

STADT DORMAGEN  
61/61 26 01/326 1.Ä./He.832

Bebauungsplan-Nr. 326  
-Gewerbegebiet Mathias-Giesen-Straße-  
1. Änderung

BEGRÜNDUNG (Entwurfsbegründung nach § 2 a Abs. 6 BBauG)

Inhalt:

I.	Begrenzung des Plangebietes	Seite 1
II.	Veranlassung -Begründung-	Seite 1
III.	Ziele der Raumordnung und Landesplanung	Seite 3
IV.	Be- und Entsorgung	Seite 3
V.	Verkehrerschließung	Seite 3
VI.	Grünflächen	Seite 3
VII.	Bodenordnung	Seite 3
VIII.	Maßnahmen zur Sicherung der Infrastruktur	Seite 4
IX.	Grundsätze für Soziale Maßnahmen	Seite 4
X.	Verwirklichung des Bebauungsplanes	Seite 4
XI.	Kosten und Finanzierung	Seite 4

I. Begrenzung des Plangebietes

Das Plangebiet wird umgrenzt:

- im Norden: durch die Südseite der L 280
- im Nordosten: durch die Bundesbahn, begrenzt durch die Südwestgrenze der Flurstücke Gemarkung Dormagen, Flur 10, Flurstück 31, Flur 8, Flurstück 18 und Flur 3, Flurstück 40
- im Südosten: durch die Südseite des Holzweges und
- im Südwesten: durch die Nordseite der Bundesautobahn (A 57)

II. Veranlassung und Begründung

Seit dem 3.12.1981 besteht für das unter Ziffer I. genannte ca. 89 ha große Plangebiet der rechtsverbindliche Bebauungsplan Nr. 326 "Gewerbegebiet Mathias-Giesen-Straße" (ehemaliger Bebauungsplan Nr. 208).

Der Bebauungsplan setzt neben dem Zentralfriedhof Grün- und Waldflächen zum größten Teil Gewerbegebiet fest.

Ein Teil des Bebauungsplanes ist bereits realisiert. Die sich hierbei bis heute abgezeichnete, dem Planungsziel nicht entsprechende Entwicklung in diesem Gebiet, veranlasste den Rat der Stadt Dormagen, zu beschließen, den Bebauungsplan Nr. 326 "Gewerbegebiet Mathias-Giesen-Straße" zu ändern.

Durch die verkehrsgünstige Lage, unmittelbarer Anschluß an die Bundesautobahn A 57, soll das Gebiet nach den grundsätzlichen Planungsgedanken als Entwicklungsraum für klassische Gewerbebetriebsformen dienen (Produzierendes Gewerbe, Handwerksbetriebe ..). Entsprechend dem Planungsgedanken ist auch das Erschließungssystem konzipiert worden.

Die für die Bebauung vorgesehenen Flächen im Plangebiet sind als Gewerbegebiete (GE) entsprechend § 8 Baunutzungsverordnung ausgewiesen. Lediglich im Eckbereich L 280/Mathias-Giesen-Straße wurde ein Sondergebiet im Zweckbestimmung "Verbrauchermarkt" gemäß § 11 Abs. 3 Baunutzungsverordnung festgesetzt.

Auf dieser Grundlage hat sich in diesem Sondergebiet, ein für die Stadt Doramgen bedeutsamer Verbrauchermarkt mit angegliedertem Baumarkt angesiedelt.

Im übrigen entstanden im Gewerbegebiet kleinere Einzelhandelsbetriebe mit Bruttogeschoßflächen zwischen 500 und 1.500 qm.

Die sich im Plangebiet z.Z. abzeichnende Nutzungsstruktur (Einzelhandelsgeschäfte) widerspricht der allgemeinen städtebaulichen Funktionszuordnung für die einzelnen Stadtteile und den grundsätzlichen Zielvorgaben für das Gewerbegebiet Mathias-Giesen-Straße.

Schwierigkeiten, die sich mit der Ansiedlung von Einzelhandelsbetrieben in relativ peripherer Lage zu der im Stadtkern gelegenen Einkaufsstraße -Kölner Straße/Kerngebiet- ergeben, zeichnet sich heute schon ab.

Größerer Kundenstrom = zusätzlicher PKW-Verkehr, Überbelastung der Gewerbegebietsstraßen, Rückstau auf Parkplätzen, erhöhte Unfallgefahr.

Unter Beachtung des erkennbaren Nutzungskonfliktes ist es daher aus verkehrstechnischen und städtebaulichen Gründen notwendig, das Gewerbegebiet nach § 1 Abs. 5 in Verbindung mit § 1 Abs. 9 Baunutzungsverordnung nutzungsmäßig einzuschränken.

Die Änderung des Bebauungsplanes Nr. 326 "Gewerbegebiet Mathias-Giesen-Straße" 1. Änderung beinhaltet die folgende textliche Festsetzung:

Für den gesamten Bereich des Gewerbegebietes Mathias-Giesen-Straße sind nach § 1 Abs. 5 - 9 BauNVO ausgeschlossen:

Einzelhandelsbetriebe

Ausnahmen:

1. Einzelhandelsbetriebe in Verbindung mit Handwerksbetrieben, wenn diese flächenmäßig überwiegen.
2. Gartencenter, deren Bruttogeschoßfläche 1.500 qm nicht übersteigt.
3. Baumärkte, deren Bruttogeschoßfläche 1.500 qm nicht übersteigt.

4. KfZ- und Zubehörhandel, deren Bruttogeschoßfläche 1.500 qm nicht übersteigt.

III. Ziele der Raumordnung und Landesplanung

Die Ziele der Raumordnung und Landesplanung werden durch die Nutzungseinschränkung nicht berührt.

IV. Be- und Entsorgung

Die Maßnahmen zur Be- und Entsorgung werden durch die Nutzungseinschränkung nicht berührt.

V. Verkehrerschließung

Die Verkehrerschließung wird durch die Nutzungseinschränkung nicht berührt.

VI. Grünflächen

Grünflächen werden durch die Nutzungseinschränkung nicht berührt.

VII. Bodenordnung

Bodenordnende Maßnahmen sind eingeleitet zur Durchsetzung des gesamten Planungszieles.

Sie richten sich nach den Maßgaben des IV. Teiles des Bundesbaugesetzes.

VIII. Maßnahmen zur Sicherung der Infrastruktur

Die notwendige Infrastruktur (§ 9 a BBauG) ist gegeben; sie wird im Zuge der Realisierung der Planungen ergänzt und verbessert.

IX. Grundsätze für soziale Maßnahmen

Sollten sich bei der Verwirklichung des Bebauungsplanes nachteilige Auswirkungen auf die persönlichen Lebensumstände von Bürgern ergeben, wird die Stadt Dormagen nach § 13 a BBauG Maßnahmen mit den Bürgern erörtern, die das Ziel haben, soziale Härten zu vermeiden.

X. Verwirklichung des Bebauungsplanes

Der Bebauungsplan soll kurzfristig realisiert werden; hierzu wird auf die Entscheidungsbegründung vom 10. Juni 1980 hingewiesen.

XI. Kosten und Finanzierung

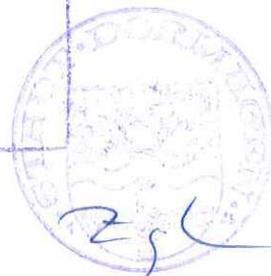
Der Stadt Dormagen werden durch die Nutzungseinschränkungen keine zusätzlichen Kosten entstehen.

Dormagen, den 22. November 1984



*Schwarz*

Schwarz  
Techn. Beigeordneter



Ergänzung zur Entwurfsbegründung des Bebauungsplanes Nr. 326  
"Gewerbegebiet Mathias-Giesen-Straße", 1. Änderung

1. Die Entwurfsbegründung (§ 2 a Abs. 6 BBauG) vom 22. 11. 1984 wird durch Beschluß des Rates der Stadt Dormagen vom 24. Sep. 1985 als Entscheidungsbegründung übernommen.

2. Bedenken und Anregungen

Der Rat der Stadt Dormagen hat sich mit den vorgebrachten Bedenken und Anregungen befaßt. Diese wurden nach Abwägung der privaten und öffentlichen Belange gegen- und untereinander als städtebaulich unbegründet bzw. weil sie nicht Gegenstand des Planverfahrens sind, zurückgewiesen.

2.1 Die von den Einwendern vorgetragene Bedenken und Anregungen richten sich insbesondere:

- a) gegen die Verkehrsplanung
- b) gegen die Nutzungseinschränkung bei der Zulassung von Einzelhandelsbetrieben und
- c) gegen zu erwartende entschädigungspflichtige Auswirkungen der Planungen.

Zu a):

Bereits im Jahre 1974 wurden die städtebaulichen Ziele für den Übergangsbereich zwischen den komplexen Industriequartieren im Süden der Stadt und im Siedlungsschwerpunkt Dormagen-Horrem festgelegt und planungsrechtlich als Gewerbegebiet verbindlich bestimmt - Bebauungsplan Nr. 208 "Gewerbegebiet Mathias-Giesen-Straße" -.

Neben seiner bedeutenden infrastrukturellen Funktion als städtischer Gewerbeentwicklungsbereich hat das Gesamtplanungsgebiet erhebliche Verkehrsmengen von den unmittelbar angrenzenden überregionalen Verkehrssystemen - speziell zu- und abfahrender Gewerbeverkehr - aufzunehmen.

Diese besondere Situation wurde bei der Aufstellung der Ursprungsplanung für das Gewerbegebiet beachtet; die Hauptstraßensysteme innerhalb des Plangebietes, die von der Trassenführung auch heute noch relevant sind, resultieren aus der damaligen Verkehrsanalyse bzw. Prognose.

Als Grundlage für die Konzeption des Verkehrsnetzes des Gewerbegebietes dienten repräsentativ die Verkehrsmengen des Bayerwerkes Dormagen - ohne angrenzende GI-Betriebe -.

1968 - 1969 betrug z. B. der mittlere LKW-Durchsatz 1.100 - 1.200 LKW/Arbeitstag (1973 = 1.300 LKW/Arbeitstag).

Durch Zentralisierung des Bayer-LKW-Verkehrs auf eine Werkszufahrt (Tor 14) wurde eine LKW-Durchsatz-Prognose von 2.500 LKW/Arbeitstag ermittelt.

Nach den Aussagen des Generalverkehrsplanes für die ehemalige Stadt Dormagen - vor der Gebietsreform - wurde für die L 280 eine starke Verkehrszunahme prognostiziert.

Um sicherzustellen, daß der Verkehr aus dem Gebiet reibungslos zur L 280 abfließen kann, sollten künftig Erweiterungsmöglichkeiten für den Knotenpunkt Mathias-Giesen-Straße vorgesehen werden.

Im Jahre 1961 wurde der Bebauungsplan Nr. 208 durch den Bebauungsplan Nr. 326 "Gewerbegebiet Mathias-Giesen-Straße" ersetzt. Dieser berücksichtigte insbesondere die auch durch die Gebietsreform verursachte veränderte Verkehrssituation des Mittelzentrums Dormagen.

Zur Entlastung des Gebietes wurde die Hamburger Straße - heute Alte Heerstraße - mit direktem Anschluß an die L 280 und somit an den Verknüpfungspunkt der A 57/L 380 geplant.

Auf eine Anbaufreiheit der Alten Heerstraße konnte verzichtet werden, da z. T. aus topographischen Gründen (Norden und Süden) wegen Rampenlage keine direkten Zufahrten von angrenzenden Grundstücken möglich waren.

Im übrigen war unter Beachtung der allgemeinen wirtschaftlichen Investitionstätigkeit und der bekanntgewordenen Verkaufsverhandlungen bestimmter Grundstückseigentümer mit großflächigen Gewerbebetrieben, bevorzugt im Bereich der Alten Heerstraße, zu rechnen; diese eindeutige Entwicklungstendenz schloß daher eine Serie von aufeinanderfolgenden Straßenzufahrten zwangsläufig aus. Es konnte davon ausgegangen werden, daß eine nachteilige Einschränkung der Leistungsfähigkeit der im Plan vorgesehenen Verkehrsbänder ausgeschlossen war.

Sowohl die Investitionsfähigkeit als auch die großflächige Neubildung von Gewerbebetrieben hat sich verändert; die Entwicklungsflächen im Stadtgebiet haben sich nicht prognosekonform entwickelt. Statt großflächiger Gewerbebetriebsformen ist aufgrund des im zur Diskussion stehenden Gewerbegebietes erkennbaren Trends mit kleineren bzw. kleinflächigen Betrieben zu rechnen. Dieses hat unmittelbaren Einfluß auf die Erschließungsqualität. Zumal nach aktuellen Verkehrsuntersuchungen des Ing.-Büros Dr. Scholz, Dipl.-Ing. Wolff und Frank aus dem Jahre 1984/85 innerhalb des Stadtgebietes z.B. die Alte Heerstraße eine hervorragende Bedeutung als Verbindungs- und Entlastungsstraße - Querspange - zwischen den nördlichen und südlichen Stadtteilen hat.

Außerdem stellt sie eine Verknüpfung zu einer möglichen sogenannten Südtangente, die die direkte Anbindung der Dormagener Innenstadt sicherstellen soll, dar.

Die vorgenannten Verkehrsuntersuchungen ergeben zweifelsfrei, daß das Gewerbegebiet zusätzliche, durch Einzelhandelsbetriebe verursachte, intensive individuelle PKW-Aufkommen nicht aufnehmen kann. Denn die Bemessungen der im Plangebiet liegenden Erschließungsanlagen sind nur so vorgenommen, daß ein durch Gewerbebetriebe ausgelöstes LKW/PKW-Aufkommen und die stadtteilbezogenen Verkehrsmengen bewältigt werden können.

Eine größere Verkehrsmengenaufnahme würde erfordern, daß die vorhandenen und geplanten Erschließungsanlagen in unververtretbarem Ausmaß ausgebaut werden müßten. Dieses führte aber zu einer städtebaulich und verkehrstechnisch nicht erwünschten Verkehrskonzentration. Vorhandene leistungsfähige Verkehrsbänder außerhalb des Plangebietes tragen wesentlich besser und kostengünstiger zu einer ausgewogenen Verkehrsmengenverteilung bei.

Zu b):

Die Stadt Dormagen hat konsequent durch die vorbereitende verbindliche Bauleitplanung eine gebotene Trennung zwischen Wohn-, Geschäfts-, Gewerbe-, Erholungsbereiche usw. sichergestellt. Dieses war notwendig, um den Erfordernissen eines gesunden Wohnumfeldes, eines wohnnahen multifunktionalen Arbeitsstättenangebotes sowie einer intakten Umwelt gerecht zu werden.

In diesem Zusammenhang ist und wird auch das für die Stadt Dormagen unverzichtbare Stadtzentrum planungsrechtlich gesichert. Durch die erkennbare Entwicklung - Einzelhandelsentwicklung im Gewerbegebiet - wird neben den unter a) genannten Verkehrsproblemen die gewünschte städtebauliche Funktionszuordnung unterlaufen. Hierdurch tritt ein Zentralitätsverlust für die Dormagener Innenstadt ein, der eine erhebliche Verschlechterung der Versorgungsqualität für die Zukunft befürchten läßt.

Was die Ausnahmen für Handelsbetriebe, Gartencenter, Baumärkte und KFZ-Betriebe anbetrifft, so liegen diesen folgende Überlegungen zugrunde:

Handwerksbetriebe sind in keinem Falle Einzelhandelsbetriebe. Gartencenter und Baumärkte sind in aller Regel flächen- und immissionsintensive Betriebsformen, die im Zentralbereich der Wohnbebauung im Gegensatz zu Einzelhandelsbetrieben städtebaulich nicht vertretbar sind. KFZ-Betriebe sind in der Regel Reparaturbetriebe, so daß sie als Handwerksbetriebe von dem Ausschluß ohnehin nicht betroffen sind.

Soweit in Reparaturbetrieben ein KFZ-Handel angeschlossen wird, wäre ein Ausschluß des Handels aus Praktikabilitätsgründen nicht sinnvoll, zumal ein solcher Handelsbetrieb keineswegs vergleichbar mit publikumsintensiven Einzelhandelsbetrieben ist.

Aus den vorgenannten städtebaulichen Gründen war es im Rahmen des § 1 Abs. 6 BBauG erforderlich, die Bauleitplanung anzupassen.

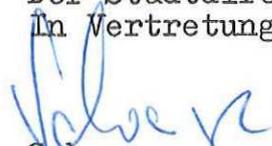
Zu c):

Vorgetragene Entschädigungsansprüche im Sinne der §§ 39 - 44 BBauG werden zur Kenntnis genommen.

Da die Notwendigkeit der Bauleitplanung städtebaulich und nach Abwägung der öffentlichen und privaten Belange gegeneinander und untereinander dringend geboten ist, werden mögliche Entschädigungsansprüche in Kauf genommen.

Dormagen, den 15. Aug. 1985

Stadt Dormagen  
Der Stadtdirektor  
In Vertretung

  
Schwarz

BEGRÜNDUNG

(Entwurfsbegründung nach § 2a Abs. 6 BBauG)

INHALT:

I	Begrenzung des Plangebietes	Seite 1
II	Veranlassung	Seite 1
III	Ziele der Raumordnung und Landesplanung	Seite 2
IV	Begründung des Planinhaltes	Seite 2, 3, 4
V	Be- und Entsorgung	Seite 4
VI	Verkehrerschließung	Seite 4, 5
VII	Grünflächen	Seite 5
VIII	Bodenordnung	Seite 6
IX	Maßnahmen zur Sicherung der Infrastruktur	Seite 6
X	Grundsätze für soziale Maßnahmen	Seite 6
XI	Verwirklichung des Bebauungsplanes	Seite 6
XII	Festsetzungen nach § 103 Bauordnung NW	Seite 6
XIII	Kosten und Finanzierung	Seite 7

## I Begrenzung des Plangebietes

Das Plangebiet wird umgrenzt:

- im Norden: durch die Landstraße Nr. 280 (L 280),
- im Nordosten: durch die Bundesbahn,  
Grundstücke Gemarkung Dormagen,  
Flur 8, Nr. 18 und Flur 10, Nr. 31
- im Südosten: durch die Südseite des Holzweges und
- im Südwesten: durch die Bundesautobahn

## II Veranlassung

Seit dem 19. 12. 1974 besteht für den unter Ziffer I genannten ca. 89 ha großen Bereich der rechtsverbindliche Bebauungsplan Nr. 208 "Gewerbegebiet Mathias-Giesen-Straße". Dieser Bebauungsplan, der erst zu einem kleinen Teil realisiert ist, setzt neben größeren Gewerbeflächen u. a. auch erforderliche Grünzone sowie den Zentralfriedhof fest.

Unter Beachtung des vorhandenen bzw. zu erwartenden Verkehrsaufkommens und hier insbesondere des starken Schwerlastverkehrs zu den im Süden an das Plangebiet angrenzenden komplexen Industriequartieren, ist eine Neuorganisation des Verkehrskonzeptes im und außerhalb des Plangebietes erforderlich.

Durch einen Ausbau des Kreuzungsbereiches L 280/A 57 kann das Plangebiet direkt und effektiv an das klassifizierte überörtliche Verkehrsnetz angeschlossen werden. Der Zentralbereich des Gewerbegebietes kann somit grundsätzlich vom Schwerlastverkehr entlastet werden.

Diese, die Grundzüge der Planung berührenden Maßnahmen sollen durch die Neuaufstellung des Bebauungsplanes Nr. 326 "Gewerbegebiet Mathias-Giesen-Straße" unter Aufhebung des bisherigen Bebauungsplanes Nr. 208 ermöglicht werden.

Im Rahmen dieses verbindlichen Bauleitplanverfahrens sollen auch Modifizierungen am übrigen städtebaulichen Konzept durchgeführt werden, deren Notwendigkeiten sich zum Teil aus den Verhandlungen im Rahmen von bereits eingeleiteten bodenordnenden Maßnahmen ergaben. Insbesondere auch die Konzeption von Grün- und Friedhofsflächen sowie deren Größenbemessung wird unter Beachtung tatsächlicher und geplanter Funktionen überarbeitet. So kann auf die bisher im Plangebiet (Randzone L 280/Bundesbahn) vorgesehene Grünfläche mit der Zweckbestimmung "Sportplatz" verzichtet werden, da außerhalb des Plangebietes inzwischen ein für den Stadtteil Horrem notwendiges Sportzentrum voll funktionsfähig erstellt wurde.

Die freiwerdenden Flächen werden den vorhandenen Gewerbegebieten zugeordnet und in diese integriert.

### III Ziele der Raumordnung und Landesplanung

Der Bebauungsplan entspricht räumlich und inhaltlich den Zielen der Raumordnung und Landesplanung sowie räumlich dem wirksamen Flächennutzungsplan der Stadt Dormagen.

Inhaltlich weicht der Bebauungsplan, soweit es die das Plangebiet im Süden begrenzenden Grünzonen betrifft (Zentralfriedhof) geringfügig von den Darstellungen des Flächennutzungsplanes ab. Insbesondere wird die als "Friedhof" festgesetzte Fläche nördlich des Holzweges zwischen Bundesbahn und Mathias-Giesen-Straße aufgegeben und entsprechend ihrer tatsächlichen Funktion (bestockte Fläche) als "Flächen für die Forstwirtschaft" festgesetzt.

Der Flächennutzungsplan wird parallel zu diesem verbindlichen Bauleitplanverfahren unter Beachtung der vorgenannten Planungsabsichten geändert.

### IV Begründung des Planinhaltes

#### 1. Art der Nutzung

##### 1.1 Gewerbegebiete

Die Art der Nutzung des Bebauungsplangebietes Nr. 326 ist sowohl unter Beachtung landesplanerischer Kriterien, aber insbesondere auch durch seine Einordnung innerhalb der bestehenden städtebaulichen Strukturen des Stadtgebietes geboten. Seine Lage in der Übergangszone zwischen den komplexen Großindustrieanlagen im Süden und den Wohnbaustrukturen am Nord- und Oststrand, sowie die dreiseitige Umgrenzung durch stark frequentierte Verkehrsbänder (A 57, L 280 und Bundesbahn), läßt grundsätzlich nur eine Nutzung als Gewerbegebiet zu. Hierdurch wird eine notwendige Abstufung zwischen konkurrierenden Strukturen sinnvoll erreicht.

##### 1.2 Sonstige Sondergebiete

Unmittelbar an der Nahtstelle zwischen den Gewerbegebieten und dem verdichtet bebauten angrenzenden Wohngebiet des Stadtteiles Dormagen-Horrem ist ein städtebaulich integriertes Sonstiges Sondergebiet mit der Zweckbestimmung "Verbrauchermarkt" festgesetzt worden, welches an leistungsfähige vorhandene Erschließungssysteme angebunden ist.

Die Notwendigkeit dieses Sonstigen Sondergebietes ergibt sich aus dem konsequent anzustrebenden Ausbau der mittelzentralen Bedeutung der Stadt Dormagen und der in diesem Zusammenhang zu sichernden Allgemeinversorgung. Die Größenbemessung des gesamten Sonstigen Sondergebietes, welches bereits nutzungsmäßig zu einem großen Teil funktionsfähig realisiert ist, ist unter Beachtung des Verflechtungsbereiches der Stadt Dormagen mit dem weiträumigen Umland vorgenommen worden.

Eine Flächenvergrößerung gegenüber den bisherigen Planvorgaben ist nicht notwendig und auch nicht vorgesehen.

## 2. Maß der Nutzung

Zur Erreichung einer flexibelen Funktions- und Baugestaltung der möglichen verschiedenartigsten Gewerbebebauung sind grundsätzlich die überbaubaren Flächen nur durch Baugrenzen bestimmt worden.

Die überbaubaren Flächen, soweit sie im Zentralbereich des Plangebietes liegen, sind von der Höhenentwicklung gegliedert und gestaffelt. Entlang der Erschließungsanlagen ist der hochzonige Bereich (Zahl der Vollgeschosse III - IV) zugeordnet, um hierdurch eine optische Abschirmung der nur 2-geschossigen bebaubaren hinteren Grundstücksbereiche zu erreichen. Um die erwünschte Nutzungsflexibilität sicherzustellen, sind nach § 17 der Bau-nutzungsverordnung die höchstzulässigen Ausnutzungswerte den Baugebieten zugeordnet worden. Die oben genannten Kriterien gelten sinngemäß auch für die Gemeinbedarfsflächen sowie für das "Sonstige Sondergebiet".

## 3. Immissionsschutz

### 3.0 Gliederung der Baugebiete

Das gesamte Gewerbegebiet liegt am Nord- und Ostrand des Plangebietes unmittelbar - durch Verkehrsbänder getrennt - bereits realisierten Wohnbauflächen gegenüber.

In Abstimmung mit dem Staatlichen Gewerbeaufsichtsamt, unter besonderer Berücksichtigung des Immissionsschutzes, sind die oben genannten Randzonen des Gewerbegebietes gegliedert und immissionsmäßig eingeschränkt worden. In den sogenannten immissionsarmen Zonen des Gewerbegebietes dürfen nur Betriebe oder Betriebs-teile untergebracht werden, die bezüglich Staub oder Gase keinerlei Immission verursachen und bezüglich Lärm an der Grenze des Wohngebietes folgende Immissionsrichtwerte nicht überschreiten können:

tagsüber 50 dB(A)  
nachts 35 dB(A)

### 3.1 Verkehrslärmschutz

Die vorhandene Mathias-Giesen-Straße ist zur Zeit Haupterschließungssystem für das Plangebiet und hat Zubringerfunktion für die im Süden an das Plangebiet angrenzenden komplexen Industriequartiere. Der überwiegende Teil des Verkehrsaufkommens auf der Mathias-Giesen-Straße verteilt sich auf das außerhalb des Plangebiets vorhandene klassifizierte Verkehrsnetz (L 280), welches unmittelbar das Wohngebiet Horrem-Süd tangiert.

Durch den geplanten Neubau der Hamburger Straße mit unmittelbarem Anschluß an den Autobahnknoten Dormagen wird die Mathias-Giesen-Straße vom Schwerlastverkehr und auch vom allgemeinen Werkverkehr stark entlastet. Die das Wohngebiet Horren-Süd tangierenden Verkehrsmengen werden entsprechend reduziert, so daß hier eine Verminderung des vorhandenen Mittelungspegels von  $\Delta L = 1,6 \text{ dB(A)}$  erreicht wird.

Im Bereich des geplanten Verknüpfungspunktes L 280/A 57/Hamburger Straße wird eine max. Erhöhung des Mittelungspegels von  $\Delta L = 0,5 \text{ dB(A)}$  eintreten, die jedoch unbeachtlich ist.

#### V Be- und Entsorgung

Das gesamte Gebiet wird an die öffentliche Strom- und Wasserversorgung angeschlossen. Die Festsetzung der Flächen für Trafostationen/Compactstationen ist durch die Standortvorgabe des Versorgungsträgers begründet.

Nach Maßgabe des Generalentwässerungsplanes Dormagen, Teilentwässerungsabschnitt Gewerbegebiet Mathias-Giesen-Straße ist eine zentrale Entwässerung - Trennsystem - vorgesehen. Alle anfallenden Schmutzwässer werden zur vollbiologischen Kläranlage in Dormagen-Rheinfeld geleitet und dort schadlos beseitigt.

Anfallende Regenwässer werden im Plangebiet einem funktionsfähig erstellten Regenklärbecken zugeführt und anschließend versickert.

#### VI Verkehrerschließung

Das gesamte Gebiet ist an die voll funktionsfähig vorhandenen äußeren klassifizierten Straßensysteme (L 280, K 18) angebunden und durch die L 280 auch an die Bundesautobahn (A 57) tangiert. Zur Verbesserung dieser Verkehrssituation, insbesondere zur Konzentrierung und Lenkung des erheblichen Schwerlastverkehrs, wird der vorhandene Autobahnknoten Dormagen so umgestaltet, daß das Plangebiet unmittelbar an diesen angebunden werden kann.

Die entsprechende Querspange zur A 57 (Hamburger Straße) verbindet dieses Gebiet mit den im Süden angrenzenden Industriequartieren. Alle Erschließungsanlagen im Plangebiet erhalten entsprechend ihrer Verkehrsbedeutung ausreichend bemessene Querschnitte.

Die Haupterschließungsachsen zu den Arbeitsstätten im angrenzenden Industriegebiet werden grundsätzlich mit getrennt geführten Radwegen ausgestattet.

Parkplätze sind innerhalb der öffentlichen Verkehrsflächen in notwendiger Anzahl angeordnet. Private Stellplätze können auf den einzelnen Grundstücken untergebracht werden.

## VII Grünflächen

Alle vorhandenen klassifizierten Straßenverkehrssysteme (L 280/ A 57) werden gegenüber den Gewerbegebieten durch öffentliche Grünanlagen abgeschirmt. Aus Gründen des Immissionsschutzes sowie unter Beachtung von Sicherheit und Leichtigkeit des Verkehrs (Blend- und Sichtschutz) ist es erforderlich, die Grünzone intensiv zu bepflanzen. Nach § 9 Nr. 25 BBauG ist daher für die gesamte Grünfläche ein Pflanzgebot festgesetzt.

Die im Süden des Plangebietes vorhandene und darüber hinausgehenden öffentlichen Grünflächen haben neben ihrer Funktion als Gliederungszone zwischen vorhandenen Industrie- und geplanten Gewerbequartieren auch eine hervorragende Bedeutung als Luftaustauschzone (Frischluftschneise). Sie muß in ihrem Aufbau beibehalten und entsprechend den Planfestsetzungen verstärkt und gesichert werden.

Soweit in diesem Bereich waldartig bestockte Flächen vorhanden sind, sind diese im Einvernehmen mit den Forstbehörden als "Flächen für die Forstwirtschaft" festgesetzt und mit in die Grünzone integriert.

Entlang der Bundesbahnstrecke Köln - Neuss ist eine Funktionstrennung zwischen vorhandenen bzw. geplanten Bahnanlagen und den Gewerbegrundstücken erforderlich. Diese aus optischen und Sicherheitsgründen erforderliche Trennung wird durch eine die Bahnanlagen begleitende bepflanzte Grünzone (Pflanzgebot) nach § 9 Nr. 25 BBauG erreicht.

Zur Wahrung eines Nutzungsausgleichs verbleiben die Grünflächen im Privatbesitz und können daher dem Maß der Nutzung für die überbaubaren Grundstücksflächen flächenmäßig zugerechnet werden.

### Zentralfriedhof

Innerhalb der Abgrenzungszone (Frischluftschneise) zwischen vorhandener Industrie und Gewerbebereichen, die den gesamten Südrand des Plangebietes umfaßt, ist ein vorhandener Friedhof integriert. Durch bedarfsorientierte Flächenvergrößerung soll seiner Bedeutung als Zentralfriedhof Rechnung getragen werden.

Durch intensive Bepflanzung unter Beachtung bereits bestehender Grünzonen wird das Friedhofsareal gegenüber den angrenzenden Gewerbequartieren abgeschirmt. Die gesamte Anlage wird landschaftsgerecht in die bestehende Grünzone eingebunden.

### VIII Bodenordnung

Bodenordnende Maßnahmen sind notwendig und vorgesehen. Sie richten sich nach den Maßgaben des IV. Teiles des Bundesbaugesetzes.

### IX Maßnahmen zur Sicherung der Infrastruktur

Die notwendige Infrastruktur (§ 9a BBauG) ist gegeben; sie wird im Zuge der Realisierung der Planungen ergänzt und verbessert.

### X Grundsätze für soziale Maßnahmen

Sollten sich bei der Verwirklichung des Bebauungsplanes nachteilige Auswirkungen auf die persönlichen Lebensumstände von Bürgern ergeben, wird die Stadt Dormagen nach § 13a BBauG Maßnahmen mit den Bürgern erörtern, die das Ziel haben, soziale Härten zu vermeiden.

### XI Verwirklichung des Bebauungsplanes

Maßnahmen im Sinne des § 39b BBauG ff., und zwar Baugebote (§ 39b), Nutzungsgebote (§ 39c), Modernisierungs- und Instandsetzungsgebote (§ 39e) sind zunächst nicht vorgesehen.

Sollte der Bebauungsplan in den zu erwartenden Zeiträumen nicht verwirklicht werden, so behält sich die Stadt Dormagen nach Abwägung der öffentlichen und privaten Belange Maßnahmen im Sinne des § 39b - 39e BBauG, insbesondere Pflanzgebote, vor. Der Bebauungsplan soll kurzfristig verwirklicht werden.

### XII Festsetzungen nach § 103 Bauordnung NW

#### Einfriedigungen

Die Festsetzungen über Art und Umfang von Einfriedigungen dienen der Abgrenzung der an das klassifizierte äußere Erschließungssystem (L 280) angrenzenden Plangebietsbereiche. Um Sicherheit und Leichtigkeit des Verkehrs auf der L 280 durch private Zu- und Abfahrten nicht zu beeinträchtigen, sind die Einfriedigungen lückenlos und dauerhaft in einer Höhe von 1,50 m zu errichten. Aus optischen Gründen sind die Einfriedigungen in die Randzonen der das klassifizierte Straßensystem begleitenden Grünflächen angeordnet.

XIII Kosten und Finanzierung

Der Stadt Dormagen werden durch diese städtebauliche Maßnahme folgende überschläglich ermittelte Kosten entstehen:

Grunderwerb und Freilegung der Flächen	ca.	570.000,--	DM
Straßenbau	ca.	6.400.000,--	"
Kanalisation	ca.	7.000.000,--	"
Beleuchtung	ca.	150.000,--	"
Grünflächen	ca.	220.000,--	"
Wasserleitung	ca.	<u>320.000,--</u>	"
insgesamt:		14.670.000,--	DM
		=====	

Die Bereitstellung der erforderlichen Mittel für die Realisierung des Bebauungsplanes ist aus dem Haushalt der Stadt Dormagen zu erwarten.

Dormagen, den 10. Juni 1980

  
Buchholz  
Techn. Beigeordneter

