „Gladium-Citygalerie“ umfasst die Errichtung von 3 Parkebenen mit einem Kontingent von ca. 700 Stellplätzen. Der Bemessung des Stellplatzkontingentes für das Gladium-Projekt liegen u.a. die Empfehlungen des Verkehrsplaners Dr. Blanke (Verkehrsuntersuchung Innenstadt Bergisch Gladbach/ Februar 2003) zu Grunde. In der Verkehrsuntersuchung, die anlässlich der beiden projektierten Einkaufszentren „Gladium“ und „Kaskade“ von der Verwaltung beauftragt wurde, wurde für das Einkaufszentrum „Gladium“ im Februar 2003 ein Bedarf von ca. 370 Stellplätzen ermittelt (Berechnungsansatz nach der Verwaltungsvorschrift zur Landesbauordnung NW).

Darüber führt der Gutachter in seiner Verkehrsuntersuchung aus:

„Bei isolierter Betrachtung des Objektes Gladium-Citygalerie ergibt sich eine Zielgröße von insgesamt 366 Stellplätzen. Es gilt allerdings zu beachten, dass eine Realisierung des Gladium-Projektes die Überbauung des vorhandenen Parkhauses Busbahnhof bedingt und als direkte Maßnahme diese entfallenden Stellplätze zumindest in Anteilen entsprechend innerhalb des Gladium-Komplexes ersetzt werden sollen.

Darüber hinaus werden künftig vorhandene Stellplätze (im Bereich der Stationsstraße) durch die Verlegung des Busbahnhofes entfallen. Da durch den Neubau des Busbahnhofes keine separaten Stellplätze geschaffen werden, wird daher im Zusammenhang mit dem Gladium-Projekt als indirekte Maßnahme empfohlen, zusätzliche Ersatzstellplätze zu schaffen.

Unter Berücksichtigung von Synergieeffekten zwischen den neuen Einzelhandelsnutzungen innerhalb der Gladium-Citygalerie mit den vorhandenen Nutzungen im Bereich der Innenstadt von Bergisch Gladbach wird ein Anteil von 50 % des heutigen Stellplatzangebotes im Parkhaus Busbahnhof (ca. 500 Stellplätze) als Mindestwert angesehen, d.h. die Errichtung von ca. 250 Ersatzstellplätzen. Hierbei wird berücksichtigt, dass ein neues Einkaufszentrum nicht nur Neukunden anziehen wird, sondern auch dazu beiträgt, dass die heutigen Kunden ihre Aufenthaltszeit in der Innenstadt verlängern. Dies führt zu entsprechend längeren Stellplatzbelegungen. Durch die Verlegung des Busbahnhofes in die Stationsstraße wird dem Gladium-Projekt ein Anteil von 100 Ersatzstellplätzen zugewiesen. In der Gesamtbetrachtung wird somit aus gutachterlicher Sicht im Falle einer Realisierung der Gladium-Citygalerie mit den vorgegebenen Nutzungskenngrößen eine Zielgröße von  $(366+250+100 =)$  716 Stellplätzen als erforderliche Mindestgröße des Kfz-Stellplatzbedarfes empfohlen.“

Aufgrund der zwischenzeitlich vom Hauptausschuss beschlossenen Begrenzung der Verkaufsfläche auf max. 14.000 m<sup>2</sup> ergibt sich für das geplante Einkaufszentrum Gladium-Citygalerie ein um ca. 40 Stellplätze reduzierter Stellplatzbedarf gemäß Landesbauordnung NW. Trotz des reduzierten Stellplatzbedarfes empfiehlt die Verwaltung, an dem vom Gutachter ermittelten Stellplatzkontingent von mind. 700 Stellplätzen festzuhalten und dieses dem weiteren Aufstellungsverfahren zum Vorhabenbezogenen Bebauungsplan Nr. 2194 - Gladium - zu Grunde zu legen. Der Anregung, Ersatzstellplätze für das entfallende Parkhaus zu schaffen, ist somit bereits gefolgt.

Der Anregung, die Wohnruhe im angrenzend geplanten Mischgebiet auf dem Cox-Areal zu wahren, wird gefolgt. Im weiteren Planverfahren wird eine schalltechnische Untersuchung durchgeführt; sofern hieraus zeitliche Beschränkungen für die Warenanlieferung resultieren, werden diese im Bebauungsplan festgesetzt. Auch mögliche Anforderungen an die Ausführung und Materialwahl der Fassaden werden untersucht.

Die Überdeckung der Straßenschlucht Jakobstraße wurde im Vorfeld der Planungen geprüft. Ein „Deckel“ kann aus statischen Gründen nicht auf die vorhandene Spundwand der Paffrather Straße aufgesetzt werden. Die Alternative wäre eine aufwändige, aus Sicht des Vorhabenträgers wirtschaftlich nicht vertretbare Baukonstruktion (Gebäudeauskragung) als Überdeckung der Jakobstraße. Aus wirtschaftlichen Gründen wurde die Überdeckung daher nicht weiter verfolgt.

Die Anregung, einen dritten Zugang zum geplanten Einkaufszentrum vom Fußweg der Paffrather Straße aus vorzusehen, wird aus städtebaulicher Sicht befürwortet. Inwieweit die wünschenswerte zusätzliche fußläufige Anbindung im Rahmen der Plankonzeption für das Einkaufszentrum "Gladium" berücksichtigt werden kann, bedarf der Prüfung und der weiteren Detailplanung durch den Maßnahmenträger.

### 3. Denkmalschutz / Gestaltung

- Beeinträchtigungen des Baudenkmals " Paffrather Straße Nr. 42" durch die zulässige Gebäudehöhe von 112 m. ü. NN wird befürchtet.
- Die nordöstliche und nordwestliche Höhenentwicklung des Baukörpers sollte auf ca. 110 m.ü.NN begrenzt werden.
- Zur Reduzierung der Gebäudehöhe soll für den ruhenden Verkehr eine zweite Tiefebene unter dem SB-Markt geprüft werden - das oberste Parkdeck könnte somit entfallen.
- Die obersten Parkdecks sollen abgestaffelt werden.
- Beeinträchtigung des Baudenkmals „Kalköfen Cox“ durch den Gebäudekomplex "Gladium" wird befürchtet.
- Die Gestaltung der Südfassade zur Rampe Stationsstraße soll sich an der Gestaltung und Gliederung der Nord- und Ostfassade orientieren.

#### Stellungnahme der Verwaltung:

Der Vorentwurf zum Vorhabenbezogenen Bebauungsplan sieht eine Gebäudehöhe von max. 112 m.ü.NN als zulässige Obergrenze vor. Dies ist eine pauschale Maximalhöhe, die in Ergänzung zu der Höhe des Hauptgebäudes einen gewissen Spielraum für technische Aufbauten, Fahrstuhlüberfahrten o.ä. belässt.

Die tatsächlich zum Straßenraum bzw. zum Gebäude "Paffrather Straße Nr. 42" wirksamen Gebäudehöhen sind der Ost-Ansicht des Einkaufszentrums zu entnehmen und stellen sich zum derzeitigen Planungsstand wie folgt dar:

Regelhöhe: 104,78 m.ü.NN	3 Parkebenen (103,68) + Brüstung (1,10 m)
Rückspringende Aufbauten, nicht erlebbar	
- Treppenhaus	107,88 m.ü.NN
- Aufzüge	110,78 m.ü.NN

- Spielraum Wärmedämmung	+ 0,5 m
--------------------------	---------

Die Regelhöhe von 104,78 m.ü. NN entspricht somit annähernd der bereits heute gemäß dem rechtsverbindlichen Bebauungsplan Nr. 28, Teil 3 - Stadtmitteprojekt - 1. Änderung zulässigen Bauhöhe des vorhandenen Parkhauses von ca. 104 m.ü.NN.

Im weiteren Planverfahren werden sich die Höhenfestsetzungen voraussichtlich an der o.g. Regelhöhe orientieren und diese als maximal zulässige Gebäudeoberkante festschreiben. Treppenhäuser bzw. technische Aufbauten sollen nur als Ausnahme bis max. 112 m.ü.NN zugelassen werden. Im Zuge des weiteren Bebauungsplanverfahrens wird die Erstellung eines Schalltechnischen Gutachtens notwendig. Es ist nicht von vornherein auszuschließen, dass aus Schallschutzgründen eine „Einhausung“ der obersten, bislang offenen Parkebene erfolgt. In diesem Falle würde sich die Regelhöhe auf ca. 107 m.ü.NN erhöhen.

In beiden o.g. Fällen entwickelt sich der Hauptbaukörper des Einkaufszentrums somit deutlich unter 112 m.ü.NN und entschärft somit die Bedenken im Hinblick auf eine negative Beeinträchtigung des Baudenkmals Paffrather Straße Nr. 42. Eine diesbezügliche Detailabstimmung mit dem Rheinischen Amt für Denkmalpflege wird im weiteren Planverfahren vor der öffentlichen Auslegung des Planentwurfes erfolgen.

Der Anregung, die Gebäudehöhenentwicklung auf maximal 110 m.ü.NN zu beschränken, wird somit auch ohne Einrichtung eines Tiefgeschosses unter dem SB-Markt gefolgt. Eine Abstufung der oberen Parkdecks würde der angestrebten Fassadengestaltung und dem architektonischen Konzept der klaren Ausbildung der erlebbaren straßenseitigen Raumkanten widersprechen. Hierdurch würde der angestrebte städtische Charakter des Einkaufszentrums in dieser zentralen Lage der Stadtmitte geschwächt. Inwieweit der vorgeschlagenen Abstufung unter Wahrung der vorstehend benannten architektonischen Zielsetzung entsprochen werden kann, bedarf der weiteren Detailplanung durch den Maßnahmenträger.

Eine Beeinträchtigung der denkmalgeschützten Kalköfen Cox durch den Baukörper des Einkaufszentrums wird seitens der Verwaltung nicht gesehen, da die Blickbeziehung von der Fußgängerzone „Hauptstraße“ über die Johann-Wilhelm-Lindlar-Straße auf die Kalköfen in der Planung berücksichtigt wird. Darüber hinaus wird im Vorhabenbezogenen Bebauungsplan „Gladium“ gegenüber dem Vorgängerprojekt „Kinocenter“ auf den vorderen, in den Straßenraum der Jakobstraße ragenden Gebäuderiegel, verzichtet.

Die Gestaltung der südlichen Fassade obliegt der weiteren Detailplanung. Auch in Abhängigkeit der Anforderungen an den Schallschutz des Einkaufszentrums sind die Fassadengestaltung und die Materialwahl noch genau zu definieren.

#### **4. Grünkonzept**

- „Grünen Stadtplatz“ am Eingangsbereich an der Grünen Ladenstraße schaffen
- Begrünungen am Fuße der Mauer zur Paffrather Straße
- Es wird eine Dach- und Fassadenbegrünung sowie die Erstellung eines Grünordnungskonzeptes angeregt.
- Erweiterung der Fußgängerzone mit Baumpflanzungen bis zum Kreisel an der Jakobstraße

#### **Stellungnahme der Verwaltung:**

Im Rahmen des weiteren Planverfahrens wird eine Umweltverträglichkeitsuntersuchung erstellt. Die o.g. Themen werden im Zuge des Gutachtens untersucht und bewertet. In der Beschlussfassung zur öffentlichen Auslegung des Vorhabenbezogenen Bebauungsplanes wird ebenso ein Grünordnungskonzept enthalten sein.

## 5. Boden

- Zur Beurteilung der Grundwasserverhältnisse ist eine hydrogeologische Untersuchung erforderlich

### **Stellungnahme der Verwaltung:**

Eine Versickerung des anfallenden Niederschlagswassers ist auf Grund der Bebauungsdichte innerhalb des Stadtzentrums (Kerngebiet MK) im Plangebiet und dessen Umfeld nicht möglich. Regenwasser soll - wie für das bestehende Parkhausgebäude Busbahnhof - in das bestehende Kanalnetz abgeleitet werden. Die Erstellung eines hydrogeologischen Gutachtens ist daher derzeit nicht erforderlich, zumal bereits für die Baumaßnahme "Kinocenter" Baugrunduntersuchungen durchgeführt wurden und Erkenntnisse über die Hydrogeologie vorliegen. Im Rahmen der Umsetzung des Bebauungsplanes sind für die geplante Baumaßnahme weitergehende Boden- und Baugrunduntersuchungen vorgesehen, in der ebenso die Grundwasserverhältnisse detailliert geprüft und vor allem während der Bauphase berücksichtigt werden.

## 6. Ver- und Entsorgung

- Die Planung überlagert ein 10 KV- Kabel sowie eine 10 KV - Netzstation an der Jakobstraße; die Netzstation muss erhalten und in das Gebäude integriert werden.
- Im Bereich des Bürgersteigs der Johann-Wilhelm-Lindlar-Straße befinden sich Leitungen der Deutschen Telekom.
- Für die Niederschlagswasserbeseitigung ist eine Regenrückhaltung - ggf. Stauraumkanal – erforderlich.

### **Stellungnahme der Verwaltung:**

Die Funktionen der genannten Leitungen bzw. der Netzstation bleiben auch weiterhin erhalten. Ob dies bei einer Beibehaltung der Leitungstrassen und des Stationsstandortes möglich ist, wird in der weiteren Detailplanung in enger Abstimmung mit dem Energieversorgungsunternehmen bzw. der Deutschen Telekom geprüft und einvernehmlich festgelegt. Die erforderlichen Versorgungstrassen und Versorgungsflächen (Netzstation) werden in dem Vorhabenbezogenen Bebauungsplan entsprechend ausgewiesen und planungsrechtlich gesichert.

Die erforderliche Rückhaltung von Niederschlagswasser und die somit verzögerte Übergabe an das städtische Kanalnetz werden im Rahmen der technischen Ausbauplanung geprüft und mit den zuständigen Dienststellen abgestimmt.

## 7. Abstandsflächen

- Die Abstandsflächen der Citygalerie bringen eine unakzeptable Benachteiligung des an der Johann-Wilhelm-Lindlar-Straße gegenüber gelegenen Bahngeländes

### **Stellungnahme der Verwaltung:**

Für das geplante Gebäude der Gladium-Citygalerie werden die Abstandsflächen an der Johann-Wilhelm-Lindlar-Straße entsprechend den gesetzlichen Abstandsflächenregelungen des § 6 der Bauordnung NW eingehalten. Demnach betragen die Abstandsflächen für Kerngebiete (MK) gegenüber einer öffentlichen Straße 0,25 der Wandhöhe. Die Abstandsflächen dürfen dabei bis zur Mitte der Straße reichen. Die Fassade des Einkaufszentrums zur Johann-Wilhelm-Lindlar-Straße hält in seiner gesamten Länge - auch unter Berücksichtigung des Vorbaus - diese gesetzliche Vorgabe ein. Eine Benachteiligung benachbarter Grundstücke ist somit aus baurechtlicher Sicht nicht gegeben.

**Kopien der im Rahmen der frühzeitigen Bürgerbeteiligung und Trägerbeteiligung eingegangenen Schreiben im vollen Wortlaut sind den Fraktionen zugegangen. Originale können im Fachbereich 6 - Stadtplanung eingesehen werden.**

### **Fortsetzung des Verfahrens/ Beschlussvorschlag:**

**Die Verwaltung schlägt vor, das Verfahren zur Aufstellung des vorhabenbezogenen Bebauungsplanes Nr. 2194 - Gladium - auf der Grundlage der Vorentwurfsplanung und unter Berücksichtigung des Beratungsergebnisses des Planungsausschusses fortzusetzen.**

Aus den vorgetragenen Aspekten und zur Fortsetzung des Aufstellungsverfahrens zum Vorhabenbezogenen Bebauungsplan Nr. 2194 - Gladium - mit der Erstellung der Planunterlagen für die öffentliche Auslegung des Planentwurfes gemäß § 3 Abs. 2 BauGB werden folgende Untersuchungen erforderlich:

#### **1. Einzelhandelsthematik/ Verkaufsflächenpotenzial**

Vor dem Hintergrund der im Rahmen der frühzeitigen Bürgerbeteiligung zum Thema Einzelhandel neu bekannt gewordenen Projekte (Entwicklungspotenziale bestehender Einzelhandelsnutzungen) beabsichtigt die Verwaltung, das Institut für Gewerbezentren Starnberg, Prof. Falk, kurzfristig mit einer Nachuntersuchung zu beauftragen.

#### **2. Verkehr/ Detailplanung**

Im weiteren Planverfahren steht die Konkretisierung der Erschließungsplanung für das geplante Einkaufszentrum "Gladium Citygalerie" an. Dabei werden die verkehrlichen Auswirkungen der sich aus den Entwicklungspotenzialen bestehender Einzelhandelsnutzungen ergebenden Verkehrsmehrbelastungen untersucht und bewertet. Die weiterführenden Untersuchungen werden durch das Verkehrsplanungsbüro Dr. Blanke durchgeführt.

Eine Berücksichtigung der angekündigten Erweiterung des Loewen CityCenters im Rahmen der detaillierten Verkehrsplanung ist sinnvoll, aber nur dann möglich, wenn durch die K.W. Immobilien-Gesellschaft zeitnah eine konkrete Erweiterungsplanung (Art und Umfang der Erweiterung, Stellplatzkonzept etc.) vorgelegt wird.

#### **3. Umweltbelange**

Für die Erstellung des Bebauungsplanentwurfes wird die Durchführung einer Umweltverträglichkeitsuntersuchung (UVU) mit Eingriffsbewertung, Eingriffs- / Ausgleichsbilanzierung, eines Grünordnungskonzeptes sowie eines Schalltechnischen Gutachtens (Beurteilung und Würdigung der Schallsituation sowie der Schallprognose – Anlagenlärm/ Verkehrslärm) erforderlich.

#### **4. Gebäudearchitektur/ Gestaltung**

Im Rahmen der Konkretisierung des Bauvorhabens werden Detailplanungen bezüglich der Baukörperausformung, Fassadengestaltung sowie der Freiraum- bzw. Freiflächengestaltung erforderlich und sind vom Maßnahmenträger vorzulegen.

Die Ergebnisse der vorstehend aufgeführten gutachterlichen Untersuchungen und Detailplanungen werden in die Entwurfsplanung zum Vorhabenbezogenen Bebauungsplan Nr. 2194 - Gladium - einfließen und dem Planungsausschuss im Zuge der Fortsetzung des Bebauungsplanverfahrens (öffentliche Auslegung gemäß § 3 Abs. 2 BauGB) zur Beratung und Entscheidung vorgelegt.

Ein Übersichtsplan, das Protokoll der Bürgerversammlung vom 22.05.2003 sowie exemplarische Planzeichnungen (Grundrisse, Ansichten) zum Projekt "Gladium Citygalerie" sind der Vorlage beigefügt.

### **Anlagen**

<b>Finanzielle Auswirkungen:</b>	
1. Gesamtkosten der Maßnahme:	
2. Jährliche Folgekosten:	
3. Finanzierung:	
- Eigenanteil:	
- objektbezogene Einnahmen:	
4. Veranschlagung der Haushaltsmittel:	
5. Haushaltsstelle: -	