U m w e l t b e z o g e n e S t e l l u n g n a h m e n

im Sinne des § 3 Abs. 2 BauGB

zur Offenlage
der Neuaufstellung des
Flächennutzungsplanes der Stadt Dormagen

aus der Beteiligung der Öffentlichkeit
gemäß § 3 Abs. 2 BauGB

Stadt Dormagen, Fachbereich Städtebau, Stadtplanung

61/61 uer

Stadt Dormagen
Fachbereich Städtebau
Mathias-Giesen-Str. 11

41540 Dormagen

Stadt Dormagen
26. März 2020
Post-Eingangsstelle

Dormagen, 18.03.2020

Entwurf des Flächennutzungsplans der Stadt Dormagen Stand November 2019

Sehr geehrte Damen und Herren,

zum Entwurf des Flächennutzungsplans nehme ich nachfolgend Stellung und bitte um entsprechende Berücksichtigung.

Die Fläche „**W 43.5 – Am Quirinushof – östlich**" soll gemäß Planung für Wohnbebauung ausgewiesen werden. Dies halte ich für falsch.

Die Fläche liegt eingezwängt zwischen dem Ortskern Delrath sowie der vorgesehenen sechsspurigen Autobahn BAB 57, der Bahnlinie Köln – Düsseldorf sowie dem Gewerbegebiet „Am Kohnacker". Damit erfolgen von allen Seiten erhebliche Immissionen. Unmittelbar hinter der BAB 57 schließt sich das umfassende Gewerbegebiet Neuss-Uedesheim/St.Peter/Delrath/Wahler Berg an.

Es handelt sich um die letzte größere Delrather Erholungs- und Freizeitfläche, die von vielen Spaziergängern und Radfahrern intensiv genutzt wird. Diese Erholungs- und Freizeitfläche muss unbedingt erhalten bleiben.

Für die Tierwelt ist die Fläche ebenfalls von erheblicher Bedeutung und auch in der jetzigen Größe erforderlich. Dies auch w/ dem unmittelbaren Anschluß an die Naturfläche „Ententeich".

Hinzu kommt, dass der Delrather Sportplatz nebst Festplatzgelände unmittelbar an die Fläche grenzt. Es ist davon auszugehen, daß bei Bebauung Neubürger auf ihre Ruhe bestehen und damit gemäß Recht(sprechung) das Schützenfest wie auch andere Feiern und Feste angepasst werden müssen und daher erheblich beeinträchtigt sein werden, da nur so die Lärmgrenzen eingehalten werden können.

Die für die etwaigen Neubürger notwendigen Verkehrsflächen nebst zusätzlicher Straßenbelastung würden die ohnehin bestehenden Verkehrsprobleme noch weiter verschärfen. Eine Realisierung des Autobahnanschlusses „Delrath" würde dieses Problem potenzieren.

Mit 35,2 ha Anteil an der gesamt geplanten Fläche von 157 ha ist der Delrather Anteil weit überproportional. Er entspricht 22%. Delrath hat jedoch nur einen Einwohneranteil von unter 5%. Dies ist eine unzumutbare Belastung für den Ortsteil Delrath mit seinem „Dorfcharakter".

Alternativflächen stehen insbesondere in Gohr/Broich sowie Straberg ausreichend zur Verfügung. Ebenso in Stürzelberg und Zons. Diese Ortsteile verfügen im Gegensatz zu Delrath über weit umfangreichere Erholungs-und Freizeitflächen. Die weiteren Planungsziele würden auch bei Ausweitung der Flächen in diesen Stadtteilen gut erreicht. Die Abwägung und Verteilung zwischen den Ortsteilen ist unzureichend erfolgt und benachteiligt Delrath unangemessen. Eine ausgewogene Entwicklung der Ortsteile wird leider verfehlt.

Zusammenfassend:

- Hoher Erholungs- und Freizeitwert
- Gefährdung von Sportplatz und Festplatzgelände
- Beeinträchtigung der Tierwelt
- Starke Immissionen von BAB 57
- Erhebliche Immissionen der Bahnlinie Köln – Düsseldorf
- Zuspitzung der kritischen Verkehrssituation
- Unangemessene Abwägung und Verteilung zwischen den Ortsteilen
- Insgesamt unzumutbare Belastung für den Ortsteil Delrath

Daher beantrage ich, die Fläche W43.5 aus dem Entwurf des Flächennutzungsplanes zu löschen.

Mit fr[redacted]Grüßen

Anwohner der Holzheimer Straße,
Ignaz-Semmelweis-Straße,
Dorothea-Erxleben-Straße,
und
Theodor-Billroth-Straße
41540 Dormagen

Dormagen, den 16.03.2020

Stadt Dormagen
Eingegangen
18. März 2020
Fachbereich Städtebau
Bauaufsicht und Bauverwaltung

Stadtplanung Dormagen
Herrn S. Medzech
Technisches Rathaus

Entwurf Flächennutzungsplan; Fläche W 12.2 Hackenbroich - Raiffeisenstraße; Verkehrsanbindung

Sehr geehrter Herr Medzech,

die Stadt Dormagen hat im Rheinischen Anzeiger in einer öffentlichen Bekanntmachung die o.g. Fläche W12.2 Hackenbroich – Raiffeisenstraße als Wohnbaufläche ausgewiesen.

Unsere Bedenken gegen eine mögliche Verkehrsanbindung des Baugebietes nach Norden/Nordwesten in Richtung Theodor-Billroth-Straße hatten wir bereits in unseren Schreiben an Sie vom 28.12.2015 ausführlich (Anlage A) sowie vom 30.06.2017 (Anlage B) dargestellt. Hier fassen wir erneut die aus unserer Sicht wichtigsten Vorbehalte zusammen:

1. Der zu- und abfließende Verkehr in das neue Baugebiet soll nicht durch eine nach Norden hin verlängerte Raiffeisenstraße etwa in Richtung Theodor-Billroth-Straße geführt werden.
2. Keine Verbreiterung des bestehenden Weges durch das Landschaftsschutzgebiet.
3. Keine verkehrsmäßige Einbindung des Gebietes W12.2 in die Holzheimer Str., Theodor-Billroth-Str. und Ignaz-Semmelweis-Str. wegen des dortigen hohen Aufkommens an Fußgängern und Radfahrern (Schulen, Kitas, Krankenhaus).

Wir bitten um

- die Berücksichtigung unserer Bedenken sowie
- insbesondere Ihre Rückäußerung bezüglich der zu erwartenden Verkehrsführung.

In den Anlagen fügen wir die Unterschriftenliste der Anwohner bei, die diese Forderung vertreten.

Bei Fragen wenden Sie sich bitte alternativ an:

Mit freundlichen Grüßen

Anlagen

Anlage A

Anwohner der Holzheimer Straße
und Ignaz-Semmelweis-Str. und
Theodor-Billroth-Straße
41540 Dormagen

Dormagen, den 28.12.2015

Bürgermeister der Stadt Dormagen Herrn Lierenfeld

Flächennutzungsplan; Fläche W 12.2 Hackenbroich-Raiffeisenstraße; Verkehrsanbindung

Sehr geehrter Herr Bürgermeister,

in der Stadtteilwerkstatt am 4.11.2015 wurde mitgeteilt, dass das oben bezeichnete Areal als eine mögliche Wohnbebauungsfläche geprüft werden solle.

Mit großer Sorge sehen wir als betroffene Bürger und Anwohner der folgenden denkbaren Verkehrsanbindung der neu zu bebauenden Zone entgegen: Verlängerung der Raiffeisenstraße nach Norden und Einmündung in die Theodor-Billroth-Straße sowie in die Holzheimer Straße. Eine derartige Anbindung würde bedeuten, dass der bestehende asphaltierte Weg durch das Landschaftsschutzgebiet zu einer Straße umgebaut und verbreitert werden würde.

Im Falle einer Bebauung der Fläche W 12.2 Hackenbroich-Raiffeisenstraße fordern wir, die Bewohner der Holzheimer und Theodor-Billroth-Straße in Hackenbroich, Folgendes: Das mögliche neue Wohngebiet soll nicht an eine nach Norden durch das Landschaftsschutzgebiet zu verlängernde Raiffeisenstraße mit Einmündung in die Theodor-Billroth- und Holzheimer Straße verkehrlich angebunden werden.

Zur Begründung führen wir folgende Argumente an:

1. Das Landschaftsschutzgebiet soll in seiner jetzigen Form und Ausdehnung bestehen bleiben und darf nicht durch eine Verbreiterung für neue Verkehrswege und damit einhergehende zusätzliche Lärm- und stoffliche Emissionen weiter eingeengt werden.

2. Die Holzheimer Straße (4,40m breite Spielstraße, Sackgasse mit Wendehammer) und die Theodor-Billroth-Straße (Breite 4,80m, Verkehrsberuhigung in Höhe der Grundstücke Nr.) sollen unverändert belassen und nicht als zusätzliche Verbindungsstraßen für neue Wohngebiete ausgebaut werden. Die Straßen werden stark genutzt aus nahezu allen Teilen Hackenbroichs für den Fuß- und Fahrradverkehr der Kinder / Jugendlichen zum bzw. vom Schulzentrum, Grundschulkindern sowie Kindergartenkindern von 2 Kindergärten. Darüber hinaus nutzen Besucher des Friedhofes, Krankenhauskomplexes, Wald und Tannenbusch diese Zuwege. Eine privat durchgeführte Verkehrszählung am 18.12.2015 ergab, dass täglich etwa 700 Personen (ca. 99% Fußgänger und Radfahrer) die Schnittstelle Billroth-/Holzheimer Straße aus allen 4 Richtungen passierten. Wir schätzen, dass im Sommerhalbjahr etwa 900 Personen diesen Punkt passieren. Hinzu kommen Wander-, Schul- und Kindergartengruppen, die hier nicht erfasst wurden.
   Der Ausbau bzw. die Öffnung der Holzheimer und Theodor-Billroth-Straße und ihre Anbindung an die Raiffeisenstraße sowie ein dann zusätzlich einsetzender Kfz-Verkehr aus Richtung Kreiskrankenhaus und umliegenden Wohngebieten würde zu einer verstärkten Gefährdung der Fußgänger und radfahrenden Kinder und Jugendlichen sowie zu einer Erhöhung des Verkehrslärms und der Emissionen führen.

Seite 2 des Schreibens an den Herrn Bürgermeister Lierenfeld vom 28.12.2015

In der Anlage fügen wir die Unterschriftenliste der Anwohner bei, die diese Forderung vertreten.

Bei Fragen wenden Sie sich bitte an:

Mit freundlichen Grüßen

Anlage zum Schreiben von		Flächennutzungsplan W 12.2 v. 28.12.2015			
	Name	Vorname	Straße	Nummer	Unterschrift
1					
2					
3					
4					
5					
6					
7					
8					
9					
10					
11					
12					
13					
14					
15					
16					
17					
18					
19					

Anlage zum Schreiben von		Flächennutzungsplan W 12.2 v. 28.12.2015			
	Name	Vorname	Straße	Nummer	Unterschrift
20					
21					
22					
23					
24					
25					
26					
27					
28					
29					
30					
31					
32					
33					
34					
35					
36					
37					
38					

(3)

Anlage zum Schreiben von		Flächennutzungsplan W 12.2 v. 28.12.2015			
	Name	Vorname	Straße	Nummer	Unterschrift
39					
40					
41					
42					
43					
44					
45					
46					
47					
48					
49					
50					
51					
52					
53					
54					
55					
56					
57					

Ö 10

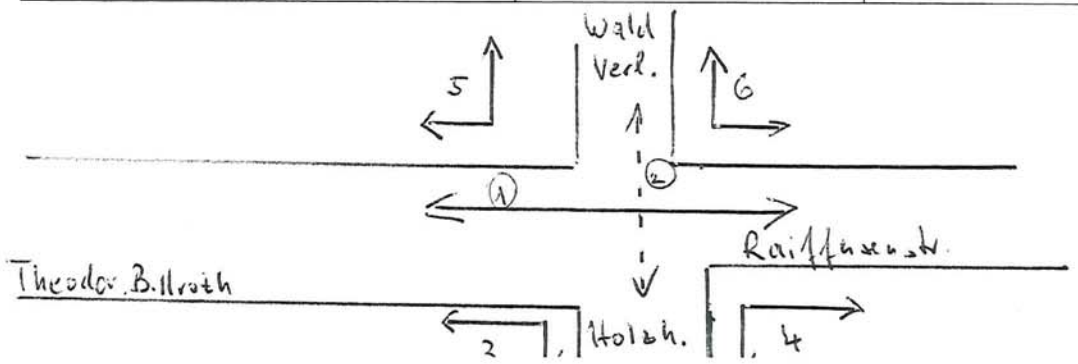
4)

Anlage zum Schreiben von			Flächennutzungsplan W 12.2 v. 28.12.2015		
	Name	Vorname	Straße	Nummer	Unterschrift
58					
59					
60					
61					
62					
63					
64					
65					
66					
67					
68					
69					
70					
71					
72					
73					
74					
75					
76					

Verkehrszählung Kreuzung Theodor Billroth-Str. -- Raiffeisenstr. /Holzheimer Str. -- nördl. Verlängerung

am 18.12.2015

		7.00 bis 9.00 Uhr	11.45 bis 14.00 Uhr	14.00 bis 16.00 Uhr	Gesamt
①	Fußgänger	12	14	6	32
	Radfahrer	36	38	23	97
②	Fußgänger	2	18	2	22
	Radfahrer	4	10	4	18
③	Fußgänger	70	72	38	180
	Radfahrer	95	62	47	204
④	Fußgänger	5	2	2	9
	Radfahrer	3	6	4	13
⑤	Fußgänger	1	0	2	3
	Radfahrer	1	2	3	6
⑥	Fußgänger	2	4	5	11
	Radfahrer	1	4	2	7
		232	**232**	**138**	**603**



Anlage B

Anwohner der Holzheimer Straße,
Ignaz-Semmelweis-Straße,
Dorothea-Erxleben-Straße,
und
Theodor-Billroth-Straße
41540 Dormagen

Dormagen, den 30.06.2017

Stadtplanung Dormagen
Frau Juszczak
Technisches Rathaus

Vorentwurf Flächennutzungsplan; Fläche W 12.2 Hackenbroich - Raiffeisenstraße; Verkehrsanbindung

Sehr geehrte Frau Juscszak,

die Stadt Dormagen hat im Rheinischen Anzeiger in einer öffentlichen Bekanntmachung die o.g. Fläche W12.2 Hackenbroich – Raiffeisenstraße als bebaubar erklärt.

Unsere Bedenken gegen eine mögliche Verkehrsanbindung des Baugebietes nach Norden hatten wir bereits im Schreiben vom 28.12.2015 ausführlich dargestellt (siehe Anlage 1). Hier fassen wir die wichtigsten Punkte zusammen:

1. Der an- und abfließende Verkehr in das neue Baugebiet soll nicht durch eine nach Norden hin verlängerte Raiffeisenstraße geführt werden.
2. Keine Verbreiterung des bestehenden Weges durch das Landschaftsschutzgebiet.
3. Keine verkehrsmäßige Einbindung des Gebietes W12.2 in die Holzheimer Str., Theodor-Billroth-Str. und Ignaz-Semmelweis-Str. wegen des dortigen hohen Aufkommens an Fußgängern und Radfahrern.

Wir bitten um die Berücksichtigung unserer Bedenken sowie Ihre Rückäußerung bezüglich der zu erwartenden Verkehrsführung.

In der Anlage fügen wir die Unterschriftenliste der Anwohner bei, die diese Forderung vertreten.

Bei Fragen wenden Sie sich bitte alternativ an:

Mit freundlichen Grüßen

Anlagen

Anlage 1

Anwohner der Holzheimer Straße
und Ignaz-Semmelweis-Str. und
Theodor-Billroth-Straße
41540 Dormagen

Dormagen, den 28.12.2015

Bürgermeister der Stadt Dormagen Herrn Lierenfeld

Flächennutzungsplan; Fläche W 12.2 Hackenbroich-Raiffeisenstraße; Verkehrsanbindung

Sehr geehrter Herr Bürgermeister,

in der Stadtteilwerkstatt am 4.11.2015 wurde mitgeteilt, dass das oben bezeichnete Areal als eine mögliche Wohnbebauungsfläche geprüft werden solle.

Mit großer Sorge sehen wir als betroffene Bürger und Anwohner der folgenden denkbaren Verkehrsanbindung der neu zu bebauenden Zone entgegen: Verlängerung der Raiffeisenstraße nach Norden und Einmündung in die Theodor-Billroth-Straße sowie in die Holzheimer Straße. Eine derartige Anbindung würde bedeuten, dass der bestehende asphaltierte Weg durch das Landschaftsschutzgebiet zu einer Straße umgebaut und verbreitert werden würde.

Im Falle einer Bebauung der Fläche W 12.2 Hackenbroich-Raiffeisenstraße fordern wir, die Bewohner der Holzheimer und Theodor-Billroth-Straße in Hackenbroich, Folgendes: Das mögliche neue Wohngebiet soll nicht an eine nach Norden durch das Landschaftsschutzgebiet zu verlängernde Raiffeisenstraße mit Einmündung in die Theodor-Billroth- und Holzheimer Straße verkehrlich angebunden werden.

Zur Begründung führen wir folgende Argumente an:

1. Das Landschaftsschutzgebiet soll in seiner jetzigen Form und Ausdehnung bestehen bleiben und darf nicht durch eine Verbreiterung für neue Verkehrswege und damit einhergehende zusätzliche Lärm- und stoffliche Emissionen weiter eingeengt werden.

2. Die Holzheimer Straße (4,40m breite Spielstraße, Sackgasse mit Wendehammer) und die Theodor-Billroth-Straße (Breite 4,80m, Verkehrsberuhigung in Höhe der Grundstücke Nr. 10, 12) sollen unverändert belassen und nicht als zusätzliche Verbindungsstraßen für neue Wohngebiete ausgebaut werden. Die Straßen werden stark genutzt aus nahezu allen Teilen Hackenbroichs für den Fuß- und Fahrradverkehr der Kinder / Jugendlichen zum bzw. vom Schulzentrum, Grundschulkindern sowie Kindergartenkindern von 2 Kindergärten. Darüber hinaus nutzen Besucher des Friedhofes, Krankenhauskomplexes, Wald und Tannenbusch diese Zuwege. Eine privat durchgeführte Verkehrszählung am 18.12.2015 ergab, dass täglich etwa 700 Personen (ca. 99% Fußgänger und Radfahrer) die Schnittstelle Billroth-/Holzheimer Straße aus allen 4 Richtungen passierten. Wir schätzen, dass im Sommerhalbjahr etwa 900 Personen diesen Punkt passieren. Hinzu kommen Wander-, Schul- und Kindergartengruppen, die hier nicht erfasst wurden.
   Der Ausbau bzw. die Öffnung der Holzheimer und Theodor-Billroth-Straße und ihre Anbindung an die Raiffeisenstraße sowie ein dann zusätzlich einsetzender Kfz-Verkehr aus Richtung Kreiskrankenhaus und umliegenden Wohngebieten würde zu einer verstärkten Gefährdung der Fußgänger und radfahrenden Kinder und Jugendlichen sowie zu einer Erhöhung des Verkehrslärms und der Emissionen führen.

Seite 2 des Schreibens an den Herrn Bürgermeister Lierenfeld vom 28.12.2015

In der Anlage fügen wir die Unterschriftenliste der Anwohner bei, die diese Forderung vertreten.

Bei Fragen wenden Sie sich bitte an:

Mit freundlichen Grüßen

Anlage zum Schreiben von **Flächennutzungsplan W 12.2 v..2 vom 30.6.2017**

	Name	Vorname	Straße	Nummer	Unterschrift
1					
2					
3					
4					
5					
6					
7					
8					
9					
10					
11					
12					
13					
14					
15					
16					
17					
18					
19					

Anlage zum Schreiben von		Flächennutzungsplan W 12.2 v. .2 vom 30.6.2017			
	Name	Vorname	Straße	Nummer	Unterschrift
20					
21					
22					
23					
24					
25					
26					
27					
28					
29					
30					
31					
32					
33					
34					
35					
36					
37					
38					

Anlage zum Schreiben von		Flächennutzungsplan W 12.2 v..2 vom 30.6.2017			
	Name	Vorname	Straße	Nummer	Unterschrift
39					
40					
41					
42					
43					
44					
45					
46					
47					
48					
49					
50					
51					
52					
53					
54					
55					
56					
57					

Anlage zum Schreiben von			Flächennutzungsplan W 12.2 v..2 vom 30.6.2017		
	Name	Vorname	Straße	Nummer	Unterschrift
58					
59					
60					
61					
62					
63					
64					
65					
66					
67					
68					
69					
70					
71					
72					
73					
74					
75					
76					

Ö 10

Von:
Gesendet: Donnerstag, 19. März 2020 22:12
An: Johnson, Günter <Guenter.Johnson@stadt-dormagen.de>
Betreff: Einsprüche zur Neuaufstellung FNP Stadt Dormagen
Priorität: Hoch

Guten Tag Herr Johnson,

wie Ihnen sicherlich bekannt ist, habe ich im März 2016, unterstützt von rund 130 betroffenen Bürgerinnen und Bürgen, Einspruch gegen die Neuaufstellung des Flächennutzungsplanes (FNP) der Stadt Dormagen, speziell für den Planungsbezirk W41.8 Nievenheim, erhoben. Der Einfachheit halber habe ich diesen Einspruch nochmals als Anlage beigefügt.
Eine klare Antwort darauf haben wir über vier Jahre nicht erhalten. Deshalb hatte ich beim Bürgermeister der Stadt Dormagen, Erik Lierenfeld, im Herbst letzten Jahres noch einmal eine entsprechende Anfrage gestellt, auf die dieser im Oktober 2019 u.a. wie folgt geantwortet hat:

"Ihr Schreiben liegt der Verwaltung vor und wird im Abwägungsprozess berücksichtigt. Geplant ist in einer der kommenden Sitzungen des Planungs- und Umweltausschusses das überarbeitete Planwerk zur Neuaufstellung des Flächennutzungsplanes den Ausschussmitglieder*innen zu präsentieren, sodass ein Beschluss zur Offenlage (gem. § 3 Abs. 2 BauGB) gefasst werden kann. Der Sitzungsvorlage werden Sie entnehmen können, wie mit Ihren Anregungen umgegangen wurde und welche Konsequenz sich aus Ihrer Anregung für das Planwerk ergeben hat."

Diese Aussage entspricht aus unserer Sicht einer in der Politik vielfach praktizierten Beschwichtigungstaktik.

Nach unserem Studium der aktuellen Fassung zur Neuaufstellung des FNP haben wir an keiner Stelle erkannt, dass auf unsere Argumente gegen die Neuaufstellung des FNP eingegangen worden ist oder diese berücksichtigt wurden. Das ist nicht nur ein Ärgernis, sondern stellt eine klare Missachtung einer demokratischen Beteiligung betroffener Bürgerinnen und Bürger dar.

Deshalb bitten wir Sie umso mehr, auf unsere einzelnen Argumente zu antworten. Das allein gebietet ein fairer Umgang im Rahmen einer ausgewogenen, sachlichen Diskussion. Sollten unsere

Argumente "berücksichtigt" worden sein, so bitten wir darum, die entsprechenden Stellen im aktuellen FNP aufzuzeigen resp. klar zu benennen, wie mit unseren Anregungen tatsächlich "umgegangen" wurde und "welche Konsequenz(en) sich aus diesen Anregungen für das Planwerk ergeben haben".

Noch ein Hinweis: Städtischerseits heißt es, "Von 35 Bürgerinnen und Bürgern, Institutionen und Privatunternehmen wurden im Rahmen dieses Beteiligungsschrittes Anregungen/Bedenken und Hinweise vorgebracht."
Diese Aussage entspricht nicht den Fakten, denn der nochmals anhängende Einspruch wurde von 133 betroffenen Anwohnerinnen und Anwohnern der Koniferenstraße unterzeichnet. Das dies nicht erwähnt wird, ist eine aus unserer Sicht bewusste Verfälschung der Realität.

In Erwartung Ihrer Stellungnahme verbleiben wir

mit freundlichen Grüßen

p.s.: Bleiben Sie gesund!

Einspruch gegen die Neuaufstellung des Flächennutzungsplans (FNP) Dormagen
Planungsbezirk Nordwest Ückerath/Nievenheim/Delrath

Wir, die Bürgerinnen und Bürger der Koniferenstraße in Nievenheim, deren Grundstücke direkt am Feld liegen, erheben hiermit Einspruch gegen die Neuaufstellung des Flächennutzungsplans "Planungsbezirk Nordwest Ückerath/Nievenheim/Delrath" (vgl. u.a. https://dormagen.de/fileadmin/civserv/pdf-dateien/fachbereich_6/bauleitplanung/FNP/FNP_Stadtteilwerkstatt_Nordwest_25-11-2015.pdf) resp. die damit intendierte Bebauung des Feldes hinter unseren Grundstücken, und zwar aus mehreren Gründen.

Als wir in den frühen 90-er Jahren hier gebaut haben, haben wir dies ganz bewusst getan, vor allem weil der Blick in die Natur, über die Weite der Felder bis zur Peripherie von Düsseldorf, einzigartig ist. Darin spiegelt sich genau das wider, was die Stadt Dormagen auf ihrer städtischen Homepage bezeichnet, wenn dort von einer "lebenswerten" Stadt gesprochen wird. Dies würde durch eine Bebauung der in der Neuaufstellung des FNP ausgewiesenen Ackerfläche verlorengehen; abseits des weiten Blicks in die Natur wäre es auch unabänderlich nicht mehr möglich, die Jahreszeiten mit den wechselnden Anbaufolgen und Arbeiten auf dem Feld zu verfolgen und ebenso die hier heimischen Tiere zu beobachten. Das wäre letztlich auch ein Stück Freiheitsberaubung, ein herber Wegfall des Erholungsaspektes, vor allem aber ein irreparabler Verlust der persönlichen Lebensfreude und der Lebensqualität, und das hätte folglich nichts mehr mit der propagierten "lebenswerten" Stadt Dormagen zu tun. Die gravierenden Folgen einer Realisierung der geplanten Bebauung würde eine große Gemeinschaft von Menschen betreffen, die Teil des Gemeinwohls der Stadt Dormagen sind. Auch das gilt es, in besonderer Weise zu bedenken.

Seinerzeit, also vor dem Kauf unserer Grundstücke, war von der Verwaltung der Stadt Dormagen die Auskunft gegeben worden, dass hinter den hiesigen Grundstücken nicht gebaut werden würde. Guten Glaubens haben die hier wohnenden Menschen hunderttausende von Euros in den Kauf von Grundstücken und in die Errichtung oder den Kauf von Häusern investiert. Letztere, das sagen auch namhafte Immobilienmakler, würden durch eine Umsetzung der geplanten Bebauung auf dem Feld hinter der Koniferenstraße einen erheblichen Wertverlust erleiden.
Die Stadt resp. die Verwaltung handelt hier aus zweifelhaften Gründen unbestreitbar gegen die Interessen derer, die eine Stadt letztlich ausmachen, nämlich die hier schon seit Jahrzehnten lebenden Menschen! Dies ist umso mehr in den Vordergrund zu rücken, als der erste Repräsentant dieser Stadt, Bürgermeister Erik Lierenfeld, eben genau das hervorgehoben hat mit seiner Aussage "Das Wertvollste einer Stadt sind ihre Menschen". Doch nun gegen diese Menschen zu opponieren, das lässt an der Ernsthaftigkeit dieser Aussage zweifeln.

Ferner heißt es unmissverständlich in den, der Neuaufstellung des Flächennutzungsplans vorangestellten Leitlinien auf Seite 17, dass es zwar

um eine Stärkung des Wohnstandortes geht, aber eben auch um "den Erhalt der Wohnqualitäten in den bevorzugten Stadtquartieren und (um eine) Steigerung der Lebens- und Wohnqualität" sowie um eine "nachhaltige Sicherung einer gesunden Umwelt" und ebenso um eine "Qualifizierung der Freizeit- und Erholungsnutzung". Dies wird ergänzt durch den Hinweis auf Seite 25, nämlich den "Schutz und (die) Pflege von Natur/Naturschutz". Überdies wird in dem Papier auf Seite 39 dokumentiert, dass dem Feld hinter den Grundstücken an der Koniferenstraße eine sehr hohe agrarstrukturelle Standortbewertung zuzuschreiben ist und die intensiv genutzte Ackerfläche eine potenzielle Bedeutung für Feldvögel hat und es zu beachten gilt, dass die besagte Ackerfläche in unmittelbarer Nähe zum Wasserschutz- und Landschaftsschutzgebiet liegt, was per se eine geplante Versiegelung der Fläche resp. einer Bebauung zuwiderspricht und folglich eine solche in keiner Weise rechtfertigt.

In Ergänzung dazu sei aus dem Protokoll der Auftaktveranstaltung zur Vorstellung der Neuaufstellung des FNP zitiert: "Grün- und Freiflächen seien nicht nur für die Naherholung von Bedeutung, sie haben auch einen großen Einfluss auf die landschaftlichen Qualitäten. Deshalb sei es auch wichtig, dass Naherholung und Naturschutz im Rahmen der Neuaufstellung des FNP ausgewogen berücksichtigt würden. Der Boden stelle Herrn Grimbach zufolge ein weiteres wesentliches Schutzgut dar. Dieser sei grundsätzlich nicht vermehrbar und im Rahmen einer nachhaltigen Entwicklung gebe es seitens des Bundes die Zielvorgabe, die Versiegelung des Bodens deutlich zu reduzieren. In Deutschland würde zurzeit allerdings immer noch die Größe von ca. 100 Fußballfeldern täglich neu versiegelt. Dass dieses Thema nicht in den Fokus gerückt sei, wurde auch schon bei dem Informations-Flyer zur Neuaufstellung des FNP deutlich. Boden, Natur und Artenschutz wären in diesem nur unzureichend behandelt."
https://dormagen.de/fileadmin/civserv/pdf-dateien/fachbereich_6/bauleitplanung/FNP/FNP_Auftaktveranstaltung_Protokoll.pdf
Diesen Ausführungen ist in vollem Umfang zuzustimmen; sie werden u.a. unterstützt durch elementare, volkswirtschaftliche Bedenken, u.a. hinsichtlich einer immensen Energieverschwendung.

Wie jüngst in der Zeitung "Die Welt" vom 20.01.2016 dokumentiert ist, "muss radikal mit allen lieb gewordenen Legenden von den gesamtgesellschaftlichen Segnungen einer entfesselten Neubautätigkeit aufgeräumt werden." Dies insbesondere deshalb, da auch die Energierechnung zulasten jeglicher Art von Neubau ausfällt. (Vgl. dazu u.a. Daniel Fuhrhop, "Verbietet das Bauen!", Oekom Verlag, München, 2015) Vor allem am Stadtrand, wie hier geplant, "würde der Primärenergieverbrauch für ein Passivhaus ... auf 112, im Umland sogar auf 140 kWh pro Quadratmeter/Jahr emporschnellen."
Fakt ist, so der Dortmunder Architekturprofessor Günther Moewes, "Alle Neubauten erhöhen das Bauvolumen und damit den Energiebedarf, auch Niedrigenergie- und Passivhäuser. Gesenkt werden kann der Energiebedarf grundsätzlich nur durch Vermeidung von Neubauten."
"Die Vorstellung von der dezentralisierten, 'aufgelockerten', flächenintensiven Gartenstadt aus frei stehenden, begrünten Einfamilienhäuschen ist in

mehrfacher Hinsicht antiökologisch", hatte schon Fundamentalkritiker Moewes gewarnt. Und er hatte es konkret begründet: "Sie ist energetisch falsch, nicht nur im Hinblick auf die zu hohen Transmissionsverluste infolge des zu hohen Außenwandanteils der frei stehenden Häuser, sondern auch im Hinblick auf Versorgungsgesichtspunkte, Transportverluste oder etwaige Wärmekraftkoppelung. Sie ist auch falsch hinsichtlich ihrer Auswirkungen auf Verkehrserzeugung, Infrastrukturaufwand und Landschaftsverbrauch."

Die Stadt Dormagen selbst bestätigt unter https://dormagen.de/bauen-umwelt-verkehr/flaechensparende-kommune/: "Jeden Tag werden in Deutschland mehr als 80 Hektar Freifläche für den Bau von Straßen, Siedlungen oder Gewerbegebieten verbraucht – davon rund 15 Hektar allein in Nordrhein-Westfalen. In den letzten 15 Jahren sind dadurch mehr als 1000 Quadratkilometer landwirtschaftliche Nutzfläche in NRW verloren gegangen. „Der Verlust landwirtschaftlicher Flächen durch Überbauung ist seit längerem eines der drängendsten Umweltprobleme in Deutschland“, machte Dr. Helmut Born, Vorstandsmitglied der Deutschen Stiftung Kulturlandschaft und Generalsekretär des Deutschen Bauernverbandes, deutlich. Nicht nur die zunehmende Versiegelung sei ein Problem. Die landwirtschaftlichen Flächen fehlten in Zukunft auch, wenn es darum gehe, die Herausforderungen der Welternährung und der Energiewende zu bewältigen. Gefordert sei daher eine intelligente und umweltschonende Flächenplanung, die den weiteren „Landfraß“ stoppe. Weniger Neubauten auf der „grünen Wiese“ und statt dessen eine stärkere Nutzung von Brachflächen in den oftmals verödenden Dorfkernen und Innenstädten – dieses Ziel hat sich die Landesregierung NRW auf die Fahne geschrieben. „Wir wollen den weiteren Flächenverbrauch bis 2020 auf fünf Hektar am Tag und langfristig gegen Null senken“, sagte Staatssekretär Udo Paschedag vom Landesministerium für Umwelt und Landwirtschaft. Die Stadt Dormagen möchte sich an diesem Projekt als flächensparende Kommune beteiligen."
Fazit: Wenn die Stadt Dormagen ihre hier geäußerte Absicht auch tatsächlich verfolgen möchte, dann muss sie sich damit zwangsläufig auch gegen die geplante Bebauung auf der Ackerfläche hinter den an der Koniferenstraße liegenden Grundstücken aussprechen.

Über die zuvor genannten Argumente hinaus ist folgendes zu bedenken, was ebenso gegen eine Bebauung spricht, die letztendlich auf Kosten der Gesundheit nicht nur der hier an der Koniferenstraße lebenden Bürgerinnen und Bürger geht, sondern zu Lasten aller hier lebenden Menschen. Dazu zählt neben einer Erhöhung des Lärmpotentials, die u.a. durch die stark befahrene, nahe gelegene Landstraße L380 gegeben ist, eine verstärkte Umweltverschmutzung durch eine zu erwartende Steigerung des Straßenverkehrs, weil viele zuziehende Menschen mit weiteren PKW zusätzlich Lärm, Abgase und Feinstäube produzieren**,** was auch, s.o., von dem Dortmunder Architekturprofessor Günther Moewes konstatiert wird. Es ist bekannt, dass die Verkehrssituation vor allem im Bereich der Landstraße 380 und der davon abzweigenden Straßen katastrophal ist, u.a. bedingt dadurch, dass Nievenheim inzwischen der bevölkerungsmäßig größte Stadtteil ist. Die Planenden haben dieses Verkehrsaufkommen in keiner Weise berücksichtigt. Deshalb ist auch aus verkehrspolitischen Gründen eine

weitere Bebauung abzulehnen.

In einer Veröffentlichung der Stadt Dormagen, https://dormagen.de/fileadmin/civserv/pdf-dateien/fachbereich_6/Umwelt/Ausgleichsflaechen_Flyer-.pdf, heißt es zudem unmissverständlich:
"Eingriffe sind Veränderungen der Gestaltung oder Nutzung von Flächen, die die Leistungs- und Funktionsfähigkeit des Naturhaushaltes oder das Landschaftsbild erheblich beeinträchtigen können. Hierzu zählen unter anderem die Anlage neuer Wohngebiete, die Errichtung von Gebäuden oder auch die Anlage von Straßen. Bodenflächen werden versiegelt und Landschaftselemente wie Bäume, Wiesen oder Ackerflächen werden zerstört." Diese Zerstörung würde einhergehen mit einer Verschlechterung des Klimas und einem Verlust von "Genuss der Schönheit von Natur und Landschaft durch Erleben der Jahreszeiten", wie die Stadt Dormagen es beschreibt und damit genau dieselben Argumente wie wir gegen eine Realisierung der geplanten Bebauung vorbringt.
Das Planungsvorhaben der Stadt Dormagen führt sich demnach durch ihre eigenen, hier zitierten Aussagen ad absurdum!

Wenn schon das Wertvollste einer Stadt ihre Menschen sind, dann muss man sich um diese Menschen auch gebührend kümmern, sie unterstützen, dankbar sein, dass sie Dormagen als ihren Lebensmittelpunkt gewählt haben, und ihnen nicht mit Planungen wie der hier diskutierten Neuaufstellung des Flächennutzungsplan in den Rücken fallen. Wenn schon eine neue Bebauung geplant ist, dann sind andere Freiflächen zu eruieren, wo niemand in allen hier genannten Aspekten betroffen wäre.

Aufgrund der von uns und ebenso von der Stadt Dormagen selbst (!) genannten Argumente ist eine Bebauung auf der Ackerfläche hinter den an der Koniferenstraße gelegenen Grundstücken für das künftige Gemeinwohl die schlechteste aller Möglichkeiten. Ob sie überdies in allen Belangen geltendem Recht (auch EU-Recht) entsprechen würde, ist nicht belegt.

Nievenheim, im März 2016

Von: Dr.Robert.Kueppers@gmx.de <Dr.Robert.Kueppers@gmx.de>
Gesendet: Mittwoch, 25. März 2020 23:26
An: Johnson, Günter <Guenter.Johnson@stadt-dormagen.de>
Betreff: Stellungnahme zum aktuellen FNP
Priorität: Hoch

Guten Tag Herr Johnson,

die im Anhang von Herrn Gelzhäuser verfaßte "Stellungnahme zum aktuellen FNP" möchte ich voll und ganz unterstützen. Sie ist als Ergänzung zu dem von uns im März 2016 eingereichten Einspruch gegen den FNP zu werten, welche u.a. von Herrn Gelzhäuser unterzeichnet wurde.

Mit freundlichen Grüßen

Dr. Robert Küppers

Koniferenstr. 41 a
41542 Dormagen

Ludwig Gelzhäuser
Koniferenstr. 75 a
41542 Dormagen
T. 02133 / 533359
M. 0163 3772801

Ludwig Gelzhäuser · Koniferenstr. 75a · 41542 Dormagen

Stadt Dormagen
Fachbereich Städtebau
Stadtplanung
Mathias-Giesen-Straße 11
41540 Dormagen

Dormagen 3.03.2020

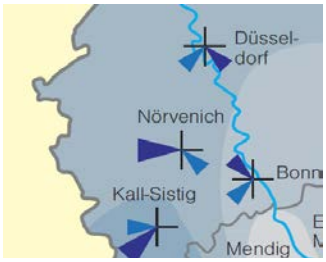
Stellungnahme/Einwand zum FNP Dormagen, Planungsgebiet Nord-West, Fläche W41.8

Sehr geehrte Damen und Herren,

die Neuaufstellung des Flächennutzungsplan soll eine sinnvolle und zukunftsfähige Entwicklung der Stadt Dormagen für die nächsten Jahrzehnte sichern. Mit geographischen Lage unserer Stadt im Sandwich zwischen den Wirtschaftsmetropolen Düsseldorf und Köln kommt ihr besondere Verantwortung zu, bspw. bei der Bereitstellung von Wohnraum, dem Klima- und Umweltschutz. Als eigenständige Stadt soll sie aber auch die Planungshoheit behalten in Verantwortung für ihre Bürger bzw. der Zukunftssicherung unserer Kinder und Kindeskinder. Dieser Verantwortung werden wir nur gerecht, wenn wir behutsam mit den Ressourcen der unserer Umwelt haushalten, unsere Klimaziele erreichen, der Landwirtschaft den notwendigen Rückhalt geben. Das geht durch Schaffung von Klimazonen, Baulücken schließen bzw. zentrumsnahe Flächen für den ASB nutzen, möglichst mit ÖPNV-Anbindung und der Landwirtschaft zusammenhängende Flächen belassen. Alle diese Kriterien erfüllt die „potentielle“ Entwicklungsfläche W41.8 nur unzureichend bzw. gar nicht. Denn:

1. **Landschaftskorridor im Norden von Dormagen**

   Klimawandel



   Mit fortschreitendem Klimawandel wird es für unsere Großstädte lebensnotwendig sein, Klimakorridore im Umland zu haben. So informiert Köln „Die Stadt bildet eine Wärmeinsel und ist im Jahresmittel etwa 1 bis 2 Grad Celsius wärmer als das Umland....Aufgrund der unterschiedlich starken Abkühlung der Flächen im Umland wird die Stadt nachts durch Flurwinde mit kühlerer Luft aus dem Freiland versorgt. “ [1] Nicht anders wird sich das in Düsseldorf verhalten. Düsseldorf ist auf Frischluftzufuhr vom Umland angewiesen „Durch einen guten Luftaustausch können überwärmte Luftmassen aus dem Stadtgebiet abgeführt und durch kühlere aus dem Umland ersetzt werden.“[2] Dafür sorgt der Wind aus den beiden Hauptwindrichtungen gemäß Karte.[3] Diesen Fakt mit exakt diesen Windrichtungen berücksichtigt schon jetzt die im Vergleich zu Düsseldorf relative kleine Stadt Neuss mit ihrem Umweltentwicklungsplan. [4]

   Somit ist das Gebiet zwischen Neuss und Dormagen eine bedeutende Klimaader für Düsseldorf. In ähnlicher Weise haben darauf bereits andere hingewiesen. [5]
   Für die „Beibehaltung der Ausweisung als Grünzug, gemäß dem GEP99, als Luftschneise für die Sauerstoffproduktion für Düsseldorf, Neuss und Dormagen“ spricht sich auch ein benachbarter Landwirtschaftsbetrieb aus. [6]

Dormagen und Neuss, zwei Städte

Das Gebiet W41.8 liegt im genau im Landschaftskorridor im Norden von Dormagen. Hier grenzt sich Dormagen (noch) klar von Neuss mit einem agrarwirtschaftlich genutzten Landschaftsgürtel ab. Zudem ist dieser Landschaftskorridor bereits heute sehr schmal. Das Gebiet W41.8 würde die Wohnbebauung an die von Neuss nach Süden ausgesiedelten Höfe derart annähern, dass die Höfe ein wiederholtes Mal ausgesiedelt werden müssten. Die Stadtgrenzen verschwimmen. Die Planung des Gebietes zwischen den Städten erfolgt scheinbar ohne Abstimmung zwischen den jeweiligen Planern. Neuss sieht potentielle Gewerbeflächen zwischen Allerheiligen und Nievenheim. Vgl Kartenausschnitt [7] ,

Dormagen plant Wohnraum in Richtung Neuss. In Folge würde dieser notwendige Korridor verschwinden.

Flugbetrieb

Der Aspekt des Flugbetrieb findet weder bei RPD noch beim lokalen FNP Berücksichtigung. Vermutlich weil am 04. November 2011 der Lärmschutzbereich durch Rechtsverordnung des MKUNLV zum Schutz der Allgemeinheit und der Nachbarschaft vor Gefahren, in der nahen Umgebung des Verkehrsflughafens Düsseldorf festgesetzt worden ist. Damit fallen große Gebiete aus Lärmschutzbereichen heraus, auch der Neusser Süden,bzw. Dormagener Norden sind nicht im Schutzbereich. Der Flughafen hat seine Routen für Starts und Landungen aber dennoch über möglichst wenig besiedeltes Gebiet gelegt. Mehrere Flugrouten (COL GMH DODEN KUMIK NUDGO) verlaufen genau über diesem dünner besiedelten Gebiet.[8] Die Maschinen fliegen hier im westlichen Bereich tiefer und sind damit stärker Lärm belastend. (Mit einem beliebigen Flight Tracker kann das übrigens auch in Echtzeit jedermann im Internet verifizieren.) In dem Bereich sollte deswegen keinesfalls ein Wohngebiet geplant/erweitert werden. Je näher man sich in Richtung Dormagen Zentrum befindet, desto weniger störend ist der Flugbetrieb.

2. Lokale Landwirtschaft & Stadt

Innenentwicklung vor Außenentwicklung

Die grundsätzliche Präferenz aller gesetzlichen Planungsgrundlagen vom Baugesetzbuch bis zum Landesentwicklungsprogramm Nordrhein-Westfalen ist der Grundsatz „Innenentwicklung statt Außenentwicklung“ [9] [10] [11] Zu diesem Ziel haben sich auch mehrere Fraktionen unseres unseres Stadtrat bekannt.[12] Diesem vernünftigen Grundsatz würde eine Planung eines ASB in W41.8 zuwider laufen. Denn

1. Gebiet W41.8 ist vom Stadtzentrum in diese Richtung weitestmöglich entfernt, (Selbiges trifft auch für den Ortskern Nievenheim zu.)
2. Der S-Bahn Anschluss ist nicht in fußläufiger Entfernung erreichbar.
3. Es handelt sich bei diesem Gebiet nicht um eine arrondierende Maßnahme. Die nördliche Bebauungsgrenze Nievenheims war mit der Baumaßname Koniferenstr. im Nord/Westen bereits klar arrondiert. Im Nord/Osten Nievenheims ist die Arrondierung Richtung Delrath im Gange. Ganz im Gegenteil, man schafft zukünftiges Arrondierungspotential zwischen W41.8 und W 43.4 Delrath Nord.

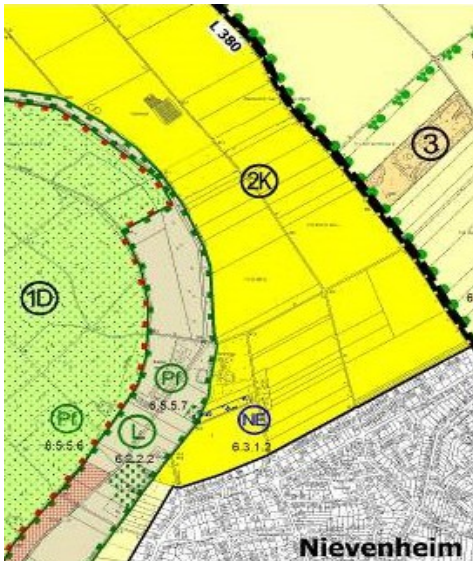
Die Stadt würde sich mit W41.8 nach außen erweitern und der benachbarten Landwirtschaft ihre unbedingt benötigte Fläche entziehen.

Landwirtschaft braucht ökonomisch sinnvolle Flächengrößen

Ein genanntes Ziel des RPD lautet wie folgt: „Vor allem aufgrund der hohen Siedlungsdichte misst der Regionalplan dem Freiraumschutz und der Freiraumqualität eine besondere Bedeutung bei. Eine schonende Inanspruchnahme des Freiraums durch andere Nutzungen wie bspw. den Rohstoffabbau oder den Infrastrukturausbau soll vor allem die Funktionen der Landwirtschaft, der Wasserversorgung und der Natur und Landschaft sichern.“[13] Unsere Landwirtschaft benötigt für eine ökonomisch sinnvolle Bewirtschaftung genügend große zusammenhängende Flurstücke. Mähdrescher, Rüben- oder Kartoffelvollernter etc. benötigen Bewegungsraum. Kleine Parzellen eigenen sich eher für den Gartenbau als für den Ackerbau. Gleichzeitig verlangen wir von der Landwirtschaft, dass sie mehr für die Natur tut, z.B Blühstreifen anlegt und damit die Ertragsfläche reduziert. [14] Die Kosten soll dann möglichst auch noch der Landwirt tragen. Zudem fordert das Landeszentrum Gesundheit Nordrhein-Westfalen: „*Es ist notwendig, Pufferzonen zwischen landwirtschaftlichen Flächen und anderen Nutzungen, insbesondere Wohnen vorzusehen*.“ [15] Zusätzliches Land, das die Landwirte abgeben sollen. Mit W41.8 würde ein letztes großes landwirtschaftliches Gebiet in unserem Stadtgebiet für immer verschwinden. Das darf aus den genannten Gründen nicht passieren.

Zukunft der Landwirtschaft auch am Standort sichern

Der Landschaftsplan Rhein-Kreis Neuss Teilabschnitt II -Dormagen– 7.Änderung (FFH–Gebiet „Knechtstedener Wald“) Rhein-Kreis Neuss weist mit Beschlussdatum 15.12.2015 nördlich des Wohngebietes Koniferenstr. mit „2K“ aus. Das bedeutet, man hat das Entwicklungsziel für die Landwirtschaft gemäß §18LG NW festgelegt: „Anreicherung einer überwiegend ackerbaulichen Landschaft ohne natürliche oder naturnahe Elemente“. Folglich soll hier der Ackerbau gefördert werden, **nicht** der ASB.



2K Anreicherung einer überwiegend ackerbaulich genutzten Landschaft ohne natürliche oder naturnahe Elemente

NE = natürliche Entwicklung(vgl. 6.3.1.2 in Landschaftsplan II Dormagen)

Hinzu kommt: Mit der Erstellung der Baugebiete Allerheiligen/Kuckhof wurden die dort ansässigen landwirtschaftlichen Betriebe bereits in diesen Landschaftsgürtel ausgesiedelt, um Abstand zur Wohnbebauung im Norden zu schaffen. Dazu haben diese Betriebe Investitionen geleistet, die auch gemäß RPD Berücksichtigung finden sollen.[16] Nun wird mit W41.8 geplant vom Süden ausgehend, die geleisteten Maßnahmen ad absurdum zu führen. Unsere Landwirtschaft bekennt sich zum Standort.[17] , auch wenn in unserem Gebiet Dormagen der Pachtflächenanteil sehr hoch ist[18], Leider haben wir bereits den grünen Bereich des guten Verhältnisses von Einwohnerzahl zu landwirtschaftlicher Nutzfläche verlassen, sind zum Glück aber noch weit entfernt von dem roten Bereich, den Düsseldorf auszeichnet. (Dormagen 638qm/Einwohner, Düsseldorf 71qm/Einwohner Stand 2010) [19] Unser Slogan „Natürlich! Am Rhein.“ soll ja kein einfacher Marketing Gag sein, sondern will auch mit Substanz gefüllt werden.

3. Bürgerbeteiligung, ehrliche Politik

vorab keine Fakten schaffen

Nördlich von W41.8 befand sich ein Landschaftsschutzgebiet, dem gegen Ende der 90-Jahre der Schutzstatus durch den Kreis entzogen wurde. Das scheint die einleitende Maßnahme auf höherer politischer Ebene gewesen zu sein, Fakten zu schaffen und Bürger nicht darüber zu informieren. Möglicherweise ist auch die Stadt Dormagen hier „ausgetrickst“ worden. Das wäre eine Verstoß

gegen RdErl. d. Ministeriums für Umwelt, Raumordnung und Landwirtschaft nach dem „...neben den allgemeinen Zielen und Zwecken auch die voraussichtlichen Auswirkungen der Planung darzulegen“ist. [20] Es wurde nicht erklärt, dass man zukünftig angrenzenden ASB plant (vgl. RPD). Leider wurde mir zugetragen, dass auch die Stadt Dormagen bereits mindestens ein Grundstück aus dem Plangebiet W41.8 erworben hat. Die Stadt kauft Ackerland. Das indiziert, dass die Entscheidung der Stadtplanung bereits weit fortgeschritten ist, hier Bauland zu schaffen. Derartige Aktionen untermauern in gefährlicher Weise „dass in allen Bevölkerungskreisen das Misstrauen weit ausgeprägter ist als das Vertrauen in Parteien.“[21] Dem muss durch offenen Umgang der Politik mit den Bürgern, entgegengewirkt werden. Heimliches Schaffen von Fakten muss unbedingt vermieden werden.

Einwände nicht ignorieren

Im Protokoll „Stadtteilwerkstatt Planungsbezirk Nord-West … am 25.11.2015“[22] wurde ein Einwand wg. Senkung der Wohn- und Lebensqualität aufgenommen. Auf S. 14 des Protokolls steht allerdings fälschlicherweise „Zu dieser Fläche gibt es keine Hinweise und Anregungen“.
Derartige Hinweise und Anregungen waren dagegen bekannt durch die Öffentlichkeitsbeteiligung beim RPD.[23] Der Hinweis ist bekannt seit März 2015, wurde laut Protokoll nicht wahrgenommen.

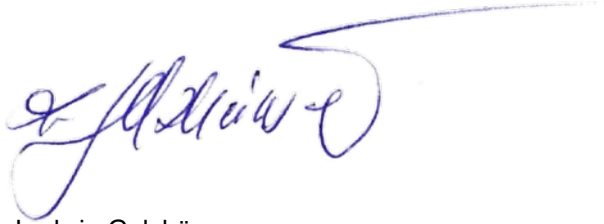
Selbstbewusstes Dormagen Natürlich! Am Rhein

Dem „Natürlich!“ im Slogan[24] unserer Stadt wird der vorgelegte Entwurf zum FNP zum Teil gerecht. Positiv ist das Konzept Waldband-Flussband-Biotopverknüpfung. (vgl. „Räumliches Entwicklungs-konzept- Gesamtstadt, Grün- und Freiraumstruktur“) Im Norden hat die Stadt die Chance, mit einem Landschaftsband abzuschließen. Im Süden ist die Chance für ein breites Agrar- oder Waldband leider längst vertan. Mit der Entscheidung für W41.8 würden wir heute diese Chance im Norden unserer Stadt vertun. Ein weiterer Verlust von „Natürlich!“.

Der Bedarf nach Wohnraum in Dormagen begründet sich im RPD der BRD ja im Wesentlichen aus dem mangelhaften Angebot an Wohnraum in der Metropole Düsseldorf, nicht aus den Bevölkerungsentwicklungszahlen der Stadt Dormagen.[25] Hier dürfen wir die Missstände bei der Stadtplanung in Düsseldorf nicht ignorieren, die letztlich zur Verschiebung der Verantwortung in die umliegenden Gemeinden führt. So ist bspw. das ehemalige Glashüttengelände(ein Areal von ca 32ha, also ein vielfaches von W41.8) im FNP [26] als Gewerbe- / Industriegebiet ausgezeichnet. Widersprüchlich dazu sehen die Bebauungspläne eine Wohnbebauung vor.[27] Damit ist völlig unklar, mit welchen Zahlen in Düsseldorf operiert wird. Die Stadt findet seit 2005 keine Lösung, so verschwendet sie wertvolles Wohnareal. Währenddessen wird das Areal als Spekulationsobjekt von Investor an Investor verkauft, Wohnungsmangel in der Metropole ist die Folge. [28]

Mit Selbstbewusstsein zwischen den Metropolen und in Verantwortung für nachfolgenden Generationen sollte unsere Verwaltung nun konsequenterweise den nächsten Schritt tun, das Gebiet W41.8 aus dem neuen FNP-Dormagen herausnehmen.

Mit freundlichen Grüßen



Ludwig Gelzhäuser

1 https://www.stadt-koeln.de/artikel/03284/index.html
2 Landeshauptstadt Düsseldorf „Planungshinweiskarte für die Landeshauptstadt Düsseldorf“
3 *Nationalatlas Bundesrepublik Deutschland – Klima, Pflanzen- und Tierwelt, „*Bodennahe Windverhältnisse und windrelevante Reliefstrukturen“ von Monika Bürger
4 https://www.neuss.de/leben/stadtplanung/bauleitplanung/bauleitplanung-aktuell/flaechennutzungsplan (6.Synoptische Karten 2012 2.Karten)
5 Umweltbezogene_SNOEFF_geschw.pdf S.67 Ö23-Allgemein-W-G-U-S Punkt 4. und S.18 Ö14-43-W-G-U Punkt 4.
6 04-Synopse_Nr4_RPD-Oeffentlichkeitsbeteiligung.pdf S. 199
7 stadt-neuss--fnp-begruendung--2014-03
8 https://www.dus.com/de-de/konzern/nachbarn/flugbetrieb/flugrouten
9 Leitfaden Gesunde Stadt. Impressum: Landeszentrum Gesundheit Nordrhein-Westfalen (LZG.NRW)
10 lep_nrw_04072016.pdf Staatskanzlei des Landes NRW, Landesentwicklungsplan Nordrhein-Westfalen (LEP NRW) nach zweitem Beteiligungsverfahren, 05. Juli 2016 S. 26
11 Klimaschutz integrierte Stadtentwicklung.pdf Ministerium für Bauen und Verkehr des Landes Nordrhein-Westfalen, Handlungsleitfaden für Planerinnen und Planer
12 https://www.buergerinfo.dormagen.de/vo0050.php?__kvonr=6684
13 RPD_Gesamt.pdf S.21 (Druckversion S.19)
14 https://www.umwelt.nrw.de/landwirtschaft/landwirtschaft-und-umwelt/agrarumweltmassnahmen/
15 Leitfaden Gesunde Stadt. Impressum: Landeszentrum Gesundheit Nordrhein-Westfalen (LZG.NRW)
16 RPD_Gesamt.pdf S128 (Druckversion S. 126)
17 04-Synopse_Nr4_RPD-Oeffentlichkeitsbeteiligung.pdf Dokument 84865/2015
18 „Landwirtschaftlicher Fachbeitrag zum Regionalplan Düsseldorf“ S. 26 Herausgeber: Landwirtschaftskammer Nordrhein-Westfalen
19 „Landwirtschaftlicher Fachbeitrag zum Regionalplan Düsseldorf“ S. 23 Herausgeber: Landwirtschaftskammer Nordrhein-Westfalen
20 Geltende Erlasse (SMBl. NRW.) mit Stand vom 17.2.2020 , Landschaftsplanung RdErl. d. Ministeriums für Umwelt, Raumordnung und Landwirtschaft – IV B 4 – 1.06.00 v. 9.9.1988 Landschaftsplanung RdErl. d. Ministeriums für Umwelt, Raumordnung und Landwirtschaft – IV B 4 – 1.06.00 v. 9.9.1988
21 „Schwindendes Vertrauen in Politik und Parteien Eine Gefahr für den gesellschaftlichen Zusammenhalt?“ S. 64 Januar 2019 Bertelsmann Stiftung, Gütersloh
22 NEUAUFSTELLUNG DES FLÄCHENNUTZUNGSPLANS DORMAGEN Stadtteilwerkstatt Planungsbezirk „Nord-West“ - Delrath/Nievenheim/Ückerath - am 25.11.2015 in der Bertha-von-Suttner-Schule in Nievenheim
23 Erarbeitung des Regionalplans Düsseldorf (RPD) 3.3 Synopse (25.03.2015 – 27.03.2015) Dokument 81770/2015 Abs 04
24 www.dormagen.de „Willkommen in Dormagen. Natürlich! Am Rhein.“
25 RPD_Gesamt.pdf Tab. 3.1.2.2
26 https://www.duesseldorf.de/stadtplanungsamt/stadtentwicklung/flaechennutzungsplan/?L=0 https://www.duesseldorf.de/fileadmin/Amt61/Planung/03_Bilder_und_Plaene/Flaechennutzungsplan/FNP_aktualisiert__am_03.04.2018.pdf
27 https://www.duesseldorf.de/stadtplanungsamt/projektuebersicht/bebauungsplaene/glasmacherviertel.html
28 https://www.wz.de/nrw/duesseldorf/glashuette-stadt-richtet-ihr-areal-her_aid-25806783

Von: Dr.Robert.Kueppers@gmx.de <Dr.Robert.Kueppers@gmx.de>
Gesendet: Mittwoch, 25. März 2020 23:33
An: Johnson, Günter <Guenter.Johnson@stadt-dormagen.de>
Betreff: Weitere Stellungnahme gegen den aktuellen FNP
Priorität: Hoch

Guten Tag Herr Johnson,

die im Anhang von Frau und Herrn Helbing verfaßte "Stellungnahme zum aktuellen FNP" möchte ich voll und ganz unterstützen. Sie ist auch als Ergänzung zu dem von uns im März 2016 eingereichten Einspruch gegen den FNP zu werten.

Mit freundlichen Grüßen

Dr. Robert Küppers

Koniferenstr. 41 a
41542 Dormagen

Lilli und Jürgen Helbing

41542 Dormagen, 19.03.2020
Koniferenstr. 77
T: 02133/93164

Stadt Dormagen
Fachbereich Städtebau Stadtplanung
Mathias-Giesen-Straße 11

41540 Dormagen

Sehr geehrte Damen und Herren,

gegen den am 05.02.2020 im Rheinischen Anzeiger bekanntgegebenen Flächennutzungsplan (FNP) möchten wir folgende Einwände vorbringen:

Inwieweit neue große Neubaugebiete in Dormagen Nord-West im Allgemeinen und für die Fläche 41.8 im Besonderem sinnvoll und notwendig sind, darf in mehrfacher Hinsicht bezweifelt werden.

A. Allgemeine Einwände gegen den FNP Dormagen Nord-West

1. **Klimaschutz endlich auch im FNP umsetzen.**
   In einer Zeit, in der die klimatischen Veränderungen noch gar nicht vollständig abzusehen sind, wäre das Verdichten von großen Flächen ein Fehler, der nicht mehr wiedergutzumachen wäre.

   Die Böden verlieren dadurch ihre Fähigkeit, Wasser versickern zu lassen oder zu speichern, was bei Starkregen das Risiko von Überflutungen erhöht. Das Umweltbundesamt empfiehlt nicht umsonst, Flächeninanspruchnahme für Siedlungen und Verkehr zu reduzieren.

   In vielen Städten wird das Problem der hohen Nachttemperaturen immer bedeutsamer und große, teure Anstrengungen werden zur Lösung unternommen. Laut einer Studie von 2018 (Moss, Doik „Influence of evaporative cooling by urban forests on cooling demand in cities") zum Einfluss von Grünflächen auf die nächtlichen Temperaturen macht sich ab der Fläche von 0,8 Hektar die Kühlwirkung auch deutlich in den umliegenden Wohngebieten bemerkbar.

   Ein weiterer Aspekt ist, dass Grünland als Trinkwasserschutz dient. Wiesen und Weiden sind auch für unser Trinkwasser wichtig – sie reinigen es: Das dichte Wurzelgeflecht unter Grünland und die geschlossene Pflanzendecke filtern

Lilli und Jürgen Helbing

41542 Dormagen, 19.03.2020
Koniferenstr. 77
T: 02133/93164

durchsickerndes Oberflächenwasser. Damit sind Grünlandflächen und Wälder die beste Basis für sauberes Trinkwasser.

Die Ausweisung neuer Bauflächen ohne Bedarfsanalyse und Abwägung der Alternativen widerspricht dem § 1a Baugesetzbuch (BauGB). Hier der entsprechende Auszug:*„Mit Grund und Boden soll sparsam und schonend umgegangen werden; dabei sind zur Verringerung der zusätzlichen Inanspruchnahme von Flächen für bauliche Nutzungen die Möglichkeiten der Entwicklung der Gemeinde insbesondere durch Wiedernutzbarmachung von Flächen, Nachverdichtung und andere Maßnahmen zur Innenentwicklung zu nutzen sowie Bodenversiegelungen auf das notwendige Maß zu begrenzen. Landwirtschaftlich, als Wald oder für Wohnzwecke genutzte Flächen sollen nur im notwendigen Umfang umgenutzt werden. (...) Die Notwendigkeit der Umwandlung landwirtschaftlich oder als Wald genutzter Flächen soll begründet werden; dabei sollen Ermittlungen zu den Möglichkeiten der Innenentwicklung zugrunde gelegt werden, zu denen insbesondere Brachflächen, Gebäudeleerstand, Baulücken und andere Nachverdichtungsmöglichkeiten zählen können."*

Flächen wachsen nicht nach und und wir erwarten von Ihnen eine ausgewogene Planung auch hinsichtlich freier Flächen im Gemeindegebiet. Die Planungshoheit der Kommunen darf nicht als Grundrecht zum Landverbrauch missverstanden werden, sondern als Grundverpflichtung zur Erhaltung des Landes für nachfolgende Generationen.

Statt neue Wohn-/Gewerbeflächen zu planen, sollten die Areale für ökologisch sinnvolle Projekte zur Klimaanpassung genutzt und eingeplant werden.

2. Besteht überhaupt ein Bedarf an neuen Neubauflächen?

- **Anpassung der Siedlungsentwicklung an die demographische Perspektive.**
  Auch die Baby-Boomer-Generation lebt nicht ewig. Wer heute 65 Jahre ist, wird laut statistischen Bundesamt durchschnittlich ca. 83 Jahre (Mann) bzw. 86 (Frau) . Ab 2030 rechnet man in NRW mit einem kontinuierlichen Bevölkerungsrückgang. Bis 2060 verringert sich die Einwohnerzahl um ca. 12 %.
  Bei stagnierenden oder schrumpfenden Einwohnerzahlen führt die Erschließung neuer Baugebiete *„auf der grünen Wiese"* dazu, dass die Einwohnerdichte sinkt und die Infrastrukturkosten in die Höhe getrieben werden. Die Kommunen sind also

Lilli und Jürgen Helbing

41542 Dormagen, 19.03.2020
Koniferenstr. 77
T: 02133/93164

gefordert, ihre Siedlungsentwicklung an ihrer demographischen Entwicklung auszurichten und mehr **auf die Innenentwicklung zu konzentrieren**.

In Nievenheim/Ückerath (N/Ü) wohnt man überwiegend in EFH /DHH. Laut Dormagener Sozialbericht von 2017 leben in N/Ü 525 über 80jährige Personen und 1115 Personen zwischen 65 und 80 Jahren. Da diese Altersgruppen voraussichtlich in den nächsten Jahren verstärkt in kleinere, seniorengerechte Wohnungen ziehen werden, ergibt sich ein großes Potenzial von 820 bis 1640 freiwerdenden EFH/DHH, in die vornehmlich Familien mit Kindern ziehen könnten.
Weiterhin sind in N/Ü auch noch sehr viele vereinzelte Baugrundstückslücken vorhanden, die man schließen könnte, statt Randbereiche zu bebauen. Alleine auf der Koniferenstr. sind Baulücken für ca. 20 Häuser vorhanden.

Wir sind daher der Ansicht N/Ü braucht keine zusätzlichen Baugebiete um die Einwohnerzahl stabil zu halten.

- **Überproportionale Belastung der Stadtteil-Bewohner**
  In den letzten 30 Jahren sind mehrere große Neubaugebiete in N/Ü entstanden. Von **1994 bis 2017 stieg die Einwohnerzahl in N/Ü um ca. 60 %!** Mit dem Neubaugebiet "Nievenheim IV" kommen noch mal ca. 175 Wohneinheiten hinzu. Kein anderer Stadtteil hatte ein so großes Wachstum zu verkraften.

  Dieser Umstand wird offensichtlich von der Stadt Dormagen überhaupt nicht gewürdigt. Denn im Sozialbericht Dormagen 2017 wurde der Zeitraum von 2012 bis 2017 herausgepickt, um einen leichten Bevölkerungsrückgang in Nievenheim von -1,75% herauszustellen. Dies wurde dann von der Stadt Dormagen benutzt um damit das Projekt "Nievenheim IV" zu begründen. *(Nur zur Erinnerung: 2016/17 wurde Deutschland von einer besonders starken Grippewelle und gleichzeitig vom Norovirus heimgesucht.)*

  Der Bevölkerungszuwachs führte zu einer deutlich spürbaren höheren Belastung der Bewohner, weil die Infrastruktur im gesamten Raum N/Ü leider nicht entsprechend weiterentwickelt wurde. Hier dürfen die Bewohner in N/Ü nicht überstrapaziert werden.

3. Die Infrastrukturentwicklung ist nachhaltiger zu berücksichtigen.
Große Neubaugebiete würden bereits bestehende Infrastruktur-Probleme in N/Ü noch verstärken. Z. B.:

Lilli und Jürgen Helbing

41542 Dormagen, 19.03.2020
Koniferenstr. 77
T: 02133/93164

- ***"Die OGS-Betreuung steht vor dem Kollaps" s. NGZ vom 06.03.2020.*** Demnach hat die Stadt Dormagen ein großes Problem genügend Raum für offene Ganztagsschulen zur Verfügung zu stellen. Leider sind Berichte über die unzureichenden Räumlichkeiten von Bildungs-/ Kinderbetreuungseinrichtungen in Dormagen keine Seltenheit.
  Werden große Flächen gleichzeitig verkauft und bebaut, kommen auf einen Schlag viele Menschen in der Phase der Familiengründung in die Kommune. So ist zu erwarten, dass in einem relativ engen Zeitfenster sehr viele OGS-Plätze gebraucht werden, mit dem entsprechenden Platz- und Lehrer-Bedarf. Dieser kurzfristig sehr hohe Bedarf an OGS-Plätzen ist für Kommunen viel schwieriger zu decken, als der gleichmäßige Bedarf bei langsamem Wachstum oder relativ konstanter Einwohnerzahl. Dasselbe Problem tritt auch auf bei Kitas und deren Personalbedarf.

- **Verkehrssituation in N/Ü würden sich noch mehr verschlechtern.**
  Z.B.:
  - Auf der Strecke Heerstr. - Auf der Hardt - Am Hahnen ist ein besonders starkes Verkehrsaufkommen, weil hier zwischen EDEKA und ALDI hin und her gependelt wird.
    Unverständlich ist, dass in der Verkehrsplanungsanalyse in der Heerstr. (u. a. EDEKA) nur 600-800 KFZ /Tag gezählt wurden. Dem Vernehmen nach wurde die Zählung nur an der Kreuzung Heerstr. / Hindenburgstr. durchgeführt und nicht an der Kreuzung Heerstr. /Auf der Hardt, die aber von Kunden hauptsächlich befahren wird.
  - In vielen Wohnbereichen in N/Ü sind die Verkehrswege durch parkende PKW so eng, dass immer mehr Radfahrer auf schmale Gehwege ausweichen, weil die Straßen zu unsicher geworden sind. Seit 1. März 2020 sollen PKW innerorts 1,5 m Abstand zu Radfahrern einhalten. Für viele Nebenstraßen in N/Ü bedeuet dies, dass PKW keine Radfahrer überholen können, sondern im gleichen langsamen Tempo hinterher fahren müssen.
  - Der Verkehr auf der Neusser Str. bedeutet heute schon nicht nur sehr hohe grenzwertige KFZ-Aufkommen, sondern auch aufgrund der engen Fahrbahnen ist hier nur ein "stop and go" möglich, was für die Anwohner besonders Lärm- und CO2-intensiv ist.
  - Der Parkraum um den S-Bahnhof Nievenheim ist tagsüber an Werktagen ständig ausgelastet und zusätzliche Parkkapazitäten sind nicht erkennbar.

Lilli und Jürgen Helbing

41542 Dormagen, 19.03.2020
Koniferenstr. 77
T: 02133/93164

Kommen neue Bebauungsgebiete in den Randbereichen hinzu, werden die vorhandenen Verkehrswege ja leider nicht breiter und durchlässiger werden und somit würde sich die Verkehrssituation noch verschlimmern. Die Verbesserungen durch angedachte Lösungen (AB Delrath, Umgehungsstraße), die ja erst noch genehmigt und umgesetzt werden müssten, würden durch die zusätzlichen Einwohner wieder verpuffen.

B. Besondere Einwände gegen den FNP für das Gebiet 41.8 in Dormagen Nord-West

- Die Bewohner auf der Koniferenstr. mit ungeraden Hausnummern haben ihre Häuser auch wegen der ruhigen Wohnlage gekauft und würden bei einem Neubaugebiet 41.8 eine extrem andere Wohnlage bekommen. Wir müssten nicht nur einige Jahre Baulärm und Baudreck ertragen, sondern die Wohn-Charakteristik würde sich gravierend auf Dauer verändern. Unsere Grundstücke sind sehr klein, so dass ein zusätzlicher Sichtschutz in Richtung der Fläche 41.8 die Gärten mehr in einen Innenhof verwandeln würden.

- Die Kanalisation hinter der Koniferenstr. würde nach Aussagen einiger Stadtplaner ein sehr geringes Gefälle haben, was als problematisch angesehen wird. Inwieweit eine technische Lösung dafür gefunden werden könnte, ist fraglich. Wir möchten hier aber nicht als Versuchsobjekt missbraucht werden und auf einen evtl. Schaden sitzen bleiben.

Allein durch die oben genannten Gründe würde der Stadtteil N/Ü insbesondere die Koniferenstr. an Wohnqualität verlieren und dadurch auch den Immobilien-Wert mindern, was nicht zumutbar ist.

Desweiteren unterstützen wir ausdrücklich die Stellungnahme von Herrn Ludwig Gelzhäuser vom 03.03.2020 zum FNP.

Mit freundlichen Grüßen

Lilli und Jürgen Helbing

[redacted]

[redacted]

den 11. März 2020

Stadt Dormagen
Fachbereich Städtebau, Stadtplanung

Mathias-Giesen-Straße 11

41540 Dormagen

Stellungnahme zum Entwurf des Flächennutzungsplans der Stadt Dormagen (Stand: November 2019)

Bezug: Öffentliche Bekanntmachungen der Stadt Dormagen vom 05.02.2020

Sehr geehrte Damen und Herren,

zum Entwurf des Flächennutzungsplans der Stadt Dormagen geben wir innerhalb der Auslegungsfrist bis zum 25.03.2020 folgende Stellungnahmen ab:

1. Ca. 3 ha große Teilfläche im Bereich Silbersee

Südwestlich der Wasserfläche des Silbersees ist im Entwurf des Flächennutzungsplans (FNP) zwischen dem Stüttger Weg und der Trasse der Industriebahn eine etwa 3 ha große Fläche als gewerbliche Baufläche festgelegt, obwohl dieser Bereich im Regionalplan als allgemeiner Freiraum- und Agrarbereich dargestellt ist. Es handelt sich um einen Teilbereich des im Regionalplan festgelegten Sondierungsbereiches "Stüttger Hof". Die Fläche wird zurzeit hauptsächlich landwirtschaftlich genutzt, hat aber auch einen kleinen Waldanteil.

Die im Entwurf des FNP vorgesehene gewerbliche Nutzung des angesprochenen Bereichs ist folglich nicht aus dem Regionalplan entwickelt und damit rechtswidrig.

Ihre Verwaltung hat zwar bei der Bezirksregierung Düsseldorf den Antrag gestellt, den genannten Bereich im Rahmen eines Zielabweichungsverfahrens für eine gewerbliche und industrielle Nutzung

vorzusehen. Über diesen Antrag ist aber bisher nach unserer Kenntnis noch nicht entschieden worden, so dass der Regionalplan in seiner bisherigen Fassung nach wie vor Grundlage der rechtlichen Beurteilung ist.

Zusätzlich weisen wir darauf hin, dass nach unserer Auffassung die Zulassung einer gewerblichen oder industriellen Nutzung des genannten Bereichs im Rahmen eines Zielabweichungsverfahrens wegen Verstoßes gegen die Grundzüge der Planung rechtswidrig wäre. Zur näheren Begründung verweisen wir auf unsere Eingabe an die Regionalplanungsbehörde vom 23. Januar 2020, die wir in Ablichtung als Anlage dieser Stellungnahme beifügen.

Wir fordern Sie daher auf, den angesprochenen Bereich im Entwurf des FNP als Fläche für die Landwirtschaft darzustellen.

2. Baumbestand im Bereich Silbersee

Außerdem bitten wir Sie, im Bereich des Silbersees alle Flächen mit Baumbestand als Flächen für Wald darzustellen und die Darstellung als gewerbliche Bauflächen zu streichen. Im Rahmen des Klimawandels kommt der Erhaltung des Baumbestandes entscheidende Bedeutung zu. Dem muss die Stadtplanung auch im Bereich des Silbersees Rechnung tragen.

3. Grünzone im Uferbereich des Silbersees

Entlang der Uferlinie des Silbersees ist ein bis zu 70 m breiter Grünbereich vorzusehen, der als Pufferzone zwischen der Wasserfläche und denjenigen Flächen, die für eine gewerbliche Nutzung im FNP-Entwurf vorgesehen sind, dient. Es ist wenig sinnvoll, zwischen der Wasserfläche des Silbersees, die im Regionalplan immerhin als Freiraum zum Schutz der Landschaft und für landschaftsorientierte Erholung ausgewiesen ist, und der gewerbliche Nutzung des Silberseegeländes keinerlei Abstand beziehungsweise nur einen Minimalabstand im FNP planerisch auszuweisen.

Außerdem ist zu beachten, dass der Uferböschung des Silbersees große Bedeutung für Fauna und Flora zukommt, so dass auch dies für einen ausreichend großen Abstand zwischen Wasser und gewerblicher Nutzung spricht.

Im Übrigen machen wir darauf aufmerksam, dass die Wertigkeit und die Aufenthaltsqualität des Gewerbegebiets Silbersee durch die Erhöhung des Grünanteils an der insgesamt zur Verfügung stehenden Fläche deutlich erhöht wird. Zusätzlich können so die städtebaulichen Möglichkeiten

dieses Areals besser herausgearbeitet werden. Am Silbersee kann „Bauen am Wasser" realisiert werden, eine städtebauliche Option, die in anderen Kommunen genutzt wird, um Quartiere mit Spitzenqualität zu schaffen.

4. Darstellung des vorhandenen Störfallbetriebes

Der Entwurf des FNP muss im Bereich des Silbersees den hier ansässigen Betrieb der Firma Gerling, Holz und Co. als Störfallbetrieb ausweisen und den angemessenen Abstand von 800 m, den dieser Betrieb beansprucht, zeichnerisch darstellen. Dies halten wir auch deswegen für dringend erforderlich, weil dieser Störfallbetrieb erheblichen Einfluss auf die Art und Weise der gewerblichen Nutzung in seiner Nachbarschaft haben wird. Ein FNP ohne die geforderte Darstellung würde gewerbliche Nutzungsmöglichkeiten vorspiegeln, die tatsächlich in der Realität so nicht vorhanden sind.

5. Ortsrandbegrünung für Delrath

Der Entwurf des FNP sieht nordwestlich der Bebauung der Ortslage Delrath in Fortführung der Kurt-Schumacher-Straße und südöstlich der Ortslage unweit des Zerringer Büschchens in größerem Umfang neue Wohnbauflächen vor. Diese Flächen grenzen im Planentwurf unmittelbar an die dargestellten Flächen für die Landwirtschaft, ohne dass Grünbereiche zwischen beiden Nutzungen vorgesehen sind.

Wir halten derartige Grünbereiche aus Gründen der Landschaftsgestaltung und als Erholungsraum für die ansässige Bevölkerung für dringend erforderlich. Dabei müssen die Grünbereiche von ihrer flächenmäßigen Dimensionierung her so ausgelegt sein, dass durch Bebauungsplan Baumpflanzungen und die Anlage von Fußwegen festgesetzt werden können.

Diese Grünbereiche sind nordwestlich der Ortslage parallel zum Elvekumer Weg und weiter bis hin zur Brückenstraße fortzuführen. Auch sollte ein derartiger Grünbereich zwischen Zinkhüttenweg und Sankt-Peter-Straße parallel zu den Lärmschutzeinrichtungen der sechsstreifig ausgebauten Bundesautobahn vorgesehen werden mit dem Ziel, eine Verbindung zu den in der Nachbarschaft des Zerringer Büschchens vorzusehenden Grünbereichen zu erhalten. Delrath bekäme so die Chance, in Zukunft Raum für einen hufeisenförmigen Rundwanderweg um die Ortslage zu erhalten.

In diesem Zusammenhang weisen wir ausdrücklich darauf hin, dass der FNP-Entwurf südwestlich der DB-Strecke Neuss-Köln derartige Grünbereiche als Ortsrandbegrünung und Vermittlungszone

zwischen Wohngebieten und landwirtschaftlicher Nutzfläche wie selbstverständlich vorsieht. Es ist nicht nachvollziehbar, aufgrund welcher Überlegungen derartige Grünbereiche bei den neuen Wohnbauflächen im Anschluss an die Ortslage Delrath weggelassen wurden und auch im Übrigen nicht vorgesehen sind.

6. Entlastungsstraße für die Kreuzung Neusser Straße/ Bismarckstraße/ Saint-André-Straße

Die vielfach diskutierte Entlastungsstraße für die o. a. Kreuzung im Zuge der Straßen „Kohnacker" und „Marie-Schlei-Straße" ist im FNP-Entwurf nicht dargestellt, obwohl es sich um einen örtlichen Hauptverkehrsweg handelt. Wir bitten Sie, die Darstellung dieser Straße im FNP vorzunehmen.

Wir wären Ihnen dankbar, wenn unserer Anregungen im Rahmen der Überarbeitung des FNP-Entwurfs berücksichtigt würden.

Mit freundlichen Grüßen

[redacted]

[redacted]

Bezirksregierung Düsseldorf
Regionalplanungsbehörde
Dezernat 32
Cecilienallee 2
40474 Düsseldorf

ab am 23.01.2020

nachrichtlich:

Ministerium für Wirtschaft, Innovation,
Digitalisierung und Energie
des Landes Nordrhein-Westfalen
Landesplanungsbehörde
Referat VIII B 2
40190 Düsseldorf

Einschreiben mit Rückschein

Zielabweichungsverfahren auf Antrag der Stadt Dormagen

Gespräch mit Herrn RBD van Gemmeren am 18.12.2019 und Telefongespräch mit Frau MR'in Jaehrling Anfang Januar 2020

Sehr geehrte Damen und Herren,

auf Antrag der Stadt Dormagen soll im Norden des Stadtgebietes im Bereich Silbersee im Wege eines Zielabweichungsverfahrens eine zusätzliche Fläche von ca. 3 ha als Bereich für gewerbliche und industrielle Nutzungen ausgewiesen werden. Die Fläche wird zurzeit hauptsächlich landwirtschaftlich genutzt, hat aber auch einen kleinen Waldanteil (siehe Lageplan, Anlage 1). Im Regionalplan ist die Fläche Teil der im Bereich Stüttger Hof festgelegten Sondierungsfläche (Gesamtgröße der Sondierungsfläche etwa 30 ha).

Die von der Stadt Dormagen angestrebte Umwandlung der angesprochenen ca. 3 ha großen Fläche in einen Bereich für gewerbliche und industrielle Nutzungen im Wege eines Zielabweichungsverfahrens berührt die Grundzüge der Planung (§ 6 Abs. 2 Satz 1 ROG) und ist daher rechtswidrig.

Das Bundesverwaltungsgericht hat in seinem Urteil vom 16.12.2010, Az.: 4 C 8.10, Rdn. 26, ausgeführt, dass sich die Frage, ob eine Abweichung die Grundzüge der Planung berührt oder von minderem Gewicht ist, nach dem im Plan zum Ausdruck gebrachten planerischen Willen beurteilt. Bezogen auf dieses Wollen dürfe der Abweichung vom Planinhalt keine derartige Bedeutung zukommen, dass die dem Plan zu Grunde gelegte Planungskonzeption ("Grundgerüst") in beachtlicher Weise beeinträchtigt werde. Die Abweichung müsse - soll sie mit den Grundzügen der Planung vereinbar sein - durch das planerische Wollen gedeckt sein; es müsse - mit anderen Worten - angenommen werden können, die Abweichung liege noch im Bereich dessen, was der Planungsgeber gewollt hat oder gewollt hätte, wenn er den Grund für die Abweichung gekannt hätte (vgl. auch Martin Kment, Raumordnungsgesetz mit Landesplanungsrecht, Kommentar, 1. Aufl., Baden-Baden 2019, § 6, Rdn. 71).

Was Sie als Regionalplanungsbehörde bei der Festlegung des Sondierungsbereiches nördlich des Silberseegeländes gewollt haben, haben Sie in Ihrer regionalplanerischen Bewertung zu der entsprechenden Beikarte (1. Thementabelle Kap. 7 Beikarten/Erläuterungskarten, Blatt 21 f., Stand 24.03.2017) ausgeführt. Dort schreiben Sie:

> "Bei der Darstellung des Siedlungsbereiches und des Sondierungsbereiches am Stüttger Hof und am Silbersee haben viele Erwägungen eine Rolle gespielt. Der Bereich an der Stadtgrenze zu Neuss zwischen Autobahn und Rhein ist insgesamt mit einem interkommunalen Konzeptansatz neu überplant worden. Im Grundsatz ist als langfristige Option entschieden worden, dass der Bereich um den Silbersee herum nicht - wie noch im GEP 99 - als Freiraumachse entwickelt, sondern dass dieser in Gänze wie die angrenzenden Bereiche gewerblich/industriell entwickelt werden soll. Die Regionalplanungsbehörde sieht in diesem Standort eine der letzten Optionen entlang der Rheinschiene eine industrielle Nutzung zu etablieren. Aktuell ist allerdings kein Bedarf

hierfür erkennbar. Es lässt sich aktuell nicht absehen, ob diese Bereiche wirklich für eine bauliche Nutzung in der Zukunft benötigt werden. Voraussetzung wäre, dass zunächst die übrigen gewerblichen Entwicklungsoptionen in der Stadt Dormagen soweit entwickelt/verbraucht sein müssen, dass eine Sicherstellung des gewerblichen Bedarfes für den Planungszeitraum nicht mehr gewährleistet ist; erst dann könnte eine Regionalplanänderung erwogen werden."

Wenige Zeilen weiter wird von Ihrer Behörde festgestellt:

"Der Grundsatz zum Erhalt landwirtschaftlicher Nutzflächen und Betriebsstandorte im LEP NRW steht der Darstellung eines Sondierungsgebietes nicht entgegen, da vor einer Siedlungsentwicklung in jedem Fall eine Regionalplanänderung erfolgen muss."

Es liegt nach diesen Ausführungen auf der Hand, dass Ihre Behörde als Plangeber den Sondierungsbereich in seinem vollen Umfang für künftige Nutzungserfordernisse vorhalten und erst dann eine Überplanung des Sondierungsbereiches in Angriff nehmen wollte, wenn dafür ein aktueller Bedarf vorliegt.

Dass in der Stadt Dormagen ein derartiger aktueller Bedarf für gewerbliche Baufläche nicht vorliegt, ist offenkundig. Die Wirtschaftsförderung der Stadt Dormagen bietet zurzeit im Internet bebaubare Gewerbeflächen im "Entwicklungsgebiet Silbersee" im Umfang von 100 ha an. Weiterhin werden von der Wirtschaftsförderung Dormagen 12 ha in einem Gewerbequartier an der A 57 nahe dem Dormagen angeboten. Außerdem offerieren kommerzielle Vermarkter sowohl unbebaute Gewerbeflächen als auch Bestandsimmobilien für Gewerbe in erheblichem Umfang im Stadtgebiet von Dormagen.

Der jetzt mit dem Zielabweichungsantrag als zusätzliche gewerbliche Baufläche beanspruchte Bereich ist mit seinem rund 3 ha Umfang im Vergleich zu den ansonsten im Bereich Silbersee nach dem Regionalplan zur Verfügung stehenden Flächen von absolut untergeordneter Bedeutung. Bei einem Gesamtgelände, das zwar in weiten Teilen ein industrieller Altstandort (ehemalige Zinkhütte) ist, jedoch seit rund 50 Jahren weitgehend ungestört von der Natur zurückerobert wurde, ist davon auszugehen, dass

Ausgleichsmaßnahmen mit entsprechendem Flächenbedarf nach den naturschutzrechtlichen Bestimmungen notwendig werden.

In diesem Zusammenhang machen wir noch darauf aufmerksam, dass es jeder regionalplanerischen Systematik widerspricht, einer Kommune zusätzliche Gewerbeflächen zuzugestehen, wenn der Gewerbeflächenbedarf dieser Kommune erst 12 Monate vorher in einem neu aufgestellten Regionalplan ermittelt und festgelegt worden ist. Nachvollziehbare Gründe für ein Zielabweichungsverfahren könnten allenfalls dann vorliegen, wenn der konkrete Flächenbedarf eines Industriebetriebes an keiner anderen Stelle im Gemeindegebiet abgedeckt werden könnte. Ein derartiger Fall liegt hier aber an der südlichen Grenze des Sondierungsgebietes Stüttger Hof nicht vor. Weder sind die Nachbarflächen bisher baulich genutzt, noch gibt es einen Investor für die Fläche des Zielabweichungsverfahrens.

Außerdem ist die Sondierungsfläche an ihrer südlichen Grenze im Regionalplan so zugeschnitten worden, dass die im GEP 99 als Regionaler Grünzug ausgewiesene Freiraumachse zumindest in ihrer Kernfunktion als Frischluftschneise noch erhalten bleibt. Würden die 3 ha, die Gegenstand des Zielabweichungsverfahrens sind, gewerblich genutzt, so wäre diese Freiraumachse unterbrochen. Frischluft könnte nicht mehr ungehindert von der Wasserfläche des Silbersees in den Bereich der landwirtschaftlich genutzten Flächen nördlich der Ortslage Delrath gelangen und umgekehrt. In diesem Zusammenhang ist auch die Frischluftversorgung des Neusser Südens zu berücksichtigen.

Weiterhin ist zu beachten, dass die Fläche des Zielabweichungsantrags innerhalb des angemessenen Sicherheitsabstandes von 800 m des u. a. mit Chlorgas arbeitenden Störfallbetriebes Gerling, Holz und Co. liegt. Auch die Regionalplanung hat nach der Seveso III-Richtlinie (Richtlinie 2012/18/EU) darauf hinzuwirken, dass vermeidbare Konfliktsituationen zwischen Störfallbetrieben und ihrer Umgebung durch Planungsentscheidungen nicht neu geschaffen werden (siehe Übersichtsplan, Anlage 2).

Insgesamt drängt sich der Eindruck auf, dass die Begründung der Stadt Dormagen für die Einleitung eines Zielabweichungsverfahrens nur vorgeschoben ist. Eine "Kompensation" für die gegebenenfalls aus artenschutzrechtlichen Gründen nicht mehr nutzbaren Bauflächen hat die Stadt in der Realität bereits erhalten. Die unmittelbar an den Planungsbereich

"Silbersee" angrenzende Sonderbaufläche "Flüssiggas-Speicher" im Umfang von etwa 3 ha kann jetzt für allgemeine gewerbliche Nutzungen festgesetzt werden. Der Gasspeicher wurde abgebrochen. Die Fläche wird für die Gasversorgung nicht mehr benötigt.

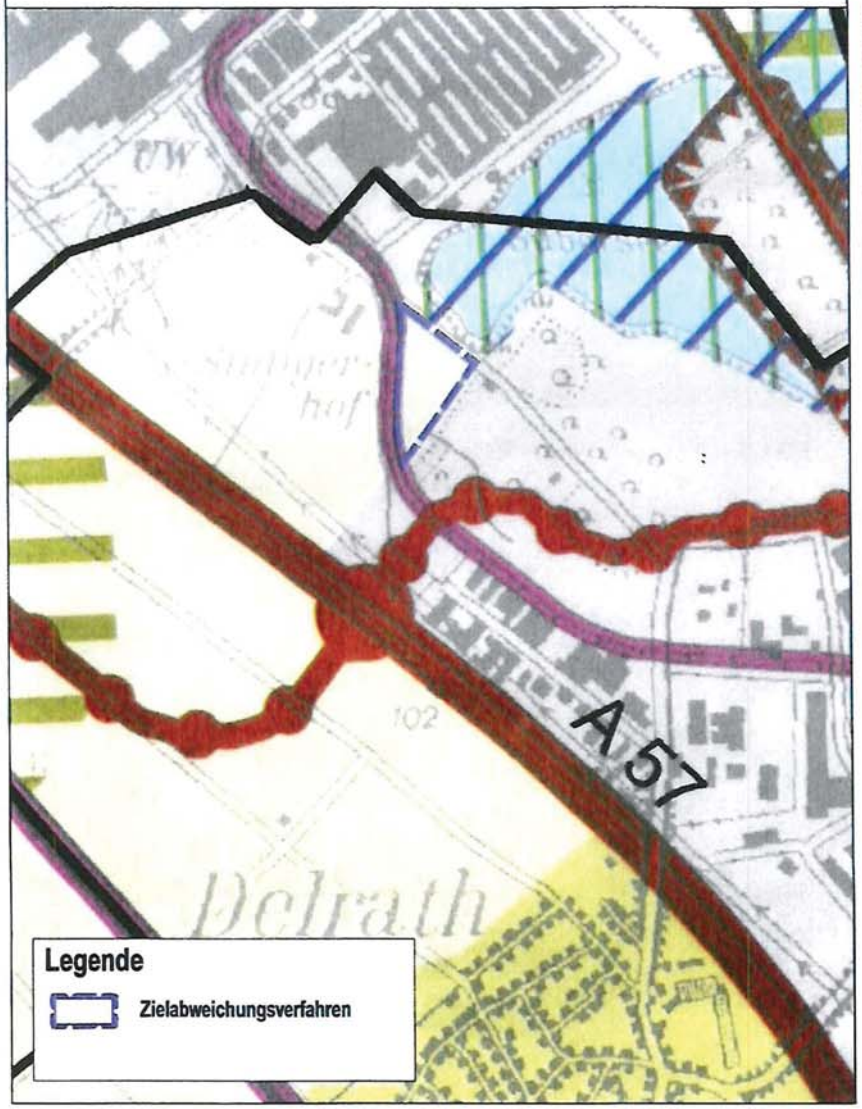
Wir bitten Sie daher, die von der Stadt Dormagen beantragte Zielabweichungsentscheidung abzulehnen.

Mit freundlichen Grüßen

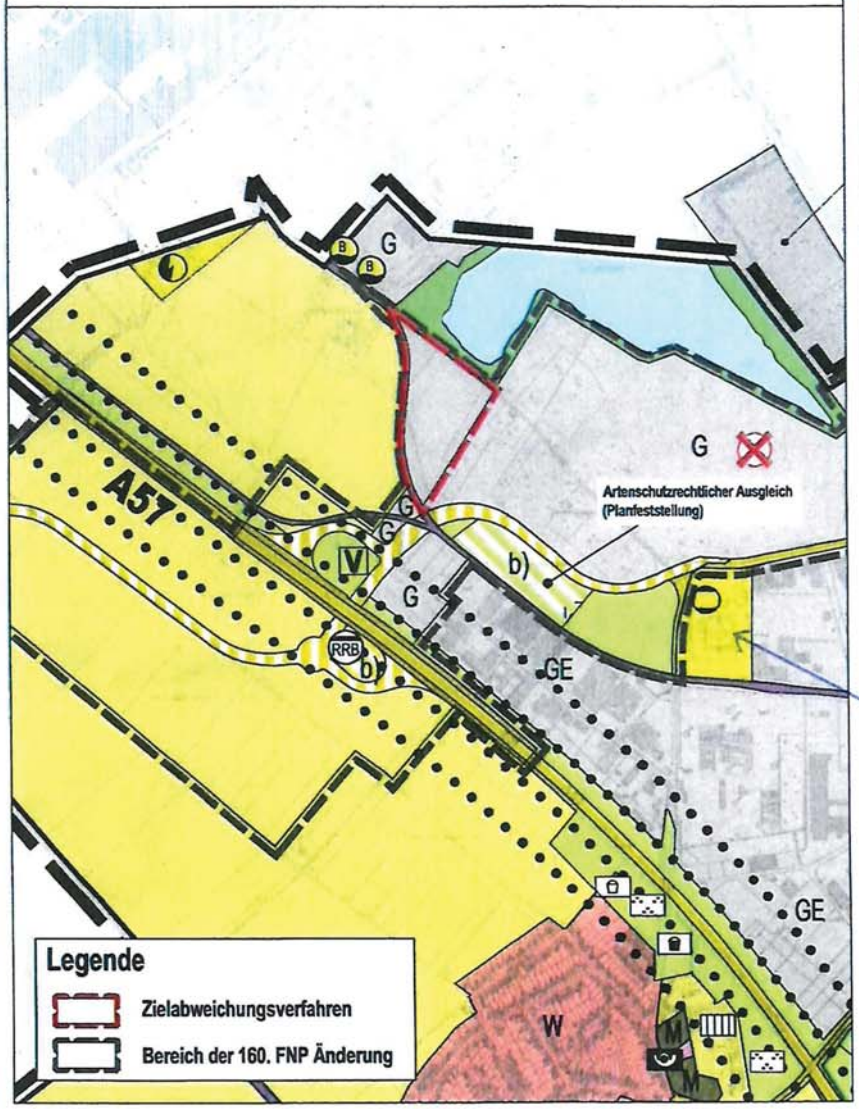
Zielabweichungsverfahren zur 160. FNP Änderung - Entwicklungsgebiet Silbersee -

Stand 04.11.2019

Regionalplan 2018



Flächennutzungsplan Stand 160. Änderung (Entwurf)



Anlage 1 zur Vorlage Nr. 9/2132

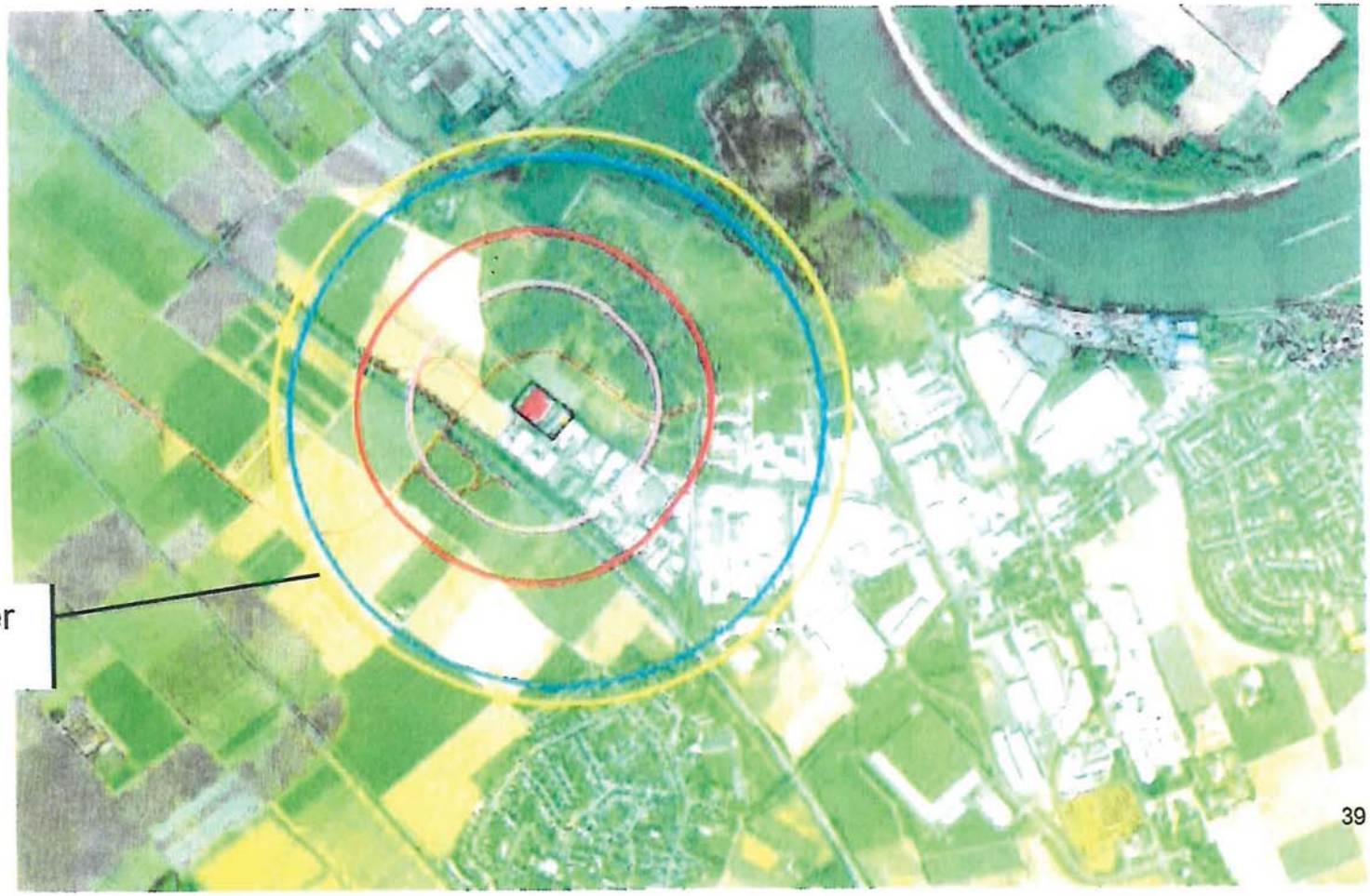
Anlage 1 Fläche des ehem. Flüssiggas-Speichers

Ö 23

BKR

Störfallbetrieb GHC

Quelle: TÜV-Gutachten



angemessener Abstand

Anlage 2

Ö 23

Medzech, Sven

Von: Medzech, Sven
Gesendet: Donnerstag, 9. Januar 2020 09:38
An:
Betreff: AW: WG Tafel Rheinfeld : Aufstellung des neuen Flächenutzungsplanes - Anregung zur Änderung des Flächenutzungsplanes

Sehr geehrter Herr ,

vielen Dank für Ihr Schreiben und ihr Interesse an den Entwicklungen der Stadt Dormagen bzw. dem Stadtteil Rheinfeld. Ich werde Ihr Schreiben im weiteren Verfahren zur Aufstellung des Flächennutzungsplanes im Rahmen der 1. Offenlage berücksichtigen. Das bedeutet ich werte ihre Anregungen als Stellungnahme und werde die Punkte im Rahmen der Abwägung zur Aufstellung des Flächennutzungsplanes prüfen und diese dem Planungs- und Umweltausschuss der Stadt Dormagen zur Entscheidung vorlegen.

Für Rückfragen stehe ich Ihnen gerne zur Verfügung.

Mit freundlichen Grüßen
Im Auftrag

Sven Medzech
Fachbereich Städtebau
Stadtplanung
Tel: +492133257855
Fax: +49213325777855
www.dormagen.de
Anschrift: Stadt Dormagen - Mathias-Giesen-Str. 11 - 41540 Dormagen

Von:
Gesendet: Freitag, 8. November 2019 12:10
An: do.mi.Stadtplanung <Stadtplanung@stadt-dormagen.de>
Betreff: Aufstellung des neuen Flächenutzungsplanes - Anregung zur Änderung des Flächenutzungsplanes

Sehr geehrte Damen und Herren,

wir besitzen ein Grundstück an der Schützenallee, welches mit den Farben grün (Grünfläche) und Abstufung braun (gemischte Baufläche) gekennzeichnet ist.

Auf Anfrage bei Frau Hoss wurde mir mitgeteilt, dass diese Nutzungsabstufung aufgrund von Immissionsabständen vom Andreashof (Bullenmast) entstanden wäre.

Ich habe mich etwas kundig gemacht und glaube, dass die in dem Plan angenommenen Immissionsabstände deutlich übezogen sind.

Wenn die Stadt Interesse hat, diese Flächen rund um das Schützenhaus einer weiteren Verdichtung zuzuführen, sind wir bereit, den notwendigen Immissionsabstand mittels Gutachten feststellen zu lassen.

Unterstellt, dass der notwendige Immissionsabstand deutlich kleiner ist als dargestellt, könnte auch der Bereich nördlich des Schützenhauses bis zum Andreashof anders genutzt werden.

Für einen positiven Bescheid wären wir Ihnen dankbar und verbleiben

mit freundlichen Grüßen

Deutschland

Sitz der Gesellschaft:

Stadt Dormagen
Fachbereich Städtebau, Stadtplanung
Z. Hd. Herr Ullrich, Herr Gürich
Mathias-Giesen-Straße 11

41540 Dormagen

Vorab Eingabe per E-Mail:
robert.ullrich@stadt-dormagen.de

2020-03-25

Neuaufstellung des Flächennutzungsplans der Stadt Dormagen, Offenlage März 2020
hier: Stellungnahme des

Sehr geehrte Damen und Herren,

hiermit nimmt die als Betreiber des (hier Standort Dormagen) sowie diverser Einrichtungen und als Grundstückseigentümer im eigenen Namen sowie im Namen und Auftrag der folgenden ansässigen Firmen in ihrer Rolle als Betreiber und/oder Grundstückseigentümer, im Einzelnen:

im Rahmen der öffentlichen Auslegung, gemäß § 3.2 BauGB zum o.g. Flächennutzungsplan, fristgerecht wie folgt Stellung.

Diese Stellungnahme wird ggf. durch eigene Stellungnahmen der v.g. Gesellschaften ergänzt.

Datum: 2020-03-25
Seite: 2

1. Allgemeines

Wir beziehen uns auf unsere Stellungnahme vom 19.07.2017 im Rahmen der frühzeitigen Beteiligung der Öffentlichkeit. Die dortigen Hinweise, Anregungen und Änderungswünsche halten wir hiermit grundsätzlich aufrecht.
Leider wurde unserem Wunsch auf Beteiligung als Träger öffentlicher Belange (TöB) nicht nachgekommen. Hier möchten wir ergänzend darauf hinweisen, dass wir nunmehr nicht nur Betreiber sondern auch weitreichend Eigentümer diverser Grundstücke und Infrastruktureinrichtungen sind, sowohl innerhalb aber auch außerhalb der eingefriedeten Flächen. Auch bitten wir zu beachten, dass wir in einigen Funktionen (u.a. Trinkwasserversorgung, Stromnetze, Erdgasnetze) z.B. Netze der allgemeinen Versorgung, betreiben und weitreichend auch umfänglich die Versorgung und Entsorgung diverser Unternehmen am Standort verpflichtend sicherstellen. Wir sehen uns in dieser Rolle sehr wohl gleichgestellt mit z.B. anderen Netzbetreibern oder Versorgungsunternehmen. Daher bitten wir Ihre Sichtweise noch einmal zu prüfen.
Da uns die Möglichkeit der Einbringung unserer Belange als TöB bisher nicht eingeräumt wurde, haben wir uns zuletzt über die IHK eingebracht; auch auf diese Stellungnahme der IHK vom 18.10.2019 nehmen wir Bezug und schließen wir uns an.

Des Weiteren bedauern wir es, dass darüber hinaus unsere mehrfach in der o.g. Stellungnahme aus 2017 angeregte Abstimmung nicht erfolgte und vielfach scheinbar ohne Beachtung unserer Hinweise und ohne weitere Erläuterungen die Planungen unverändert blieben.

2. Eingaben in der frühzeitigen Beteiligung 2017

Wie oben bereits ausgeführt mussten wir bei den derzeit offenliegenden Unterlagen feststellen, dass unsere Anregungen nur teilweise oder gänzlich nicht aufgenommen, respektive umgesetzt wurden. Somit führen wir die aus Sicht relevanten Eingaben hier tlw. erneut an.

Sonstige Darstellungen im Planentwurf

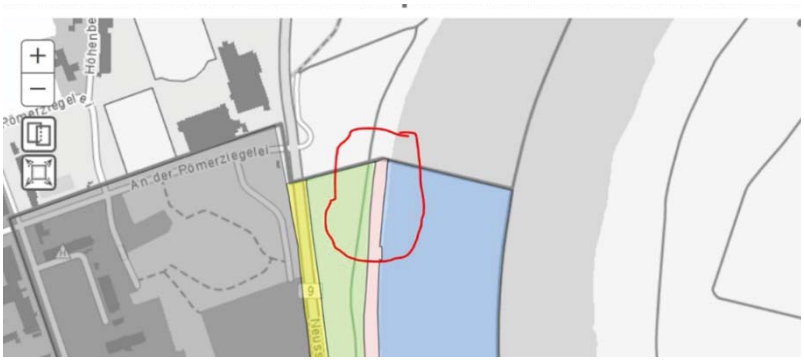
a. Darstellung Hafenflächen

Zu den Ausführungen im Rahmen unserer Stellungnahme und zu den Ausführungen der IHK vom 18.10.2019 möchten wir folgende Details ergänzen.

Zunächst ist auch der oben dargestellte Flächenanteil am Hafen auf dem Stadtgebiet Dormagen als Teil des „Hafengebiet am im Sinne des Hafensicherheitsgesetzes ausgewiesen (sowohl die Land- wie auch Wasserflächen).

Datum: 2020-03-25
Seite: 3

(Quelle: siehe Amtsblatt Regierungsbezirk Düsseldorf Nr. 29, 192. Jahrgang ausgegeben am 29.7.2010)



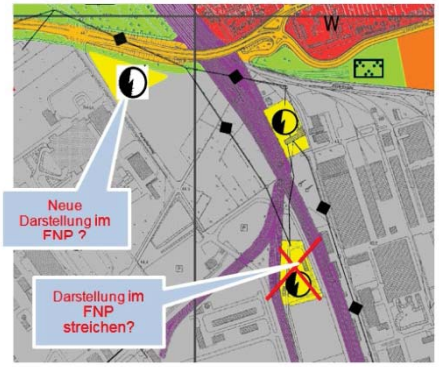
Der Flächennutzungsplan der Stadt Köln unterstützt die notwendige Entwicklung des wichtigen großen Industriehafen, indem bis zur Stadtgrenze Dormagen im gültigen FNP der Stadt Köln ein geeigneter Streifen am Ufer als Sondergebiet Hafen ausgewiesen wurde.
(Quelle: https://www.stadt-koeln.de/leben-in-koeln/planen-bauen/suche-im-flaechennutzungsplan)

Wir sehen es als erforderlich, dass für die weitere Entwicklungsfähigkeit und Optimierung der Verkehrsträger auch auf dem Stadtgebiet Dormagen die Ihnen bekannten Erweiterungen planungsrechtlich vorbereitet und abgesichert werden.
Auch auf dem Stadtgebiet Köln befindet sich – so wie auch im Landschaftsplan RK Neuss - in Bereich der oben gezeigten SO-Fläche im Landschaftsplan ein ausgewiesenes

Datum: 2020-03-25
Seite: 4

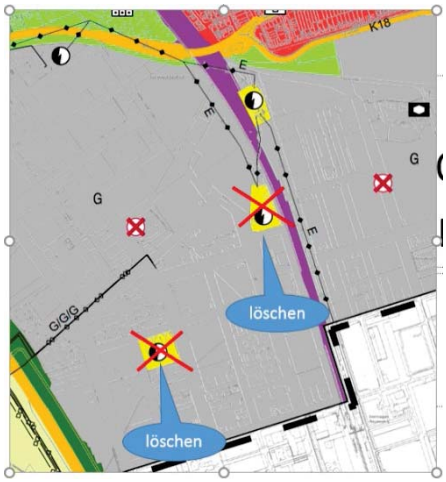
Landschaftsschutzgebiet, das scheinbar einer solchen Ausweisung als SO-Gebiet formal nicht entgegensteht. Wir bitten das demnach noch einmal insoweit zu prüfen.
In jedem Fall ist jedoch zu berücksichtigen, dass sich im Bereich der Wasserfläche Dormagen heute bereits genehmigte Hafenanlagen (mit Dalben) und Liegeplätze befinden, was mindestens eine Symboldarstellung “H” notwendig macht.

b. Darstellung Flächen Ver- und Entsorgung



Mit Bezug auf unsere Stellungnahme von 19.07.2017 möchten wir folgendes nachreichen. Die von uns avisierte zusätzliche Darstellung eines Symbols für einen Ver- und Entsorgungsbereich Elektrizität im Bereich der nördlichen Spitze des s ist nicht erforderlich; die Energieeinspeisung für den ist zwischenzeitlich mit dem Ausbau der nachhaltig anders umgesetzt.

(Auszug aus Stellungnahme 2017)



Insgesamt sehen wir die Lage und Örtlichkeit einzelner Ver- und Entsorgungseinrichtungen innerhalb des als zu wenig nachhaltig und unflexibel für die langfristig angelegte vorbereitende Bauleitplanung im FNP; eine Darstellung vereinzelter Anlagen wäre in der jetzigen Plandarstellung bereits unvollständig und würde notwendige Entwicklungen und bedarfsgerechte Anpassung mangels notwendiger Flexibilität (FNP-Änderungsverfahren?) erschweren. In Hinblick auf §14 Bau NVO halten wir eine konkrete Darstellung der Energieanlagen, da sie der Versorgung des angrenzenden Baugebietes dienen, grundsätzlich auch für entbehrlich, sie sollte daher gelöscht werden. Mit diesem Verständnis sollte neben der auch die neu aufgenommene Darstellung im Bereich der GuD der RWE im wieder gelöscht werden. Eine Symboldarstellung der östlich der Bahn gelegenen UA Dormagen könnte ggf. bestehen bleiben, da diese Anlage u.E. mittelfristig auch überörtliche Netzfunktion hat und nicht nur zur Versorgung des dient.

3. Immissionsschutz

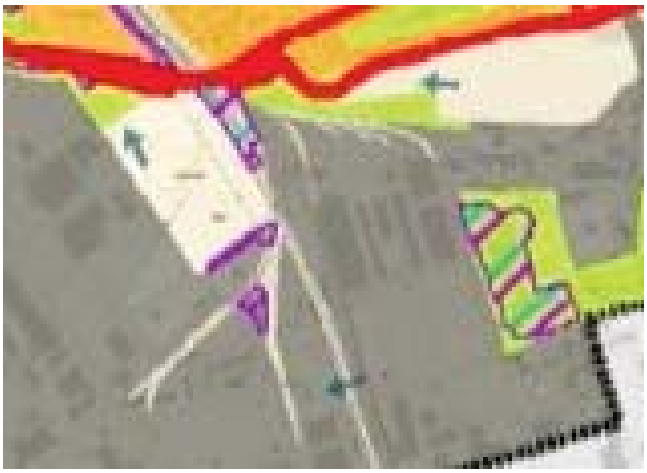
Hinsichtlich der in den Steckbriefen aufgegriffenen immissionstechnischen Vorgaben zum Thema Schall möchten wir auf das in 2019 abgestimmte und entworfene Konzept der Bezirksregierung, mit

Datum: 2020-03-25
Seite: 5

Vorgaben der zu beachtenden Referenzorte rund um den hinweisen und bitten die Vorgaben der authentifizierten Gemengelagen sowohl in den Steckbriefen als auch im Umweltbericht aufzunehmen, um eine vernünftige und dauerhafte Genehmigungsfähigkeit für den zu sichern. Weiterhin ist die vom ausgehende und bekannte Schallvorbelastung zu würdigen. Hierbei begrüßen wir die im Steckbrief W 11.3 “Nettergasse” ausgeführten Angaben hinsichtlich der anerkannten Schallvorbelastung welcher in Form von Lärmschutzmaßnahmen, im Rahmen der künftigen verbindlichen Bauleitplanung, Rechnung getragen wird. Diese Maßnahmen sind jedoch ggf. angesichts der tatsächlichen Lärmvorbelastung durch Gewerbelärm rechtlich nicht anerkannt. Insoweit ist im Steckbrief ergänzend auch auf den Gewerbelärm hinzuweisen.

Weiterhin stellen wir zwischen der Offenlage 2017 und 2020 fest, dass im Umweltbericht wie auch in den Steckbriefen Klimaschutzfunktionen in Form von Waldbeständen mit immissionstechnischer Würdigung (Schallschutz) und einer Klimaschutzfunktion sowohl zeichnerisch als auch textlich, angrenzend und innerhalb des neu aufgenommen wurden. Hierbei handelt es sich um folgende Flächen:

Grünstreifen östlich entlang der A57 auf sowie Kennzeichnung des Baumbestands östlich und südlich vom (Steckbrief G 11.4) und im Bereich des Steckbriefes G 11.6 (Grün- und Waldfläche):



Durch die gewählte Darstellung müssen wir davon ausgehen, dass bei künftigen Erweiterungen sowohl in der Bauleitplanung als auch in Baugenehmigungsverfahren auf die neu ausgewiesenen Klima- und Immissionsschutzfunktionen verwiesen wird und mindestens mit Einschränkungen bei den künftigen Planungen zu rechnen ist, respektive Ausgleichsmaßnahmen und oder Erhalt der ausgewiesenen Flächen der Nachverdichtung entgegenstehen. Weiterhin handelt es sich bei den Steckbriefen G 11.4 und G 11.6 um künftige Gewerbeflächen, welche zur Nachhaltigkeit des beitragen und als Ausbaureserven gesichert werden.

Eine nachhaltige sowie rechtlich validierte Schallschutzfunktion durch vereinzelte Bäume ist uns bisher nicht bekannt und wurde auch im Rahmen von Genehmigungsverfahren nicht gewürdigt. Zur Sicherstellung, dass die neuen Ausweisungen künftig nicht zu Präklusionen für den

führen, ist in den Steckbriefen auf eine Bestandssituation und nicht auf eine künftig nachzuhaltende Klima- und Immissionsschutzfunktion zu verweisen. Insoweit erheben wir hier Einwendungen gegen die v.g. Darstellungen im Umweltbericht

4. Störfallschutz, Angemessene Abstände gem. SEVESO-III Richtlinie

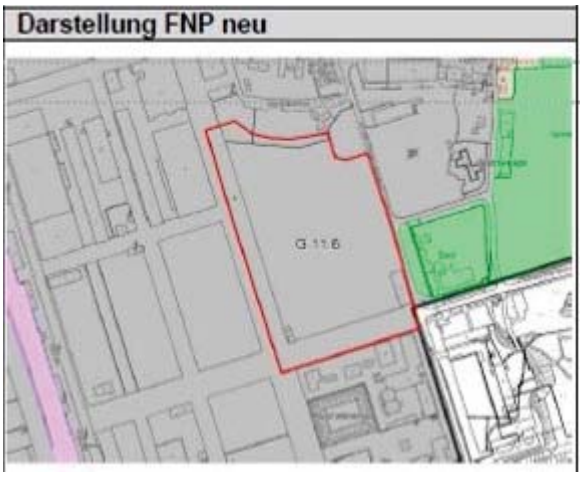
Bei der Bearbeitung des FNP wurde konkret Bezug genommen auf das vorläufige SEVESO-III Gutachten aus 11/2017. Insoweit begrüßen wir es, dass in diversen Steckbriefen und insbesondere in den Begründungen Teil A umfänglich auf die Details und Ergebnisse dieses Gutachtenzwischenstandes eingegangen wurde, entsprechende Anforderungen formuliert und auch tlw. die Darstellungen und Ausweisungen des FNP angepasst wurden. Es wird weiter darauf hingewiesen, dass dieses Gutachten derzeit noch in Überarbeitung ist.
Da u.E. mit einer erneuten Offenlage des FNP ggf. zu rechnen ist, regen wir an, die Ergebnisse des überarbeiteten Gutachtens mit entsprechenden Hinweischarakter unmittelbar in die zeichnerische Darstellung des FNP aufzunehmen. Dieser Ansatz findet sich z.B. in der Arbeitshilfe Bau von 2018 (“Berücksichtigung des neuen nationalen Störfallrechts zur Umsetzung des Art. 13 Seveso-III-Richtlinie im baurechtlichen Genehmigungsverfahren in der Umgebung von Störfallbetrieben”) und könnte im Stadtgebiet die Genehmigungsfähigkeit in unbeplanten Gebieten verbessern und auch dem Betrieben die Genehmigungsfähigkeit erleichtern.

Wir gehen aktuell davon aus, dass sich relevante Änderungen an den angemessenen Sicherheitsabständen zeigen werden und die Ergebnisse der Überarbeitung damit durchaus Auswirkungen auf die o.g. Einzelbetrachtungen, auf die Ausweisungen des FNP und schließlich auch auf den Umgang mit konkreten Bauleitplanungen haben werden. Auch das überarbeitete SEVESO-III Gutachten wird gemäß Vorgabe des Auftraggebers weiterhin explizit keine neuen Betriebe auf heutigen Freiflächen im - im Sinne eines zukünftigen Entwicklungspotentials - berücksichtigen. Insoweit möchten wir an dieser Stelle klarstellen, dass demnach auf die gemäß KAS 18 Abs. 3.2 zu beachtenden “Angaben der Betriebe, insbesondere zu Entwicklungsmöglichkeiten des Betriebsbereiches...” im Gutachten nicht eingegangen wurde. Vor diesem Hintergrund zeigen wir hiermit konkret im Rahmen der Bauleitplanung an, dass die Betriebe im auf planungsrechtlich gesicherte und bereits weitreichend erschlossenen (Frei-)Flächen über Entwicklungsmöglichkeiten verfügen und dieses Entwicklungspotential jetzt im Rahmen der Bauleitplanung zu sichern ist. Diese Anforderung ist ausdrücklich nach § 4.3. des KAS 18 bei der Festsetzung von schutzbedürftigen Nutzungen im Umfeld zu berücksichtigen und die Erweiterungsmöglichkeiten müssen auf Grund des Gebotes der planerischen Konfliktbewältigung in die Planung einfließen. Die Berücksichtigung des Entwicklungspotentials des stützt sich zudem auch auf den Umgebungsschutz des Landesentwicklungsplans (Grundsatz 6.3-2) und den Grundsätzen und Zielen des Regionalplanes Düsseldorf. Wir gehen daher davon aus, dass mit Blick auf Neuausweisungen (inkl. Änderungen) von schutzbedürftigen Nutzungen / Bauflächen im Umfeld des diesem zu schützendem Potential Rechnung getragen wird, indem z.B. in angrenzenden Bauflächen (z.B. am Rand der Bestandsabstände) entsprechend keine Ausweisungen schutzbedürftiger Nutzungen erfolgen oder Hinweisstellungen auf erforderliche Maßnahmen gegeben werden (siehe hierzu auch unsere Ausführungen unter Abs. 3 unserer Stellungnahme aus 2017).

Datum: 2020-03-25
Seite: 7

Ergänzend weisen wir schon an dieser Stelle auf die seitens Behörden geforderten und ergänzend ermittelten Abstände (AEGL – 2 Werte) hin, die laut LANUV und Gutachtern “im Sinne einer ´vorsorgenden Bauleitplanung´ ggf. besser geeignet sind”. Wir halten es im Sinne der SEVESO-III Richtlinien daher ausdrücklich für erforderlich auch diese Abstände in die Bewertung und in die Empfehlungen der einzelnen Steckbriefe aufzunehmen und im Rahmen der Begründung zum FNP zu würdigen.

5. Steckbrief G 11.6 Grün- und Waldfläche



Wir begrüßen, dass trotz des erheblichen Konfliktpotenzials laut Steckbrief des Umweltberichtes die Fläche weiterhin als gewerbliche Baufläche ausgewiesen ist und auch weiterhin durch Darstellung als GIB im RPD entsprechend an einer baulichen Nutzung der Fläche als Planungsziel festgehalten wird.

Wir möchten aber ausdrücklich und nochmals darauf hinweisen, dass die Interpretation einer hohen Erholungsfunktion für den Menschen sowie der hohen Biodiversität, wie im Umweltbericht angesprochen, keiner akzeptablen und erst recht nicht nachvollziehbaren Ausweisung entspricht. Die Flächen werden, um einer naturnahen Entwicklung entgegenzuwirken, landschaftspflegerisch bewirtschaftet, dienen dabei jedoch nicht ausdrücklich einer Erholungsfunktion.

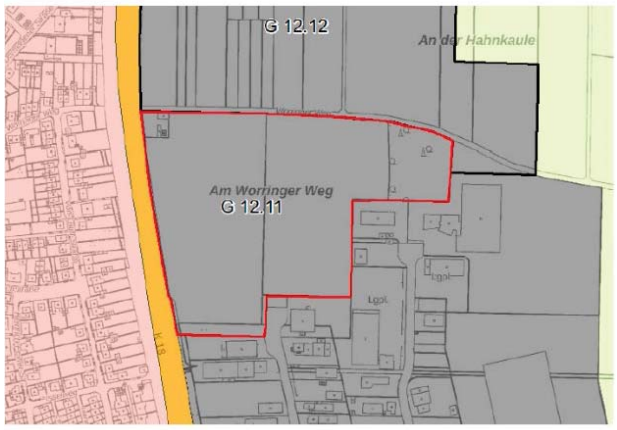
Wir haben bereits in unserer Stellungnahme aus 2017 um nähere Abstimmung gebeten, ohne dass diese stattgefunden hat, müssen wir nunmehr feststellen, dass der Erhalt und die Entwicklung des in dem Bereich eingeschränkt werden. Im Zuge dessen gehen wir davon aus, dass der Grundstückseigentümer als Konsequenz die Fläche künftig nicht mehr zur öffentlichen Nutzung bereitstellen wird.

Weiterhin, mit Blick auf die erwartete vollständige Abdeckung dieser Flächen durch die angemessenen Sicherheitsabstände, weisen wir die Funktion als Erholungsgebiet ab. Eine übergangsweise Nutzung als Pufferfunktion, soweit sie nicht im Charakter einer schutzbedürftigen Nutzung i.S. der Seveso Richtlinien geprägt ist, wird derzeit nicht ausgeschlossen. Das sollte jedoch nicht durch Formulierungen im Steckbrief als Zustand verfestigt werden. Wir und wohl auch die Plangeber sehen mittelfristig weiterhin für diese Fläche vorrangig das Entwicklungsziel einer Baufläche, das ist nicht durch interpretationswürdige Auslegungen im Steckbrief zu verwässern. Und die weitere Konkretisierung eines Planungsziels ist eng verbunden und muss vereinbar sein mit dem Erhalt bzw. der Entwicklung der angrenzenden Industrieflächen innerhalb des heutigen Das ist auch im Sinne der Raumordnungsziele anzustreben.

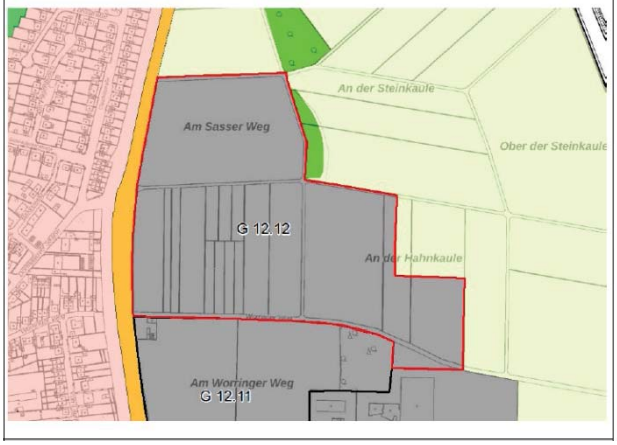
Datum: 2020-03-25
Seite: 8

6. Flächen G12.11, G12.12 Erweiterung Hackenbroich

Darstellung FNP neu



Darstellung FNP neu



In den Steckbriefen zu diesen Flächen finden sich nur Hinweise auf Einflüsse aus dem und Maßnahmenvorschläge. Dies erstreckt sich zunächst auf die Einbeziehung der Ergebnisse des vorläufigen SEVESO-III-Gutachten. Das kommt unseren Hinweisen aus 2017 nach. In den Steckbriefen ist jedoch in Bezug auf eine genannte Schallvorbelastung nicht auf die Ihnen bekannte und konkrete Vorbelastung mit Gewerbelärm durch den eingegangen worden. Das ist u.E. ausdrücklich nachzuholen, um sicherzustellen, dass in der verbindlichen Bauleitplanung bei der angestrebten Lärmkontingentierung beziehungsweise den Lärmschutz- bzw. -vorsorgemaßnahmen auch die tatsächliche Vorbelastung mit Gewerbelärm berücksichtigt wird. Die nach jetzigem Stand nur tlw. Abdeckung des Gebietes mit angemessenen Abständen sollte nicht zu einem nur teilräumlichen Ausschluss von schutzbedürftigen Nutzungen führen. Hier ist u.a. auch dem o.g. Aspekt der Entwicklungsmöglichkeiten im (auf den dort durch verbindliche Bauleitplanung bereits gesicherten Industrieflächen) Rechnung zu tragen und für beide Flächen vollumfänglich die Zulässigkeit von schutzbedürftigen Nutzungen auszuschließen. In diesem Bereich wäre u.E. die Zulässigkeit von schutzbedürftigen Nutzungen sogar ein unzulässiges erstmaliges Heranrücken

.

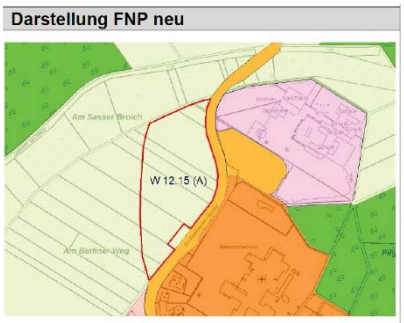
7. Prüffläche-Nr.: G 11.5b - ehemalige Zuckerfabrik

Wir begrüßen die Änderungen des FNP im Vergleich zum Vorentwurf in Form der jetzigen Ausweisung des Geländes als Gewerbliche Fläche anstatt als Sondergebiet, der Reduzierung der Flächen des “Zentralen Versorgungsbereiches” und auch der jetzt nicht mehr ausgewiesenen Symbolik (als Erholungsgebiet). Eine Zulässigkeit von

Datum: 2020-03-25
Seite: 9

schutzbedürftigen Nutzungen sollte - auch mit Blick auf den Erhalt und die Sicherstellung der Entwicklungsfähigkeit bzw. -potentials des in jedem Fall ausgeschlossen werden. Im diesem Sinne bitten wir jedoch darum, die neu im FNP aufgenommene Symbolik für “Sozialen Zwecken dienende Gebäude und Einrichtungen”, die augenscheinlich der Sicherung der dortigen in privater Trägerschaft befindlichen Kindergarten dient, wieder zurückzunehmen. Eine planungsrechtliche Sicherung des dortigen zeitlich befristeten Bestandes (Kindergarten) ist u.E. entbehrlich und sollte angesichts der nachhaltigen Wirkung nicht einer potentiellen bedarfsgerechten gewerblich-/industriellen Entwicklung formal entgegenstehen.

8. Prüffläche-Nr.: W 12.15 - Hackenbroich Nord (Alternative Wohnbaufläche)



Seveso:
Derzeit ist nicht auszuschließen, dass im Rahmen der Überarbeitung des Gesamtstädtischen SEVESO-III Gutachten diese Fläche umfänglich durch angemessene Sicherheitsabstände abgedeckt wird. In Hinblick auf die 1. Änderung des Regionalplanes, die in diesem Bereich eine noch erheblich größere Wohnbaufläche für den regionalen Bedarf identifiziert, sehen wir diese Entwicklungsabsicht kritisch. Schließlich halten wir für den Fall einer Abdeckung dieses Bereiches eine Abwägung auf Basis sozioökonomischer Aspekte für fragwürdig, da die Entwicklung nicht den konkreten kommunalen, sondern regionalen Zwecken dient. Insoweit wären bei dieser schutzbedürftigen Nutzung u.E. in jedem Fall geeignete Schutzmaßnahmen vorzugeben, um ein Gefährdungspotential nicht zu erhöhen.

Gewerbelärm
Im Steckbrief zur Änderung des Regionalplan wurde die Formulierung „Bei einer Umsetzung… die Immissionen… zu untersuchen“ ergänzt. Wir gehen auch für dieses Gebiet noch von einer relevanten Vorbelastung durch Gewerbelärm aus dem aus. Diese Vorbelastung auf benachbarten Flächen ist der Stadt durch die Bez.Reg. bekannt gemacht worden und sollte u.E. bereits im FNP Eingang finden. Wir gehen u.E. davon aus, dass in diesem Bereich die Ausweisung von WR-Flächen nicht möglich sein wird.

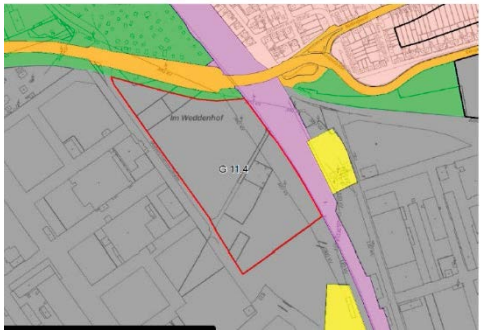
Wasserschutzgebiet
Die ist Eigentümer und Betreiber der Wassergewinnungsanlage (WGA) Tannenbusch und versorgt hieraus den mit Trinkwasser. Das Gebiet befindet sich innerhalb des geplanten Trinkwasserschutzgebietes (siehe auch Steckbrief). Durch die Aufgabe der benachbarten WGA Hackenbroich und durch langfristig avisierte Änderungen an den Grundwasserstützungsmaßnahmen am Knechtsteder Graben ist zu erwarten, dass sich dies auf die Ausdehnung des dann festzusetzenden Trinkwassereinzugsgebiets auswirkt. In jedem Fall ist nach unseren Szenarien aber davon auszugehen, dass das Baugebiet zumindest teilweise im Einzugsgebiet der WGA Tannenbusch liegen wird. Auch an dieser Stelle ist für uns nicht erkennbar, dass dieser Umstand in die Bewertung der Fläche angemessen (Konfliktdichte Schutzgut Wasser nur erheblich?) eingegangen ist.
Für den Fall, dass weiterhin an der Flächenausweisung festgehalten wird, stellen wir bereits jetzt klar, dass die potenzielle Versiegelung eine Reduzierung der jährlichen Grundwasserneubildung nach sich

zieht und eine Versickerung des Niederschlagswassers hinsichtlich des Stoffeintragspotentials ggf. kritisch zu betrachten ist.
Vorsorglich weisen wir daher darauf hin, dass an dem Umgang mit den aus dem Umsetzen eines solchen Wohnbaugebietes resultierenden neuen Risikomomenten, Forderungen entsprechend der Tabelle 1 des DVGW Regelwerkes Arbeitsblatt W101 entsprechend den Richtlinien für Wasserschutzgebiete zu stellen sind. Diese Forderungen lassen sich handlungsabhängig in Verbotstatbestände, Genehmigungstatbestände sowie erlaubte oder genehmigungsfreie Tatbestände bezogen auf Tätigkeiten und Vorhaben innerhalb einer Schutzzone IIIA gliedern. Sie reichen von Genehmigungspflichten bei Eingriffen ins Grundwasser (z.B. Keller) sowie bei Abwasserbeseitigungsanlagen (z.B. Bau und Betrieb von Abwasserkanälen) bis hin zu Verboten von bestimmten Eingriffen in den Untergrund (z.B. Abteufungen, Eigenwasseranlagen) und bestimmten Handlungen bei der Abwasserbeseitigung.

Wir bitten die o.g. Aspekte ausdrücklich bereits jetzt in den Steckbrief aufzunehmen und insoweit die Fläche neu zu bewerten bzw. Handlungsempfehlungen und Maßnahmen zu spezifizieren. Im Interesse der Sicherstellung der Trinkwasserversorgung der (heute 10.000) Mitarbeiter im zur Vermeidung der Gefährdungszunahme nach SEVESO und in Hinblick der durch die Autobahn und den relevanten Lärmvorbelastung sollte die Konfliktdichte insgesamt mindestens erheblich sein.

9. Prüffläche G11.4 Erweiterung

Darstellung FNP neu



Wir beziehen uns auf die Stellungnahme der IHK vom 18.10.2019 und bitten darum, in die Bewertung des Steckbriefes G11.4, die der Stadt vorliegenden Gutachten der Büros PL Planung und Landschaft, ARCHBAU und des Kampfmittelbeseitigungsdienstes einfließen zu lassen.

10. Ausweisung neuer Wohnbauflächen angrenzend am Verschiebebahnhof

Abbildung 1: Neuausweisung Wohnbaufläche (alte Gärtnerei - Verschiebebahnhof)

Wir verweisen auf die Stellungnahme der IHK vom 18.10.2019. In diesem Zusammenhang möchten wir jedoch noch folgendes ergänzen: In der Neuausweisung von Wohnbauflächen im Bereich entlang des Verschiebebahnhofs Dormagen, sehen wir erhebliches zusätzliches Konfliktpotential zwischen der Wohnnutzung und dem direkt angrenzenden Bahnbetrieb in Bezug auf Verkehrs- und Gewerbelärm. Soweit durch eine Bebauung keine abschirmende Wirkung erzeugt werden kann und die neue Wohnnutzung keinen hinreichenden Eigenschutz

Datum: 2020-03-25
Seite: 11

sicherstellen kann, sollte die Lärmproblematik hier nicht verschärft werden. Wir bitten diese Änderung zum Vorentwurf 2017 wieder rückgängig zu machen. Soweit an einer Darstellung festgehalten wird, sollte eine gesonderte Betrachtung im Rahmen einer Umweltprüfung durchgeführt werden (=> Steckbriefe) und es sind hierbei entsprechende Vorgaben wie o.g. zu adressieren.

11. Sonstige Darstellungen im FNP

Durch die Symbolanordnung im Ost- und im Westwerk des werden die gesamten Flächen des als Flächen, deren Böden erheblich mit umweltgefährdenden Stoffen belastet sind, gekennzeichnet. Der Hintergrund einer Kennzeichnung wird im Umweltbericht erläutert. Hier sollte darauf verwiesen werden, dass solche Böden (nur) möglich sind. Die konkreten Hinweise sind den dezidierten teilräumlichen Ausweisungen zu entnehmen. Ansonsten suggeriert die jetzige Darstellung eine flächendeckende Belastung aller Böden, die weithin nicht gegeben ist. Wir bitten dies in geeigneter Form z.B. im Legendentext klarzustellen. Zudem sind nur räumlich begrenzte Flächen im Altlastenverdachtsflächenkataster der Stadt Dormagen ausgewiesen, insofern steht die generelle Ausweisung dem öffentlichen Kataster entgegen.

Wir bitten um Beachtung der o.g. Hinweise und um konkrete Abstimmung und Erörterung. Wir stehen auch zwischenzeitlich gerne für Fragen zur Verfügung.

Mit freundlichen Grüßen

Stadt Dormagen
Fachbereich Städtebau
Stadtplanung
Mathias-Giesen-Straße 11
41540 Dormagen

Stellungnahme zur Beteiligung der Öffentlichkeit an dem Entwurf des Flächennutzungsplans der Stadt Dormagen
Az.: 5425, Ansprechpartner

Sehr geehrte Damen und Herren,

Bezug nehmend auf die Bekanntmachung zur öffentlichen Auslegung und Beteiligung der Öffentlichkeit gem. § 3 Abs. 2 BauGB an dem Entwurf des Flächennutzungsplans der Stadt Dormagen (FNP) geben wir im Namen und im Auftrag der

nachfolgende Hinweise und Anregungen.

Seitens des ergeht eine separate Stellungnahme. Beide Stellungnahmen sind inhaltlich abgestimmt. In der vorliegenden Stellungnahme finden sich bedarfsweise Querverweise zur Stellungnahme des -Betreibers.

I. Allgemeines

Insbesondere hinsichtlich der Gewerbeflächen des besteht grundsätzlich die Notwendigkeit, die Entwicklungs- und Genehmigungsfähigkeit - sowohl bei Änderungen bestehender als auch bei der Errichtung neuer Anlagen –zu gewährleisten. Dies ist im Rahmen

planerischer Festlegungen, wie der vorbereitenden kommunalen Bauleitplanung des FNP für die Flächen innerhalb des [redacted] und insbesondere auch für planerische Entwicklungen im Umfeld des [redacted] sicherzustellen.

Konkret ist hierzu im FNP einerseits die Ausweisung hochwertiger Industriegebiete notwendig, so dass entsprechende positive Standortfaktoren (u.a. günstige Genehmigungssituationen, Planungssicherheit) eine Sicherung, Weiterentwicklung und Investitionen insbesondere der produzierenden Betriebe möglich machen. Andererseits entfalten auch planerische Ausweisungen des FNP im Umfeld dieser Industriegebiete unmittelbare Auswirkungen auf diese Gebiete.

Diese Gedanken sind bereits grundlegend in den Vorgaben der Raumplanung, insbesondere im Grundsatz 6.3-2 (Umgebungsschutz) und im Ziel 6.3.-1 (geeignetes Flächenangebot für Gewerbe- und Industriegebiete) des Landesentwicklungsplans (LEP) formuliert. Demnach hat (auch) die Bauleitplanung für emittierende Gewerbe- und Industriebetriebe ein geeignetes Flächenangebot zu sichern und vor heranrückenden schutzbedürftigen Nutzungen zu schützen.
Weitergehend wird dies ausdrücklich in den Zielen Z1 und Z2 unter Kapitel 3.3.1 des gültigen Regionalplanes Düsseldorf aus dem Jahr 2018 (RPD) konkretisiert. In Bereichen für gewerbliche und industrielle Nutzungen (GIB) sollen demnach emittierende Gewerbe- und Industriebetriebe angesiedelt und nur ausnahmsweise Nutzungen im Sinne von § 8 BauNVO, die der Unterbringung von nicht störenden oder nicht wesentlich störenden Gewerbebetrieben dienen, festgesetzt werden können. Schließlich soll laut Grundsatz G1 ausdrücklich sogar durch die Bauleitplanung verhindert werden, dass durch heranrückende schutzbedürftige Nutzungen / Baugebiete der Standort oder die Betriebserweiterungsflächen bzw. freien Bauflächen nicht mehr zur Ansiedlung von emittierenden Gewerbe- und Industriebetrieben genutzt

werden können. Die Abstände sollen vorrangig in den ASB und ASB-GE gesichert werden.

LEP und RPD geben insoweit regionalplanerisch den Rahmen für die Neuaufstellung des FNP vor.

Vor diesem Hintergrund sind die Neuausweisungen von Wohnbauflächen und gewerblichen Bauflächen im FNP besonders zu würdigen. Neben den als grundsätzlich schutzbedürftig anzusehenden Wohngebieten wird in der Begründung zum FNP, Teil A, S. 199f. definierend ausgeführt, dass auch Gewerbebetriebe als schutzbedürftige Nutzungen zu betrachten sein können, wenn sich dort ein relevanter, unbestimmter Personenkreis aufhalten kann. Dies ist bei der Beurteilung der Verträglichkeit von Darstellungen im FNP innerhalb der angemessenen Sicherheitsabstände insoweit insbesondere auch für aus ASB-GE entwickelte gewerbliche Bauflächen zu beachten.

II. Gesamtstädtisches Gutachten

Das sog. „Gesamtstädtische Gutachten zur Ermittlung der angemessenen Sicherheitsabstände" aus 11/2017 weist einen vorläufigen Stand auf. Dessen Überarbeitung befindet sich derzeit in Abstimmung mit der Bezirksregierung und dem LANUV. Dieser vorläufige Stand ist jedoch Grundlage der planerischen Überlegungen dieser Neuaufstellung des FNP.

Es ist in diesem Zusammenhang davon auszugehen, dass sich aus dem überarbeiteten Gesamtstädtischen Gutachten Änderungen in den angemessenen Sicherheitsabständen des [redacted] ergeben werden, welche bei der Bewertung einzelner Flächen zu berücksichtigen wären. Aufgrund der grundsätzlichen Bedeutung des gesamtstädtischen Gutachtens für die Neuaufstellung des FNP könnte eine erneute Offenlage

erforderlich werden, um das Verfahren rechtskonform durchführen zu können.

Kritisch möchten wir in diesem Zusammenhang bewerten, dass gem. Begründung, Teil A, S. 206 bei der Ermittlung der angemessenen Sicherheitsabstände im Gesamtstädtischen Gutachten „explizit keine neuen Betriebe auf heutigen Flächen – in Sinnes eines zukünftigen Entwicklungspotenzials – berücksichtigt wurden". Im finden sich größere, planungsrechtlich gesicherte und erschlossene Erweiterungsflächen, welche ohne Berücksichtigung bei der Ermittlung der angemessenen Sicherheitsabstände geblieben sind. Dies steht unseres Erachtens weder im Einklang mit landes- und regionalplanerischen Vorgaben noch mit den Empfehlungen des Leitfadens KAS 18.

An dieser Stelle möchten wir bezüglich Immissionsschutzrechtlicher Belange auch auf die Stellungnahme de -Betreibers in diesem Verfahren zur Neuaufstellung des FNP verweisen, welcher wir uns insoweit ausdrücklich anschließen.

III. Plandarstellungen

A. Dormagen

Die Flächen des Dormagen werden im Entwurf zur Neuaufstellung des FNP im Wesentlichen als gewerbliche Bauflächen dargestellt.

Darüber hinaus sind im einzelne Flächen für die Ver- und Entsorgung mit Zweckbestimmung Elektrizität dargestellt. Insbesondere auch vor dem Hintergrund der in Kapitel I. 4, Teil A der Begründung zum FNP beschriebenen Darstellungsweise und Regelungsdichte, der generalisierenden Darstellung und des langen Planungshorizonts des FNP erscheinen die zusätzlichen Darstellungen von Flächen für die Ver-

und Entsorgung mit Zweckbestimmung Elektrizität im [redacted] nicht zweckdienlich. Die auf diesen Flächen bestehenden Anlagen wären planungsrechtlich auch in gewerblichen Bauflächen zulässig. Eine solche Ausweisung würde darüber hinaus mit Blick auf den Planungshorizont die notwendige Flexibilität.

Die Flächen des [redacted] sind mit einer Signatur als „erheblich mit umweltgefährdenden Stoffen belastet" gekennzeichnet. In der Begründung zum FNP, Teil A wird bereits darauf hingewiesen, dass sich diese Darstellung mit einer angemessenen Grobmaschigkeit aus dem Altlastenkataster des RK Neuss ableitet. Diesbezüglich weisen wir darauf hin, dass die im Altlastenkataster des RK Neuss geführten Flächen nicht den gesamten Bereich des [redacted] erfassen und bitten dies in der Begründung klarstellend aufzunehmen.

Die Darstellung einer Fläche für Wald entlang der westlichen Grenze des [redacted] / A57 ist gegenüber der alten FNP-Darstellung neu aufgenommen worden. Hier weisen wir darauf hin, dass es sich aus unserer Sicht um eine optische Abschirmung zwischen A57 und [redacted] handelt. Im RPD, welcher zugleich die Funktion eines Landschaftsrahmenplans erfüllt sind diese Waldflächen nicht dargestellt, vielmehr findet sich dort eine Darstellung als GIB. Ebenso enthält der Landschaftsplan des RK Neuss in diesem Bereich keine Darstellung von Wald in diesem Bereich. Hier bitten wir um Anpassung an die Festlegungen des RPD und des Landschaftsplans des RK Neuss.

Die Darstellung der Fläche G 11.4 – Erweiterung [redacted] als gewerbliche Baufläche begrüßen wir ausdrücklich. Die Lage innerhalb des angemessenen Sicherheitsabstandes lässt in diesem Bereich keine schutzbedürftigen bzw. publikumsintensiven Nutzungen zu. Die Ansiedlung von Störfallbetrieben kann nur unter Berücksichtigung von Nutzungen im Umfeld erfolgen.

Die Fläche weist eine insgesamt von Infrastruktureinrichtungen (Straßen, Bahnanlagen) und Gewerbeflächen (eingefasste Lage und überwiegende Teile umfassende, intensive und extensive landwirtschaftlichen Nutzung auf. Gem. Begründung zum FNP, Teil B wird den Maßnahmenvorschlägen aus dem Prüfflächensteckbrief zum Umweltbericht eine Berücksichtigung im Rahmen der verbindlichen Bauleitplanung zugemessen. Die Maßnahmenvorschläge enthalten allgemeine, aber auch angesichts der Lage und Nutzung der Fläche bereits sehr weitgehende Festlegungen. Eine zu weitgehende Festlegung erscheint uns jedoch hier nicht angezeigt und sollte der verbindlichen Bauleitplanung zur Entwicklung dieser gewerblichen Baufläche vorbehalten bleiben.

Des Weiteren erscheint die Darstellung von Wald mit Immissionsschutzfunktion bzw. siedlungsbezogener Klimaschutz-funktion in der Schutzgutkarte 4 zum Umweltbericht nicht sachgerecht. Eine solche Immissionsschutzfunktion können die in der Fläche G 11.4 dargestellten Strukturen schon aufgrund ihrer Kleinräumigkeit nicht entfalten.

Bezüglich der Fläche G 11.4 bitten wir um Prüfung der Darstellung Wald mit Immissionsschutzfunktion bzw. siedlungsbezogener Klimaschutz-funktion.

B. Umfeld des Dormagen

a. Die neuen Darstellungen G 12.11 - Erweiterung Hackenbroich - Roggendorfer Straße/Am Worringer Weg und G 12.12 - Erweiterung Hackenbroich - Roggendorfer Straße/An der Hahnenklaue sind voraussichtlich von den angemessenen Sicherheitsabständen der Betriebsbereiche von Störfallbetrieben des ganz oder teilweise erfasst. Vor diesem Hintergrund begrüßen wir den

Ausschluss schutzbedürftiger bzw. publikumsintensiver Nutzungen für die betroffenen Teilbereiche. Allerdings sollte dieser Ausschluss u.E. für die gesamte gewerblich Baufläche gelten. Des Weiteren weisen wir auf die Vorbelastung durch Lärmimmissionen aus dem hin. Die Ausweisung dieser neuen Gewerbeflächen und deren Ausgestaltung durch die nachfolgende verbindliche Bauleitplanung darf zu keinen Einschränkungen des Bestandes bzw. der Entwicklung der Betriebe des führen. Auch hier verweisen wir auf die entsprechenden Vorgaben der Landes- und Regionalplanung.

b. Für die Fläche G 16.8 – Erweiterung TOP West soll im FNP eine Neudarstellung als Gewerbefläche erfolgen. Der Lage in den Achtungsabständen bzw. den angemessenen Sicherheitsabständen des hat bereits die Darstellung der Flächen als ASB-GE im RPD grundsätzlich Rechnung getragen. Die Grundsätze und Ziele aus Kapitel 3.3.1 des Regionalplans müssen hier Leitbild der kommunalen Bauleitplanung sein. Die Einzelflächenbewertung des Umweltberichts dieser Prüffläche greift diesen Aspekt insoweit auf, als das schutzbedürftige bzw. publikumsintensive Nutzungen ausgeschlossen werden sollen. Entsprechende einschränkende Festsetzungen sind der verbindlichen Bauleitplanung vorbehalten und bereits im BP 527 vorgesehen.

c. Die Flächen der sogenannten „alten Gärtnerei" östlich des Verschiebebahnhofs (Gneisenaustraße / An der Langenfuhr) sollen im FNP als Wohnbauflächen dargestellt werden. Die gärtnerische Nutzung dieser Flächen ist bereits seit vielen Jahren eingestellt. Der Verschiebebahnhof stellt eine wichtige logistische Infrastruktur des dar. Dessen Funktionsfähigkeit muss auch weiterhin in vollem Umfang gewährleistet bleiben. Eine separate Würdigung dieser Neudarstellung bzw. auch eine Prüfflächen-Bewertung im

Rahmen des Umweltberichts erfolgte allerdings nicht. Insbesondere angesichts Vorbelastung dieses Gebiets durch Schallemissionen des benachbarten Verschiebebahnhofs erscheint hier eine Bewertung notwendig, um Vorgaben für die nachfolgende verbindliche Bauleitplanung zu machen.

d. An der Europastraße, nördlich anschließend an den sieht der FNP neue gewerbliche Bauflächen (G 11.5a - ehemalige Zuckerfabrik) bzw. die Anpassung / Umwidmung einer Sonderbaufläche (G 11.5a - ehemalige Zuckerfabrik) vor. Für einen Teilbereich der Fläche G 11.5b erfolgt darüber hinaus die Ausweisung als Teil des zentralen Versorgungsbereichs „Hauptzentrum Dormagen Innenstadt".

   Auch für diese Flächen ist eine Lage innerhalb der angemessenen Sicherheitsabstände nicht auszuschließen. Da es sich aufgrund der Lage dieses Gebiets nicht um eine bestehende Gemengelage handelt, ist eine Neuansiedlung schutzbedürftiger Nutzungen als grundsätzlich unzulässig zu betrachten. Im RPD erfolgte insoweit bereits eine Ausweisung als ASB-GE. Schutzwürdige Nutzungen wären für diese Flächen – soweit innerhalb der angemessenen Abstände gelegen – auszuschließen. Der derzeitige Verfahrensstand des gesamtstädtischen Gutachtens und etwaige Änderungen durch die derzeit stattfindende Überarbeitung wären dabei zu beachten. Ggf. sind die Flächen nach Fertigstellung des Gutachtens vor diesem Hintergrund neu zu bewerten.

e. Im Bereich nördlich angrenzend des Geländes der ehemaligen Zuckerfabrik sollen durch die Darstellung der Wohnbauflächen W 11.3 – Nettergasse erhebliche Nachverdichtungen mit entsprechender Zunahme der Nutzungsintensitäten der bestehenden wohnbaulichen Nutzung vorgenommen werden. Im

bisherigen FNP war hier eine Darstellung als Grünfläche mit Zweckbestimmung Parkanlage vorgesehen.

Ebenso wie für das südlich gelegene Areal der ehemaligen Zuckerfabrik ist auch für diese Fläche eine Lage innerhalb des angemessenen Sicherheitsabstandes nicht ausgeschlossen. Wenn auch durch diese neue Darstellung aufgrund der bereits näher zum gelegenen Wohnbebauung keine neue störfallrechtliche Gemengelage geschaffen wird und sich insoweit ein Wertungsspielraum im Rahmen der planerischen Abwägung (§ 1 Abs. 7 BauGB) eröffnen würde, muss eine solche erhebliche Nachverdichtung eine vertiefte Betrachtung vor dem Hintergrund der immissionsschutzrechtlichen Belange nach sich ziehen. Eine solche Betrachtung kann in der Regel nur im Rahmen einer nachfolgenden verbindlichen Bauleitplanung erfolgen.

Darüber hinaus halten wir es für angebracht, im Steckbrief für diese Prüffläche neben der Vorbelastung durch Bahnlärm einen Hinweis auf etwaigen Gewerbelärm zu ergänzen.

f. Hinsichtlich der Nutzungen des (Römertherme und Sportanlage) erfolgt wie bisher eine dem Bestandsschutz Rechnung tragende Darstellung als Grünfläche mit der Zweckbestimmung Freibad bzw. Sportplatz. Insoweit sehen wir den Bestand und eine mit den Belangen des verträgliche Entwicklung gewährleistet.

IV. 1. Änderung des RPD – Mehr Wohnbauland am Rhein -

Die erste Änderung des RPD sieht unter der Überschrift „Mehr Wohnbauland am Rhein“ die regionalplanerische Ausweisung zusätzlicher ASB vor, um dem erhöhten Wohnbauflächenbedarf in der Region Rechnung zu tragen. Aufgrund des derzeit noch laufenden Verfahrens zur

ersten Änderung des RPD sind die dort identifizierten Wohnbauflächen noch nicht in die Darstellungen des FNP eingeflossen. Bei Bedarf sollen diese Flächen über nachgelagerte Änderungen des FNP eingebracht werden.

Insoweit ist im Entwurf zum FNP auch die Fläche NE_DOR_04 im FNP – wie bisher – als landwirtschaftliche Fläche ausgewiesen. Rein vorsorglich weisen wir aber bereits jetzt darauf hin, dass auch für diese Fläche – soweit von den angemessenen Sicherheitsabständen des erfasst – dem immissionsschutzrechtliche Trennungsgrundsatz des § 50 BImSchG als Belang mit herausgehobener Bedeutung in der Abwägung zu einer etwaigen späteren Änderung des FNP besonderes Gewicht beigemessen werden muss. Ebenso hatten wir bereits im Rahmen unserer Stellungnahmen zur ersten Änderung des Regionalplans auf das geplante Wasserschutzgebiet des Trinkwasserwerks Tannenbusch und die möglichen Vorbelastungen durch Gewerbelärm aus benachbarten Gebieten hingewiesen.

Im weiteren Verfahren zur Neuaufstellung des FNP bitten wir uns direkt zu beteiligen.

Freundliche Grüße

Im Namen und im Auftrag der

Stadt Dormagen
Fachbereich Städtebau, Stadtplanung
Mathias-Giesen-Straße 11

41540 Dormagen

Vorab Eingabe per E-Mail
Robert.ullrich@stadt-dormagen.de

25. März 2020

Neuaufstellung des Flächennutzungsplans der Stadt Dormagen, Offenlage März 2020
hier: Stellungnahme der

Az.: 7026, Ansprechpartner

Sehr geehrte Damen und Herren,

hiermit nimmt die als Betreiber von Produktionsanlagen und anderer Betriebseinrichtungen sowie im Auftrag der Grundstückseigentümer und im Folgenden im Rahmen der öffentlichen Auslegung gemäß §3.2 BauGB zum o.g. Flächennutzungsplan form- und fristgerecht wie folgt Stellung.

gehört zu den weltweit größten Polymer-Unternehmen. Geschäftsschwerpunkte sind die Herstellung von Hightech-Polymerwerkstoffen und die Entwicklung innovativer Lösungen für Produkte, die in vielen Bereichen des täglichen Lebens Verwendung finden. Der Dormagen stellt einen wichtigen Produktionsstandort des Unternehmens dar. Covestro beschäftigt im CHEMPARK Dormagen ca. 1.800 Mitarbeiter.

Mit dem Flächennutzungsplanverfahren soll in der Nachbarschaft des diverse Festsetzungen getroffen werden, die Grundlage für eine planungsrechtliche Sicherung von Nutzungen sind, die aus unserer Sicht sowohl die Genehmigungsfähigkeit des Bestandes als auch die Entwicklungsfähigkeit unserer Betriebsanlagen beeinflussen wird.

Aus vorgenannten Gründen schließen wir uns der Stellungnahme von Currenta zu o.g. Verfahren in allen Punkten an und ergänzen diese wie folgt und bitten um die nachhaltige Berücksichtigung einer störfall- bzw. immissionsschutzrechtlichen Genehmigungsfähigkeit unserer Produktionsanlagen im Dormagen.

Steckbrief G 11.6 Grün- und Waldfläche

Wir begrüßen, dass trotz des erheblichen Konfliktpotenzials laut Steckbrief des Umweltberichtes die Fläche weiterhin als gewerbliche Baufläche ausgewiesen ist und auch weiterhin an einer baulichen Nutzung der Fläche als Planungsziel festgehalten wird.

Wir möchten aber darauf hinweisen, dass die Interpretation einer hohen Erholungsfunktion für den Menschen sowie der hohen Biodiversität, wie im Umweltbericht angesprochen, keiner akzeptablen und erst recht nicht einer nachvollziehbaren Ausweisung entspricht. Die Flächen werden zwar, um einer naturnahen Entwicklung entgegenzuwirken, landschaftspflegerisch bewirtschaftet, dienen dabei jedoch ausdrücklich nicht einer Erholungsfunktion. Die beschriebene Identifikation der Fläche führt aus unserer Sicht unweigerlich dazu, dass der Erhalt und die Entwicklung unserer Betriebe in dem Bereich gravierend eingeschränkt wird.
Um dieses nachhaltig zu verhindern behalten wir uns vor, die Flächen nicht mehr der Öffentlichkeit zugänglich zu machen.

Weiterhin, mit Blick auf die erwartete vollständige Abdeckung dieser Flächen durch die angemessenen Seveso-Sicherheitsabstände, weisen wir die Funktion als Erholungsgebiet ab. Wir sehen mittelfristig weiterhin für diese Fläche vorrangig das Entwicklungsziel einer Baufläche. Dieser Sachverhalt ist nicht durch interpretationswürdige Auslegungen im Steckbrief zu verwässern. Und die weitere Konkretisierung eines Planungsziels ist eng verbunden und muss vereinbar sein mit dem Erhalt bzw. der Entwicklung unserer angrenzenden Industrieflächen innerhalb des heutigen . Das ist auch im Sinne der Raumordnungsziele anzustreben.

Weiterhin stellen wir fest, dass im Umweltbericht wie auch im Steckbrief zur Fläche G11.6 (Grün- und Waldfläche Klimaschutzfunktionen in Form des Waldbestandes mit immissionstechnischer Würdigung (Schallschutz) und einer Klimaschutzfunktion sowohl zeichnerisch als auch textlich neu aufgenommen wurden.

Durch die gewählte Darstellung müssen wir davon ausgehen, dass bei künftigen Betriebsentwicklungen sowohl in der Bauleitplanung als auch in störfall- bzw. immissionsschutzrechtlichen und Baugenehmigungsverfahren auf die neu ausgewiesenen Klima- und Immissionsschutzfunktionen verwiesen wird und mindestens mit Einschränkungen bei den künftigen Planungen zu rechnen ist, respektive Ausgleichsmaßnahmen und oder Erhalt der ausgewiesenen Flächen der Nachverdichtung entgegenstehen. Wir betrachten die Fläche G 11.6 als Gewerbefläche, welche zur Nachhaltigkeit unserer Betriebe beiträgt und als Ausbaureserve relevant ist.

Zur Sicherstellung, dass die neuen Ausweisungen künftig nicht zu Präklusionen für den führen, ist in den Steckbriefen auf eine Bestandssituation und nicht auf eine künftig nachzuhaltende Klima- und Immissionsschutzfunktion zu verweisen. Insoweit erheben wir hier Einwendungen gegen die v.g. Darstellungen im Umweltbericht

Störfallschutz, Angemessene Abstände gem. SEVESO-III Richtlinie

Wir möchten an dieser Stelle klarstellen, dass auf die gemäß KAS 18 Abs. 3.2 zu beachtenden "Angaben der Betriebe, insbesondere zu Entwicklungsmöglichkeiten des Betriebsbereiches..." im Gutachten nicht eingegangen wurde. Vor diesem Hintergrund zeigen wir hiermit konkret im Rahmen der Bauleitplanung an, dass die Betriebe im über planungsrechtlich gesicherte und bereits weitreichend erschlossene Freiflächen über Entwicklungsmöglichkeiten verfügen und dieses Entwicklungspotential jetzt im Rahmen der Bauleitplanung zu berücksichtigen ist. Diese Anforderung ist ausdrücklich nach § 4.3. des KAS 18 bei der Festsetzung von schutzbedürftigen Nutzungen im Umfeld auf zu greifen. Mithin müssen die Erweiterungsmöglichkeiten auf Grund des Gebotes der planerischen Konfliktbewältigung in die Planung einfließen (s. § 4.3. des KAS 18). Die Berücksichtigung des Entwicklungspotentials der Betriebsanlagen im stützt sich zudem auch auf den Umgebungsschutz des Landesentwicklungsplans (Grundsatz 6.3-2) und den Grundsätzen und Zielen des Regionalplanes Düsseldorf. Wir gehen im Übrigen davon aus, dass mit Blick auf Neuausweisung (inkl. Änderungen) von schutzbedürftigen Nutzungen / Bauflächen im Umfeld des diesem zu beachtenden Potential Rechnung getragen wird, indem z.B. in angrenzenden Bauflächen (z.B. am Rand der Bestandsabstände) entsprechend keine Ausweisungen schutzbedürftiger Nutzungen erfolgen oder Hinweisstellungen auf erforderliche Maßnahmen gegeben werden (siehe hierzu auch die Ausführungen von unter Abs. 3 ihrer Stellungnahme aus 2017).

Symbolik für "Sozialen Zwecken dienende Gebäude und Einrichtungen"

Mit der im FNP neu aufgenommene Symbolik für "Sozialen Zwecken dienende Gebäude und Einrichtungen" in der Nachbarschaft zum soll eine schutzbedürftigen Nutzung manifestiert und planungsrechtlich gesichert werden. Mit Blick auf die vollständige Abdeckung dieser Flächen durch die angemessenen Sicherheitsabstände ist u.E. eine Zulässigkeit in jedem Fall planungsrechtlich jedoch aus zu schließen. Eine planungsrechtliche Sicherung des dortigen zeitlich befristeten Bestandes ist u.E. entbehrlich und sollte angesichts der nachhaltigen Wirkung nicht einer potentiellen bedarfsgerechten gewerblich-/industriellen Entwicklung unserer Betriebe formal entgegenstehen.

Aus unserer Sicht ist somit diese Darstellung im FNP, die augenscheinlich der Sicherung des dortigen, in privater Trägerschaft befindlichen Kindergartens dient, wieder zurückzunehmen. Zumal der derzeitige Betrieb einer Kindestagesstätte auf Grundlage eines mit fester Laufzeit vereinbarten Mietvertrages erfolgt.

Wir möchten Sie bitten, die vorgenannten Punkte in Ihrem Abwägungsprozess entsprechend zu würdigen und [redacted] (hier stellvertretend die [redacted] im weiteren Verfahren als Beteiligte des Verfahrens zur Wahrung unserer Bestands- und Erweiterungsinteressen aufzunehmen und entsprechend frühzeitig einzubinden.

Für Rückfragen stehen wir Ihnen gerne zur Verfügung.

Mit freundlichen Grüßen

Widerspruch FNP Dormagen .doc

23.03.2020

Stadt Dormagen
Fachbereich Städtebau
Stadtplanung
Herrn Gürich / Herrn Ullrich
Mathias-Giesen-Straße 11
41540 Dormagen

Widerspruch zur Aufstellung FNP Dormagen – Öffentliche Auslegung

Sehr geehrte Damen und Herren,

hiermit erhalten Sie unseren Widerspruch zu der Aufstellung des Flächennutzungsplans Dormagen, hier öffentliche Auslegung. Der Widerspruch richtet sich gegen die Erweiterung des Gewerbegebietes Hackenbroich. Die Erweiterung wird in Ihren Dokumenten als Fläche G 12.12 bzw. G12.11 geführt.

Der Widerspruch wird wie folgt begründet:

Lärmsituation: In der Vergangenheit wurde bei akustischen Festlegungen in den Bebauungsplänen bzw. Erteilung von Baugenehmigungen in Hackenbroich die vorhandene Schallsituation unzureichend berücksichtigt, da Genehmigungen durch die Stadt Dormagen ausgesprochen wurden, welche die akustische Situation bezüglich Verkehrslärm sowie Gewerbelärm zum Zeitpunkt der Genehmigung bzw. Ausweisung unberücksichtigt gelassen haben. Die damalige Gewerbelärmsituation wurde im Wesentlichen durch die Anlagen auf dem Chempark und der Erdölchemie hervorgerufen, welche genehmigungskonform betrieben wurden. Um der besonderen Situation– hier Genehmigung zur Wohnnutzung zu späterem Zeitpunkt - Rechnung zu tragen, wurden von der für die Anlagengenehmigungen zuständigen Bezirksregierung Köln die Lärm-Richtwerte erhöht. Über diese Situation wurde die Stadt Dormagen von der Bezirksregierung Köln in Kenntnis gesetzt. Wir möchten darauf hinweisen, dass neben einer Überschreitung der Richtwerte im Nachtzeitraum auch die Richtwerte im Tagzeitraum überschritten sind, so dass weder im Tag- noch im Nachtzeitraum freie Schallkontingente vorhanden sind, die den Nutzern der geplanten Gewerbeflächen zugebilligt werden könnten.

Weder in Ihren schriftlichen Ausführungen zum FNP im *Teil A – Begründung* noch im *TEIL B – Umweltbericht* wird die vorhandene Gewerbelärmsituation gewürdigt.
Wir möchten Sie darauf hinweisen, dass die derzeitigen Immissionspegel an den behördlich festgelegten Immissionsorten (IO) zur Gewerbelärmermittlung (IO *An der Steinkuhle 3 - Sasser Hof* sowie *IO Heinestraße 8*), die in direkter Nähe zu den neuen Gewerbeflächen liegen - im neuen Flächennutzungsplan als G12.12 bzw. G12.11 ausgewiesen - deutlich über den Immissionsrichtwerten im Tag- sowie Nachtzeitraum liegen. Eine Anwendung der DIN 18005 zur

Ausweisung entsprechender zusätzlicher Lärmkontingente für G 12.12 und G12.11 im nachfolgenden B-Plan-Verfahren scheidet somit aus. Ihre Formulierung auf Seite 110 im Teil B-Umweltbericht, dass keine unlösbaren Konfliktlagen erkennbar sein, die nicht mit Emissions-Kontingentierungen lösbar sind, ist aus unserer Sicht unzutreffend.

Des Weiteren möchten wir darauf hinweisen, dass Teile des oben benannten Gebietes entsprechend heutigem Kenntnisstand innerhalb des angemessenen Sicherheitsabstandes liegen.

Für weitere Gespräche stehen wir gerne zur Verfügung.

Mit freundlichen Grüßen

Jost, Birgit

Von:
Montag, 17. Februar 2020 01:16
An: do.mi.Stadtplanung
Betreff: Neuaufstellung des Flächennutzungsplans

Sehr geehrte Damen und Herren,
bei den umweltbezogenen Stellungnahmen der Träger öffentlicher Belange fehlt die Stellungnahme der Bezirksregierung Köln. Die Bezirksregierung Düsseldorf hat in ihrer Stellungnahme vom 19.07.2017 zum Thema "Passiv planerische Störfallvorsorge" ausdrücklich auf die Zuständigkeit der Bezirksregierung Köln verwiesen.
Die dargestellten GIB G 12.11, G 12.12 und G 11.4 grenzen unmittelbar an Wohngebiete.

Die Zuständigkeit der Bezirksregierung Köln besteht auch bei den neu dargestellten Wohngebieten W 12.2, W 12.3, W 11.3, W 11.4 und M 18.3. Gleiches gilt für die Sonderfläche Einzelhandel 17 in Hackenbroich, die erst in 2019 entwickelt wurde.

Desweiteren fehlt eine abschließende immissionsschutzrechtliche Stellungnahme der Bezirksregierung Düsseldorf zu den Neudarstellungen W 51.6 und W 11.4.

Aus den ausgelegten Unterlagen ist auch nicht erkennbar, was für Erwägungen Sie aufgrund der Bedenken der Bezirksregierung Düsseldorf zu der Baufläche W 12.2 vorgenommen haben.

Das immer noch nicht rechtsgültige Seveso-III-Gutachten kann nicht zu Grunde gelegt werden. Es hat unabhängig von der fehlenden Verifizierung auch nicht die Neuausweisung der GIB-Flächen im gesamten Stadtgebiet bewertet, da auf den neuen GIB-Flächen die Ansiedlung und Ausweitung von Störfallbetrieben ermöglicht wird.

Ich rüge an dieser Stelle ausdrücklich das Fehlen der Stellungnahme der Bezirksregierung Köln sowie der abschließenden immissionsschutzrechtlichen Stellungnahme der Bezirksregierung Düsseldorf.

Diese Stellungnahmen stellen einen elementaren Bestandteil sowohl für die Bürgerbeteiligung als auch erhebliche Belange (Passive planerische Störfallvorsorge) dar.

Das Offenlageverfahren weist meiner Einschätzung nach einen erheblichen Mangel nach § 214 BauGB auf, den ich hiermit fristwahrend geltend mache.

Unabhängig von dieser Rüge werde ich zum Flächennutzungsplan weitergehende Einwendungen erheben.

Ich bitte an dieser Stelle ausdrücklich um eine Eingangsbestätigung; gerne auch per E-Mail an diese Adresse.

Mit freundlichen Grüßen

[redacted]

F61/61/ → Fr. Hass bitte Antwortschreiben formulieren Stellungnahme zu [illegible] und im formalen Verfahren FNP zur Offenlage berücksichtigen.

27. Feb. 2018

Februar 23, 2018

Stadt Dormagen
20. FEB. 2018
Post-Eingangsstelle

28/2.

Technisches Rathaus
Matthias-Giesen-Str. 11
Z.Hd. Herrn Zingsheim
41540 Dormagen

Neuer Flächennutzungsplan für Dormagen
Betr. Flur [redacted]
Rückfrage zum Bestandsschutz der Firma/Landwirtschaft Boeser

Sehr geehrter Herr Zingsheim,

das o.a. Grundstück wird im Rahmen der Erstellung des neuen Flächennutzungsplans für Dormagen neu bewertet. Entscheidend für die Bewertung des Grundstückes als zukünftiges Baugebiet oder als Grünfläche ist die Frage, ob der bestehende Bestandsschutz für den angrenzenden landwirtschaftlichen Betrieb der Familie Boeser weiterhin bestand hat, obwohl dem Vernehmen nach dort seit geraumer Zeit keine Rinderzucht mehr betrieben wird.

Da wir als Erbengemeinschaft das Grundstück evtl. veräußern möchten, haben wir ein Interesse daran, ob das Grundstück im neuen Flächennutzungsplan zukünftig als Baugebiet oder als Grünfläche ausgewiesen wird.

Wir wären Ihnen sehr dankbar, wenn Sie dies für uns klären könnten. Vielen Dank.

Mit freundlichen Grüßen
[redacted]

In Vertretung der Erbengemeinschaft (weitere Teilhaber: [redacted])

[redacted]

[redacted]

Stadt Dormagen
Fachbereich Städtebau
Stadtplanung
Mathias-Giesen-Straße 11
41540 Dormagen

Dormagen 3.03.2020

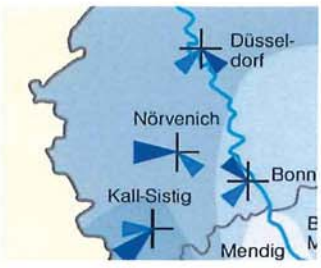
Stellungnahme/Einwand zum FNP Dormagen, Planungsgebiet Nord-West, Fläche W41.8

Sehr geehrte Damen und Herren,

die Neuaufstellung des Flächennutzungsplan soll eine sinnvolle und zukunftsfähige Entwicklung der Stadt Dormagen für die nächsten Jahrzehnte sichern. Mit geographischen Lage unserer Stadt im Sandwich zwischen den Wirtschaftsmetropolen Düsseldorf und Köln kommt ihr besondere Verantwortung zu, bspw. bei der Bereitstellung von Wohnraum, dem Klima- und Umweltschutz. Als eigenständige Stadt soll sie aber auch die Planungshoheit behalten in Verantwortung für ihre Bürger bzw. der Zukunftssicherung unserer Kinder und Kindeskinder. Dieser Verantwortung werden wir nur gerecht, wenn wir behutsam mit den Ressourcen der unserer Umwelt haushalten, unsere Klimaziele erreichen, der Landwirtschaft den notwendigen Rückhalt geben. Das geht durch Schaffung von Klimazonen, Baulücken schließen bzw. zentrumsnahe Flächen für den ASB nutzen, möglichst mit ÖPNV-Anbindung und der Landwirtschaft zusammenhängende Flächen belassen. Alle diese Kriterien erfüllt die „potentielle" Entwicklungsfläche W41.8 nur unzureichend bzw. gar nicht. Denn:

1. **Landschaftskorridor im Norden von Dormagen**

Klimawandel



Mit fortschreitendem Klimawandel wird es für unsere Großstädte lebensnotwendig sein, Klimakorridore im Umland zu haben. So informiert Köln „Die Stadt bildet eine Wärmeinsel und ist im Jahresmittel etwa 1 bis 2 Grad Celsius wärmer als das Umland....Aufgrund der unterschiedlich starken Abkühlung der Flächen im Umland wird die Stadt nachts durch Flurwinde mit kühlerer Luft aus dem Freiland versorgt. " [1] Nicht anders wird sich das in Düsseldorf verhalten. Düsseldorf ist auf Frischluftzufuhr vom Umland angewiesen „Durch einen guten Luftaustausch können überwärmte Luftmassen aus dem Stadtgebiet abgeführt und durch kühlere aus dem Umland ersetzt werden."[2] Dafür sorgt der Wind aus den beiden Hauptwindrichtungen gemäß Karte.[3] Diesen Fakt mit exakt diesen Windrichtungen berücksichtigt schon jetzt die im Vergleich zu Düsseldorf relative kleine Stadt Neuss mit ihrem Umweltentwicklungsplan. [4]

Somit ist das Gebiet zwischen Neuss und Dormagen eine bedeutende Klimaader für Düsseldorf. In ähnlicher Weise haben darauf bereits andere hingewiesen. [5]
Für die „Beibehaltung der Ausweisung als Grünzug, gemäß dem GEP99, als Luftschneise für die Sauerstoffproduktion für Düsseldorf, Neuss und Dormagen" spricht sich auch ein benachbarter Landwirtschaftsbetrieb aus. [6]

Dormagen und Neuss, zwei Städte

Das Gebiet W41.8 liegt im genau im Landschaftskorridor im Norden von Dormagen. Hier grenzt sich Dormagen (noch) klar von Neuss mit einem agrarwirtschaftlich genutzten Landschaftsgürtel ab. Zudem ist dieser Landschaftskorridor bereits heute sehr schmal. Das Gebiet W41.8 würde die Wohnbebauung an die von Neuss nach Süden ausgesiedelten Höfe derart annähern, dass die Höfe ein wiederholtes Mal ausgesiedelt werden müssten. Die Stadtgrenzen verschwimmen. Die Planung des Gebietes zwischen den Städten erfolgt scheinbar ohne Abstimmung zwischen den jeweiligen Planern. Neuss sieht potentielle Gewerbeflächen zwischen Allerheiligen und Nievenheim. Vgl Kartenausschnitt [7], Dormagen plant Wohnraum in Richtung Neuss. In Folge würde dieser notwendige Korridor verschwinden.

Flugbetrieb

Der Aspekt des Flugbetrieb findet weder bei RPD noch beim lokalen FNP Berücksichtigung. Vermutlich weil am 04. November 2011 der Lärmschutzbereich durch Rechtsverordnung des MKUNLV zum Schutz der Allgemeinheit und der Nachbarschaft vor Gefahren, in der nahen Umgebung des Verkehrsflughafens Düsseldorf festgesetzt worden ist. Damit fallen große Gebiete aus Lärmschutzbereichen heraus, auch der Neusser Süden,bzw. Dormagener Norden sind nicht im Schutzbereich. Der Flughafen hat seine Routen für Starts und Landungen aber dennoch über möglichst wenig besiedeltes Gebiet gelegt. Mehrere Flugrouten (COL GMH DODEN KUMIK NUDGO) verlaufen genau über diesem dünner besiedelten Gebiet.[8] Die Maschinen fliegen hier im westlichen Bereich tiefer und sind damit stärker Lärm belastend. (Mit einem beliebigen Flight Tracker kann das übrigens auch in Echtzeit jedermann im Internet verifizieren.) In dem Bereich sollte deswegen keinesfalls ein Wohngebiet geplant/erweitert werden. Je näher man sich in Richtung Dormagen Zentrum befindet, desto weniger störend ist der Flugbetrieb.

2. Lokale Landwirtschaft & Stadt

Innenentwicklung vor Außenentwicklung

Die grundsätzliche Präferenz aller gesetzlichen Planungsgrundlagen vom Baugesetzbuch bis zum Landesentwicklungsprogramm Nordrhein-Westfalen ist der Grundsatz „Innenentwicklung statt Außenentwicklung“ [9] [10] [11] Zu diesem Ziel haben sich auch mehrere Fraktionen unseres unseres Stadtrat bekannt.[12] Diesem vernünftigen Grundsatz würde eine Planung eines ASB in W41.8 zuwider laufen. Denn

1. Gebiet W41.8 ist vom Stadtzentrum in diese Richtung weitestmöglich entfernt, (Selbiges trifft auch für den Ortskern Nievenheim zu.)
2. Der S-Bahn Anschluss ist nicht in fußläufiger Entfernung erreichbar.
3. Es handelt sich bei diesem Gebiet nicht um eine arrondierende Maßnahme. Die nördliche Bebauungsgrenze Nievenheims war mit der Baumaßname Koniferenstr. im Nord/Westen bereits klar arrondiert. Im Nord/Osten Nievenheims ist die Arrondierung Richtung Delrath im Gange. Ganz im Gegenteil, man schafft zukünftiges Arrondierungspotential zwischen W41.8 und W 43.4 Delrath Nord.

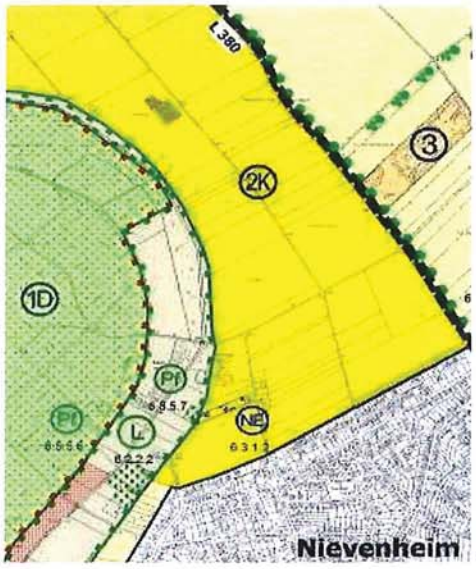
Die Stadt würde sich mit W41.8 nach außen erweitern und der benachbarten Landwirtschaft ihre unbedingt benötigte Fläche entziehen.

Landwirtschaft braucht ökonomisch sinnvolle Flächengrößen

Ein genanntes Ziel des RPD lautet wie folgt: „Vor allem aufgrund der hohen Siedlungsdichte misst der Regionalplan dem Freiraumschutz und der Freiraumqualität eine besondere Bedeutung bei. Eine schonende Inanspruchnahme des Freiraums durch andere Nutzungen wie bspw. den Rohstoffabbau oder den Infrastrukturausbau soll vor allem die Funktionen der Landwirtschaft, der Wasserversorgung und der Natur und Landschaft sichern."[13] Unsere Landwirtschaft benötigt für eine ökonomisch sinnvolle Bewirtschaftung genügend große zusammenhängende Flurstücke. Mähdrescher, Rüben- oder Kartoffelvollernter etc. benötigen Bewegungsraum. Kleine Parzellen eigenen sich eher für den Gartenbau als für den Ackerbau. Gleichzeitig verlangen wir von der Landwirtschaft, dass sie mehr für die Natur tut, z.B Blühstreifen anlegt und damit die Ertragsfläche reduziert. [14] Die Kosten soll dann möglichst auch noch der Landwirt tragen. Zudem fordert das Landeszentrum Gesundheit Nordrhein-Westfalen: *„Es ist notwendig, Pufferzonen zwischen landwirtschaftlichen Flächen und anderen Nutzungen, insbesondere Wohnen vorzusehen."* [15] Zusätzliches Land, das die Landwirte abgeben sollen. Mit W41.8 würde ein letztes großes landwirtschaftliches Gebiet in unserem Stadtgebiet für immer verschwinden. Das darf aus den genannten Gründen nicht passieren.

Zukunft der Landwirtschaft auch am Standort sichern

Der Landschaftsplan Rhein-Kreis Neuss Teilabschnitt II -Dormagen– 7.Änderung (FFH–Gebiet „Knechtstedener Wald") Rhein-Kreis Neuss weist mit Beschlussdatum 15.12.2015 nördlich des Wohngebietes Koniferenstr. mit „2K" aus. Das bedeutet, man hat das Entwicklungsziel für die Landwirtschaft gemäß §18LG NW festgelegt: „Anreicherung einer überwiegend ackerbaulichen Landschaft ohne natürliche oder naturnahe Elemente". Folglich soll hier der Ackerbau gefördert werden, **nicht** der ASB.



2K Anreicherung einer überwiegend ackerbaulich genutzten Landschaft ohne natürliche oder naturnahe Elemente

NE = natürliche Entwicklung(vgl. 6.3.1.2 in Landschaftsplan II Dormagen)

Hinzu kommt: Mit der Erstellung der Baugebiete Allerheiligen/Kuckhof wurden die dort ansässigen landwirtschaftlichen Betriebe bereits in diesen Landschaftsgürtel ausgesiedelt, um Abstand zur Wohnbebauung im Norden zu schaffen. Dazu haben diese Betriebe Investitionen geleistet, die auch gemäß RPD Berücksichtigung finden sollen.[16] Nun wird mit W41.8 geplant vom Süden ausgehend, die geleisteten Maßnahmen ad absurdum zu führen. Unsere Landwirtschaft bekennt sich zum Standort.[17] , auch wenn in unserem Gebiet Dormagen der Pachtflächenanteil sehr hoch ist[18], Leider haben wir bereits den grünen Bereich des guten Verhältnisses von Einwohnerzahl zu landwirtschaftlicher Nutzfläche verlassen, sind zum Glück aber noch weit entfernt von dem roten Bereich, den Düsseldorf auszeichnet. (Dormagen 638qm/Einwohner, Düsseldorf 71qm/Einwohner Stand 2010) [19] Unser Slogan „Natürlich! Am Rhein." soll ja kein einfacher Marketing Gag sein, sondern will auch mit Substanz gefüllt werden.

3. Bürgerbeteiligung, ehrliche Politik

vorab keine Fakten schaffen

Nördlich von W41.8 befand sich ein Landschaftsschutzgebiet, dem gegen Ende der 90-Jahre der Schutzstatus durch den Kreis entzogen wurde. Das scheint die einleitende Maßnahme auf höherer politischer Ebene gewesen zu sein, Fakten zu schaffen und Bürger nicht darüber zu informieren. Möglicherweise ist auch die Stadt Dormagen hier „ausgetrickst" worden. Das wäre eine Verstoß

gegen RdErl. d. Ministeriums für Umwelt, Raumordnung und Landwirtschaft nach dem „...neben den allgemeinen Zielen und Zwecken auch die voraussichtlichen Auswirkungen der Planung darzulegen"ist. [20] Es wurde nicht erklärt, dass man zukünftig angrenzenden ASB plant (vgl. RPD). Leider wurde mir zugetragen, dass auch die Stadt Dormagen bereits mindestens ein Grundstück aus dem Plangebiet W41.8 erworben hat. Die Stadt kauft Ackerland. Das indiziert, dass die Entscheidung der Stadtplanung bereits weit fortgeschritten ist, hier Bauland zu schaffen. Derartige Aktionen untermauern in gefährlicher Weise „dass in allen Bevölkerungskreisen das Misstrauen weit ausgeprägter ist als das Vertrauen in Parteien."[21] Dem muss durch offenen Umgang der Politik mit den Bürgern, entgegengewirkt werden. Heimliches Schaffen von Fakten muss unbedingt vermieden werden.

Einwände nicht ignorieren

Im Protokoll „Stadtteilwerkstatt Planungsbezirk Nord-West ... am 25.11.2015"[22] wurde ein Einwand wg. Senkung der Wohn- und Lebensqualität aufgenommen. Auf S. 14 des Protokolls steht allerdings fälschlicherweise „Zu dieser Fläche gibt es keine Hinweise und Anregungen".
Derartige Hinweise und Anregungen waren dagegen bekannt durch die Öffentlichkeitsbeteiligung beim RPD.[23] Der Hinweis ist bekannt seit März 2015, wurde laut Protokoll nicht wahrgenommen.

Selbstbewusstes Dormagen Natürlich! Am Rhein

Dem „Natürlich!" im Slogan[24] unserer Stadt wird der vorgelegte Entwurf zum FNP zum Teil gerecht. Positiv ist das Konzept Waldband-Flussband-Biotopverknüpfung. (vgl. „Räumliches Entwicklungs-konzept- Gesamtstadt, Grün- und Freiraumstruktur") Im Norden hat die Stadt die Chance, mit einem Landschaftsband abzuschließen. Im Süden ist die Chance für ein breites Agrar- oder Waldband leider längst vertan. Mit der Entscheidung für W41.8 würden wir heute diese Chance im Norden unserer Stadt vertun. Ein weiterer Verlust von „Natürlich!".

Der Bedarf nach Wohnraum in Dormagen begründet sich im RPD der BRD ja im Wesentlichen aus dem mangelhaften Angebot an Wohnraum in der Metropole Düsseldorf, nicht aus den Bevölkerungsentwicklungszahlen der Stadt Dormagen.[25] Hier dürfen wir die Missstände bei der Stadtplanung in Düsseldorf nicht ignorieren, die letztlich zur Verschiebung der Verantwortung in die umliegenden Gemeinden führt. So ist bspw. das ehemalige Glashüttengelände(ein Areal von ca 32ha, also ein vielfaches von W41.8) im FNP [26] als Gewerbe- / Industriegebiet ausgezeichnet. Widersprüchlich dazu sehen die Bebauungspläne eine Wohnbebauung vor.[27] Damit ist völlig unklar, mit welchen Zahlen in Düsseldorf operiert wird. Die Stadt findet seit 2005 keine Lösung, so verschwendet sie wertvolles Wohnareal. Währenddessen wird das Areal als Spekulationsobjekt von Investor an Investor verkauft, Wohnungsmangel in der Metropole ist die Folge. [28]

Mit Selbstbewusstsein zwischen den Metropolen und in Verantwortung für nachfolgenden Generationen sollte unsere Verwaltung nun konsequenterweise den nächsten Schritt tun, das Gebiet W41.8 aus dem neuen FNP-Dormagen herausnehmen.

Mit freundlichen Grüßen

1 https://www.stadt-koeln.de/artikel/03284/index.html
2 Landeshauptstadt Düsseldorf „Planungshinweiskarte für die Landeshauptstadt Düsseldorf"
3 *Nationalatlas Bundesrepublik Deutschland – Klima, Pflanzen- und Tierwelt,* „Bodennahe Windverhältnisse und windrelevante Reliefstrukturen" von Monika Bürger
4 https://www.neuss.de/leben/stadtplanung/bauleitplanung/bauleitplanung-aktuell/flaechennutzungsplan (6.Synoptische Karten 2012 2.Karten)
5 Umweltbezogene_SNOEFF_geschw.pdf S.67 Ö23-Allgemein-W-G-U-S Punkt 4. und S.18 Ö14-43-W-G-U Punkt 4.
6 04-Synopse_Nr4_RPD-Oeffentlichkeitsbeteiligung.pdf S. 199
7 stadt-neuss--fnp-begruendung--2014-03
8 https://www.dus.com/de-de/konzern/nachbarn/flugbetrieb/flugrouten
9 Leitfaden Gesunde Stadt. Impressum: Landeszentrum Gesundheit Nordrhein-Westfalen (LZG.NRW)
10 lep_nrw_04072016.pdf Staatskanzlei des Landes NRW, Landesentwicklungsplan Nordrhein-Westfalen (LEP NRW) nach zweitem Beteiligungsverfahren, 05. Juli 2016 S. 26
11 Klimaschutz integrierte Stadtentwicklung.pdf Ministerium für Bauen und Verkehr des Landes Nordrhein-Westfalen, Handlungsleitfaden für Planerinnen und Planer
12 https://www.buergerinfo.dormagen.de/vo0050.php?__kvonr=6684
13 RPD_Gesamt.pdf S.21 (Druckversion S.19)
14 https://www.umwelt.nrw.de/landwirtschaft/landwirtschaft-und-umwelt/agrarumweltmassnahmen/
15 Leitfaden Gesunde Stadt. Impressum: Landeszentrum Gesundheit Nordrhein-Westfalen (LZG.NRW)
16 RPD_Gesamt.pdf S128 (Druckversion S. 126)
17 04-Synopse_Nr4_RPD-Oeffentlichkeitsbeteiligung.pdf Dokument 84865/2015
18 „Landwirtschaftlicher Fachbeitrag zum Regionalplan Düsseldorf" S. 26 Herausgeber: Landwirtschaftskammer Nordrhein-Westfalen
19 „Landwirtschaftlicher Fachbeitrag zum Regionalplan Düsseldorf" S. 23 Herausgeber: Landwirtschaftskammer Nordrhein-Westfalen
20 Geltende Erlasse (SMBl. NRW.) mit Stand vom 17.2.2020 , Landschaftsplanung RdErl. d. Ministeriums für Umwelt, Raumordnung und Landwirtschaft – IV B 4 – 1.06.00 v. 9.9.1988 Landschaftsplanung RdErl. d. Ministeriums für Umwelt, Raumordnung und Landwirtschaft – IV B 4 – 1.06.00 v. 9.9.1988
21 „Schwindendes Vertrauen in Politik und Parteien Eine Gefahr für den gesellschaftlichen Zusammenhalt?" S. 64 Januar 2019 Bertelsmann Stiftung, Gütersloh
22 NEUAUFSTELLUNG DES FLÄCHENNUTZUNGSPLANS DORMAGEN Stadtteilwerkstatt Planungsbezirk „Nord-West" - Delrath/Nievenheim/Ückerath - am 25.11.2015 in der Bertha-von-Suttner-Schule in Nievenheim
23 Erarbeitung des Regionalplans Düsseldorf (RPD) 3.3 Synopse (25.03.2015 – 27.03.2015) Dokument 81770/2015 Abs 04
24 www.dormagen.de „Willkommen in Dormagen. Natürlich! Am Rhein."
25 RPD_Gesamt.pdf Tab. 3.1.2.2
26 https://www.duesseldorf.de/stadtplanungsamt/stadtentwicklung/flaechennutzungsplan/?L=0 https://www.duesseldorf.de/fileadmin/Amt61/Planung/03_Bilder_und_Plaene/Flaechennutzungsplan/FNP_aktualisiert__am_03.04.2018.pdf
27 https://www.duesseldorf.de/stadtplanungsamt/projektuebersicht/bebauungsplaene/glasmacherviertel.html
28 https://www.wz.de/nrw/duesseldorf/glashuette-stadt-richtet-ihr-areal-her_aid-25806783

Von:
Gesendet: Samstag, 21. März 2020 15:13
An: Johnson, Günter <Guenter.Johnson@stadt-dormagen.de>
Betreff: Neuaufstellung des FNP für Dormagen

Sehr geehrter Herr Johnson,
sehr geehrte Damen und Herren,

hiermit lege ich Einspruch gegen den Entwurf des neuen FNP für Dormagen ein.

Mit der Ausweisung des Plangebietes W 41.8 im Nievenheimer Norden Richtung Neuss-Allerheiligen
als potentielles neues Baugebiet bin ich nicht einverstanden.

Ich beziehe mich hiermit auf die Stellungnahme meines Mannes Herrn , Koniferenstr. 75a, 41542 Dormagen, die ich inhaltlich in allen aufgeführten Punkten unterstütze.

Mit freundlichen Grüßen

Von: guenter@faes.de <guenter@faes.de>
Gesendet: Freitag, 6. März 2020 18:48
An: Johnson, Günter <Guenter.Johnson@stadt-dormagen.de>
Betreff: Neuaufstellung des Flächennutzungsplanes (FNP) für Dormagen

Sehr geehrte Damen und Herren,

die Stellungnahme von Herrn bzgl. Der Neuaufstellung des Flächennutzungsplanes für Dormagen unterstütze ich voll.

Die grüne Lunge für Neuss und Düsseldorf und natürlich für Dormagen darf nicht verbaut werden.

Mit freundlichen Grüßen

Von:
Gesendet: Donnerstag, 5. März 2020 10:01
An: Johnson, Günter <Guenter.Johnson@stadt-dormagen.de>
Betreff: Neuaufstellung des Flächennutzungsplanes (FNP) für Dormagen

Sehr geehrte Damen und Herren,

die Stellungnahme von Herrn bzgl. Der Neuaufstellung des Flächennutzungsplanes für Dormagen unterstütze ich voll.

Wir möchten die Zukunft unserer Kinder und Enkel nicht „verbauen“.

Mit freundlichen Grüßen

Von:
Gesendet: Dienstag, 10. März 2020 15:22
An: Johnson, Günter <Guenter.Johnson@stadt-dormagen.de>
Betreff: AW: FNP Stellungnahme

Tag Herr Johnson,
dem bericht von an sie, möchte ich mich anschliessen.ich bin auch der meinung das der fläuchennutzungsplan noch mal zu überdenken ist.

Von:
Gesendet: Dienstag, 3. März 2020 18:42
An:
Betreff: Fwd: FNP Stellungnahme

Guten Abend Herr

nur zu ihrer Info. Heute habe ich die hier angehängte finale Stellungnahme bei der Stadt Dormagen eingereicht.

Grüße

Anfang der weitergeleiteten Nachricht:

Datum: 3. März 2020 um 10:42:02 MEZ

An: guenter.johnson@stadt-dormagen.de
Betreff: FNP Stellungnahme

-----Ursprüngliche Nachricht-----
Von:
Gesendet: Dienstag, 10. März 2020 16:02
An: Johnson, Günter <Guenter.Johnson@stadt-dormagen.de>
Cc:
Betreff: Einwand zum FNP Dormagen, Planungsgebiet Nord-West, Fläche W41.8

Sehr geehrte Damen und Herren,
Hiermit unterstütze ich die Stellungsname von Herr vom 3.03.2020 zum Einwand Planungsgebiet Nord-West, Fläche W41.8 Siehe Anhang

Mit freundlichen Grüßen

Medzech, Sven

Von: Raimund Kreuz <r.kreuz@posteo.de>
Gesendet: Mittwoch, 11. März 2020 11:31
An: Medzech, Sven
Betreff: Re: Einwand zum FNP Dormagen, Planungsgebiet Nord-West, Fläche W41.8

Sehr geehrte Herr Medzech,
hiermit Best?tige ich das es sich um die Stellungsnahme von Herrn Gelsh?user gehandelt hat in meinem Anhang.

Mit freundlichen Gr??en
R. Kreuz

Medzech, Sven <Sven.Medzech@stadt-dormagen.de> schrieb am Mi. 11. M?rz 2020 um 10:55:

> Sehr geehrter Herr Kreuz,
>
> Sie hatten gestern Ihre Stellungnahme per Mail an meinen Kollegen, Herrn Johnson gesendet. Diese war scheinbar mit einem Anhang versehen, der von unserem Sicherheitssystem abgefangen wurde. K?nnten Sie den Anhang bitte erneut als PDF-Datei zusenden. Sofern es sich bei dem Anhang um die Stellungnahme des Herrn Ludwig Gelsh?user vom 03.03.2020 handelt, bitte ich lediglich um eine Best?tigung das es sich um diese Stellungnahme handelte, da mir diese bereits vorliegt.
>
> Bei R?ckfragen stehe ich Ihnen gerne zur Verf?gung.
>
>
>
> Mit freundlichen Gr??en
> Im Auftrag
> Sven Medzech
> Fachbereich St?dtebau
> Stadtplanung
> Tel: +492133257855
> Fax: +49213325777855
> www.dormagen.de
> Anschrift: Stadt Dormagen - Mathias-Giesen-Str. 11 - 41540 Dormagen
>
>
> -----Urspr?ngliche Nachricht-----
> Von: r.kreuz@posteo.de <r.kreuz@posteo.de>
> Gesendet: Dienstag, 10. M?rz 2020 16:02
> An: Johnson, G?nter <Guenter.Johnson@stadt-dormagen.de>
> Cc: r.kreuz@posteo.de
> Betreff: Einwand zum FNP Dormagen, Planungsgebiet Nord-West, Fl?che W41.8
>
> Sehr geehrte Damen und Herren,
> Hiermit unterst?tze ich die Stellungsname von Herr Ludwig Gelsh?user vom 3.03.2020 zum Einwand Planungsgebiet Nord-West, Fl?che W41.8 Siehe Anhang
>
> Mit freundlichen Gr??en

R.Kreuz

Raimund Kreuz
Koniferenstra?e 109
41542 Dormagen

-----Ursprüngliche Nachricht-----
Von:
Gesendet: Freitag, 13. März 2020 11:00
An: Johnson, Günter <Guenter.Johnson@stadt-dormagen.de>
Betreff: Stellungnahme Herr vom 03.03.2020

Sehr geehrter Herr Johnson,

Ich nehme Bezug zur Stellungnahme/ Einwand FNP Dormagen, Planungsgebiet Nord-West, Fläche W41.8, .

Hiermit teile ich Ihnen mit, das ich die Einwände von Herrn voll und ganz teile und diese Stellungnahme unterstütze .

Mit freundlichen Grüßen

Von meinem iPhone gesendet

Von:
Gesendet: Donnerstag, 19. März 2020 19:34
An: Johnson, Günter <Guenter.Johnson@stadt-dormagen.de>
Betreff: FNP, Dormagen-Nievenheim

Sehr geehrter Herr Johnson,

beigefügter Brief unseres Nachbarn, Herrn , ist Ihnen mit Sicherheit bekannt.

Wir unterstützen Herrn und weitere Nachbarn, als Betroffene, hiermit ausdrücklich.

Sie, als verantwortliche Handelnde unserer Stadt, wissen mit Sicherheit, dass ein solches Vorhaben, gerade in der heutigen Zeit, einem rationalen Ansinnen diametral entgegen steht.

Daher möchten wir Sie auffordern dieses Bauvorhaben im Sinne der Natur, der Bürger unserer Stadt und derem Wohlergehen, fallen zu lassen.

Vielen Dank für Ihr Verständnis und Ihre Bemühungen.

With best regards,
mit freundlichen Grüßen

CESA Sicherheitshinweis: Der Anhang wurde aufgrund von pot. Schadcode behafteten URL Inhalten entfernt#

-----Ursprüngliche Nachricht-----
Von:
Gesendet: Mittwoch, 25. März 2020 20:17
An: Johnson, Günter <Guenter.Johnson@stadt-dormagen.de>
Cc:
Betreff: FNP Gebiet W41.8

Guten Tag Herr Johnson,

Herr hat eine umfangreiche Stellungnahme bzgl. des o.g. Flächennutzungsplanes eingereicht. Diese trifft auch die Einschätzung von mir und ich unterstütze diese.

Ergänzen möchte ich, dass wir uns zum Erwerb unseres Grundstücks auf der Koniferenstraße entschieden haben, weil wir die sehr ruhige Lage sowie den direkten Zugang in den Feld- und Waldbereich (=Lebensqualität) ansprechend fanden und bis heute schätzen. Ich sehe durch die geplante Flächennutzung einen erheblichen Verlust an wohn- und Lebensqualität.

Beste Grüße

Jost, Birgit

Von: Johnson, Günter
Gesendet: Montag, 16. März 2020 08:04
An: Jost, Birgit
Betreff: WG: Neuaufstellung des Flächennutzungsplanes

Von:
Gesendet: Freitag, 13. März 2020 19:33
An: Johnson, Günter <Guenter.Johnson@stadt-dormagen.de>
Betreff: Neuaufstellung des Flächennutzungsplanes

Sehr geehrter Herr Johnsen,

Die Stellungnahme von Herrn unterstütze ich voll und ganz.

Mit freundl. Gruß

Von:
Gesendet: Donnerstag, 26. März 2020 15:00
An: Johnson, Günter <Guenter.Johnson@stadt-dormagen.de>
Betreff: Neuaufstellung Flächennutzungsplan (FNP) für Dormagen - Stellungnahme des Herrn vom 03.03.2020

Sehr geehrter Herr Johnson,

der Ihnen von Herrn zugesandten Stellungnahme zur Änderung Flächennutzungsplan Dormagen, hier Nievenheim Koniferenstraße, stimme ich grundsätzlich zu.

Außerdem möchte ich noch die jetzt schon sehr angespannte Verkehrssituation ansprechen. Durch die recht umfangreichen neuen Baugebiete vermehrte sich das Verkehrsaufkommen schon jetzt, dass zu bestimmten Zeiten am Vor- und Nachmittag die Hauptverkehrsstraßen (Bismarkstr., Hindenburgstr., Neusserstr. etc.) total überlastet sind und man nur sehr stockend voran kommt. Diese Situation würde sich durch eine Bebauung nördlich der Koniferenstraße nochmals verschlimmern.
Der "alte Dorfkern" ist solchen Ausmaßen überhaupt nicht gewachsen und der dörfliche Charakter geht mehr und mehr verloren.

Es gibt sicherlich Ortsteile von Dormagen die nur darauf warten mehr Baugebiete zu bekommen, um für Kinder Neubauten errichten zu können. Ein gesundes Wachsen wäre dort sicher begrüßenswert.

Wir wohnen seit 1994 an der Koniferenstraße und haben im Laufe der Jahre schon eine starke Verkehrszunahme auf der Straße Am Hahnen (unser Garten liegt in dieser Richtung) festgestellt. Mit einer weiteren Bebauung in Richtung Allerheiligen würde auch hier das Verkehrsaufkommen erheblich zunehmen.

In der Zeit der globalen Erwärmung ist sicherlich auch das Einhalten von Frischluftkorridoren ein Thema. Durch eine engere Bebauung zwischen Nievenheim und Allerheiligen würde dieser Korridor eingeschränkt und würde nicht mehr den gewünschten Effekt eines Luftaustausches, zwischen der aufgeheizten Luft im nahen Ballungsgebiet und der kühleren Luft im ländlichen Bereich mit großer Waldfläche, bringen.

Durch die gegebene Corona-Situation geriet dieses Thema etwas in den Hintergrund, daher kommt meine Mail erst jetzt und nicht schon Mitte März, ich bitte dies zu entschuldigen.

Bei Rückfragen erreichen Sie mich telefonisch unter 0176-41265886..

Mit freundlichen Grüßen und bleiben Sie gesund!

[redacted]

Stadt Dormagen
Fachbereich Städtebau/Stadtplanung
Mathias-Giesen-Straße 11

41540 Dormagen

Dormagen, den 12.03.2020

Neuaufstellung des Flächennutzungsplanes (FNP) für Dormagen

Sehr geehrte Damen und Herren,
Sehr geehrter Herr Johnson,

hiermit legen wir **Einspruch gegen** den Entwurf des neuen FNP für Dormagen ein.

Mit der **Ausweisung des Plangebietes W 41.8** im Nievenheimer Norden Richtung Neuss-Allerheiligen als **neues potenzielles Baugebiet** sind wir **nicht** einverstanden.
Wir beziehen uns dabei auf die Stellungnahme von Herrn [redacted], die wir inhaltlich unterstützen.

Ergänzend möchten wir noch folgendes anmerken:

Die Ausweisung neuer Gebiete für den Wohnungsbau im Plangebiet Nordwest(Nievenheim, Ückerath, Delrath) erfolgt nach unserer Wahrnehmung des FNP-Entwurfes im Vergleich zu den restlichen Stadtteilen Dormagens in signifikant hoher Anzahl und Fläche.

In der Begründung zum Inhalt des neuen FNP für Dormagen wird dabei darauf verwiesen, dass die infrastrukturelle Ausstattung des Plangebietes vergleichsweise gut sei und man daher hier neue Flächen für Wohngebiete ausweisen müsse.

Als Gegenbeispiel wird u.a. Straberg angeführt - nichts gegen das schöne Walddorf.
Dort gebe es kaum Infrastruktur, also könne man dort nur eine geringe Arrondierung bestehender Wohnbauflächen betreiben.
Das mag zwar den Tatsachen entsprechen, bedeutet aber unseres Erachtens, dass hier stadtplanerisch der falsche Ansatz gepflegt wird.

Anstatt Stadtteile mit einer infrastrukturellen Grundausstattung durch eine hohe Anzahl neuer Wohngebiete zu belasten, müsste die Infrastruktur in den vorgeblich benachteiligten (diese Feststellung stammt nicht von uns) Stadtteilen verbessert werden.

Nicht umsonst hat die Dorfgemeinschaft in Straberg jetzt aus Eigeninitiative heraus ein E-Auto zur gemeinsamen Nutzung angeschafft, um die Mobilität nach außen hin zu erhöhen und nicht umsonst gab und gibt es unserer Kenntnis nach noch Bestrebungen, eine Art Dorfladen in Straberg einzurichten. Das zeigt doch, dass bereits jetzt die Infrastruktur dort verbesserungswürdig ist. Was für Straberg gilt, gilt z.B. auch für Gohr.

Aus beiden Stadtteilen wird zur Nahversorgung auf Nievenheim und Ückerath ausgewichen. Wer freitags nachmittags oder samstags vormittags zum Einkauf beim Edekamarkt Knell war und dort die "Kämpfe" um einen Parkplatz erlebt hat, der weiß um die damit verbundene Auslastung, die auch auf eine Unterversorgung von Straberg und Gohr zurückzuführen ist.

Desweiteren ist die Frage der ausreichenden Infrastruktur im Plangebiet Nordwest ohnehin kritisch zu beleuchten, denn die Verkehrsinfrastruktur hat mit dem Wachstum gerade von Nievenheim seit den 80ern nicht Schritt gehalten.

Der Verkehrsfluss in Nievenheim und Ückerath wird im Wesentlichen weiterhin und unverändert durch das Koordinatenkreuz Neusser Straße und Bismarckstraße/Hindenburgstraße/In Ückerath geprägt.

Trotz des starken Wachstums hat es keine adäquate Anpassung in der Straßenentwicklung gegeben, was sich besonders in der "Rush-Hour" am Knotenpunkt Neusser Straße und Bismarckstraße/St.André-Straße bemerkbar macht, aber nicht nur dort.
Hier nimmt der Verkehr geradezu großstädtisches Gepräge an. Genau das wollen aber die zumeist großstädtischen Aussiedlungswilligen aus Köln und Düsseldorf wohl kaum.

Eine Ausweisung neuer Baugebiete gerade in Nievenheim ist daher insgesamt aus Sicht eines schon sehr lange in Nievenheim ansässigen Bewohners unter diesen Gesichtspunkten äußerst kritisch zu sehen.

Übrigens ist der in den letzten Jahren erfolgte Abbau vorhandener Infrastruktur in Nievenheim schon sehr bemerkenswert, wenn dort gleichzeitig immer Menschen angesiedelt werden sollen, insbesondere natürlich junge Familien.

Wir denken da an das Hallenschwimmbad, aber auch die Nebenverwaltungsstelle.

A propos Nebenverwaltungsstelle: Wer administrative Angelegenheiten und Einkäufe außerhalb des täglichen Bedarfes tätigen will, der fährt natürlich nach Dormagen-Innenstadt oder zum Gewerbegebiet TOP-West.

Insofern wäre, wenn denn schon im neuen FNP zusätzliche Gebiete für Wohnbebauung in Nievenheim und Delrath ausgewiesen werden sollen, hierbei der jeweilige Süden der Stadtteile, also Richtung Horrem zu bevorzugen. Dies würde aber eine direkte Anbindung dieser Gebiete an die L 380 voraussetzen.

Weitere Baugebiete im Nievenheimer Norden dagegen wären für den Verkehrsfluß absolut kontraproduktiv, weil hier die bereits stark belastete Neusser Straße noch mehr Fahrzeugbewegungen zu verkraften hätte. Da hilft auch keine Zone Tempo 30!

Insgesamt bleibt festzuhalten:
Die Kapazitätsgrenze für das Plangebiet Nordwest und dabei insbesondere Nievenheim ist nach unseren Erfahrungen erreicht.

Die Schließung noch vorhandener Baulücken wäre der richtige Weg und gegenüber einer Ausweisung neuer großer Baugebiete der Vorzug zu geben. Dazu wäre auch zu prüfen, ob hier nicht bauordnungsrechtliche Instrumentarien Anwendung finden könnten.

Mit freundlichen Grüßen

[redacted]

[redacted]

Stadt Dormagen
Fachbereich Städtebau/Stadtplanung
Matthias-Giesen-Str.11
41540 Dormagen

Stellungnahme zum FNP-Entwurf;
hier Planungsgebiet W 41.8 Neusser Straße/Heerstraße

Dormagen, 25.03.2020

Sehr geehrte Damen und Herren,

gerne möchte ich meine Einwände gegen den im Flächennutzungsplanentwurf angegebenen potentiellen Allgemeinen Siedlungsbereich W 41.8 - Neusser Straße/Heerstraße äußern.

Die Arrondierung
Der Regionalplan Düsseldorf empfiehlt, angelehnt an die Vorgaben des Landesentwicklungsplans - neben einer gut durchdachten Flächeninanspruchnahme - zunächst eine Innenstadtbebauung zur Stärkung und Belebung der Innenstadt und baulichen Nutzung der sich anbietenden Brachflächen zur Verjüngung und Durchmischung von Altersstrukturen.

Die Stadt Dormagen hat dies im Blick, ebenso wie Arrondierungsmaßnahmen in bestehenden Wohngebieten.
Die Planungsfläche W 41.8 in Nievenheim gehört als Siedlungspotential und Flächenüberhang zu einer dritten Kategorie, sie ist als Fläche „In und Um Düsseldorf" ausgewiesen und dazu angelegt, z.B., bebaut zu werden, wenn Düsseldorf in einigen Jahren keine eigenen Baugebiete mehr ausweisen kann.

Bei der Planfläche W 41.8 handelt es sich jedoch um keine Arrondierungsmaßnahme.
Im Gegenteil ragt das Plangebiet aus der bisherigen in Linie abgeschlossen verlaufenden nördlichen Bebauung der Koniferenstraße deutlich heraus und in eine bewirtschaftete Agrarfläche hinein.

Der Freiraum
In Form eines grünen Gürtels erstrecken sich zurzeit mehrere landwirtschaftliche Nutzflächen hinter den Nordgärten der Häuser der Koniferenstraße 1 bis 121 und dem bepflanzten Flurstück 320 bis zur Neusser Straße L 380.

Auf der anderen Seite der Landstraße L 380 läuft dieses grüne Band weiter in Form eines mit Gehölzen umpflanzten Bolzplatzes, über einen landschaftlich eingebetteten Spielplatz bis zu einer Obst- und Blühgehölzwiese, die sich zurzeit bis an den Rand des Baugebietes Nievenheim IV erstreckt.

Nach Norden hin schließen sich agrarwirtschaftlich bearbeitete Flächen und ein hochwertiger Naturraum zur Landschaftswiederherstellung an, nach Osten hin begrenzt die Bahntrasse und im Weiteren die A 57 diesen grünen Korridor.

Das Planungsgebiet W 41.8 unterbräche diesen Freiraumkorridor wie ein großer Block.

So bliebe im Bereich der Koniferenstraße nur eine abgetrennte, ca. 4,5 ha große landwirtschaftlich genutzte Fläche westlich der Heerstraße übrig (Flurstück 194). Diese wiederum ist an ihrer westlichen und nördlichen Seite durch Bebauung, Gärten und einen Pferdehof fast gänzlich begrenzt.

Die Heerstraße wird im weiteren nördlichen Verlauf beidseitig durch Häuser und schließlich linkerhand durch ein umzäuntes Pumpenwerk begrenzt, während sich rechterhand große Agrarflächen erstrecken.

Das Klima

Das bedeutet: Fällt ein Teil des Flächenbandes durch eine zukünftige Bebauung W 41.8 weg, wird es hier keine durchgängig breite Freiraumlinie mehr geben, mit Folgen für Tieransiedlung und -wanderbewegungen, Ventilation und Kaltluft in der bestehenden Bebauung (prognostizierte Klimaerwärmung lt. Landesentwicklungsplan 2016: 2031 bis 2060 1,4 bis 2,3 Grad Celsius).
Eine Eingrünung des geplanten Ortsrandes kann das nicht leisten, im Gegenteil kommt versiegelte Fläche hinzu.

Als Anwohnerin widerspreche ich der Beurteilung von plan-lokal im Prüfflächensteckbrief zu W 41.8 zum „Schutzgut Landschaftsbild & Erholung":
Die Erholungsfunktion und das Landschaftsbild sind durch das Zerschneiden dieser Freifläche erheblich beeinträchtigt.

Bis Anfang 2000 gehörten die Felder nördlich von W 41.8 zu einem Landschaftsschutzgebiet. Dann wurde der im Gebietsentwicklungsplan 99 festgelegte Regionale Grünzug um Ückerath, Nievenheim und Delrath in der Planung des RPD nicht wieder aufgegriffen (im LEP 2017 im regioplaner.de noch eingezeichnet).
Die Stadt Dormagen hat dazu im Rahmen der RPD-Entwurfsbeteiligung eine Anfrage an die Regionalplanungsbehörde gestellt, da der Regionale Grünzug für den Neusser Süden weiter fortgeschrieben wurde; leider blieb es bei der Entscheidung der Planungsbehörde.

Der Boden

Bei dem Boden, der durch ein Baugebiet W 41.8 versiegelt würde, handelt es sich um Braunerde, laut Biologischer Station der in der Rheinschiene hochwertigste Boden mit guten bis sehr guten landwirtschaftlichen Erträgen.
Im Landschaftsplan des Rhein-Kreises Neuss wird die Planungsfläche W 41.8 mit „2K" bezeichnet, mit dem Entwicklungsziel der „Anreicherung einer überwiegend ackerbaulich genutzten Landschaft ohne natürliche naturnahe Elemente".
Zu erwähnen sind die in Abständen an der Feldwegverlängerung des Bahner Weges stehenden Baumgruppen.

Die Verbundenheit
Mit einem Baugebiet W 41.8 würde sich Nievenheim der nördlichen Stadtgrenze und Neuss nähern.
Ein Hinwachsen in Richtung der anderen Ortsteile und ein näherer Bezug zur Dormagener Innenstadt wären deshalb wünschenswert, verbindend und identitätsstiftend.
Dabei ist auch zu begrüßen, dass der LEP in 2019 die Flächenausweisung für Ortsteile unter 2000 Einwohnern erleichtert hat. Das wird alle Heimatdorfverbundenen freuen und die zuzugsintensiven zentralörtlichen ASB hoffentlich entlasten.

Die Anbindung an die Schiene
Sowohl im LEP als auch im RPD wird gewünscht, dass Allgemeine Siedlungsbereiche den zentralörtlichen ASB zugeordnet werden. Dabei spielt der Bezug zur Schiene eine wichtige Rolle, um umweltfreundlich zum Beispiel Düsseldorf oder Köln erreichen zu können und nicht die Verkehrsbelastung der Straßen zu erhöhen.
W 41.8 ist zwischen 1,5 und 2,3 km von der S-Bahn-Haltestelle Nievenheim entfernt, man braucht zu Fuß zwischen 20-30 min, um zum Bahnhof zu gelangen.
Das ist unattraktiv und könnte zur schnellen Nutzung des Autos führen, mit dem man auf den gefüllten P&R-Plätzen des Haltepunktes zurzeit aber kaum Platz findet.

Der Verkehr
Laut Auskunft städtischer Planer würde sich die Bebauung des Plangebietes aus architektonisch-ästhetischen Gründen an der Ortsrandbebauung orientieren, hier sind das Ein- und Zweifamilienhäuser, zumeist von Familien bewohnt.

Hier möchte ich kurz einfügen, dass laut IT.NRW im RPD die Zahl der Ein- und Zwei-Personen-Haushalte - ob jung oder alt - laut RPD bis zum Jahr 2040 weiter stark, die Anzahl der Vier- und Mehr-Personen-Haushalte geringfügig wachsen wird.
Vor diesem Hintergrund ist eine Besiedelung am Dorfortsrand mit landwirtschaftlichem Nutzflächenverbrauch meiner Ansicht nach neu zu überdenken.

In Dormagen als Mittelzentrum sollten im Durchschnitt in einem Planungsgebiet ca. 35 Wohneinheiten/ha entstehen, das wären beim Planungsgebiet W 41.8 ungefähr 270 WE.
Sozialer Wohnungsbau könnte mit bis zu 30 Prozent eingerechnet werden, dann stiege die Anzahl der WE evt. noch einmal.

Laut Berechnungen im RPD (nach Zensus 2011 und IT.NRW) leben zurzeit ca. 2,12 Mitglieder in einem Haushalt, Tendenz pro Haushalt leicht abnehmend.
So würden mindestens 570 Bewohner in das neue Gebiet einziehen.

Je Haushalt würde hier im ländlichen Raum im Durchschnitt mindestens ein PKW vorgehalten. Da - außer einer Verbindung zur L 380 von plan-lokal - noch keine Straßen im Planungsgebiet W 41.8 angedacht sind, ist offen, auf welchen Wegen der Verkehr Richtung Nahversorger (Heerstraße/Straße In Ückerath) und Straberg-Nievenheimer Seenplatte oder in Richtung Gohr, Grevenbroich, Rommerskirchen und Teile von Neuss aus dem Gebiet abfließen würde.

Zurzeit bewegen sich laut Angaben der Ingenieurgesellschaft Brilon Bonzio Weiser auf der Straße Am Hahnen täglich ca. 2600 Fahrzeuge (Prognose für 2030: 3200 Fahrzeuge), ein Großteil davon weiter auf der Straße Auf der Hardt. Bewohner der Koniferenstraße mit kleinen Südgärten zur Straße Auf der Hardt leiden unter der Verkehrslautstärke; diese würde durch das Gebiet W 41.8 weiter zunehmen.

Die Koniferenstraße und der kurze querende Teil der Heerstraße in diesem Bereich sind heute verkehrsberuhigte Straßen (4-7 km/h).
Es ist zu befürchten, dass die Verkehrsberuhigung der Heerstraße, die für den potentiellen Neubewohner irgendwo auf seinem Weg zwischen Eigenheim und Ziel liegt, genauso wie von vielen anderen Nicht-Anliegern nicht wahrgenommen wird.
Das würde definitiv Lebensqualität vermindern.
Nachbarn befürchten, dass sich durch ein neues Baugebiet die angespannte Parksituation auf der Koniferenstraße weiter verschärfen könnte.

Die Ruhe
Nachts herrscht auf der Koniferenstraße durch die Nähe zum Wald und die Felder völlige Stille. Auch das bedeutet Lebensqualität und ist ein wesentlicher Gesundheitsaspekt, der durch Zunahme eines zu- und abfließenden Verkehrs deutlich geschmälert würde.

Herzlichen Dank für die Annahme und Bearbeitung meiner Stellungnahme.

Desweiteren unterstütze ich die Stellungnahme von Herrn vom 03.03.2020 sowie die Stellungnahme vom 19.03.2020 zum FNP-Entwurf und Planungsgebiet W41.8 .

Mit freundlichen Grüßen

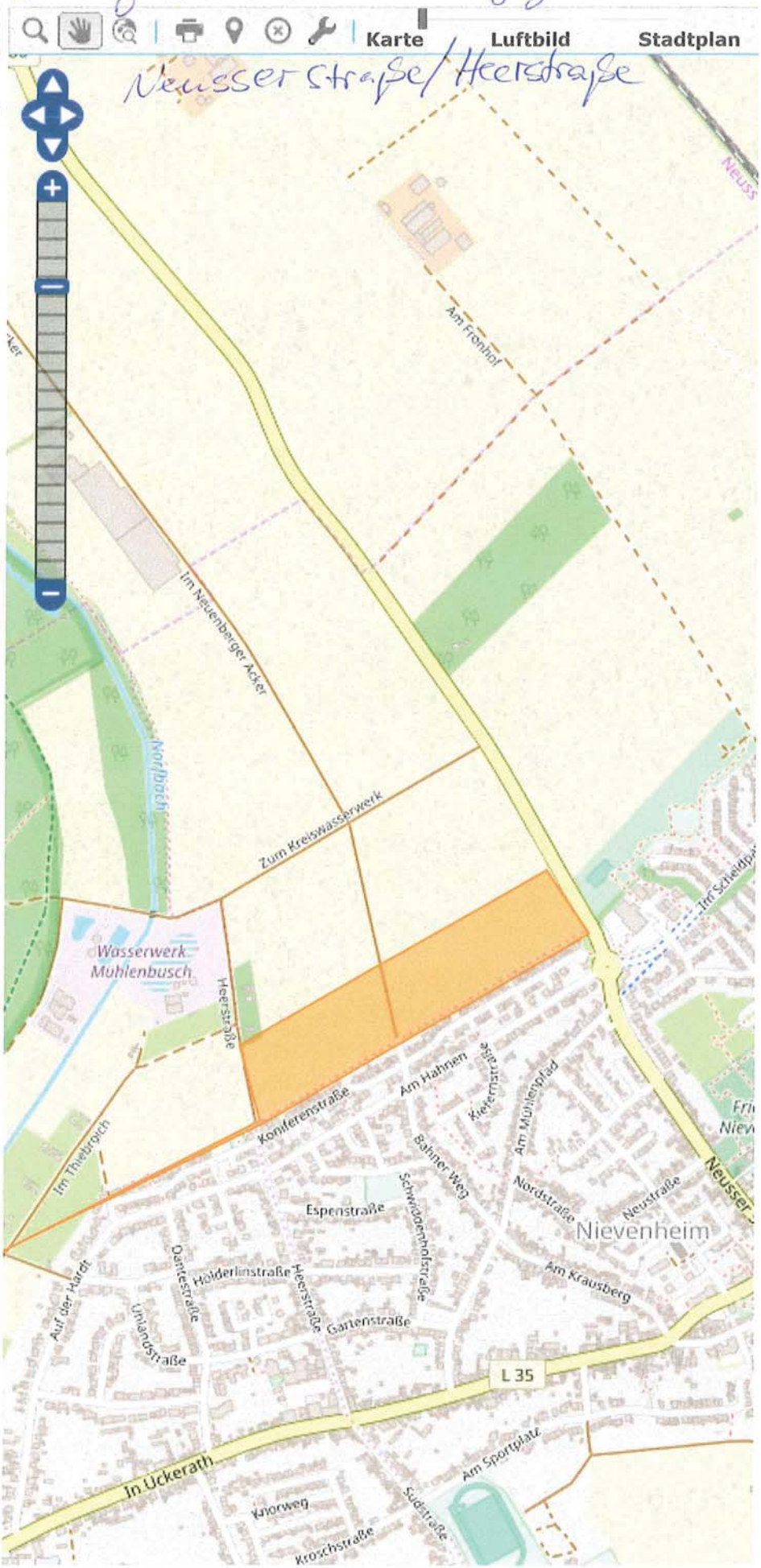
Anlage

§2 Abs. 2 Nr. 6 ROG:
Der Raum ist in seiner Bedeutung für die Funktionsfähigkeit der Böden, des Wasserhaushaltes, der Tier- und Pflanzenwelt sowie des Klimas einschließlich der jeweiligen Wechselwirkungen zu entwickeln, zu sichern oder, soweit erforderlich, möglich und angemessen wiederherzustellen. (...) Die erstmalige Inanspruchnahme von Freiflächen für Siedlungs- und Verkehrszwecke ist zu vermindern,...

regioplaner.de Anlage zum FNP-Entwurf, hier Stellungnahme zum Planungsgebiet W4-1.8

Karten + Legende

- Seen und Teiche
- Wiesen- / Ackerflächen / E
- Wald- / Gehölzbestände
- nicht genutzte Flächen
- Bergehalden
- Umwelt + Natur
  - Schutz der Landschaft
    - FFH-Gebiete
    - Vogelschutzgebiete
    - Naturschutzgebiete
    - geschützte Landschaftsbes
    - Landschaftsschutzgebiete
    - Alleenkataster
    - Landschaftsplanübersicht
    - Naturdenkmale
    - Überschwemmungsgebiete
    - Wasserschutzgebiete NRW
    - Uferzonen 2012 (EEA)
  - Freiraumentwicklung
    - Neue Lagen - Emscherumbau
    - Fließgewässer
    - Masterplan Emscher Zukun
    - Masterplan Emscher Lands
    - EGLV-Verbandsgebiet
    - Naturpark Hohe Mark
- Siedlungsflächenentwicklung
  - Siedlungsfläche 1805
  - Siedlungsfläche 1907
  - Siedlungsfläche 1954
  - Siedlungsfläche 1982
  - Siedlungsfläche 1995
  - Siedlungsfläche 2003
  - Siedlungsfläche 2009
  - Siedlungsfläche 2012
  - Siedlungsfläche 2018



-----Ursprüngliche Nachricht-----
Von:
Gesendet: Mittwoch, 25. März 2020 11:12
An: Johnson, Günter <Guenter.Johnson@stadt-dormagen.de>
Betreff: Flächennutzungsplan Nievenheim

Sehr geehrter Herr Johnson,

Irgendwie beschäftigt uns das Coronavirus schon sehr, so dass ich jetzt erst Stellung beziehen möchte, obwohl mir die Sache sehr wichtig ist!

Ich beziehe mich auf die Darstellung des Herrn von Anfang März, die Ihnen vorliegt.
In vollem Umfang teile ich seine Stellungnahme und spreche mich absolut gegen eine Bebauung nördlich der Koniferenstraße aus!

Anfang der 1990 er Jahre haben wir uns ganz bewusst für den Bau unseres Hauses an der Koniferenstraße entschieden, da von Seiten der Stadt Dormagen versprochen wurde, dass hinter unseren Gärten, Richtung Allerheiligen, Rosellerheide und Mühlenbusch ein Landschaftsschutzgürtel erhalten bleibt! Das bekamen wir natürlich leider nicht schriftlich.
Dieser Streifen Land sollte dringend erhalten bleiben, für die Natur, Landwirtschaft und Ruhezone für die Menschen.
Seit langem beklagen sehr viele Nievenheimer Bürger, dass der Ort zu groß geworden ist. Der Dorfcharakter geht mehr und mehr verloren.
Wenn wir in einer Stadt hätten leben wollen, dann wären wir in eine Stadt gezogen. Aber nein, da wir Ruhe und Natur schätzen und lieben, wollten wir im Dorf leben.
So viele Bürger beklagen, dass es nicht mehr lebenswert ist, an Neusser-, Bismarck- und Hindenburgstraße zu wohnen. Im Sommer können sie ihre Balkone nicht genießen und nachts nicht bei offenem Fenster schlafen. Zu gewaltig ist der Straßen- und Luftverkehr! Viele Nievenheimer Straßen sind von PKW,LKW und Bussen verstopft. Lärm und schlechte Luft sind zu einer großen Belastung für die Menschen geworden!
Das Schlimme ist, wir können uns dem Dauerlärm jetzt schon nicht mehr entziehen. Ein permanentes Dröhnen, verursacht durch die Autobahn A57, den Bahnbetrieb (Züge, speziell Güterzüge rattern auch nachts und rauben den Schlaf), sowie die Kreisstraße, die Dormagen mit Neuss verbindet und der Fluglärm durch startende und landende Flugzeuge, die genau über unsere Gärten dröhnen. All das ist jetzt schon zu belastend!!!
Bürgermeister Lierenfeld warb einmal mit: Naturnahem Wohnen in Dormagen… Darüber kann ich nur lachen. Früher konnte man Erholung und Ruhe im Mühlenbusch finden. Heute ist man im Mühlenbusch auch nicht mehr sicher vor dem Dauerdröhnen!
Die Gewerbegebiete in Delrath und an der B9 sind ebenfalls eine Belastung durch Lärm und Schmutz. Der Betriebslärm ist bis zu uns zu hören.

Alle belastenden Punkte zeigen deutlich, dass Nievenheim nicht noch größer werden darf!!!
Etliche Neubaugebiete sind in Nievenheim entstanden, das Dorf platzt aus allen Nähten.
Wenn Wohnraum für Dormagener Bürger gebraucht wird, dann sollten andere Möglichkeiten gesucht werden, z.B. um / in Dormagen, Gohr, Delhoven oder Straberg.

Uns reicht der Lärm und die Luftverschmutzung jetzt schon und der Natur reicht es auch. Nicht noch mehr Flächen dürfen versiegelt werden, nicht noch mehr ansässige Wildtiere ausgerottet werden und nicht noch mehr Landwirtschaft vertrieben werden! Also, bitte kein Baugebiet nördlich der Koniferenstraße!

Mit freundlichen Grüßen

[redacted]

[redacted]

Stadt Dormagen
Fachbereich Städtebau Stadtplanung
Mathias-Giesen-Straße 11

41540 Dormagen

Sehr geehrte Damen und Herren,

gegen den am 05.02.2020 im Rheinischen Anzeiger bekanntgegebenen Flächennutzungsplan (FNP) möchten wir folgende Einwände vorbringen:

Inwieweit neue große Neubaugebiete in Dormagen Nord-West im Allgemeinen und für die Fläche 41.8 im Besonderem sinnvoll und notwendig sind, darf in mehrfacher Hinsicht bezweifelt werden.

A. Allgemeine Einwände gegen den FNP Dormagen Nord-West

1. **Klimaschutz endlich auch im FNP umsetzen.**
   In einer Zeit, in der die klimatischen Veränderungen noch gar nicht vollständig abzusehen sind, wäre das Verdichten von großen Flächen ein Fehler, der nicht mehr wiedergutzumachen wäre.

   Die Böden verlieren dadurch ihre Fähigkeit, Wasser versickern zu lassen oder zu speichern, was bei Starkregen das Risiko von Überflutungen erhöht. Das Umweltbundesamt empfiehlt nicht umsonst, Flächeninanspruchnahme für Siedlungen und Verkehr zu reduzieren.

   In vielen Städten wird das Problem der hohen Nachttemperaturen immer bedeutsamer und große, teure Anstrengungen werden zur Lösung unternommen. Laut einer Studie von 2018 (Moss, Doik „Influence of evaporative cooling by urban forests on cooling demand in cities") zum Einfluss von Grünflächen auf die nächtlichen Temperaturen macht sich ab der Fläche von 0,8 Hektar die Kühlwirkung auch deutlich in den umliegenden Wohngebieten bemerkbar.

   Ein weiterer Aspekt ist, dass Grünland als Trinkwasserschutz dient. Wiesen und Weiden sind auch für unser Trinkwasser wichtig – sie reinigen es: Das dichte Wurzelgeflecht unter Grünland und die geschlossene Pflanzendecke filtern

durchsickerndes Oberflächenwasser. Damit sind Grünlandflächen und Wälder die beste Basis für sauberes Trinkwasser.

Die Ausweisung neuer Bauflächen ohne Bedarfsanalyse und Abwägung der Alternativen widerspricht dem § 1a Baugesetzbuch (BauGB). Hier der entsprechende Auszug:*„Mit Grund und Boden soll sparsam und schonend umgegangen werden; dabei sind zur Verringerung der zusätzlichen Inanspruchnahme von Flächen für bauliche Nutzungen die Möglichkeiten der Entwicklung der Gemeinde insbesondere durch Wiedernutzbarmachung von Flächen, Nachverdichtung und andere Maßnahmen zur Innenentwicklung zu nutzen sowie Bodenversiegelungen auf das notwendige Maß zu begrenzen. Landwirtschaftlich, als Wald oder für Wohnzwecke genutzte Flächen sollen nur im notwendigen Umfang umgenutzt werden. (...) Die Notwendigkeit der Umwandlung landwirtschaftlich oder als Wald genutzter Flächen soll begründet werden; dabei sollen Ermittlungen zu den Möglichkeiten der Innenentwicklung zugrunde gelegt werden, zu denen insbesondere Brachflächen, Gebäudeleerstand, Baulücken und andere Nachverdichtungsmöglichkeiten zählen können."*

Flächen wachsen nicht nach und und wir erwarten von Ihnen eine ausgewogene Planung auch hinsichtlich freier Flächen im Gemeindegebiet. Die Planungshoheit der Kommunen darf nicht als Grundrecht zum Landverbrauch missverstanden werden, sondern als Grundverpflichtung zur Erhaltung des Landes für nachfolgende Generationen.

Statt neue Wohn-/Gewerbeflächen zu planen, sollten die Areale für ökologisch sinnvolle Projekte zur Klimaanpassung genutzt und eingeplant werden.

2. Besteht überhaupt ein Bedarf an neuen Neubauflächen?

- **Anpassung der Siedlungsentwicklung an die demographische Perspektive.**
  Auch die Baby-Boomer-Generation lebt nicht ewig. Wer heute 65 Jahre ist, wird laut statistischen Bundesamt durchschnittlich ca. 83 Jahre (Mann) bzw. 86 (Frau) . Ab 2030 rechnet man in NRW mit einem kontinuierlichen Bevölkerungsrückgang. Bis 2060 verringert sich die Einwohnerzahl um ca. 12 %.
  Bei stagnierenden oder schrumpfenden Einwohnerzahlen führt die Erschließung neuer Baugebiete *„auf der grünen Wiese"* dazu, dass die Einwohnerdichte sinkt und die Infrastrukturkosten in die Höhe getrieben werden. Die Kommunen sind also

[redacted]

gefordert, ihre Siedlungsentwicklung an ihrer demographischen Entwicklung auszurichten und mehr **auf die Innenentwicklung zu konzentrieren**.

In Nievenheim/Ückerath (N/Ü) wohnt man überwiegend in EFH /DHH. Laut Dormagener Sozialbericht von 2017 leben in N/Ü 525 über 80jährige Personen und 1115 Personen zwischen 65 und 80 Jahren. Da diese Altersgruppen voraussichtlich in den nächsten Jahren verstärkt in kleinere, seniorengerechte Wohnungen ziehen werden, ergibt sich ein großes Potenzial von 820 bis 1640 freiwerdenden EFH/DHH, in die vornehmlich Familien mit Kindern ziehen könnten.
Weiterhin sind in N/Ü auch noch sehr viele vereinzelte Baugrundstückslücken vorhanden, die man schließen könnte, statt Randbereiche zu bebauen. Alleine auf der Koniferenstr. sind Baulücken für ca. 20 Häuser vorhanden.

Wir sind daher der Ansicht N/Ü braucht keine zusätzlichen Baugebiete um die Einwohnerzahl stabil zu halten.

- **Überproportionale Belastung der Stadtteil-Bewohner**
  In den letzten 30 Jahren sind mehrere große Neubaugebiete in N/Ü entstanden. Von **1994 bis 2017 stieg die Einwohnerzahl in N/Ü um ca. 60 %!** Mit dem Neubaugebiet "Nievenheim IV" kommen noch mal ca. 175 Wohneinheiten hinzu. Kein anderer Stadtteil hatte ein so großes Wachstum zu verkraften.

  Dieser Umstand wird offensichtlich von der Stadt Dormagen überhaupt nicht gewürdigt. Denn im Sozialbericht Dormagen 2017 wurde der Zeitraum von 2012 bis 2017 herausgepickt, um einen leichten Bevölkerungsrückgang in Nievenheim von -1,75% herauszustellen. Dies wurde dann von der Stadt Dormagen benutzt um damit das Projekt "Nievenheim IV" zu begründen. *(Nur zur Erinnerung: 2016/17 wurde Deutschland von einer besonders starken Grippewelle und gleichzeitig vom Norovirus heimgesucht.)*

  Der Bevölkerungszuwachs führte zu einer deutlich spürbaren höheren Belastung der Bewohner, weil die Infrastruktur im gesamten Raum N/Ü leider nicht entsprechend weiterentwickelt wurde. Hier dürfen die Bewohner in N/Ü nicht überstrapaziert werden.

3. Die Infrastrukturentwicklung ist nachhaltiger zu berücksichtigen.
Große Neubaugebiete würden bereits bestehende Infrastruktur-Probleme in N/Ü noch verstärken. Z. B.:

- ***"Die OGS-Betreuung steht vor dem Kollaps" s. NGZ vom 06.03.2020.*** Demnach hat die Stadt Dormagen ein großes Problem genügend Raum für offene Ganztagsschulen zur Verfügung zu stellen. Leider sind Berichte über die unzureichenden Räumlichkeiten von Bildungs-/ Kinderbetreuungseinrichtungen in Dormagen keine Seltenheit.
  Werden große Flächen gleichzeitig verkauft und bebaut, kommen auf einen Schlag viele Menschen in der Phase der Familiengründung in die Kommune. So ist zu erwarten, dass in einem relativ engen Zeitfenster sehr viele OGS-Plätze gebraucht werden, mit dem entsprechenden Platz- und Lehrer-Bedarf. Dieser kurzfristig sehr hohe Bedarf an OGS-Plätzen ist für Kommunen viel schwieriger zu decken, als der gleichmäßige Bedarf bei langsamem Wachstum oder relativ konstanter Einwohnerzahl. Dasselbe Problem tritt auch auf bei Kitas und deren Personalbedarf.

- **Verkehrssituation in N/Ü würden sich noch mehr verschlechtern.**
  Z.B.:
  - Auf der Strecke Heerstr. - Auf der Hardt - Am Hahnen ist ein besonders starkes Verkehrsaufkommen, weil hier zwischen EDEKA und ALDI hin und her gependelt wird.
    Unverständlich ist, dass in der Verkehrsplanungsanalyse in der Heerstr. (u. a. EDEKA) nur 600-800 KFZ /Tag gezählt wurden. Dem Vernehmen nach wurde die Zählung nur an der Kreuzung Heerstr. / Hindenburgstr. durchgeführt und nicht an der Kreuzung Heerstr. /Auf der Hardt, die aber von Kunden hauptsächlich befahren wird.
  - In vielen Wohnbereichen in N/Ü sind die Verkehrswege durch parkende PKW so eng, dass immer mehr Radfahrer auf schmale Gehwege ausweichen, weil die Straßen zu unsicher geworden sind. Seit 1. März 2020 sollen PKW innerorts 1,5 m Abstand zu Radfahrern einhalten. Für viele Nebenstraßen in N/Ü bedeuet dies, dass PKW keine Radfahrer überholen können, sondern im gleichen langsamen Tempo hinterher fahren müssen.
  - Der Verkehr auf der Neusser Str. bedeutet heute schon nicht nur sehr hohe grenzwertige KFZ-Aufkommen, sondern auch aufgrund der engen Fahrbahnen ist hier nur ein "stop and go" möglich, was für die Anwohner besonders Lärm- und CO2-intensiv ist.
  - Der Parkraum um den S-Bahnhof Nievenheim ist tagsüber an Werktagen ständig ausgelastet und zusätzliche Parkkapazitäten sind nicht erkennbar.

Kommen neue Bebauungsgebiete in den Randbereichen hinzu, werden die vorhandenen Verkehrswege ja leider nicht breiter und durchlässiger werden und somit würde sich die Verkehrssituation noch verschlimmern. Die Verbesserungen durch angedachte Lösungen (AB Delrath, Umgehungsstraße), die ja erst noch genehmigt und umgesetzt werden müssten, würden durch die zusätzlichen Einwohner wieder verpuffen.

B. Besondere Einwände gegen den FNP für das Gebiet 41.8 in Dormagen Nord-West

- Die Bewohner auf der Koniferenstr. mit ungeraden Hausnummern haben ihre Häuser auch wegen der ruhigen Wohnlage gekauft und würden bei einem Neubaugebiet 41.8 eine extrem andere Wohnlage bekommen. Wir müssten nicht nur einige Jahre Baulärm und Baudreck ertragen, sondern die Wohn-Charakteristik würde sich gravierend auf Dauer verändern. Unsere Grundstücke sind sehr klein, so dass ein zusätzlicher Sichtschutz in Richtung der Fläche 41.8 die Gärten mehr in einen Innenhof verwandeln würden.

- Die Kanalisation hinter der Koniferenstr. würde nach Aussagen einiger Stadtplaner ein sehr geringes Gefälle haben, was als problematisch angesehen wird. Inwieweit eine technische Lösung dafür gefunden werden könnte, ist fraglich. Wir möchten hier aber nicht als Versuchsobjekt missbraucht werden und auf einen evtl. Schaden sitzen bleiben.

Allein durch die oben genannten Gründe würde der Stadtteil N/Ü insbesondere die Koniferenstr. an Wohnqualität verlieren und dadurch auch den Immobilien-Wert mindern, was nicht zumutbar ist.

Desweiteren unterstützen wir ausdrücklich die Stellungnahme von Herrn vom 03.03.2020 zum FNP.

Mit freundlichen Grüßen

[redacted]

Dormagen, den 12. März 2020

Stadt Dormagen
Fachbereich Städtebau, Stadtplanung
Mathias-Giesen-Straße 11
41540 Dormagen

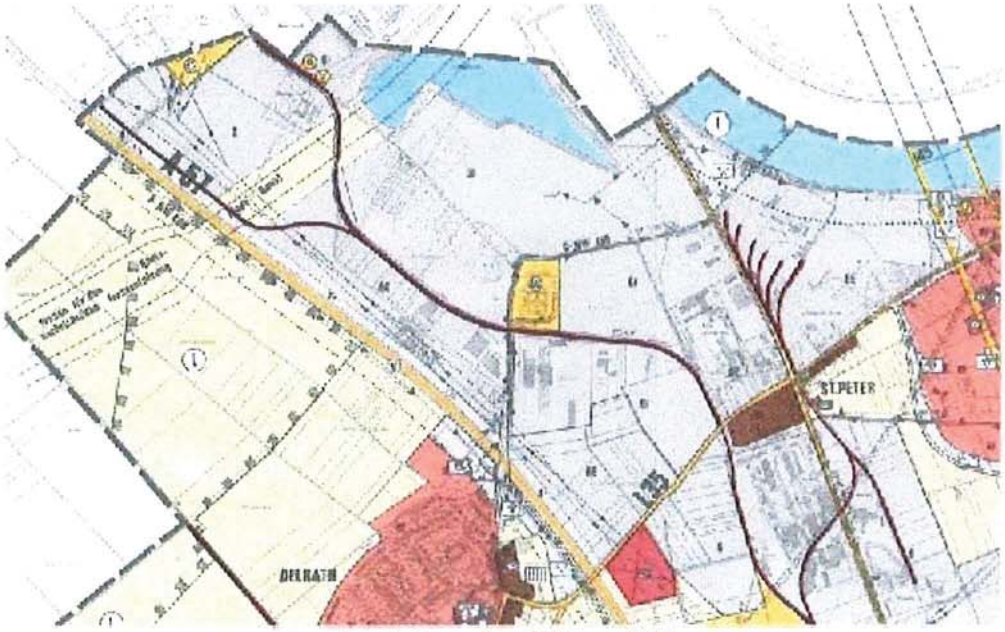
Stellungnahme zum
Entwurf des Flächennutzungsplanes der Stadt Dormagen

Bei der Erstellung des Flächennutzungsplanes der Stadt Dormagen (FNP) wurden in einigen Bereichen die Schutzgüter nicht in ausreichendem Umfang gewürdigt. Der FNP ist besonders im Norden von Delrath, hier ist gravierend das Silberseegelände anzusprechen, als unausgewogen anzusehen, inakzeptabel und muss daher zumindest in diesem Bereich überarbeitet werden.

Der Entwurf des FNP entspricht in großen Zügen dem Regionalplan. Der Textteil zählt in plakativen Überschriften Schutzgüter auf, die bei der Planung zu beachtenden wären, und dennoch entspricht er in Teilen nicht diesen Vorgaben.

1. Die Veränderungen im Bereich Silberseegelände von 1971 bis 2020

Das Silberseegelände lag jahrelang brach. Die Zinkhütte beendet 1971 ihren Betrieb und wurde abgerissen, die Arbeitersiedlung 1973. Der Flächennutzungsplan von 1980 wies den Bereich Silbersee, der jetzt eine Industriebrache war, mit Ausnahme einer Trasse für den damals geplanten Rhein-Maas-Kanal, als GI und GE aus.



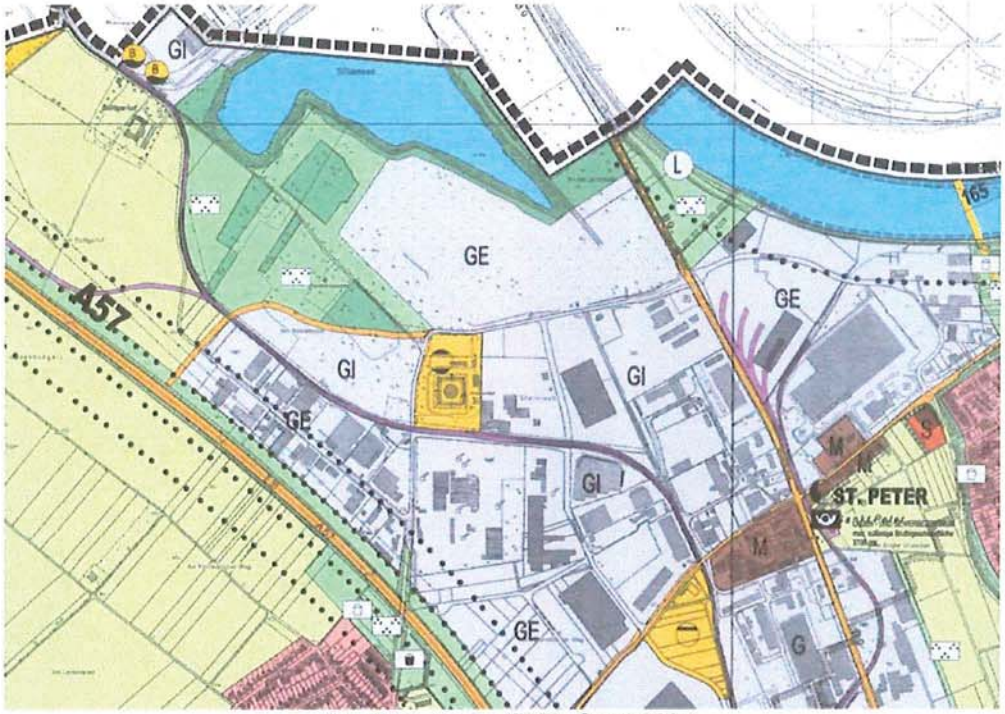
Ausschnitt aus dem FNP von 1980

1985 wurde das Gelände eingezäunt und sich selbst überlassen. So konnten sich ökologisch hochwertige Ruderalflächen entwickeln. Bei der geplanten 68. Änderung des Regionalplans für den Regierungsbezirk Düsseldorf im Jahr 2010 wurde diese Entwicklung besonders hervorgehoben.[i] Gleichzeitig sollten diese Flächen als Allgemeiner Freiraum- und Agrarbereich, überlagert von Regionalem Grünzug, und Bereich für den Schutz der Landschaft und die landschaftsorientierte Erholung dargestellt werden.[ii]

2. Das Silberseegelände ist <u>keine Industriebrache</u>

Das Silberseegelände ist auf Grund der zwischenzeitlich eingetretenen Veränderung keine Industriebrache und muss daher neu bewertet werden, was in den Steckbriefen zum Umweltbericht[iii] erkennbar wird, in denen die Eingriffe zum Teil als „erheblich" eingestuft werden.

Außerhalb der Einzäunung (zwischen Stüttger Weg und Industriebahn) befinden sich ca. 7 ha bewaldete Flächen im Bereich der Hundeplätze sowie eine ca. 3,6 ha große Waldfläche, die bei der Planung der AS Delrath als ökologisch wertvoll beschrieben ist. Im Flächennutzungsplan der Stadt Dormagen (Stand September 2005) sind sie als „Flächen für Wald" ausgewiesen. Ein Exposé der Stadt Dormagen zur Vermarktung der RWE-Flächen auf der Grundlage eines Luftbildes zeigt ebenfalls den hochwertigen Bewuchs (als Anlage auf Seite 5 angefügt).



Ausschnitt aus dem FNP, Stand 2005

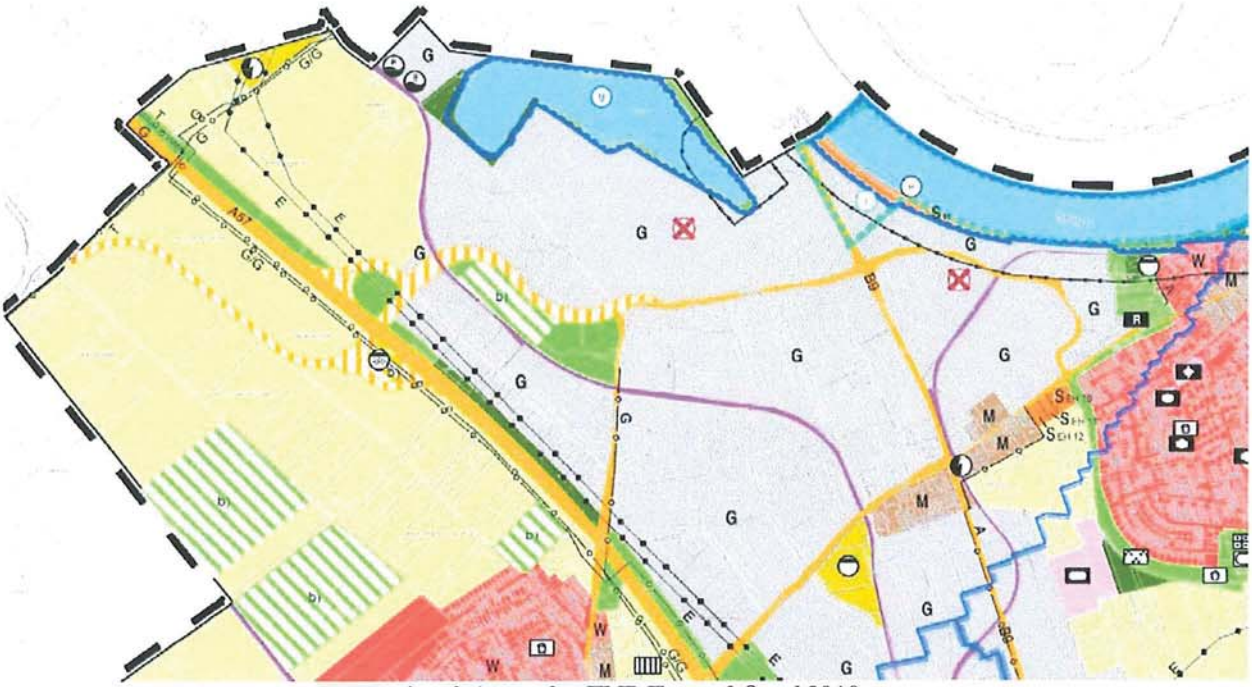
Diese Flächen produzieren nicht nur Sauerstoff, sie sorgen auch für nächtliche Abkühlung, was angesichts des Klimawandels besonders schwer wiegt, zumal laut Regionalplan der Regionale Grünzug entfallen soll und auch die bisherige Frischluftschneise entfallen und durch Gewerbebauten (Logistikhallen) zugebaut werden soll. Die geplante Nutzung lässt diese für die Bevölkerung wichtigen Funktionen außer Acht, obwohl die Steckbriefe zum Umweltbericht detailliert darauf eingehen und die Eingriffe z. T. als „erheblich" einstufen. Mit der Entwicklung des Geländes am Silbersee entfällt im Norden außerdem der einzige naturnahe und fußläufig von der Delrather Bevölkerung zu erreichende Naherholungsbereich.

3. Die künftigen Uferbereiche des Silbersees

Die Uferbereiche des Silbersees wurden in früheren Stellungnahmen der Stadt als ökologisch besonders wertvoll dargestellt. Im derzeitigen FNP-Entwurf sollen sie nur noch mit einer minimalen Breite erhalten bleiben, um möglichst viel Fläche für Gewerbeansiedlung nutzen zu können.

„Von sehr hoher Bedeutung für die Tier und Pflanzenwelt sind die Uferbereiche des Silbersees (sehr hohe Strukturvielfalt, geringe Wiederherstellbarkeit aufgrund des Alters der Gehölze). Die Wertigkeit des Gebietes ist besonders hoch einzustufen und das Vorkommen planungsrelevanter Arten ist sehr wahrscheinlich."[iv]

Die Uferbereiche sind in ausreichender Breite (ca. 70m - 100m) zu erhalten und beim Bau von Industrieanlagen zu schützen.



Ausschnitt aus dem FNP-Entwurf, Stand 2019

4. Die Planung der Anschlussstelle Delrath

Für einen Teil des GIB Silbersee besteht seit dem 30.5.2001 ein rechtskräftiger Bebauungsplan für 12,64 ha und 10,01 ha[v], der bis heute nicht umgesetzt wurde. Die Erschließung war über den Stüttger Weg und die B 9 vorgesehen. Die Nutzung wurde unter Hinblick auf die geplante AS Delrath (das Gelände ist dann „Gold wert") bisher unterlassen.

Im Januar 2001 wurden die Pläne für den Bau einer AS Delrath erstmals ausgelegt. Das Verfahren wurde wegen gravierender Planungsmängel noch vor dem Erörterungstermin ausgesetzt. Am 19.5.2019 wurde eine völlig andere Planung als „Deckblatt" erneut ausgelegt. Obwohl es für das Verfahren bisher noch nicht einmal einen Erörterungstermin gegeben hat, sind sogar die Ausgleichsflächen im FNP-Entwurf dargestellt.

Die Planung der AS Delrath dient der Erschließung der Flächen am Silbersee. Um einen möglichst großen Teil dieser Flächen vermarkten zu können, werden in diesem Bereich zu beachtende Schutzgüter als eher gering bewertet, obwohl sowohl die Steckbriefe zum Umweltbericht als auch frühere Bewertungen der Stadt zu anderen Ergebnissen kommen.

Weitergehende Ausführungen zur ökologischen Bedeutung des Geländes im Zusammenhang mit der AS Delrath sind der als Abschrift beigefügten Stellungnahme vom 20.6.2019 zu entnehmen.

5. Darstellung von 3 ha Sondierungsflächen (z. Zt. landwirtschaftliche Fläche) als Gewerbefläche

Im vorliegenden Entwurf ist eine ca. 3 ha große Fläche, die im Regionalplan noch als Teil der „Sondierungsfläche Stüttger Hof" ausgewiesen wird, als Gewerbefläche dargestellt. Das Zielabweichungsverfahren zur Umwandlung dieser Fläche von Sondierungs- in Gewerbefläche ist noch nicht abgeschlossen. Die Darstellung nimmt eine Entscheidung der Bezirksregierung Düsseldorf vorweg und ist damit nicht rechtens.

6. Ortsrandbegrünung im Norden von Delrath

Im Entwurf des FNP fehlt immer noch die oft zugesagte Ortsrandbegrünung, wie sie z. B. im Nordwesten des Ortsrandes Nievenheim entlang neu erstellter und geplanter Bebauung vorgesehen ist. Am Nordrand von Delrath besteht immer noch der Konflikt zwischen landwirtschaftlicher Nutzung und

Wohnbebauung, weil Arbeiten auf den Feldern bis in die Gärten hineinwirken (Staub, Strohflug, Unkrautspritz- und Düngemittel).

7. Darstellung des Störfallbetriebes GHC und des angemessenen Abstandes

Der FNP dient der Orientierung, welche Nutzungen in seinem Geltungsbereich grundsätzlich möglich sind. Wenn solch wesentliche Angaben wie der Störfallbetrieb „GHC" und der angemessene Abstand von 800 m im FNP fehlen, kann ein Investor nicht zuverlässig und seriös planen. Er wird spätestens beim Bebauungsplan von den Restriktionen „überrascht". Daher sind der Störfallbetrieb und der angemessene Abstand in den FNP aufzunehmen, auch wenn das Baugesetzbuch dies nicht zwingend vorschreibt

8. „Umgehung" Nievenheim

Auch wenn das Baugesetzbuch die Darstellung von kommunalen Straßen nicht zwingend vorschreibt, wäre es sicher richtiger, die angestrebte Verlängerung der Straße „Am Schwimmbad" über die „Marie-Schlei-Straße" zum Kohnacker darzustellen („Umgehung" Nievenheim), stellt sie doch einen wichtigen geplanten Verkehrsweg dar.

Mit freundlichem Gruß

---

[i] 68. Reg.plan-Änd. Dormagen (GIB Kohnacker und GIB in ASB Top West) Umweltbericht Anlage 3; 1. Anlass und Gegenstand der Regionalplanänderung, Seite 3 (Bezirksregierung Düsseldorf, 02.03.2010): „In St. Peter wird der GIB Silbersee um ca. 26 ha reduziert und zukünftig als Allgemeiner Freiraum- und Agrarbereich, überlagert von Regionalem Grünzug dargestellt (Änderungsbereich 2: Rücknahme GIB Silbersee, gleichzeitig Alternativstandort 2). Dieser Bereich wird aufgrund der mit den vorhandenen Altlasten verbundenen Probleme von dem Eigentümer langfristig nicht für eine gewerbliche Nutzung zur Verfügung gestellt. Darüber hinaus hat sich, auf der seit längerer Zeit eingezäunten und sich selbst überlassenen Fläche, sukzessive eine Flora und Fauna mit einer hohen ökologischen Wertigkeit entwickelt."

[ii] 68. Änderung des Regionalplans für den Regierungsbezirk Düsseldorf (GEP 99) im Gebiet der Stadt Dormagen (GIB Kohnacker und GIB in ASB Top West)

[iii] Anlage 04.1 zur Vorlage 9_2131 Steckbriefe

[iv] Stadt Dormagen _ FNP - Neuaufstellung: Gewerbebrache Silbersee, Anlage 3 zur Vorlage 8/1184, Seite 9; ähnliche Aussagen finden sich auf Seiten 10 und 11 (klimatische Bedeutung, Kaltluftschneise, große Biotop- und Strukturvielfalt).

[v] Es handelt sich im Wesentlichen um die zwischen Zinkhüttenweg und Silbersee gelegenen, grau unterlegten und mit GE bezeichneten Flächen im FNP, Stand 2005.

Seite 5 als Anlage

Seite 1 eines Exposé der Dormagen zur Vermarktung des Silberseegeländes von RWE
Hrsg.: Stadtmarketing- und Wirtschaftsförderungsgesellschaft Dormagen mbH (SWD)
Unter den Hecken 70 · 41539 Dormagen · www.swd-dormagen.de

Einwändungen im Rahmen des Planfeststellungsverfahren für den Neubau der Anschlussstelle Dormagen-Delrath an der A 57 und der K 33n

Anlage zur Stellungnahme zum Entwurf des Flächennutzungsplanes der Stadt Dormagen

20. Juni 2019

Bezirksregierung Düsseldorf
Dezernat 25
Am Bonneshof 35
40474 Düsseldorf

Planfeststellungsverfahren nach §§37 ff. Straßen- und Wegegesetz des Landes Nordrhein-Westfalen (StrWG NRW) i. V. m. §§ 73, 76 ff. Verwaltungsverfahrensgesetz des Landes Nordrhein-Westfalen (VwVfG NRW) für den Neubau der Anschlussstelle Dormagen-Delrath an der A 57 bei Bau-km 92+743 südlich des Autobahnkreuzes Neuss-Süd, einschließlich des Neubaus einer Verbindungsstraße zwischen den Ortsteilen Neuss-Allerheiligen und Dormagen-Delrath

Einwändungen
Wegen erheblicher Bedenken wenden wir uns strikt gegen den Bau der AS Delrath in Form der vorliegenden Planung. Die in der jetzigen Planfeststellung befindliche Planung entspricht nicht dem Entwurf, der im Planfeststellungsverfahren von Januar 2007 auslag. Die zwingende Voraussetzung für die damalige Genehmigung, die Anbindung der AS an den ÖPNV (Umstieg von 930 bis 1.450 Personen/Tag) wird nachweislich der vorliegenden Unterlagen nicht erreicht. Der durch die AS zu erschließende GIB Silbersee liegt innerhalb eines Sicherheitsabstandes zu einem Störfallbetrieb. Arbeitsplätze wären damit strengen Sicherheitsvorschriften unterworfen und kaum zu entwickeln.

Die Planung verstößt u. a. gegen bestehende Gesetze, darunter das Bundesfernstraßengesetz, die Seveso-III-Richtlinie, das Bundesimmissionsschutz-Gesetz, der Landesentwicklungsplan, das Landschaftsgesetz, das Gesetz über die Umweltverträglichkeitsprüfung.

1) Die Anschlussstelle (AS) ist nicht im Bedarfsplan enthalten. Die Zustimmung für den Bau der AS im Jahr 2001 erfolgte unter der zwingenden Voraussetzung dass eine Verlagerung von motorisiertem Individualverkehr (930 - 1.450 Personen/Tag) auf den Öffentlichen Personennahverkehr stattfinden würde. Diese Voraussetzung wird nicht erfüllt.
2) Die Planung war vor Einleitung des Planfeststellungsverfahrens vom Bundesverkehrsministerium noch nicht genehmigt.
3) Die Seveso-III-Richtlinie wird nicht eingehalten. Die Planung der Anschlussstelle liegt zu nahe an einem Störfallbetrieb und auch die geplante K 33n soll zu dicht an einem Störfallbetrieb vorbei geführt werden. Dabei wird der angemessene (Sicherheits-) Abstand von 800 m nicht nur nicht eingehalten, sondern um über 86% unterschritten.
4) Sowohl in den Übersichts- als auch in den Lageplänen fehlen sowohl Hinweise auf einen Störfallbetrieb als auch die Darstellung des angemessenen Abstandes zu diesem Störfallbetrieb, was einen erheblichen Mangel der ausgelegten Unterlagen darstellt.
5) Eine sozio-ökonomische Abwägung ist nicht zulässig, weil nicht alle Varianten untersucht wurden und weil die Planung der AS Delrath keinen wichtigen Verkehrsweg darstellt.

6) Es sind gleichwertige Alternativen vorhanden. Bei der Abwägung wurden nicht alle wichtigen Fakten berücksichtigt. Mindestens zwei Varianten sind geeignet, den Eingriff in die sensiblen Ökosysteme ganz zu vermeiden.

7) Der Verkehr könnte bei entsprechendem Ausbau mit der vorhandenen Infrastruktur abgewickelt werden. K 33n und AS Delrath haben keine überörtliche Bedeutung.

8) Die Lage einer neuen AS ergibt sich nicht zwangsläufig. Es müssen keine Zwangspunkte miteinander verbunden werden, weil durch die Planung der behauptete „Netzschluss" nicht hergestellt wird. Auch ist der Kreuzungspunkt A 57/K 33n nicht zwingend vorgegeben, weil durch die AS Delrath kein Umstieg des MIV auf den ÖPNV bewirkt werden kann und diese Planvorgabe auch nicht wirklich verfolgt wird.

9) Die durch die Planung der AS Delrath verfolgten Ziele können nicht erreicht werden: Entlastung der B 9, Anbindung der AS Delrath an den ÖPNV, Erschließung Gewerbegebiet Silbersee.

10) Verstoß gegen das Gesetz über die Umweltverträglichkeitsprüfung.

11) Nutzung der „Industriebrache Silberseegelände".

12) Vermeidbare, drastische kleinklimatische Veränderungen für die Bewohner am Nordrand von Delrath und drastische Einschränkung bzw. Fortfall des Naherholungsbereiches nördlich von Delrath.

zu 1) AS nicht im Bedarfsplan / ÖPNV 930 - 1.450 nicht erfüllt

Für den Fernverkehr sind in unmittelbarer Nähe bereits die Anschlussstellen Dormagen, Neuss-Uedesheim und Neuss-Norf vorhanden. Die AS Delrath erfüllt nicht die Vorgaben des Bundes, wie sie auf S. 13 des Erläuterungsberichtes beschrieben wird: *„angestrebte Verlagerung von motorisierten Individualverkehren auf den Öffentlichen Personennahverkehr durch die direkte Anbindung des S-Bahnhaltepunktes und der P+R-Anlage in Allerheiligen an die BAB A 57 war zwingende Voraussetzung für die Zustimmung des BMVBS im Jahre 2001 für die Anschlussstelle."* In der „Unterlage 22.3a Aktualisierte ergänzende Verkehrsuntersuchung zur AS Delrath" gibt es keinen Hinweis auf die P+R-Anlage (S. 22, Pkt. 7.2: „Überlegungen zur Beschilderung"). Gleichermaßen fehlt in dem Beschilderungsplan Anlage WB (in Unterlage 22.3a Anlagen) eine solche Darstellung. Die verkehrstechnischen Berechnungen des Kreisverkehrs D8-Kuckhofer Straße (K33)/Am Kuckhofer Feld/Wirtschaftsweg (AnlageV-P1.1, S. 27 bis 31) ergeben eine maximale Morgenstunde von 34 Fz/h und eine maximale Nachmittagsstunde (!!) von 48 Fz/h.

In der schadstofftechnischen Bewertung (!!) der geplanten AS Dormagen-Delrath (Unterlage 22.6a) befindet sich auf Seite 4 der Hinweis auf ein „hypothetisches Aufkommen" in Höhe von ca. 400 Pkw (= 500 Personen). Das ist weit entfernt von dem 2001 der Entscheidung zugrunde gelegten Umsteigepotential von 930 bis 1.450 Personen/Tag. Dabei wurde die S-Bahnlinie 11 in Nordrichtung von Neuss-Allerheiligen über Neuss-Hbf, Am Kaiser, Rheinpark-Center, Düsseldorf-Hamm bis Düsseldorf-Flughafen, und in Südrichtung über Köln-Longerich, Parkgürtel bis Köln-Mülheim ausgewertet. Es ist gegen alle Lebenserfahrung, dass Autofahrer aus Süden (Köln) kommend in Delrath abfahren, um ihre Fahrt mit der S-Bahn fortzusetzen. Erst recht absurd ist ein Zwischenparken auf dem P&R Allerheiligen, um den Flughafen in Düsseldorf anzusteuern. Noch absurder ist die Annahme, dass ein von Norden kommender Autofahrer in Delrath abfährt, nach Norden auf den P&R fährt, um von dort die unterbrochene Fahrt nach Süden mit der S-Bahn fortzusetzen.
Bezieht man noch die verkehrstechnischen Berechnungen des Kreisverkehrs D8-Kuckhofer Straße mit ein, aus denen hervorgeht, dass die Nachmittagsstunde mit 48 Fz eine höhere Verkehrsstärke hat als die Vormittagsstunde, so ist die Annahme, es könnte sich um Berufspendelverkehr handeln, der übrigens dem Nahverkehr zuzurechnen wäre, durch das Gutachten selbst ad absurdum geführt.

Die Verkehrsstärken auf der K 33n westlich der A 57 stiegen seit dem Gutachten von SSP-Consult von November 2004 **(s. Anlage 1)** von ursprünglich nur 2.600 Kfz/24h in Richtung Allerheiligen über 9.000 Kfz/24h (Verkehrsentwicklungsplan 2009 der Stadt Dormagen) auf jetzt 12.500 Kfz/24h (Unterlage 22.1a, S. 38).

zu 2) Planung vom BMVI noch nicht genehmigt

Die Bezirksregierung hatte den Rhein-Kreis Neuss aufgefordert, wegen „der umfangreichen Änderungen" erneut die Zustimmung des Bundesministeriums für Verkehr und digitale Infrastruktur (BMVI) einzuholen. Im Erläuterungsbericht wird auf S. 11 ausgeführt: *„Die Genehmigung des Vorentwurfs wird zeitnah erwartet"*. Die Genehmigung war demnach bei Auslegung der Planunterlagen noch nicht erteilt worden. Wie würde das Verfahren fortgeführt werden, wenn der BMVI Änderungen verlangen würde, die man in die Unterlagen einarbeiten müsste?

zu 3) Verstoß gegen Seveso III - Trasse unterschreitet Abstand zu Störfallbetrieb

Die Planung der neuen Kreisstraße 33 (K33n) ignoriert den Störfallbetrieb GHC an der Siemensstraße. Dabei soll sie sowohl vom motorisierten als auch vom nicht motorisierten öffentlichen Straßenverkehr benutzen werden (vgl. Erläuterungsbericht S. 20, Pkt. 2.4.2.3.). Im Störfall stellt das ein nicht verantwortbar hohes Risiko dar, bis hin zur Lebensgefahr für den Verkehrsteilnehmer.

Laut Gutachten des TÜV Nord von November 2018 muss der angemessene Sicherheitsabstand mindestens 800m betragen. Dieser Sicherheitsabstand soll auf lediglich 110,40m reduziert werden das stellt eine Unterschreitung von 86% dar.

Die Unterschreitung soll mit einer „sozio-ökonomischen Abwägung" begründet und trotz aller Gefahren für den Verkehrsteilnehmer durchgesetzt werden. Dabei stellte der TÜV Nord in seinem Gutachten von März 2013 fest: *„Mit der Realisiserung der Anschlussstelle stiege die Anzahl der Personen, die sich (zeitweise) im Umfeld des Betriebsbereichs aufhalten. Ohne Veränderung auf Seiten der Anlagen von GHC bliebe deren Einzelrisiko jeweils konstant, das Gruppenrisiko für die Gesamtheit der Menschen stiege allerdings entsprechend der Erhöhung der Personenzahl, die sich in der Nähe zum Betriebsbereich aufhält.* („Sachverständige Einordnung der Planungen ‚Ausbau der AS Delrath in der Nachbarschaft zum Gaselager GHC' in die Vorgaben des Art. 12 der Seveso-II-Richtlinie und dessen Umsetzung in deutsche Regelungen", erstellt für den Rhein-Kreis Neuss durch TÜV Nord Systems, März 2013).

Der Hinweis des TÜV Nord in Unterlage 21.1.a, S. 51, der *„auf Wunsch der verfahrensführenden Bezirksregierung"* [!!] aufgenommen wurde, belegt offensichtlich, dass die vorhandene Gefahr durchaus erkannt wurde, im Verfahren jedoch „klein geredet" werden soll, weil *„einem, einen potentiellen schadstoffbelasteten Bereich durchfahrenden Kraftfahrzeug bereits per se eine gewisse Schutzwirkung zukommt, die umso größer ist, je zügiger das Fahrzeug den belasteten Bereich verlässt und je geringer während des Durchfahrens des Bereiches der Luftaustausch mit der Umgebung ist."* [...] Man erwartet *„nach Durchfahren des Bereiches [...] eine zügige Belüftung"* unterstellt jedoch gleichzeitig, dass *„nicht für jeden Fall vorab [eine] bezifferbare Schutzwirkung eines Kraftfahrzeugs angesetzt werden" [kann]*. Hier stellen sich die Fragen: a) Woran kann der Kraftfahrer erkennen, dass er in einen kontaminierten Bereich einfährt und wann er ihn verlässt? b) Was geschieht mit Cabriolet- und Motorradfahrern, deren Fahrzeuge keine solchen Schutzfunktion „per se" aufweisen? c) Was geschieht mit Radfahrern und Fußgängern? Entlang der K 33n ist ein Geh- und Radweg geplant, wobei der TÜV in einem Gutachten von der Anlage eines Geh- und Radweges abgeraten hatte.

Diese Vorgehensweise wird erst recht unverständlich, weil der Rhein-Kreis Neuss (Kreisdirektor Dirk Brügge) *„die Verwirklichung der Ideallösung ‚Hallenneubau am Höhenberg'* [Anm. der Fechterhalle], *wo der TSV Bayer diverse Sportanlagen hat, wegen der Seveso-Bestimmungen (Sicherheitsabstand zu Produktionsbetrieben mit gefährlichen Stoffen, in diesem Fall der*

Dormagen) so gut wie ausgeschlossen" hat (Quelle: https://rp-online.de/nrw/staedte/dormagen/cdu-idee-in-dormagen-fechter-auch-in-neuer-dreifeldhalle-unterbringen_aid-39245969 - Zugriff: 9.5.2019, 18:25). Auch die Planungen zum Gelände der ehemaligen Zuckerfabrik liegen wegen der Seveso-Richtlinien auf Eis und können derzeit wegen der Restriktionen nicht weiter verfolgt werden.

zu 4) Hinweise auf Störfallbetrieb fehlen

Weder in der Übersichtskarte M 1:25.000 (Unterlage 02a), noch im Übersichtslageplan M 1:5.000 (Unterlage 03.1a) noch in den Lageplänen (Unterlage 05a, Blätter 1-5) ist der angemessene (800m-) Sicherheitsabstand dargestellt. In Lageplan 3 sind Radien von 110,40 m und 120,3 m dargestellt, die von einer Grundstücksecke aus gemessen wurden. Ein Grund hierfür ist ohne Hintergrundwissen nicht erkennbar, ein Hinweis auf die Firma Gerling, Holz und Co (GHC), auf deren Grundstück sich die Maße beziehen, fehlt.

Durch dieses Fehlen einer Darstellung des angemessenen Sicherheitsabstandes wird dem Bürger, der diese Straße später befahren wird, die Möglichkeit genommen, sich mit diesem für den Nutzer von Straße und Anschlussstelle außerordentlich wichtigen Problem zu befassen und dazu eine Stellungnahme abzugeben, da er die für den Nutzer mögliche Gefährdung aus den Plänen heraus nicht erkennen kann. Hier dürfte es sich um einen Verfahrensfehler handeln.

Zwar wird im Erläuterungsbericht (u. a. auf S. 50) verbal darauf eingegangen (*„innerhalb des angemessenen (800 m-) Abstandes"*), jedoch wird sogleich die Zulässigkeit „festgestellt" mit der Darstellung *„Der Konflikt zwischen Vorhaben und Störfallbetrieb ist als eher gering bzw. geringer als anhand der Abstandsermittlung nach Leitfaden KAS zu bewerten."*

zu 5) Sozio-ökonomische Abwägung unzulässig - kein wichtiger Verkehrsweg

Die „Gutachterliche Stellungnahme zur Zulässigkeit der Planfeststellung für den Autobahnanschluss Delrath in Hinblick auf die Anforderungen aus Art. 13 der Seveso-III-Richtlinie" von Prof. Dr. Michael Uechtritz vom 31. Mai 2017 (Unterlage 21.2a) stellt heraus, dass eine Alternative zur Verkehrsplanung dann nicht zum Tragen kommt, wenn *„die entsprechenden Verkehrsbedürfnisse nicht (oder jedenfalls nur mit Abstrichen) erfüllt werden können, wenn man sich für eine Alternativvariante entscheiden würde."* Die Ingenieurgesellschaft für Verkehrswesen Brilon Bondzio Weiser in Bochum (BBW) zeigt mehrere Varianten auf, wovon mindestens eine die geforderten Ansprüche erfüllen würde.

Die „Sachverständige Einordnung der Planungen Ausbau der AS Delrath in der Nachbarschaft zum Gaselager GHC" (Unterlage 21.1a) erwähnt einen Ermessenspielraum, ob es sich um einen wichtigen Verkehrsweg handelt, im Bereich eines Verkehrsaufkommens zwischen 10.000 und 200.000 Pkw/Tag (S. 53, Pkt. 5.3). Dabei sind Straßen mit weniger als 10.000 „vehicles per 24 hours" grundsätzlich keine wichtigen Verkehrswege. Straßen mit Geschwindigkeiten unter 100 km/h müssen mindestens 100.000 Fahrzeuge am Tag oder 4.000 Fahrzeuge pro Stunde in der Verkehrsspitzenzeit aufweisen. Das ist bei der vorliegenden Planung nicht der Fall.

Die K 33n ist kein „wichtiger Verkehrsweg", da sie keine Netzfunktion erfüllt. Sie „schwebt im freien Raum" und ist nicht an das klassifizierte Straßennetz angebunden. Die K 33n stellt nicht einmal die im Erläuterungsbericht beschriebene Querverbindung (im Sinne eines Netzschlusses im klassifizierten Straßennetz) zwischen B 9 und L 380 dar, da diese Verbindung im Osten wie im Westen in eine Kommunalstraße mündet. Diese Streckenabschnitte liegen jedoch außerhalb des Planfeststellungsverfahrens.

Im Rechtsgutachten (Unterlage 21.2a) wird auf S. 8 formuliert: *„Die Verbindungsstraße zwischen der A57 und der B9 soll straßenrechtlich als Kreisstraße eingestuft werden. Der Autobahnanschlussstelle selbst kommt eine Verknüpfungsfunktion für die A57 mit dem nachgeordneten Straßennetz zu. Sie dient (jedenfalls auch) der Verbindung der A57 mit der B9. Da die A57 selbst -*

zweifelsfrei - als wichtiger Verkehrsweg anzusehen ist, liegt die Annahme nahe, dass auch die Verknüpfung dieses Verkehrsweges mit dem übrigen Straßennetz eine nicht nur örtliche Funktion erfüllt." Tatsächlich bindet die K 33n an beiden Enden an eine Gemeindestraße an. Der Verkehr wird in Ostrichtung von der A57 auf die K 33n geführt, fährt dann über die Kommunalstraße Zinkhüttenweg und gelangt dann erst auf die B 9. In Westrichtung verhält es sich ähnlich: A 57 - K 33n - Kommunalstraße - L 380. Es gibt keine durchgehende Verbindung auf dem klassifizierten Straßennetz.

Die Anbindung der K 33n von Westen an den Stüttger Weg mit zwei Linksabbiegespuren zeigt zudem deutlich, dass primär das Gebiet Silbersee erschlossen werden soll, was auch bei einer Besprechung der BI Elvekum am 25.2.2019 im Ständehaus Grevenbroich deutlich wurde: *„In der Hauptsache ist eine AS Delrath für die Erschließung des Gewerbegebietes Silbersee erforderlich."* (Besprechungsvermerk).

Der Widmungsplan (Unterlage 12.1.a) enthält den Hinweis, dass die Gemeindestraße der Stadt Neuss (Kuckhofer Straße) zwischen den Kreisverkehren Allerheiligen (L 380) und Kuckhofer Straße/Kuckhofer Feld zur K 33 umgewidmet werden soll. Da diese Umwidmung noch nicht erfolgte, ist der Status Quo anzunehmen. Die Absichtserklärung ist nicht Bestandteil des Planfeststellungsverfahrens und daher nicht bindend. Der Kreisverkehr selbst liegt größtenteils außerhalb der Planfeststellungsgrenzen, so dass fraglich ist, ob hier Baurecht für seine „erforderliche Ertüchtigung" erwirkt werden kann. Gleiches gilt sowohl für den Zinkhüttenweg als auch die Kreuzung Zinkhüttenweg/Sachtlebenstraße/B 9. Beide liegen außerhalb der Planfeststellungsgrenzen, sodass auch hier lediglich eine Absichtserklärung vorliegt, die nicht herangezogen werden kann, um ein Funktionieren der AS Delrath zu belegen. Die Stadt Dormagen plant die Aufstellung eines Bebauungsplanes für den Ausbau des Zinkhüttenweges erst *„wenn die Anschlussstelle vorhanden ist"*. *„Der Knotenpunkt R5* [Zinkhüttenweg/B 9] *ist nicht mehr leistungsfähig* [Qualitätsstufe F]. *Zur Steigerung der Leistungsfähigkeit ist ein Ausbau des Knotenpunktes R5 erforderlich"* (Unterlage 22.2a). Somit kann auch der Verkehr von der B 9 nicht in der berechneten Größenordnung in Richtung AS fahren, weil dem Knoten die Leistungsfähigkeit fehlt. Damit kann eine Entlastung der B 9 in der prognostizierten Größenordnung gar nicht erfolgen.

zu 6) Gleichwertige Alternativen vorhanden - Alternativen fehlen - Abwägung fehlerhaft

Allein die Gutachten von BBW weisen fünf Alternativen auf, von denen mindestens eine weitere die geforderten Bedingungen erfüllt. Außerdem gibt es mindestens zwei weitere Alternativen, die hätten untersucht werden müssen.

Bei der Wertung der von BBW untersuchten Varianten (Verkehrsuntersuchung AS Delrath an der A 57 für den Rhein-Kreis Neuss - Präsentation am 11.10.2017, S. 25/26) wurden wesentliche Aspekte nicht berücksichtigt: Die Nähe zu GHC (!!!), wenngleich wichtigstes Kriterium schlechthin, wurde nicht in die Wertung eingebracht. Auch die übermäßige Inanspruchnahme eines landwirtschaftlichen Betriebes (Stüttger Hof) stellt ein sehr wichtiges Abwägungskriterium dar, während die Bewertungen zu „Schall" und „Luftschadstoffe" als unausgewogen gelten müssen, weil die Verlagerung eines Teils des Verkehrs auf die Schiene völlig fehlt, obwohl die Möglichkeit trimodaler Erschließung des GIB Silbersee immer wieder besonders hervorgehoben wird.

Die Variante 4 von BBW wäre unter Berücksichtigung aller Vor- und Nachteile die beste von BBW vorgeschlagene Variante. Auch die Baukosten wären mit 18,2 Mio € (Unterlage 22.1a, S. 99) deutlich günstiger als die jetzt vorgelegte Planung, welche mit rd. 30 Mio € veranschlagt und damit ca. 11,8 Mio € teurer ist (Unterlage 1a, S. 48). Die in Unterlage 21.3a auf S.8 zur Variante 4 gemachte Aussage: *„Da [...] die Anbindungsstraße zwischen der Trasse der A 57 und dem Betriebsbereich verläuft"* ist schlicht falsch. Daraus resultiert eine völlig falsche Einordnung der Variante 4. Auch bei dieser Variante *„wäre eine Abwägung zwischen dem Gebot der Abstandswahrung und sozioökonomischen (verkehrlichen) Belangen zur Rechtfertigung einer Abstandsunterschreitung entbehrlich."* [...] *„Bei einer auf die Störfallproblematik beschränkten Sichtweise wären also die Vari-*

anten 2 und 3 vorzugswürdig." (S. 9) Bei einer Korrektur der falschen Annahmen zu Variante 4 gehört diese ganz sicher auch dazu. Eine Ausweitung der Abwägungskriterien durch die Aspekte „Gefährdung des Verkehrs bei Durchfahrt durch den angemessenen Sicherheitsabstand von 800 m gem. Seveso-Richtlinie" sowie „Wirtschaftliche Gefährdung des landwirtschaftlichen Betriebes Stüttger Hof" ergäbe ein völlig anderes Abwägungsergebnis.

Bei allen Varianten wurde die Verlagerung von LKW-Verkehr auf die Schiene außer Acht gelassen. Als herausragende Eigenschaft des Silberseegeländes wird der „trimodale Anschluss" betont. In den Überlegungen der Stadt Dormagen zur Entwicklung des Silberseegeländes sind Gleisanschlüsse nicht vorgesehen. Das ist vor dem Hintergrund, dass man den MIV auf die Bahn bringen möchte, um die daraus resultierenden Umweltbelastungen zu verringern, nicht nachvollziehbar. Die Belastung aus dem Bereich Silbersee wird mit 3.500 (Stüttger Weg) und 2.000 Kfz/24h (Silbersee) prognostiziert (Unterlage 22.3a, S. 15). Erfahrungsgemäß wird das überwiegend Lkw-Verkehr sein. Dagegen wird der Umstieg des MIV auf den ÖPNV mit 400 hypothetischen Fahrzeugen (erfahrungsgemäß überwiegend Pkw) als Entlastung bewertet und als Begründung für den Bau der AS Delrath angeführt.

Nicht nachvollziehbar untersucht wurde ein Ausbau der B 9. Er fehlt bei den Variantenvergleichen. Lediglich in Unterlage 22.1a, Verkehrsuntersuchung zur AS Delrath, S. 33 wird ein Ausbau am Rande erwähnt, geht jedoch nicht in irgendeine Abwägung ein: *„Es zeigt sich, dass die Knotenpunkte R2 bis R5 im Zuge der B 9 nicht mehr leistungsfähig sind. Für einen nachfragegerechten Ausbau ist die Bundesstraße B 9 voraussichtlich auf ca. 600 Metern 4-streifig und auf ca. 2.000 Metern dreistreifig auszubauen. Zusätzlich sind umfangreiche Ausbaumaßnahmen an den Knotenpunkten erforderlich. Es ist davon auszugehen, dass hierzu umfangreicher Grunderwerb vorzunehmen ist. Insgesamt ist mit Baukosten (ohne Grunderwerb) in Höhe von 2,3 Mio € zu rechnen."*

Die vorliegende Planung zerstört unnötig viel Landschaft, greift in hochsensible Bereiche ein, in dem besonders geschützte Tierarten leben, obwohl sehr viel schonendere Alternativen, bis hin zur Eingriffsvermeidung (!!), problemlos möglich wären. Eine umweltschonendere Variante wäre die teilweise Führung über den Stüttger Weg. Tatsächlich könnte bei einer solchen Verkehrsführung einerseits der Eingriff in ein „schützenswertes Wäldchen" und den Biotop der Zauneidechsen nahezu völlig vermieden werden und andererseits könnte die Versiegelung von ca. 1.200 qm Ackerfläche vermieden werden (Überlagerungslänge ca. 400 m, vorhandene Breite Stüttger Weg ca. 3,20 m). Vermeidung hat eindeutige Priorität vor Ausgleich **(s. Anlage 2, Abb. 1 + 2)**.

Die K 33n soll auf der gesamten Ausbaulänge einen Geh- und Radweg erhalten. Westlich der A 57 soll die K 33n auf einen bestehenden Wirtschaftsweg gelegt werden. Dieser Wirtschaftsweg mit einer Breite von 3 m müsste dann wieder hergestellt werden. Bereits im früheren Verfahren wurde angeregt, den Geh- und Radweg von der K 33n zu trennen und auf den bestehenden Wirtschaftsweg zu legen. Bei einer Länge von etwa 400 m wäre eine Flächenversiegelung von weiteren 1.200 qm zu vermeiden.

zu 7) Verkehr über ausgebaute Infrastruktur - K 33n keine überörtliche Bedeutung

Dem Argument, die B 9 südlich der Rheinfährstraße bei Uedesheim um ca. 10.000 Kfz/24h entlasten zu können, stehen andere Gutachten entgegen.

Das Gutachten von Spiekermann vom 13.12.2013 für die Stadt Neuss (Spiekermann Consulting Engineers, Düsseldorf: Neubewertung von netzergänzenden Maßnahmen im Hauptverkehrsstraßennetz der Stadt Neuss, Dokumentation 13.12.2013) kommt in der Analyse 2011 (Anlage 1) südlich der Rheinfährstraße auf eine Belastung von 12.600 Kfz/24h und im Prognose-Planfall 2030 (Anlage 3) zu einer Belastung von 14.000 Kfz/24h mit AS Delrath (!).

Im Gutachten der Ingenieurgesellschaft Stolz aus Neuss (Verkehrliche Untersuchung zur Erschließung von Neubaugebieten in Neuss Uedesheim, Ergebnisbericht vom 14. Mai 2014) wird die Ampel an der B 9 südlich der Rheinfährstraße (R4) in der Analyse 2013 „derzeitig" mit QSV=B (S. 23)

und in den Prognosestufen I und II mit: QSV=C (S. 25-29) beschrieben. Selbst die Anbindung zweier großer Baugebiete an die B 9 würde demnach nicht zu erheblichen Verschlechterungen auf der B 9 südlich der Einmündung Rheinfährstraße führen. Demgegenüber wird in der BBW-Präsentation die B 9 an der Einmündung der Rheinfährstraße im Analysefall (Verkehrserhebung vom 12.3.2015) mit QSV=D (S. 4) und im Prognose-Nullfall mit QSV=F (S. 9) bewertet.
Eine ähnlich krasse Differenz ergibt der Vergleich der Gutachten der Fa. Stolz mit dem von BBW. Im Stolz-Gutachten ist eine Angabe für den Abschnitt zwischen Tucherstraße und A 46 gemacht: 24.000 Kfz/24h (ohne Angaben zu LKW). Eine Hochrechnung der Vormittagsspitzenstunde zwischen Tucherstraße und A 46 (S. 10) mit Faktor 10 ergibt einen vergleichbaren Wert von 24.360 Kfz/24h. Demgegenüber hält der Analysefall 2016 von BBW eine Belastung von 31.500 Kfz/24h fest (ohne Angaben zu LKW). Das bedeutet eine 31% höhere Annahme als im Gutachten für Uedesheim.

BBW kommt im Analysefall 2016 (Unterlage 22.2a, S. 25) auf eine Belastung der B 9 südlich der Rheinfährstraße von 17.500 Kfz/24h und im Prognose-Nullfall (S. 31) sogar auf 21.500 Kfz/24h.
Die Verkehrsbelastungen des Zinkhüttenweges zwischen Stüttger Weg und B 9 für den Prognose-Nullfall 2030 sind in Unterlage 22.1a, S. 31 (Schlussbericht, datiert Juni 2018) deutlich abweichend von denen in Unterlage 22.3a, S. 15 (Schlussbericht, datiert April 2019). Sie variieren für den Zinkhüttenweg zwischen 12.500 (22.1a) und 10.000 (22.3a), was eine Abweichung von 25% bedeutet **(s. Anlage 3)**. Die B 9 südlich des Zinkhüttenweges wird in beiden Fällen mit 12.500 Kfz/24h und nördlich des Zinkhüttenweges mit 21.500 (22.1a) bzw. 21.000 Kfz/24h (22.3a) angegeben. Im Vortrag vom 11.10.2017 beim Rhein-Kreis Neuss wurde der Prognose-Nullfall 2030 sogar mit 22.000 Kfz/24h angegeben (Verkehrsuntersuchung AS Delrath an der A 57 für den Rhein-Kreis Neuss (Brilon Bondzio Weiser GmbH, Vortrag vom 11.10.2017, S. 8)

Damit im Prognose-Nullfall 2030 die Belastung auf der B 9 von 12.500 auf 21.000 Kfz/24h steigen kann, müssten über 80% der Verkehre aus Zinkhüttenweg und Sachtlebenstraße nach Norden fahren, was nicht realistisch ist. Im Gutachten des Ministeriums für Wirtschaft, Mittelstand, Energie und Verkehr des Landes Nordrhein-Westfalen an das Bundesministerium für Verkehr, Bau und Wohnungswesen vom 11.5.2001 wird auf S. 2 festgestellt, dass der zukünftige AS-Verkehr zu rund 2/3 nach Norden und rund 1/3 nach Süden gerichtet sein wird. Eine ähnliche Aufteilung weist die Verkehrsuntersuchung der Stadt Dormagen für das Bebauungsplanverfahren BP Nr. 526 auf: 60% in Nord- und 40% in Südrichtung. Auch die Auswertungen der BBW-Gutachten mit AS Delrath ergab bei Berücksichtigung nur der Verkehre aus Ostrichtung eine durchaus ähnliche Aufteilung (55/45 %). Rechnet man mit Nord-/Süd-Verteilungen wie sie in den beiden vorgenannten Gutachten angegeben sind, kommt man auf eine deutlich geringere Belastung der B 9, ähnlich, wie sie im Gutachten der Stadt Neuss von 2013 berechnet wurden.

Auch für den Bereich der B 9 südlich des Zinkhüttenweges ergibt ein Vergleich der Verkehrsuntersuchung der Ingenieurgesellschaft Stolz ((Ingenieurgesellschaft Stolz mbH, Breitgasse 9, 41460 Neuss: Verkehrsuntersuchung für das Bebauungsplanverfahren BP Nr. 526 – Gewerbegebiet St. Peter / Wahler Berg Ost in Dormagen - Ergebnisbericht vom 24. Juli 2015) mit den Ergebnissen von BBW ähnliche Differenzen. Während Stolz nördlich der Bahnstraße [südlich des Zinkhüttenweges] von der „derzeitigen Belastung“ (2015) mit 9.480 Pkw/24h (Lkw-Anteil 16,4%) (S. 8, Tab. 1) für den Prognosehorizont 2025 einen DTV von 10.320 Kfz/24 (Lkw-Anteil 17,8 %) prognostiziert (S. 13, Tab. 3) steigt laut BBW in diesem Abschnitt der DTV von 11.000 (Unterlage 22.1a, Analysefall 2016, S. 25) auf 12.500 Kfz/24h (Prognose Nullfall, S. 31). Gleichzeitig führt Stolz auf: „Nördlich des Zinkhüttenweges betragen die Abnahmen für den Prognosehorizont 2025 5.900 Kfz/24h.“ Hier sieht BBW eine Abnahme von 10.000 Kfz/24h (S. 31, Abb. 10).

Im Vergleich zu anderen vorhandenen Verkehrsgutachten, darunter der Verkehrsentwicklungsplan der Stadt Dormagen von 2009, sind die Verkehrsannahmen von BBW deutlich höher, was nicht nur auf unterschiedliche Zeithorizonte zurück zu führen ist. Schließlich ist festzuhalten, dass eine Verlagerung des [überwiegend Lkw-] Verkehrs von der Straße auf die Schiene, was sich a) bei Logistik

und b) bei einem als „trimodal" besonders hervorgehobenen Areal anbieten würde, in den Bewertungen völlig unberücksichtigt blieb.

Wie bereits ausgeführt soll laut Rechtsgutachten *„Die Verbindungsstraße zwischen der A57 und der B9 [...] straßenrechtlich als Kreisstraße eingestuft werden.* Die K33n dient in erster Linie, wenn nicht ausschließlich, der Erschließung des Geländes am Silbersee. Ihre Planung endet an der Einmündung zum Silbersee (vgl. Unterlage 12.1a Widmungsplan). Die K 33n stellt auf keinen Fall den beschriebenen Netzschluss zwischen der B 9 und der L 380 dar. Der Verkehr fährt vom Kreisverkehr an der L 380 über die Kuckhofer Straße, ein kommunale Straße, dann über die K 33n bis Ausbauende, dann über den Zinkhüttenweg, eine kommunale Straße, bevor er die B 9 erreicht. Gleichermaßen kann der Verkehr wegen fehlender Leistungsfähigkeit nicht von der B 9 in den Zinkhüttenweg abbiegen, bevor die Kreuzung B 9/Zinkhüttenweg/Sachtlebenstraße und der Zinkhüttenweg selbst ausgebaut wurden. Auch aus diesem Grund kann eine Entlastung der B 9 durch die AS Delrath gar nicht stattfinden.
Wie bereit erwähnt, ist die Umwidmung der Kuckhofer Straße in die K 33 (Widmungsplan - Unterlage 12.1.a) ebenso wie der Ausbau der Kreuzung Zinkhüttenweg/Sachtlebenstraße/B 9 und des Zinkhüttenweges lediglich vorgesehen. Für beide Maßnahmen kann in diesem Verfahren durch Planfeststellungsbeschluss keine Rechtskraft herbeigeführt werden. Damit hat die K 33n allenfalls eine sehr begrenzte lokale Bedeutung (z. B. Erschließung des Silbersee-Geländes und dessen Anbindung an die A 57).

zu 8) Die Lage einer neuen AS ergibt sich nicht zwangsläufig

Dass die Lage der AS Delrath wegen der Anbindung an den P&R-Platz in Allerheiligen nur an dieser Stelle möglich wäre, wird als unbegründet zurückgewiesen. Außer im Erläuterungsbericht wird weder in Unterlage 22.1a, Pkt. 6.1.2 Lage einer neuen Anbindung an die Autobahn (S. 27/28) noch in Unterlage 22.6a auf die Verbindung zum P&R-Platz Allerheiligen eingegangen. Während die Abb. 1 in Unterlage 22.6a die AS und den P&R-Platz zeigt, begnügt man sich in Abb. 6 (Unterlage 22.1a, S. 28) mit dem Hinweis „neue AS". Wie bereits ausgeführt, fehlen sowohl im Text der Unterlage 22.3a als auch im Beschilderungsplan (Anlage WB) Hinweise auf die Ausschilderung der P+R-Anlage, die für die Verkehrsteilnehmer unverzichtbar wäre. Die jetzt vorliegenden verkehrstechnischen Berechnungen (AnlageV-P1.1) ergaben im Gegensatz zu den für die Begründung im Jahr 2001 prognostizierten Annahmen viel zu geringe Verkehre um den Bau einer AS Delrath zu rechtfertigen.

„Für das Neubaugebiet Allerheiligen als eine der größten städtebaulichen Entwicklungsmaßnahmen in NRW hat der Autobahnanschluss eine herausragende Bedeutung. [...] Diese Infrastrukturen waren und sind Voraussetzung für die Schaffung von Wohnraum." (Unterlage 1a, S. 13). Die Entwicklung von Neubaugebieten in Nähe von S-Bahn-Haltestellen ist landespolitisch gewollt und richtig. Die S-Bahn-Haltestelle, die P+R-Anlage Allerheiligen und den Neubau der AS Delrath als Voraussetzung für die Schaffung von Wohnbauraum und die Entwicklung von Allerheiligen zu sehen, ist weit hergeholt. Schließlich steht die S-Bahn für Berufspendler zur Verfügung.

zu 9) Ziele können nicht erreicht werden

BBW führt in seiner „Verkehrsuntersuchung AS Delrath an der A 57 für den Rhein-Kreis Neuss" (Präsentation am 11.10.2017) auf S. 27 auf: *„Folgende sozio-ökonomische Ziele sind mit der AS Delrath zu erreichen: • Entlastung der B 9, d.h.: • Spielräume für die geplanten gewerblichen Entwicklungen in Dormagen und Neuss, • Verringerung der Lärmbelastung der Wohngebiete in Neuss-Uedesheim und Dormagen-Nievenheim, • ebenso ergeben sich dort Vorteile hinsichtlich der Schadstoffbelastungen."* In Unterlage 22.1a, S. 27 unter Pkt. 6.1.1 werden als Ziele genannt: Entlastung der Ortsdurchfahrten Nievenheim (L 380) und der B 9 zwischen Dormagen und AS Uedes-

heim an der A 46, zukünftig genügende Anbindung der Gewerbegebiete im Umfeld der B 9, Anbindung des S-Bahn-Haltepunktes an die A 57.

Durch den Bau der AS Delrath würde zwar die Neusser Straße in Nievenheim entlastet. Eine, wenngleich nicht so große, Entlastung wäre aber auch mit dem „Planfall 1" der „Ortsumgehung in Dormagen-Nord" möglich (Brilon Bondzio Weiser: Ortsumgehungen in Dormagen-Nord; Präsentation in einer Bürgerversammlung am 9.11.2017 - Beratungsvorlage Nr. 9/1359 des Planungs- und Umweltausschusses der Stadt Dormagen vom 10.11.2017 -). Sie wurde 2009 vorgeschlagen, *„war aber politisch nicht gewollt"*. Im Gegenzug zur Entlastung der Neusser Straße würden die Bismarck- und ganz besonders die Johannesstraße über ihre Kapazitätsgrenzen belastet. Der Verkehr zur AS Delrath aus den Ortsteilen Ueckerath und Nievenheim würde über den Straßenzug Bismarck-/Johannesstraße fahren. Die Johannesstraße wurde von einer Landesstraße zur Gemeindestraße herabgestuft und Anfang der 1990er Jahre mit Landesmitteln mit einem verengten Querschnitt zurückgebaut. Schon heute ist sie stundenweise extrem überlastet.

Zur direkten Anbindung der AS Delrath an den ÖPNV wurden bereits Ausführungen gemacht. In Unterlage 1a, S. 21, Pkt. 2.4.2.5. Verbesserung des Umsteigepotentials IV/ÖPNV wird ausgeführt: dass *„930 bis 1.450 Personen/Tag als P+R Umsteiger zu gewinnen sind." [...] Ausgehend von einer Gesamtzahl an P+R-Nutzern von 1.450 (von BAB) + 680 (aus Nicht-BAB-Nutzern) = 2.130 Personen/Tag ist unter Zugrundelegung eines durchschnittlichen Besetzungsgrades von 1,25 Personen/Pkw ein Stellplatzbedarf von 1.800 Stellplätzen ermittelt und in der weiteren Planung berücksichtigt worden."* Diese Angaben sind nachweislich falsch. Statt der prognostizierten 1.450 Pkw werden lediglich 400 „hypothetisch angenommene" Pkw diese Möglichkeit nutzen. Hinzu kommt, dass man auf der einen Seite eine Minderung der Umweltbelastungen durch Umleitung der angenommenen 400 Fahrzeuge (nahezu ausschließlich PKW) auf den ÖPNV als Begründung für den Bau der AS Delrath mit heranzieht und dabei andererseits die Neubelastung durch 5.500 Fahrzeuge (überwiegend Lkw) in Kauf nimmt, wobei die neue, zusätzliche Umweltbelastung nicht berechnet und gewertet wird.

Unabhängig davon ist festzuhalten, dass der Betrieb einer AS Delrath indirekt zu einer Gefährdung der Sicherheit und Leichtigkeit des Verkehrs auf der A 57 führen kann. Im angemessene Abstand von 800 m des Störfallbetriebes genießt die A 57 als bestehender Verkehrsweg Bestandsschutz. Bei normalem Verkehr auf der A 57 beträgt die Aufenthaltszeit der Fahrzeuge im 800 m-Abstand nur wenige Sekunden. Eine Anschlussstelle stellt für den fließenden Verkehr in jedem Fall einen Störfaktor dar. Ein- und Ausfahrvorgänge stellen in der Regel wegen der geringeren Geschwindigkeit des ein- und ausfahrenden Verkehrs und der Fahrstreifenwechsel eine potentielle Gefahr dar. Störungen auf der untergeordneten Straße haben u. U. ebensolche Auswirkungen wie Störungen in den AS-Rampen. Das bedeutet, dass die Störanfälligkeit auf der A 57 mit dem Bau der AS steigt. Bei der K 33n handelt es sich nicht um bestehende, sondern um neu zu bauende Verkehrswege. Die Gefährdung wird demnach erst durch den Bau der AS herbeigeführt. Bei einer Störung auf der K 33n ist der Verkehrsteilnehmer gezwungen, sich länger als normal in der Gefahrenzone aufhalten zu müssen. Kommt es durch eine Störung auf der K 33n z. B. zu einem Stillstandstau, betrifft dieser Zwangsaufenthalt jetzt auch die Verkehrsteilnehmer auf der A 57.

Die prognostizierte Entlastung der B 9 südlich von Neuss-Uedesheim nach dem Bau der AS Delrath wird, wie bereits unter Pkt. 7 ausgeführt, bestritten. Ebenso werden die Entlastungen von Lärm und Luftschadstoffen deutlich zu hoch bewertet. Entlang der B 9 befindet sich kein geschlossenes Baugebiet. Vielmehr befindet sich dort historisch gewachsene, lückenhafte Einzelbebauung. Dass deren Bewohner die Belastungen durch den Verkehr als nicht so schwerwiegend ansehen wie der Gutachter, belegt der Umstand, dass einige alte Häuser an der B 9 grundsaniert werden, in Kreuzungsnähe B 9/Rheinfährstraße wurde sogar ein Wohnhaus neu gebaut. Die Wohnbebauung von Uedesheim beginnt weit hinter der Kreuzung B 9/Rheinfährstraße. Im Bereich der maximalen Umweltbelastungen ist die B 9 völlig anbaufrei. Demgegenüber weisen Bismarck- und Johannesstraße eine relativ dichte geschlossene Bebauung entlang des Straßenzuges auf. Hier werden Lärm und Schadstoffbelastung deutlich zunehmen und offensichtlich billigend in Kauf genommen.

Die AS Delrath soll die „Industriebrache Silbersee" erschließen und einer neuen Nutzung zuführen. In Unterlage 1a ist von einem interkommunalen Gewerbegebiet die Rede (S. 12). *„Ein direkter Anschluss an die A 57 ist für das ca. 100 ha große Gelände unerlässlich."* In Pressemitteilungen war von 600 Arbeitsplätzen die Rede. Von DHL gibt es eine Absichtserklärung, dort ein Paketzentrum errichten zu wollen - unabdingbare Voraussetzung ist der Bau der AS Delrath.
Die Angabe 100 ha ist irreführend und umfasst alle Flächen, auch die schutzwürdigen, einschließlich der Flächen mit Eidechsen-Population, der Ausgleichsfläche hierfür und Flächen, die gar nicht genutzt werden könnten. Das im April 2018 vorgestellte Strukturkonzept „Entwicklungsgebiet Dormagen Silbersee" (BKR Aachen Noky & Simon) beschreibt auf S. 4 „Größe des Plangebiets: 52.6 ha (brutto)", dem RWE gehörend. Da der 800 m-Abstand zum Störfallbetrieb GHC nahezu das gesamte Areal des Silberseegeländes abdeckt, wird eine Nutzung, zumal mit vielen Arbeitsplätzen, nicht möglich werden, wie man am Beispiel „Gelände der ehemaligen Zuckerfabrik" und an den Problemen beim Bau einer neuen Fechterhalle erkennen kann. Die hohen Aufwändungen für die Schutzmaßnahmen der Arbeitnehmer dürften Investoren abschrecken.

zu 10) Verstoß gegen das Gesetz über die Umweltverträglichkeitsprüfung

Wie bereits dargestellt, fehlt in allen Lageplänen die Darstellung des 800 m-Abstandes zum Störfallbetrieb. Dieser umfasst nahezu das gesamte als GIB ausgewiesene Gelände. In Unterlage 22.2a auf S. 10 findet sich eine „Prinzipdarstellung der weiteren Entwicklungsflächen und Anbindungen an das Straßennetz". Hier wurde das „Strukturkonzept Entwicklungsgebiet Silbersee" der Stadt Dormagen nachrichtlich übernommen **(s. Anlage 4)**. Obwohl dieses Konzept nahezu die gesamte Fläche im Bereich Silbersee in Anspruch nimmt, wurde der Untersuchungsraum für die Umweltverträglichkeitsprüfung auf einen Teil dieser Fläche reduziert **(s. Anlage 5, Abb. 1)**. Der Untersuchungsraum ist damit unzureichend klein festgelegt worden. Wichtige Bereiche wurde nicht untersucht, obwohl der UVP-Bericht (Unterlage 19.0a, S. 27) die besondere Bedeutung des schutzwürdigen Biotops „Silbersee" hervorhebt („im Biotopverbund mit ökologisch wertvollen Sekundärbiotopen"). Ähnliche Bewertungen wurden bei der Neuaufstellung des Flächennutzungsplanes 2012 seitens der Stadt Dormagen abgegeben (Anlage 3 zur Vorlage 8/1184, S. 9: *„Von sehr hoher Bedeutung für die Tier- und Pflanzenwelt sind die Uferbereiche des Silbersees (sehr hohe Strukturvielfalt, geringe Wiederherstellbarkeit aufgrund des alters der Gehölze). Die Wertigkeit des Gebietes ist besonders hoch einzustufen und das Vorkommen planungsrelevanter Arten ist sehr wahrscheinlich."* - S. 10: *„Dem Gebiet wird aktuell eine klimatische Bedeutung als Kaltluftschneise zugesprochen (was zu prüfen ist). Das Gebiet besitzt eine nicht unwesentlich große Biotop- bzw. Strukturvielfalt und somit eine höhere Bedeutung für die Tier- und Pflanzenwelt. Besonders hervorzuheben sind die einheimischen Laubwälder und Grünlandbrachen."* - S. 11: *„Dem Gebiet wird genauso wie dem angrenzenden Waldgebiet eine Bedeutung als Kaltluftschneise zugesprochen."*).
Dagegen wird im Strukturkonzept „Entwicklungsgebiet Dormagen Silbersee" ein *„deutlich geringeres Artendspektrum als erwartet"* vorweggenommen. Das ist bei einem seit Mitte der 1980er Jahre eingezäunten und sich selbst überlassenen Areal (Ruderalfläche!) höchst unwahrscheinlich. Allein diese Diskrepanz erfordert die Ausdehnung des Untersuchungsraumes für die UVP auf den gesamten Silberseebereich. Außerdem wird eine auf Neusser Stadtgebiet gelegene, etwa 10 ha große Fläche, die als Teil der interkommunalen Gewerbeentwicklung für hafenaffines Gewerbe genutzt werden soll, in den Untersuchungsraum nicht mit einbezogen. Die vorhandene Aufteilung des Silberseegeländes in mehrere Untersuchungsbereiche verstößt damit gegen das Gesetz über die Umweltverträglichkeitsprüfung, das eine Gesamtbetrachtung fordert. Außerdem geht der UVP-Bericht von einem angemessenen Abstand von 200 m aus (Unterlage 19.0a, S. 74). Der zwingend einzuhaltende angemessene Abstand beträgt jedoch in Wahrheit 800 m. Das führt zwangsläufig zu der fehlerhaften Annahme, dass der angemessenen Abstand durch das Bauvorhaben nur gering unterschritten wird **(s. Anlage 5, Abb. 2)**.
Die Aussage *„Die Auswirkungen des Straßenbauvorhabens auf das Schutzgut Mensch, insbesondere auf die menschliche Gesundheit sind insgesamt als nicht erheblich zu betrachten."* (Unterlage

19.0a, S. 59, Pkt. 5.2.1) kann im Hinblick auf Auswirkungen eines möglichen Störfalls auf Verkehrsteilnehmer, die sich während des Störfalls innerhalb des angemessenen Abstandes aufhalten, nicht hingenommen werden, weil weder auf Betriebsseite noch auf Vorhabenseite Maßnahmen ergriffen werden können, die das Risiko einer Gefährdung von Leben und/oder Gesundheit der Straßennutzer minimieren.

zu 11) Nutzung der „Industriebrache Silberseegelände"

Die für Gewerbe vorgesehenen Flächen liegen nahezu vollständig innerhalb des angemessenen Abstandes von 800 m (Gesamtstädtisches Seveso-III-Gutachten Dormagen vom 25.4.2017, TÜV Süd IS GmbH, Stuttgart, Folie 17). Dort anzusiedelnde Firmen müssten gemäß den Seveso-III-Richtlinien ihr Personal aufwändig und damit kostenintensiv schützen. Innerhalb der in den Unterlagen erwähnten 100 ha liegen u. a. die Ausgleichsflächen für die vorgesehene Umsiedlung der Eidechsen sowie andere Flächen, die nicht zur Verfügung stehen. Insofern erweckt die Flächenangabe 100 ha den Verdacht, die Planung dringender und bedeutender erscheinen zu lassen.
Für einen Teil des GIB Silbersee besteht seit dem 30.5.2001 ein rechtskräftiger Bebauungsplan für ca. 22,6 ha Fläche, der bis heute (Juni 2019) nicht umgesetzt wurde. Die Erschließung des Gebietes war über den Stüttger Weg und die B 9 vorgesehen. Mit Hinweis auf die AS Delrath (das Gelände ist dann „Gold wert") wurde die Nutzung bisher unterlassen. Demnach besteht anscheinend kein dringender Bedarf an Gewerbeflächen für die Stadt Dormagen.

zu 12) Kleinklimatische Veränderungen, Fortfall des Naherholungsbereiches

Sowohl die Straßenplanung selbst als auch die von der Stadt Dormagen beabsichtigte gewerbliche Nutzung (Nutzungskonzept) des Silberseegeländes haben in doppelter Weise negative Auswirkungen auf die Bewohner von Delrath: Der Verlust der Ackerflächen auf der Westseite der A 57, der teilweisen Bewaldung, der Grünflächen und der Feldgehölze auf der Ostseite der A 57 führt dazu, dass die nächtliche Abkühlung nicht mehr in ausreichendem Maß stattfinden kann, gleichzeitig geben die versiegelten Flächen ihre tagsüber gespeicherte Wärme nachts ab, die hohen Aufbauten der Logistikgebäude behindern den Luftaustausch, reflektieren den Gewerbe- und Verkehrslärm und geben ebenfalls ihre tagsüber gespeicherte Wärme nachts ab. Die CO2-Bilanz wird sehr negativ beeinflusst.
Die Planung reduziert den Erholungsraum für die Bewohner von Delrath um nahezu die Hälfte. Unabhängig von Witterungsbedingungen und Jahreszeiten sind über die Tagesstunden verteilt auf beiden Wirtschaftswegen ständig Erholungssuchende zu beobachten.
Dazu wird im Landesentwicklungsplan Nordrhein-Westfalen (LEP NRW) unter Ziffer 8.1-2 folgendes Ziel formuliert: *„Für neue raumbedeutsame Verkehrsinfrastruktur darf Freiraum nur in Anspruch genommen werden, wenn der Bedarf nicht durch den Ausbau vorhandener Infrastruktur gedeckt werden kann."*
Der Landschaftsplan der Stadt Neuss legt folgende Entwicklungsziele fest: *„Anreicherung einer im ganzen erhaltungswürdigen Landschaft mit naturnahen Lebensräumen und mit gliedernden und belebenden Elementen"* (Unterlage 1a, S. 19).

Zusammenfassung und Ergänzung

Die Anschlussstelle Delrath soll mit dem Argument der Verringerung des Berufspendelverkehrs (zwingende Voraussetzung), das mit dem Umstieg von der BAB auf die S-Bahn erreicht werden soll, durchgesetzt werden. Dieser Umstieg ist nachweislich nicht zu erreichen.

Um die Anschlussstelle Delrath mit einem geringeren als dem durch Gutachten geforderten Mindestabstand an einem Störfallbetrieb vorbei bauen zu können, soll eine sozio-ökonomische Abwägung erfolgen. Dabei ist Voraussetzung, dass der neue Verkehrsweg als „wichtiger Verkehrsweg" eingestuft wird. Auch hier fehlen die Voraussetzungen, weil es keinen wirklichen Netzschluss gibt, weil Teile des Netzes aus Kommunalstraßen bestehen und Knotenpunkte nicht leistungsfähig sind

und daher die Verkehrsströme dort nicht abgewickelt werden können. Außerdem werden die erforderlichen Verkehrsfrequenzen (4.000 Fz in der Stunde mit der größten täglichen Belastung nicht erreicht.

Der neue Verkehrsweg wird angeblich dringend benötigt, um das GIB Silbersee, eine als Industriebrache bezeichnete Fläche, zu erschließen. Die Größe der (Gesamt-) Fläche wird dabei mit 100 ha angegeben. Weder hat die als GIB nutzbare Fläche eine Größe von 100 ha noch ist sie eine Industriebrache. Vielmehr ist sie seit ca. 1985 eingezäunt und hat sich seitdem als Ruderalfläche ungestört entwickeln können und ist daher heute als ökologisch wertvoll zu bezeichnen. Zudem antwortete die Stadt Dormagen im Mai 2010 auf eine Anfrage aus dem Stadtrat, dass zwei Flächen (12,64 und 10,01 ha) nicht verfügbar seien, Altlastenprobleme hätten und Entwicklungsabsichten aufgegeben wären, die größere Fläche habe darüber hinaus eine erhebliche ökologische Wertigkeit.
Außerdem liegt nahezu die gesamte Fläche im angemessenen Sicherheitsabstand von 800 m des Störfallbetriebes und ist hierdurch nur sehr eingeschränkt nutzbar. Die Einrichtung von Arbeitsplätzen dürfte an den hohen Kosten für Sicherheitsmaßnahmen der Arbeitnehmer (z. B. gasdichte Schutzräume) scheitern.

Hier soll auf Biegen und Brechen ein Gebiet angeschlossen werden, dass sich kaum nutzen lässt.

In einem Ferngespräch am 22.6.2005 des Unterzeichners mit der Unteren Landschaftsbehörde (Gesprächsnotiz über ein Telefongespräch mit der ULB am 22.6.2005 - Akte Jacobs) wurde seitens der ULB ausgeführt, dass die Flächenverfügbarkeit [auf der Westseite der A 57] eine große Rolle im Abwägungsprozess für die Linienfindung gespielt habe.
Eine gleichartige Argumentation findet sich in einem Schreiben der Stadt Dormagen vom 13.7.2005 (Az.: F6/61 20 01 - 118). Auch hier wird die *„Verfügbarkeit der arrondierten Flächen"* angeführt.

Grundsätzlich ist bei einer Planung anzustreben:

Vermeidung von Eingriffen - Die Vermeidung von Eingriffen hat absoluten Vorrang. Sofern Vermeidung nicht möglich sein sollte, ist zu untersuchen, ob eine
Eingriffsminimierung möglich ist. - Erst wenn nach gründlicher Untersuchung feststeht, dass ein Eingriff nach Art und Umfang unvermeidbar ist, muss eine
Ausgleichsmaßnahme durchgeführt werden.

5 Anlagen

Einwändungen im Rahmen des Planfeststellungsverfahren für den Neubau der Anschlussstelle Dormagen-Delrath an der A 57 und der K 33n

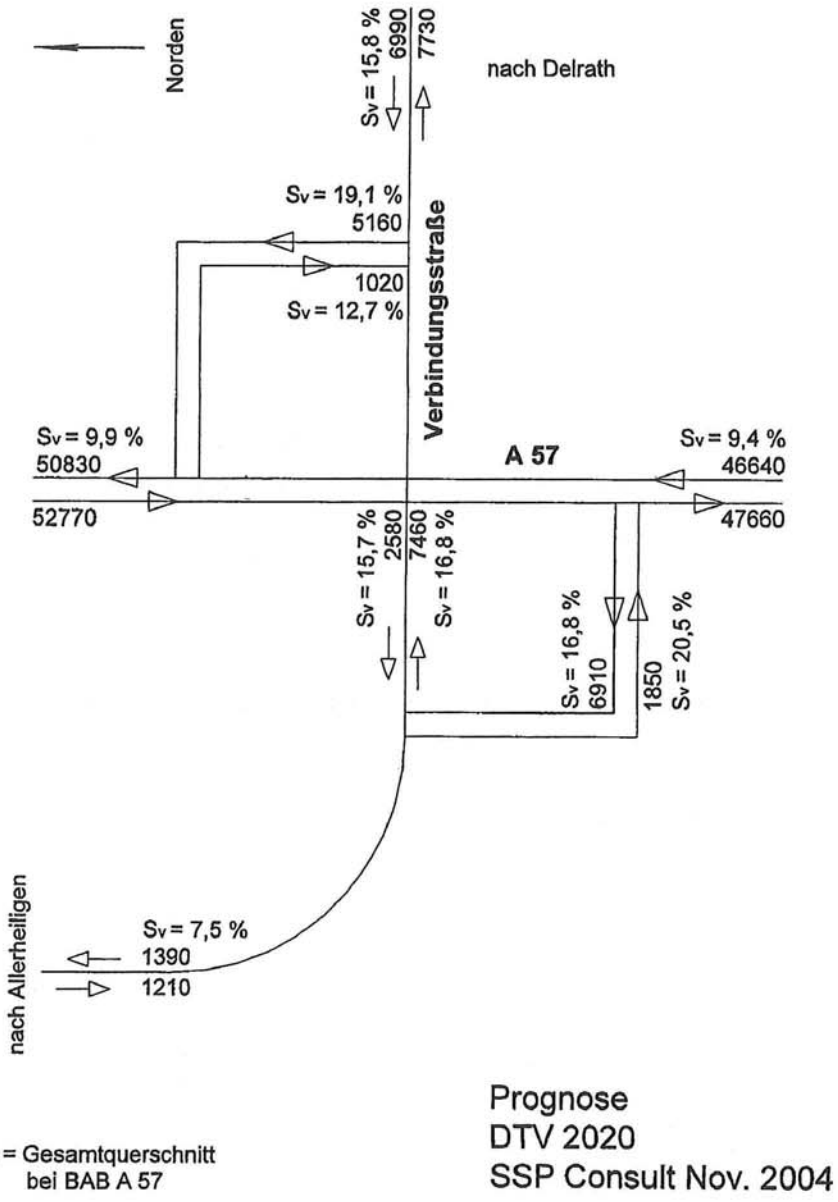
Anlage 1

Neubau der Anschlussstelle Dormagen-Delrath an der A 57 in BAB-km 101+800

Anlage zur Stellungnahme zum Entwurf des Flächennutzungsplanes der Stadt Dormagen

Bild 1

AS Delrath



März 2005

Prognose DTV 2020 (Darstellung von SSP Consult November 2004), datiert Mai 2005

Anm.: Die Grafik war nicht Bestandteil der Planfeststellungsunterlagen von 2006/07. Sie wurde in den Lärmtechnischen Untersuchungen von 2004 (Unterlage 12) auf S. 12 erwähnt (s. auch Fußnote 1) und im Planfeststellungsverfahren 2019 in Unterlage 1a auf S. 11 aufgeführt.

Einwändungen im Rahmen des Planfeststellungsverfahren für den Neubau der Anschlussstelle Dormagen-Delrath an der A 57 und der K 33n

Anlage 2

Abb. 1: Ausschnitt aus der Unterlage 19.2a Lageplan Tiere, Pflanzen und biologische Vielfalt, Blatt Nr. 3 mit skizzenhafter Darstellung der alternativen Trassenführung (rot punktierte Linie). Die alternative Trassenführung **vermeidet** den Eingriff in den **Zauneidechsen**-Biotop, in das schützenswerte Wäldchen und verringert die Flächenversiegelung um ca. 1.200 qm durch Einbeziehung des Stüttger Weges in die neue K 33n.

Alternative Trassenführung zur Verlagerung des Geh- und Radweges auf den vorh. Wirtschaftsweg.

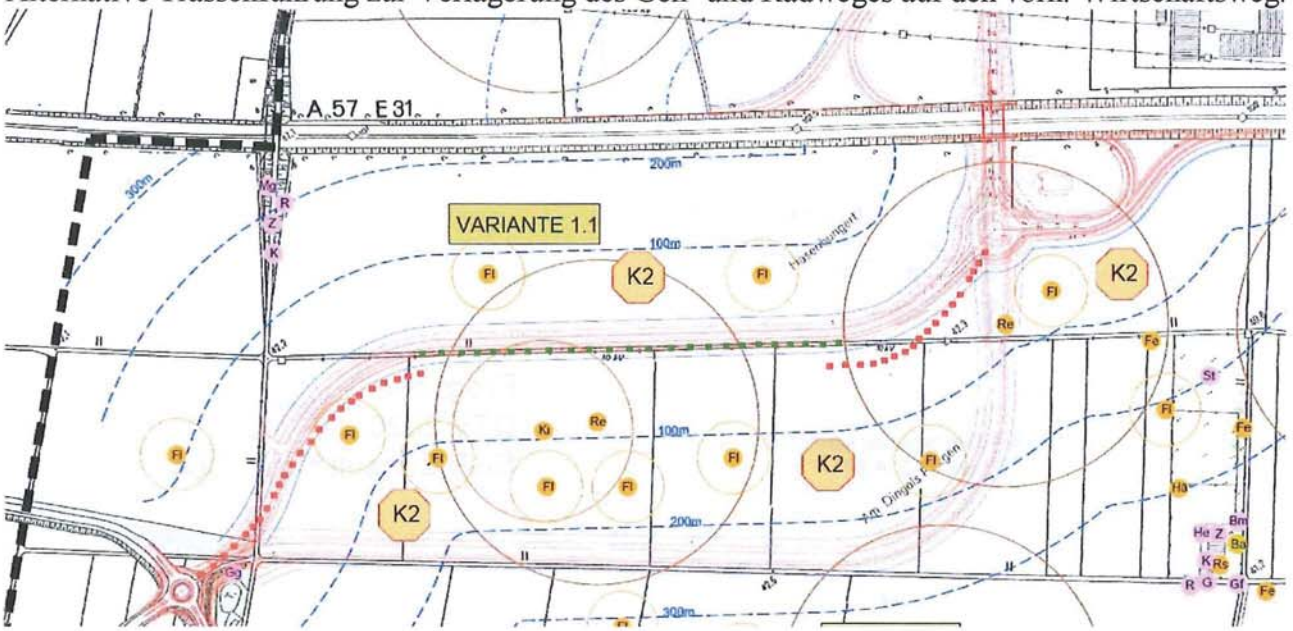
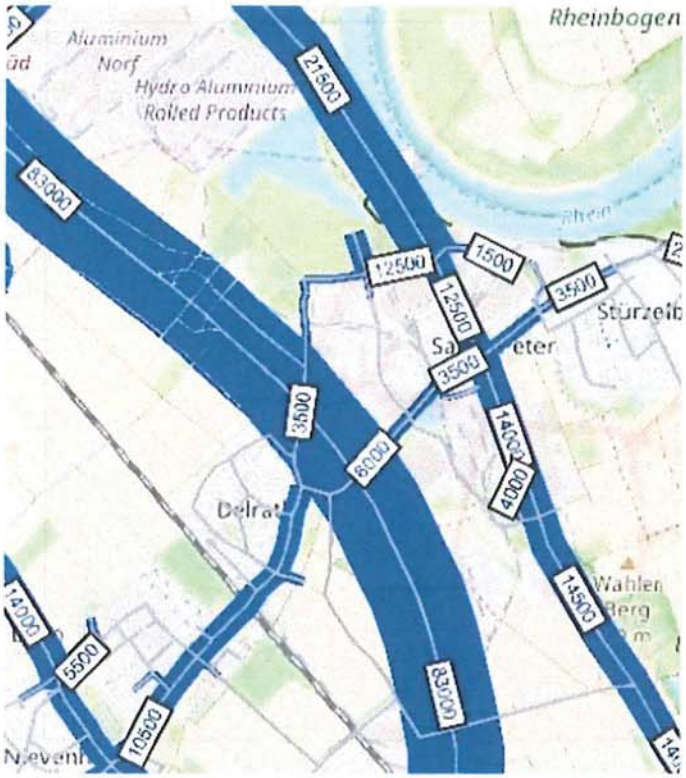


Abb. 2: Ausschnitt aus der Unterlage 09.3a Bestands- und Konfliktplan mit skizzenhafter Darstellung der etwas nach Westen verlagerten Trassenführung (rot punktiert) und Führung des Geh- und Radweges (grün punktiert) auf dem vorhandenen Wirtschaftsweg. Die festgestellten Brutgebiete werden nicht wesentlich stärker berührt als bei einer Lage der K 33n auf dem Wirtschaftsweg.
Diese Variante erspart den Neubau des Wirtschaftsweges und verringert die Flächenversiegelung um weitere ca. 1.200 qm durch die Benutzung des vorhandenen Wirtschaftsweges.

Einwändungen im Rahmen des Planfeststellungsverfahren für den Neubau der Anschlussstelle Dormagen-Delrath an der A 57 und der K 33n

Anlage 3



Ausschnitt aus Unterlage 22.1a, S. 31
Abbildung 8 Verkehrsbelastungen
Prognose Nullfall 2030 [Kfz/24h]

Der Zinkhüttenweg weist einen DTV von 12.500, die B 9 von 21.500 auf.

Ausschnitt aus Unterlage 22.3a, S. 15
Abbildung 5 Verkehrsbelastungen
Prognose Nullfall 2030 [Kfz/24h]

Der Zinkhüttenweg weist einen DTV von 10.000, die B 9 von 21.000 auf.

Die Unterlagen enthalten deutlich abweichende Verkehrszahlen (Differenz Zinkhüttenweg 25%).

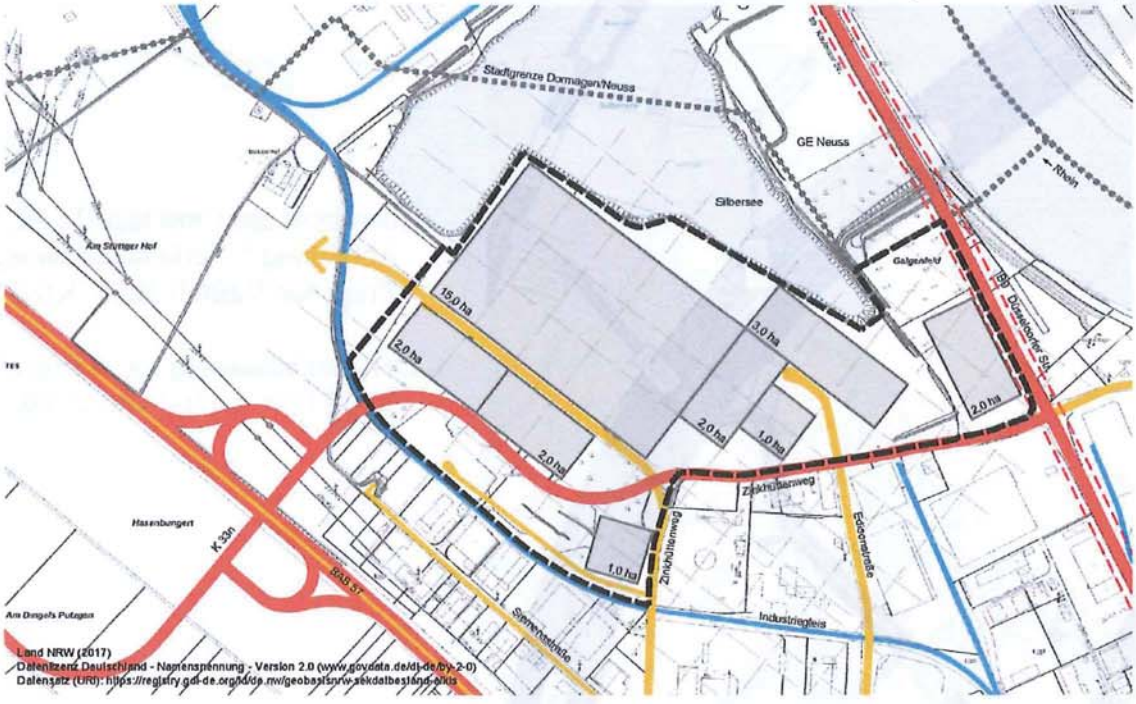
Einwändungen im Rahmen des Planfeststellungsverfahren für den Neubau der Anschlussstelle Dormagen-Delrath an der A 57 und der K 33n

Anlage 4

Abbildung 4: Prinzipdarstellung der weiteren Entwicklungsflächen und Anbindungen an das Straßennetz

Ausschnitt aus Unterlage 22.2a, S. 10. Das Entwicklungskonzept der Stadt Dormagen wurde für die Darstellung künftiger Verkehrsweges in das GIB Silbersee nachrichtlich übernommen.

Variante 1: großflächige Gewerbe- u. Industriebetriebe (ca. 10-15 ha)



25

Ausschnitt aus Strukturkonzept „Entwicklungsgebiet Dormagen Silbersee“ (BKR Aachen Noky & Simon), S. 25. Auf dieser Folie, die in der öffentlichen Präsentation gezeigt wurde, fehlt der angemessenen Abstand von 800 m.

Anlage 5

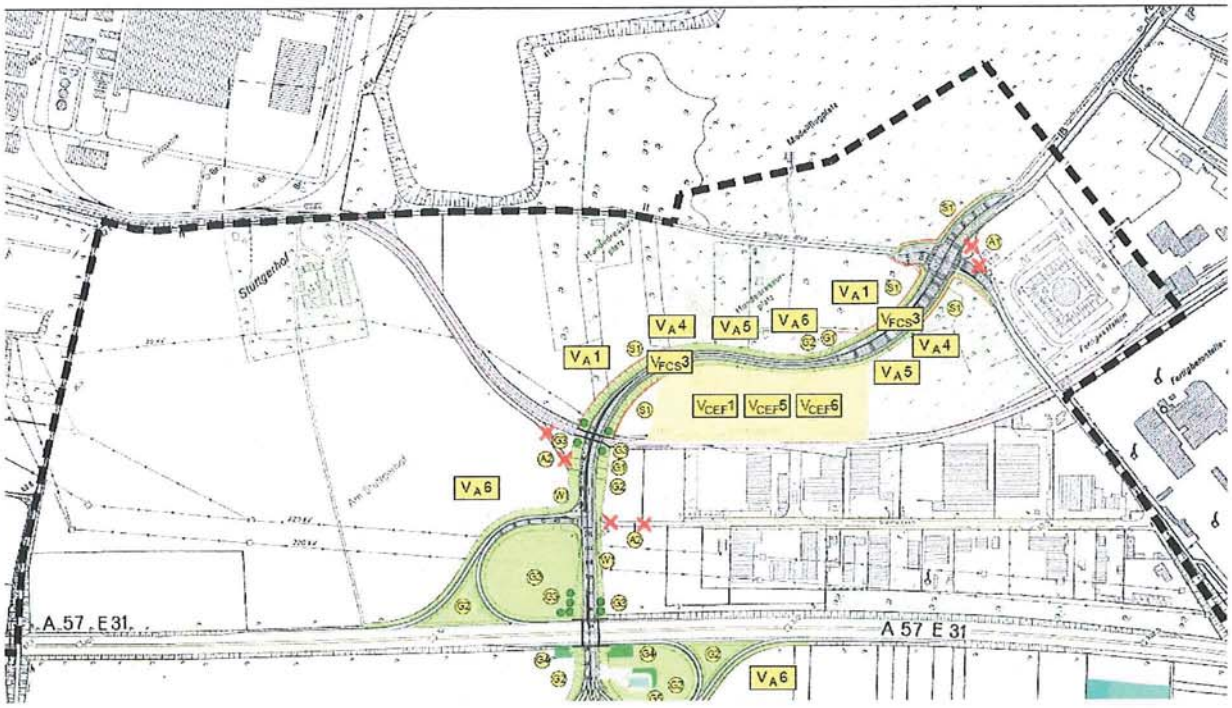


Abb. 1: Ausschnitt aus Unterlage 09.1a, Maßnahmenübersichtsplan, Blatt 1 mit Darstellung der nördlichen Abgrenzung des [unzulänglich ausgedehnten] Untersuchungsraumes.

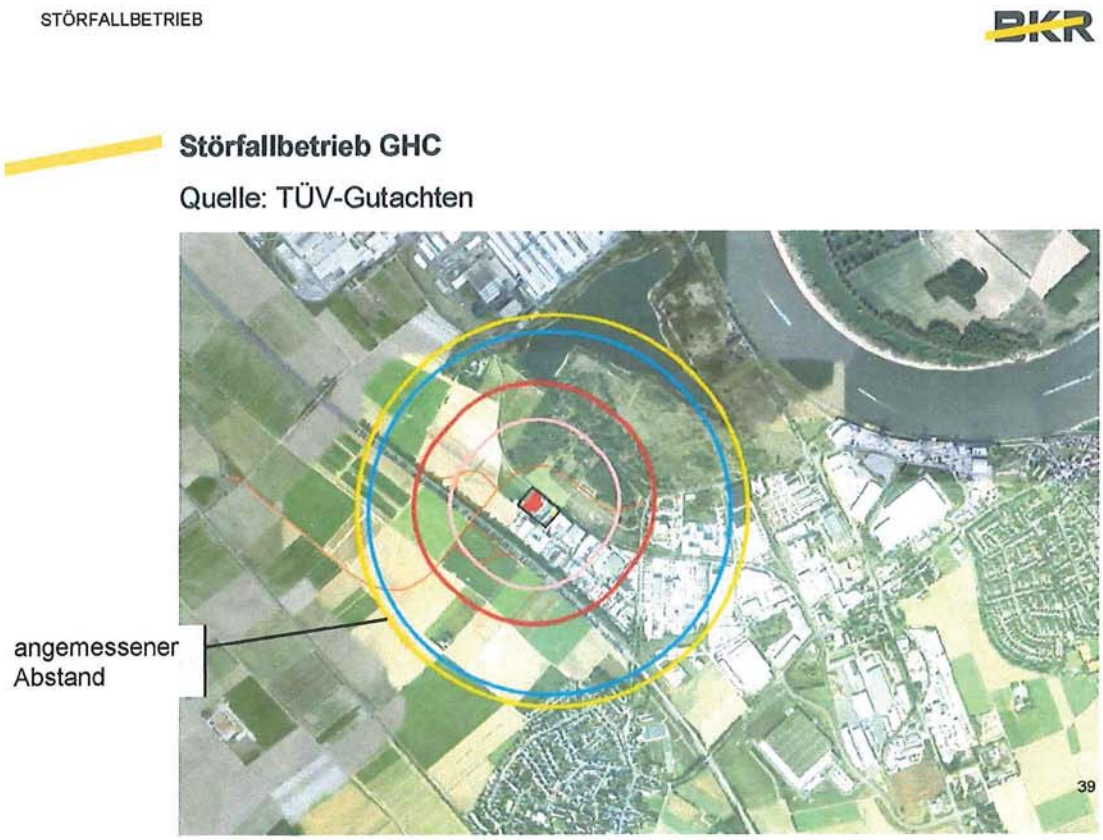


Abb. 2: Strukturkonzept „Entwicklungsgebiet Dormagen Silbersee“ (BKR Aachen Noky & Simon), S. 39 - Die gelbe Linie entspricht dem angemessenen Abstand von 800 m. Diese Folie wurde bei einer Präsentation nicht öffentlich gezeigt. Sie zeigt, dass der Störfallbetrieb die Entwicklung der gesamten Flächen beeinflusst und die AS nahezu im Zentrum des Störeinflusses liegt.

Ö 60

Rheinischer Landwirtschafts-Verband e.V.

Kreisbauernschaft Neuss-Mönchengladbach e.V.

Kreisbauernschaft Neuss-Mönchengladbach e.V.
Hundhausenstraße 15, 41515 Grevenbroich

Stadt Dormagen
FB Städtebau, Stadtplanung
Mathias-Giesen-Straße 11
41540 Dormagen

17.03.2020

Entwurf des neuen Flächennutzungsplanes der Stadt Dormagen;

Sehr geehrte Damen und Herren,

namens und gemäß beigefügter Vollmacht unseres Mitglieds nehmen wir zum Entwurf des Flächennutzungsplans der Stadt Dormagen wie folgt Stellung:

Herr st Eigentümer eines landwirtschaftlichen Betriebs mit der Hofstelle in Dormagen-Delrath. Der Betrieb ist an den -jährigen Sohn verpachtet, der diesen im Nebenerwerb bewirtschaftet.

Unser Mitglied verfügt über insgesamt rd. 40 ha Eigentum. Auf der Hofstelle werden 30 Mutterkühe zzgl. Nachzucht gehalten. Im unmittelbaren Hinterland der Hofstelle verfügt Herr über hofnahe Ackerflächen und Weiden. Für die Weidefläche (Gemarkung Nievenheim, Flur , Flurstück , Teilfläche von 0,5 ha) und die hofnahen Ackerflächen (Gemarkung Nievenheim, Flur , Flurstücke und) sieht der Entwurf des Flächennutzungsplans die Ausweisung von Wohnbauland vor. Diese Flächen haben insgesamt eine Größe von 3,5 ha. Ferner ist von der Wohnbaulandausweisung eine angrenzende Pachtfläche mit einer Größe von 1 ha betroffen.

Auf der ebenfalls im Eigentum unseres Mitglieds befindlichen und von dessen Sohn Thomas bewirtschafteten Ackerfläche Gemarkung Nievenheim, Flur , Flurstück groß 1,2 ha, ist eine Grünfläche ausgewiesen.

Diese Ausweisungen begegnen insgesamt erheblichen Bedenken.
Im Falle einer späteren Umsetzung der vorbezeichneten Ausweisungen in entsprechenden Bebauungsplänen gingen dem Betrieb rd. 4,7 ha Flächen im Eigentum in unmittelbarer Hofnähe und ein weiterer Hektar Pachtfläche, ebenfalls in unmittelbarer Hofnähe gelegen, verloren. Allein hierdurch wäre bereits eine Existenzgefährdung des Betriebs gegeben.
Die Wohnbauflächenausweisung im gesamten Hinterland der Johannesstraße und darüber hinaus auf der Süd- bzw. Südostseite des parallel zur Johannesstraße verlaufenen Wirtschaftsweges führte im Falle der späteren Umsetzung aller Wahrscheinlichkeit nach dazu, dass die vorstehend erwähnte Mutterkuhhaltung auf der landwirtschaftlichen Hofstelle u.a. aus immissionsschutzrechtlichen Gründen aufgegeben werden müsste. Dem landwirtschaftlichen Betrieb ginge damit ein wesentliches Standbein verloren.
Die Beschaffung von Ersatzland im Wege von Flächenzukäufen wäre wegen des seit Jahren bereits sehr engen landwirtschaftlichen Grundstücksmarktes nur sehr schwierig möglich. Zudem wäre es ohnehin nicht möglich, gleichwertigen Ersatz für die verloren gehenden hofnahen Flächen zu beschaffen.

Verschärft wird die Situation für den Betrieb noch durch weitere drohende Flächenverluste. Zum Eigentum unseres Mitglieds zählen nämlich auch die Grundstücke Gemarkung Nievenheim, Flur , Flurstücke bis , welche von der in südlicher Richtung geplanten Ausweisung eines Gewerbegebiets betroffen sind. Innerhalb der Gewerbegebietsausweisung liegen hier zusammenhängende Flächen von ca. 6 ha Größe, welche sich im Eigentum unseres Mitglieds befinden. Nach unseren Informationen ist diese Gewerbegebietsausweisung allerdings bereits im noch geltenden Flächennutzungsplan enthalten.

Insgesamt würden die bereits im bestehenden Flächennutzungsplan und im Entwurf des neuen Flächennutzungsplans vorgesehenen Gewerbegebiets- und Wohngebietsausweisungen die Existenz des landwirtschaftlichen Betriebes unseres Mitglieds bzw. dessen Sohnes nicht nur bedrohen, sondern aus den vorstehend dargestell-

ten Gründen sogar vernichten. Eine wirtschaftlich sinnvolle Fortführung des Betriebes wäre bei einer nachfolgenden Umsetzung dieser Planungen in entsprechenden Bebauungsplänen kaum noch möglich. Wir bitten Sie daher eindringlich, insbesondere von den im FNP-Entwurf vorgesehenen Wohnbaulandausweisungen im Hinterland der Johannesstraße in Dormagen abzusehen.

Mit freundlichen Grüßen

Rechtsanwalt

Vollmacht

Ich bevollmächtige den Geschäftsführer des Rhein. Landwirtschafts-Verbandes e.V., Kreisbauernschaft Neuss – Mönchengladbach e.V.

Herrn Rechtsanwalt

mich in der Sache

neuer Flächennutzungsplan Dormagen

gerichtlich und außergerichtlich zu vertreten und entsprechende verbindliche Erklärungen abzugeben.

Name:

Straße:

Ort: den 10.03.2020

Unterschrift: ....

Rheinischer
Landwirtschafts-Verband e.V.

Kreisbauernschaft
Neuss-Mönchengladbach e.V.

Kreisbauernschaft Neuss-Mönchengladbach e.V.
Hundhausenstraße 15, 41515 Grevenbroich

Stadt Dormagen
FB Städtebau, Stadtplanung
Matthias-Giesen-Str. 11
41540 Dormagen

vorab per Fax: 02133 / 257 77 000

Stadt Dormagen
20. März 2020
Post-Eingangsstelle

19.03.2020

Entwurf des neuen Flächennutzungsplanes der Stadt Dormagen; , Dormagen

Sehr geehrte Damen und Herren,

namens und gemäß beigefügter Vollmacht unseres Mitglieds nehmen wir zum Entwurf des Flächennutzungsplans der Stadt Dormagen wie folgt Stellung:

Unser Mitglied ist Eigentümer der landwirtschaftlichen Hofstelle in Dormagen Straberg sowie u.a. von einem Hektar Weideland in unmittelbarer Nachbarschaft dieser Hofstelle. Es handelt sich hier um die Grundstücke Gemarkung Straberg, Flur . Flurstücke 1 und . Die Hofstelle und das Weideland werden zur Pferdehaltung genutzt. Zuweilen werden auf der Weidefläche auch Pensionspferde aus dem Betrieb in Straberg gehalten.

Für die vorbezeichneten Grundstücke sieht der Entwurf des neuen Flächennutzungsplans die Ausweisung von Wohnbauland vor. Käme es hier zu der im Entwurf vorgesehenen Darstellung und nachfolgend zur Aufstellung eines entsprechenden Bebauungsplans, müsste unser Mitglied die auf seiner Hofstelle und deren unmittelbarer Umgebung betriebene Pferdehaltung aufgeben. Die angesprochene Darstellung begegnet daher erheblichen Bedenken.

Wir bitten Sie, die geplante Darstellung von Wohnbauland für die vorbezeichneten Grundstücke zu überdenken und von dieser Planung Abstand zunehmen.

Mit freundlichen Grüßen

Rechtsanwalt

Neuss, den 18.3.2020

Zugleich:
Als Vorsitzende und für die Mitglieder
des Vereins „ “

An die
Stadt Dormagen
Fachbereich
Städtebau, Stadtplanung
Mathias-Giesen-Straße 11
41540 Dormagen

Per Mail: Stadtplanung@stadt-dormagen.de

Bedenkenanmeldung zu Entwurf Flächennutzungsplan FNP Dormagen, Stand November 2019

Sehr geehrte Damen und Herren,

im Rahmen der Öffentlichkeitsbeteiligung möchten wir uns im Verfahren äußern. Insbesondere aufgrund der nachrichtlichen Darstellung einer neuen AS Delrath und der Gewerbeplanungen in Dormagen Nord an der Stadtgrenze zu Neuss sehen wir uns veranlasst, eine Stellungnahme abzugeben.

Wir sind Betroffene im Verfahren, da insbesondere die Auswirkungen der Planungen für Dormagen-Nord an der Stadtgrenze zu Neuss-Süd erhebliche Auswirkungen auf uns und die im Neusser Süden lebenden Menschen haben werden, die unsere Rechte beeinträchtigen.

Wir sehen uns als Neusser Bürger ebenfalls als Betroffene im Verfahren FNP Dormagen aufgrund der interkommunalen Zusammenarbeit der Städte Neuss und Dormagen, da die Auswirkungen interkommunal auch die Bürger in Neuss Süd betreffen.
Weiterhin sehen wir erhebliche Auswirkungen der Planungen auf alle Schutzgüter in der Planungsregion, die Stadtgrenzen überschreitend auch Umwelt, Gesamtökologie und Lebensumfeld der im Neusser Süden lebenden Menschen negativ beeinflussen werden.

Die Beeinträchtigungen resultieren aus den Eingriffen in folgende Rechte:

- Gefährdung unserer körperlichen Unversehrtheit als potenzielle Nutzer einer AS Delrath mit K 33n und dem dort geplanten Radweg, aufgrund massiver Abstandsunterschreitungen zu einem Störfallbetrieb.
- Gefährdung der körperlichen Unversehrtheit von Menschen, die sich auf den geplanten Gewerbeflächen „Silbersee“ innerhalb des Abstandsbereichs zu einem Störfallbetrieb aufhalten müssen, durch Missachtung des Verschlechterungsgebotes gemäß Seveso III Richtlinie.
- Erhebliche strukturelle Eingriffe, die unser Lebensumfeld stark verändern.
- Schädigung unserer Gesundheit durch deutliche Zunahme von Verkehrslärm und Luftschadstoffen, insbesondere im Straßennetz der Wohngebiete Neuss Süd und auf der A 57 zwischen AS Delrath und AD Neuss-Süd.
- Wirtschaftliche Nachteile durch Wertminderung der Immobilie.

- Deutliche Beeinträchtigung des Freizeitwertes der Immobilie, besonders im Außenbereich.
- Beeinträchtigung der Lebensqualität durch Lärm und durch die mit einer AS Delrath einhergehenden, umfangreichen Gewerbeentwicklungen für Logistikansiedlungen in unserer unmittelbaren Nähe, insbesondere im Bereich „Silbersee“.
- Beeinträchtigung des lokalen und globalen Klimas und der damit auch verbundenen gesundheitlichen Gefährdung durch die erheblichen Flächenversiegelungen und Schadstoffbelastungen für und mit einer AS Delrath als Auslösefaktor für die geplanten Gewerbeentwicklungen in der Region.
- Vernichtung von Arten, Biotopen und Lebensräumen, als Grundlage jeden menschlichen Lebens, auch unseres und dass unserer Kinder und Enkelkinder.
- Umwidmung von wertvollen landwirtschaftlichen Flächen und Waldflächen für Ausgleichsmaßnahmen und Versiegelungen für Gewerbe in erheblichem Umfang, die dann für die Nahrungserzeugung und Erholung nicht mehr zur Verfügung stehen.

Gleichzeitig wird die Betroffenheit des Vereins „Bürgerinitiative Elvekum“ und dessen Mitglieder angemeldet.
Durch das Vorhaben werden die Ziele der Satzung verletzt und in der Folge die Rechte aller Schutzgüter. Die Mitglieder des Vereins werden insbesondere in ihren Rechten auf körperliche Unversehrtheit und Schutz des Eigentums durch die Auswirkungen der Planungen am „Silbersee“ beeinträchtigt.

Ziele der Satzung:

SATZUNG BÜRGERINITIATIVE

§ 1 (Name und Sitz)
(1) Der Verein führt den Namen Bürgerinitiative „ “. Er soll in das Vereinsregister eingetragen werden und trägt dann den Zusatz "e.V."
(2) Der Sitz des Vereins ist Neuss.

§ 2 (Geschäftsjahr)
Geschäftsjahr ist das Kalenderjahr.

§ 3 (Zweck des Vereins)
Der Verein verfolgt ausschließlich und unmittelbar gemeinnützige Zwecke im Sinne des Abschnitts "Steuerbegünstigte Zwecke" der Abgabenordnung.

Zweck des Vereins ist:

- Für den Umwelt- und Klimaschutz in Elvekum und in der Region „Neuss-Süd“ einzutreten.
- Beiträge zum Erhalt der Natur- und Kulturlandschaft in Elvekum und in der Region für den Erhalt des dörflichen Charakters mit landwirtschaftlicher Prägung zu leisten
- Großflächigen Versiegelungen von Flächen in der Region „Neuss - Süd“ entgegen zu wirken.
- Gegen weitere Ansiedlung von verkehrsintensivem Gewerbe bei Elvekum und in der Region einzutreten.
- Den Bau neuer Straßen in unmittelbarer Nähe zu Wohnbebauungen bei Elvekum und in der Umgebung zu verhindern.
- Verkehrsverlagerungen in die Wohngebiete mit einer neuen Anschlussstelle Delrath auf der Westseite der A 57 bei Elvekum und im Neusser Süden nicht zuzulassen.
- Zukunftsweisende Verkehrskonzepte für die Region einzufordern
- Für die Vermeidung einer weiteren Gefährdung der Gesundheit der hier lebenden Menschen durch zu hohe Lärm- und Luftschadstoffbelastungen sowie anderer Stoffe einzutreten.

Der Satzungszweck wird verwirklicht insbesondere durch:

- Aufklärungs- und Informationsarbeit der in Elvekum und in der Region betroffenen Bürger durch Einsatz moderner Medien und Bürgerveranstaltungen sowie Pressearbeit.
- Sach- und Fachgespräche mit allen an den Planungen und Konzepten Beteiligten, um alternative Lösungen zu finden.
- Unterstützung der betroffenen Bürger mit Rat und Tat, soweit dies nicht Aufgabe von Sonderfachleuten ist.
- Anlassbezogene Einzelaktionen.

Unsere Bedenkenanmeldungen beziehen sich in der Hauptsache auf die Ausweisungen von Gewerbe- und Wohngebieten im Bereich Dormagen Nord, Silbersee, Nievenheim und Delrath Nord an der Stadtgrenze zu Neuss. Kritisch sehen wir insbesondere:

- Die völlig unzureichende Bewertung des Störfallbelangs im Zusammenhang mit allen Entwicklungen im Bereich „Silbersee“. Es fehlt eine Gesamtsicherheitsbetrachtung im Gesamtkontext mit allen anderen Planungen, die ebenfalls mehrere einzuhaltenden Abstände zu dem Störfallbetrieb massiv bis fast vollständig unterschreiten, auch auf Neusser Stadtgebiet.

- Die fehlende und übergreifende Gesamtbetrachtung der verkehrlichen Auswirkungen aller Planungen in der Region und der daraus resultierenden Lärm- und Luftschadstoffbelastungen, auch auf das FFH-Gebiet Wahler Berg.
- Die unzureichende Umweltverträglichkeitsuntersuchung, die auf Basis von unvollständigem und teilweise veraltetem Datenmaterial erstellt wurde.
- Die fehlende und übergreifende Gesamtbetrachtung der Auswirkungen der Planungen auf alle Schutzgüter unter Einbeziehung auch der anderen Planungen in der Region, wie AS Delrath, Ausbau A 57, GE und WB- Planungen der Stadt Neuss.
- Den fehlenden, übergreifenden interkommunalen Teil- Flächennutzungsplan, der für den Bereich „Silbersee“ und weiterer Gewerbeplanungen auf Neusser Stadtgebiet aufgrund der interkommunalen Zusammenarbeit mit der Stadt Neuss erstellt werden muss. Nur so ist die noch fehlende Gesamtbetrachtungen möglich.

Für die nachfolgenden Begründungen zu unserer Bedenkenanmeldung sind die von uns abgegebenen Stellungnahmen in den Planfeststellungsverfahren zur AS Delrath und zu dem 6-spurigen Ausbau der A 57 im Bereich AD Neuss -Süd bis Dormagen von erheblicher Bedeutung. Wir erklären deshalb diese Stellungnahmen ausdrücklich auch als abgegebene Stellungnahme im jetzigen Verfahren der formalen 1. Auslegung des FNP Dormagen, Status November 2019. Beide Stellungnahmen sind als Bestandteil unserer jetzigen Einlassungen zum FNP beigefügt.

Weiterhin erklären wir unsere ebenfalls beigefügte Stellungnahme zu dem Lärmaktionsplan der Stadt Neuss als Bestandteil unserer Stellungnahme zum FNP Dormagen.
Für die übergreifende Gesamtbeurteilung der Planungsauswirkungen in der Region auf alle Schutzgüter sind die dort gemachten Ausführungen erheblich, Die Verkehrszunahmen und-verlagerungen durch die Planungen in Dormagen Nord belasten zum überwiegenden Teil die Einwohner im Neusser Süden mit einer erheblichen Zunahme von Lärm und Luftschadstoffen.

Diese Unterlagen, und auch die jetzt im Verfahren zum FNP Dormagen abgegebene Stellungnahme werden wir ebenfalls im anstehenden formalen Verfahren zur 2. Offenlage des FNP`s Neuss als Bestandteil unserer Bedenkenanmeldung festlegen.

Forderungen:

- Neue Sicherheitsbetrachtung und Gesamtabwägung des Störfallbelangs im Gesamtkontext mit einer AS Delrath und den daraus resultierenden Gewerbeentwicklungen in Neuss Süd und Dormagen Nord sowie Ausbau der A 57 in diesem Bereich auf Ebene des FNP- Verfahrens.
- Eine Zusammenführung und Überarbeitung aller Verkehrsuntersuchungen für die Region mit Prüfung der Gesamtplausibilität im Gesamtkontext. Basis: Beigefügte Aufstellung (Liste_VK_GE).
- Bewertung aller Gewerbeplanungen der Region und deren verkehrlicher Abwicklungsmöglichkeiten im Gesamtkontext auf Ebene des FNP- Verfahrens durch Erstellung eines Obergutachtens mit Gutachterwechsel.
- Übergreifende Bewertung der daraus resultierenden Ergebnisse im Gesamtkontext, insbesondere für die Luftschadstoff- und Lärmbelastungen schon auf der Ebene des FNP- Verfahrens.
- Feststellung der UVP- Pflicht schon auf Ebene des FNP- Verfahrens aufgrund der Störfallproblematik (§ 8 UVPG) wegen der massiven Abstandsunterschreitung aller Planungen zu einem Störfallbetrieb und wegen Schaffung neuer, schutzbedürftiger Nutzungen durch Gewerbe-entwicklungen.
- Feststellung der UVP-Pflicht aufgrund der umfangreichen Planungsabsichten der Städte Neuss und Dormagen in einem Radius von wenigen Kilometern mit einer Flächenversiegelung von derzeit ca. 170 ha und Potentialflächen in einer Größenordnung von nochmals ca. 100 ha für Gewerbe, zuzüglich großflächiger Wohnbauflächenausweisungen.
- Eine neue, übergreifende und gesamtheitliche Umweltverträglichkeitsprüfung mit neuer Erhebung der Ausgangssituation und Einbeziehung weiterer Datenmaterialien.
- Dafür Einbeziehung der Umweltverträglichkeitsuntersuchungen und der Steckbriefe aus dem Verfahren FNP Neuss 2020, der Synopsen zu Umweltauswirkungen aus der Auslegung des FNP

Neuss Status 2014 und 2017, der UVP-Berichte und Umweltverträglichkeitsuntersuchungen aus den Verfahren AS Delrath und Ausbau A 57.

- Einbeziehung des aktuellen Konzeptes FNP Neuss 2020 für den Bereich Neuss Süd zur kumulativen Betrachtung der in Natur und Landschaft eingreifenden Planungen im engen räumlichen Zusammenhang mit den Planungen in Dormagen Nord.
- Die Durchführung einer Summationsbetrachtung für alle Schutzgüter unter Einbeziehung aller diskutierten Planungen in der Region, insbesondere einer AS Delrath, aller damit verbundenen Gewerbe- und Wohnbauentwicklungen und dem Ausbau der A 57, für den Bereich Neuss-Norf, Derikum, Elvekum, Allerheiligen, Dormagen Nievenheim, Delrath westlich der A 57 und Neuss Grimlinghausen, Üdesheim, Umfeld B 9 bis Dormagen Zinkhüttenweg, Rheinfeld östlich der A 57. Einbeziehung des Üdesheimer Rheinbogens, des Wahler Bergs, u.a. schon auf Ebene des FNP-Verfahrens.
- Vertiefende Untersuchung der genannten Planungen Dritter in der Umweltverträglichkeits-untersuchung schon auf Ebene des FNP.
- Erstellung einer neuen UVU zur Darstellung der Gesamtergebnisse.
- 2. Offenlage des Flächennutzungsplans Dormagen.
- Aufstellung eines Teil-Flächennutzungsplanes gemäß § 205 BauGB für eine realistische Gesamtbetrachtung der Gesamtauswirkungen aller Planungen in der Region auf alle Schutzgüter, insbesondere resultierend aus der interkommunalen Zusammenarbeit der Städte Neuss und Dormagen. Ausweisung des Bereichs Silbersee als Konzentrationszone „SO Hafen und GIB-Z Güterverkehr“ gemäß § 35 Abs.3 BauGB.

<u>Zu folgenden Punkten möchten wir uns im Einzelnen äußern:</u>

Bedarfsermittlung und Abwägung:
Die Berechnung des Bedarfs für Gewerbeflächen lässt sich nicht nachvollziehen. Einige der Flächen werden als nicht bedarfsrelevant angegeben und werden somit nicht bei der vorhandenen Reserve berücksichtigt.
Weiterhin werden die Flächen „Zuckerfabrik“ und „Gasspeicher“ nicht mehr als Sondernutzungsfläche, sondern als GE Fläche ausgewiesen und müssen den Reserven zugerechnet werden.

Die schon auf Regionalplanebene ausgewiesenen Flächen für den Bereich Silbersee werden nicht auf den Bedarf angerechnet. Das bedeutet über den Bedarf hinaus ein Entwicklungspotential von ca. 100 ha Fläche für Gewerbe. Es gibt keine Rechtsgrundlage für eine Ausweisung über den Bedarf hinaus bei interkommunalen Entwicklungen.

Auch die auf Regionalplanebene festgelegte (doppelte) Abwägungsgewichtung zur Ausweisung dieser Flächen, ist rechtlich nicht nachvollziehbar. Die Gewichtung der Abwägung **für** die Flächenausweisung und **gegen** die erheblichen Auswirkungen auf alle Schutzgüter sowie den unüberwindbaren Störfallbelang, halten wir ebenfalls für rechtlich nicht haltbar und angreifbar. Schon der Störfallbelang alleine mit einer bis zu 90%- igen Abstandsunterschreitung zu einem Störfallbetrieb schließt ein Abwägungsverfahren aus.

Interkommunale Gewerbegebiete berücksichtigen für sich genommen keinen abwägungsrelevanten Belang und führen daher auch nicht zu Abstrichen bei den Voraussetzungen für die planungsrechtliche Zulässigkeit des Gebiets (VG Siegmaringen, Kammer 4, 30.11.2011, 4K 637/10).
Der Belang „interkommunale Gewerbeentwicklung“ kann also nicht zu einer höheren Gewichtung der öffentlichen Belange führen. Auch dem Ziel G 6.3-4 des Landesentwicklungsplans zu interkommunalen Gewerbegebieten ist eine besondere Gewichtungsvorgabe für die Abwägung nicht zu entnehmen.
Wir sehen die Ausweisung dieser Flächen in dieser Größenordnung über den Bedarf hinaus als unzulässige Vorratsplanung. Diese Rechtsunsicherheit überträgt sich auf das FNP- Verfahren Dormagen.

Verstoß gegen diverse Leitlinien und Grundsätze:
Der FNP Dormagen zeigt für die Ausweisungen im Bereich Dormagen Nord, insbesondere für die Planungen am Silbersee auf, dass gegen diverse Leitlinien des Landesentwicklungsplans verstoßen wird. Das gilt insbesondere, wenn die Ergebnisse einer summatorischen Bewertung der Gesamtauswirkungen einbezogen werden. Auch aufgezeigte Kompensationsmöglichkeiten können nicht dazu führen, dass im Ergebnis die ganz erheblichen Eingriffe in alle Schutzgüter ausgeglichen werden können.

Landesentwicklungsplan:

- G 4-2: Klimaanpassung
  Milderung von Hitzefolgen, Erhalt von Kaltluftbahnen und Waldflächen, sichern von Biotopverbundflächen als Voraussetzung für den Erhalt der Artgenvielfalt
  Die Planungen am Silbersee setzten sich vollständig über diese Ziele hinweg.
  Es werden auf jeden Fall auch Kaltluft- und Belüftungsbahnen der Stadt Neuss abgeriegelt.

- Z 6.1-1: Flächensparende und bedarfsgerechte Entwicklungen
  Mit einer AS Delrath werden erhebliche Gewerbeentwicklungen im Freiraum auf engstem Raum ausgelöst. Begründet wird dies mit der Entwicklung einer Industriebrache am Silbersee als umweltbewusste Maßnahme. Der Fläche der Industriebrache mit 50 ha stehen in enger Verknüpfung mit dem Entwicklungskonzept Silbersee weitere Flächenversiegelungen in einer Größenordnung von zusätzlich ca.100 ha im unmittelbaren Umfeld gegenüber. Das sind Flächen im Freiraum, die landwirtschaftlich genutzt werden oder erhebliche Bedeutung als Grün-, Wald- oder Landschaftsschutzfläche haben.
  Auf der Industriebrache hat sich ein wertvolles Biotop entwickelt mit dem Nachweis von streng geschützten Arten.
  Einer bedarfsgerechten Entwicklung steht entgegen, dass die Flächen am Silbersee mit über 100 ha nicht auf den Bedarf angerechnet werden. Hierzu gibt es keine Legitimation über den LEP.

- Z 6.1-4: Bandartige Entwicklungen entlang von Verkehrswegen vermeiden
  Die Planungen am Silbersee bilden im Gesamtkontext mit den Planungen der Stadt Neuss (hier: Erweiterungsfläche ALU Norf, Hafen Silbersee Neuss, Koblenzer Sraße) eine bandartige Entwicklung entlang der A 57 Ost und entlang des Verkehrsweges Rhein. Optionale Planungen der Stadt Neuss für eine Gewerbegebietserweiterung Derikum (25 ha, GE Kuckhof-Ost (25 ha) und Allerheiligen Süd-Ost (ca. 70 ha) führen zu einer bandartigen Entwicklung entlang der A 57.West.

- Z 6.3-3: Neue Bereiche für gewerbliche und industrielle Nutzung bedarfsgerecht und flächensparend entwickeln
  Siehe Anmerkungen zu Z 6.1-1

- G 7.1-1: Freuraumschutz:
  Siehe Anmerkungen zu Z 6.1-1

- G 7.1.4: Bodenschutz:
  Es werden in erheblichem Umfang landwirtschaftliche Flächen mit hoher bis sehr hoher Bodenpunktzahl versiegelt.

- Z 7.1-5: Grünzüge
  Für den Bereich „Silbersee“ und für den gesamten Bereich Stüttger Hof sowie auf Neusser Stadtgebiet für die Fläche Allerheiligen Süd Ost wurde schon durch die Regionalplanungsbehörde der noch im GEP 99 ausgewiesene regionale Grünzug vollständig zurück genommen. In dem Umfang verstößt die Rücknahme gegen Ziele des LEP Bedeutsam ist, dass dieser Bereich im LEP nach wie vor als regionaler Grünzug ausgewiesen wurde. Die

Rücknahme wurde begründet mit der gewünschten Entwicklung einer neuen Industriezone in der Region mit dem Schwerpunkt „Logistik“. Die Abwägung für die Rücknahme des Grünzuges ist unausgewogen im Verhältnis zu den sehr erheblichen Gesamtauswirkungen auf alle Schutzgüter. Der großflächig zurück genommene Grünzug in der Region führt zu erheblichen Beeinträchtigungen der Stadtökologie von Dormagen Nord und Neuss Süd und bis in der Bereich Düsseldorf Himmelgeist. Weiterhin wird der Arten- und Biotopschutz mit der Rücknahme übergangen.

Zusätzlich kann aufgrund des unüberwindlichen Störfallbelangs keine Abwägung vorgenommen werden. Außerdem fehlen die Voraussetzungen für die Entwicklung als trimodalen Standort, da erforderlich Infrastruktur auch langfristig derzeit nicht vorhanden oder geplant ist.

Weiterhin muss auch auf Regionalplanebene eine Neubewertung vorgenommen werden, da sich die Folgen des Klimawandels heute völlig anders darstellen, als noch zu dem Zeitpunkt der Regionalplanentwicklung. Der Bereich muss wieder als Grünzug ausgewiesen werden, weil dieser eine erhebliche Bedeutsamkeit für die Anpassung an den Klimawandel hat. Auf Ebene der FNP Entwicklung Dormagen und Neuss müssen diese Argumente ebenfalls Beachtung finden. Die Rücknahme des Grünzuges halten wir für unzulässig und sehen das als Verstoß gegen Ziele des LEP.

- Z 7.3-1:Walderhalt:
  Für die Flächenplanungen am Silbersee, bei Top West und in Hackenbroich werden Waldflächen vernichtet, die teilweise Schutzfunktion haben. Geplanter Ausgleich ist nicht für die schon erheblich belastete Region vorgesehen. Aufforstungen führen erst nach vielen Jahren dazu, dass die bedeutsamen Funktionen von gewachsenen Waldflächen wieder kompensiert werden können.

- Z 7.5-6: Überschwemmungsgebiete
  Der Bereich Silbersee ist Überschwemmungsgebiet des Rheins. Dennoch sollen dort Gewerbeansiedlungen vorgenommen werden mit entsprechenden Flächenversiegelungen. Nur die Ausweisung mit der Bezeichnung SO Hafen ändert nichts daran, dass hier ein Überschwemmungsgebiet in seiner Funktion durch die Planungen unzulässig beeinträchtigt wird.

- G 7.5-7: Erhalt von landwirtschaftlichen Flächen und Betriebsstandorten
  Die Sondierungsfläche „Stüttger Hof“ ist ein funktionierender und aktiver Betriebsstandort, einer der letzten in der Region. Mit der Planung einer AS Delrath und der damit verbundenen mittel- bis langfristigen Entwicklung der Fläche Stüttger Hof (ca. 50 ha)und der Fläche G 43.10a als Gewerbeindustriegebiet wird der aktive Betriebsstandort in seiner Existenz gefährdet. Mit den Entwicklungen werden hervorragend arrondierte Wirtschafts-flächen beeinträchtigt und zerstört.

- G 8.1-1: Verkehrsinfrastrukturelle Planungen aufeinander abstimmen:
  Es fehlt die Stadtgrenzen übergreifende Gesamtbetrachtung der Verkehrsauswirkungen für die Region Neuss Süd und Dormagen Nord. Mehrere Straßenbauplanungen und Maßnahmen sind geplant und wurden für die Aufstellung der FNP-Konzepte Dormagen und Neuss nicht aufeinander abgestimmt. Dazu zählen die AS Delrath, K 33n der Ausbau der A 67, eine Erschließungsstraße für das GE Derikum, diverse Änderungen im Straßennetz mit einer AS Delrath, zusätzlich Umgehungsstraßen, etc..
  Mehr als 10 Einzelgutachten wurden für die Region erstellt und nicht für eine Gesamt-bewertung zusammengeführt, so dass die Planungen nicht aufeinander abgestimmt sind. Weitere Ausführungen dazu nahfolgend in der Stellungnahme.

- Z 8.1-2: Verkehrsinfrastruktur im Freiraum:
  Neue raumbedeutsame Infrastruktur im Freiraum kann nur realisiert werden, wenn ein Ausbau der vorhandenen Infrastruktur nicht möglich ist. Im Verfahren AS Delrath wurde diese „Nullvarianten" Prüfung nicht vorgenommen, obwohl ein Ausbau der B9 als Erschießungsstraße für die Gewerbeentwicklungen Silbersee möglich ist. Das ist dem Verkehrsgutachten zum Vorhaben zu entnehmen. Weitere Ausführungen dazu in der Stellungnahme zum Verfahren AS Delrath.

Regionalplan:

- G 2: Funktionsfähigkeit
  Raumbedeutsame und klimatologisch wertvolle Ausgleichsräume sichern. In Ventilationszonen und Luftaustauschgebieten keine Barrierewirkung entstehen lassen zu Siedlungsgebieten.
  Die Planungen im Bereich Silbersee auf Neusser und Dormagener Stadtgebiet heben die beschriebene bedeutsame Funktionalität der bestehenden Ausgleichsräume vollständig auf.

Baugesetzbuch:

- § 1 Abs.6 Nr. 9 BauGB:
  Planungen unter besonderer Berücksichtigung einer auf Vermeidung und Verringerung von Verkehr ausgerichteten städtebaulichen Entwicklung,
  Die geballte und umfangreiche Flächenausweisungen mit Konzentration auf die Region Neuss Süd und Dormagen Nord verstößt gegen den rechtlichen Grundsatz einer auf Vermeidung und Verringerung ausgerichteten städtebaulichen Entwicklung. Das gilt insbesondere für die Gewerbeentwicklungen mit einer festgelegten Nutzung für den Güterverkehr.

Integriertes Entwicklungskonzept Dormagen:
Verstoß gegen die eigenen Leitlinien und Ziele, die insbesondere für den Bereich der Gewerbe- und Wohnbauausweisungen in Dormagen Nord nicht eingehalten werden.

„*Die Zielsetzungen sollen weiterhin darauf ausgerichtet sein, eine menschenwürdige Umwelt zu sichern, die natürlichen Lebensgrundlagen zu schützen und zu entwickeln, den Klimaschutz und die Klimaanpassung zu fördern sowie die städtebauliche Gestalt und das Orts- und Landschaftsbild zu erhalten."*

Ziel 4 beschreibt die Sicherung der gesunden Umwelt. Diese Ziele werden für den Bereich Dormagen Nord und mit Auswirkungen auf den Bereich Neus Süd nicht beachtet bei der Aufstellung des FNP Dormagen.

Das integriertes Entwicklungskonzept der Stadt Dormagen legt Gewerbe- und Wohnbauflächen namentlich fest, mit verbindlicher Wirkung als Basis für die Aufnahme in den FNP. Für dieses Konzept gab es keine formale Öffentlichkeitsbeteiligung. Der politische Beschluss des Konzeptes erfolgte vor Offenlage des FNP Vorentwurfs. Da die Flächen bereits vorfestgelegt wurden, fand zu der Flächenauswahl nur eine rein informative und keine formale Beteiligung der Öffentlichkeit statt. Das halten wir für unzulässig.

Bekanntmachung Offenlage und Zugang zu den Unterlagen:
In der Bekanntmachung über die Offenlage des FNP war angegeben, dass die Unterlagen auch in den Räumen der Stadt Dormagen eingesehen werden können.
Vor Fristbeendigung der Offenlage wurde auf der Homepage der Stadt Dormagen bekannt gegeben, dass aufgrund der „Coronakrise" die Unterlagen nicht mehr dort eingesehen werden können. Da wir davon ausgehen, dass sowieso eine 2. Offenlage des FNP erfolgen muss, weisen wir nur rein vorsorglich darauf hin, dass die vorzeitige Beschränkung der Möglichkeit zur Einsichtnahme in die Unterlagen formal bedenklich ist.

Abwägung und Beratung aus frühzeitiger Beteiligung Träger öffentlicher Belange (Scoping):
Die Stellungnahmen und Abwägungen des Scopings aus 2015 (Synopsen) lagen nur dem Planungsausschuss in einer Sitzung am 1.9.2015 vor. In der Ratssitzung am17.9.2015 fand dazu offensichtlich keine Beratung und Beschlussfassung statt, da der Punkt auf der Tagesordnung fehlt.
Die erste Offenlage des FNP zum jetzigen Zeitpunkt wurde beschlossen, ohne dass vorher eine Abwägung der Einwände aus dem Scoping 2015 und frühzeitigen Öffentlichkeits-beteiligung 2017 im Rat erfolgt ist.

Weiterhin wurden nur Stellungnahmen mit Bezug auf Umweltauswirkungen berücksichtigt.
Bereits aus der frühzeitigen Öffentlichkeitsbeteiligung (Scoping) vorliegende Stellung-nahmen, zum Beispiel der Stadt Neuss oder der Biologischen Station und weitere, sind jetzt nicht mit ausgelegt und sind auch nicht, entgegen der Aussage im Umweltbericht auf Seite 7, in die Bewertung der Umweltverträglichkeitsuntersuchung eingeflossen.

Beispiel: Seite 11 UVU, STN der Stadt Neuss. Stadtgrenzen überschreitende Auswirkungen, insbesondere im Bereich Silbersee auch unter Berücksichtigung der dortigen Planungen (Erweiterungsfläche ALU Norf, Hafen Silbersee Neuss) wurden nicht geprüft und nicht bewertet. Es ist eindeutig nachweisbar, dass die Planungen der Stadt Dormagen u.a. Kaltluftentstehungsbereiche und Luftkorridore mit Bedeutsamkeit für das Stadtklima Neuss verschließen werden. Das Klimaanpassungskonzept und weitere Unterlagen der Stadt Neuss sind auch nicht als Datenquelle für die UVU angegeben worden.

Unzureichende und fehlende Unterlagen und Angaben für die Offenlage des Flächennutzungsplans:
Für die Nachvollziehbarkeit der Flächenauswahl, insbesondere für Gewerbe in Dormagen Nord und für die Einschätzung unserer Betroffenheit sowie der Auswirkungen auf alle Schutzgüter fehlen folgende Unterlagen und Angaben:

- Der Sicherheitsabstand zu dem Störfallbetrieb GHC ist nicht im FNP kenntlich gemacht. Folglich ist nicht erkennbar, dass alle Gewerbeentwicklungen im Bereich Silbersee, der Ausbau der A 57 als auch die nachrichtlich dargestellte AS Delrath mehrere einzuhaltende Sicherheitsabstände deutlich bis vollständig unterschreiten.
  Da es sich um Abstandsunterschreitung bis zu 90% handelt, erlangt der Störfallbelang eine erhebliche Bedeutung, die auch auf Ebene des FNP schon erkennbar für Jedermann sein muss. Auch die öffentliche Auslegungsbekanntmachung enthält keinen Hinweis auf die Störfallproblematik.

- Es fehlt das endgültige Städtische Seveso III Gutachten, welches wesentliches Dokument für die Stellungnahme durch Betroffene ist. Eine erneute Offenlage des FNP ist zwingend mit dem Schlussgutachten erforderlich.
- Es fehlt das Störfallgutachten aus dem Verfahren AS Delrath, welches wesentlich ist für die Beurteilung in der UVU Untersuchung zum FNP für das „Schutzgut Mensch“

- Der 6- spurige Ausbau der A 57 ist nicht dargestellt.

- Es fehlt das „Entwicklungskonzept Silbersee“, welches im Auftrag von RWE für die Entwicklung der Gewerbeflächen Silbersee erstellt wurde. Diese Unterlagen sind wesentlich für die Bewertung der Gesamtauswirkungen auf alle Schutzgüter.
  Insbesondere für die Nachvollziehbarkeit der interkommunalen Entwicklungen am Silbersee müssen die Unterlagen mit ausgelegt werden, um die Ziele für die Auswahl der Flächen nachvollziehen zu können. Die interkommunale Vereinbarung wurde zwischen den Städten Neuss und Dormagen sowie RWE getroffen. Somit zählen die Konzeptunterlagen zu den auszulegenden Unterlagen.

- Es fehlen weitere, im Auftrag von RWE erstellte Gutachten für den Bereich Silbersee, die insbesondere erhebliche Bedeutung für die Umweltverträglichkeitsuntersuchung haben:

- Artenschutzgutachten für den Bereich Entwicklungsfläche Silbersee
- Verkehrsuntersuchung Entwicklungsgebiet Silbersee (Brilon, Bontzi, Weiser, 0315 – 02/17)
- Faunistische Bestandaufnahme und artenschutzrechtliche Bewertung (Kölner Büro für Faunistik 2012). Auf dieses Gutachten wird im Umweltbericht Bezug genommen, ist aber nicht mit ausgelegt.
- Gefährdungsabschätzung Zinkhütte (Geotechnisches Büro Prof. Dr.- Ing. Düllmann GmbH 2105– 2017)
- Sanierungsuntersuchung Zinkhütte (Geotechnisches Büro Prof. Dr.- Ing. Düllmann GmbH, 2017)

- Es fehlt das Gutachten von Kölner Büro für Faunistik 2019, zu B-Plan 528, Entwicklungsgebiet Silbersee, Kartierung 2018. Auf dieses Gutachten wird im Umweltbericht Bezug genommen, ist aber nicht mit ausgelegt für eine Nachvollziehbarkeit.

- Es fehlen die UVP Berichte aus dem Verfahren AS Delrath und Ausbau A 57.

- Es fehlt der landschaftspflegerische Begleitplan Status 2005, der im Verfahren AS Delrath ursprünglich ausgelegt wurde und als Basis für den Umweltbericht zum FNP genutzt wurde, obwohl die Unterlage veraltet ist.

- Interkommunale Zusammenarbeit Gewerbeflächen:
  Für eine adäquate Stellungnahme zu Betroffenheiten und Auswirkungen auf alle Schutzgüter müssen auch die Umwelt-Flächensteckbriefe aus dem noch laufenden FNP-Verfahren Neuss ausgelegt werden. Das betrifft insbesondere die Steckbriefe für die Flächen ALU-Norf Erweiterungsfläche, Kuckhof-Ost (ggf. noch in Diskussion), Hafen Silbersee Neuss. Darüber hinaus auch für die Erweiterungsfläche Derikum und für die Potentialfläche Allerheiligen Süd-Ost (mit einer AS Delrath). Diese Unterlagen müssen ebenfalls bei der Erstellung des Umweltberichtes für den FNP Dormagen für eine Gesamtbeurteilung mit einfließen.

- Das Klimaanpassungskonzept und der Lärmaktionsplan der Stadt Neuss müssen für die Umweltverträglichkeitsuntersuchung hinzugezogen werden und mit ausgelegt werden.

- Es fehlen die in der Begründung auf Seite 28 ff genannten Unterlagen wie, „Prozess Rheincharta“, Metropolregion Rheinland, Agglomerationskonzept Region Köln/Bonn, Zukunftskonzept Stadt und Umland Netzwerk, Hafen – und Logistikkonzept NRW.
  Die Umsetzung dieser Konzepte haben erheblichen Einfluss auf die Planungen in der Region. Eine adäquate Bewertung der Betroffenheit und Auswirkungen der Gesamtkonzepte in deren Größenordnung ist ohne Einsicht in die Unterlagen nicht möglich.

- Es fehlt das Logistikkonzept, welches im Auftrag der IHK, Rhein-Kreis Neuss und Rhein Erftkreis für die Entwicklung des Regionalplans erstellt wurde. Die Gewerbeflächenauswahl für die Region und für die interkommunale Zusammenarbeit basiert auch auf diesem Gutachten und muss nachvollziehbar sein.

- Es fehlen die Gutachten zur AS Delrath, auf die in der Begründung zum FNP Bezug genommen werden.

- Der VEP 2018 wurde bisher nur vom Planungsausschuss zur Kenntnis genommen und noch nicht mit Ratsbeschluss verabschiedet. Es fehlt die verbindliche Schlussfassung.

- Alle weiteren erstellten Verkehrsgutachten (s. Anhang Liste VK GE) für die Region wurden nicht ausgelegt, so dass ein Gesamtbewertung der verkehrlichen Auswirkungen in Verbindung mit den Ausweisungen von Flächen in der Region nicht nachvollzogen werden kann.

Es ist somit nicht nachvollziehbar, ob die Flächen überhaupt entwickelt werden können und welche Auswirkungen der Gesamtverkehr auf alle Schutzgüter in der Region hat.

Eingriffe in Grundrechte beeinflussen nicht nur die Ausgestaltung des materiellen Rechts, sondern setzten auch Maßstäbe für eine den Grundrechtsschutz effektuierende Verfahrens-gestaltung und für eine grundrechtsfreundliche Anwendung der bestehenden Verfahrens-vorschriften (BVerfG, Beschluss vom 14. Mai 1985 - 1 BvR 233, 341/81 -, BVerfGE 69, 315, 355; Beschluss vom 17. April 1991 - 419/81 und 213/83 -, BVerfGE 84, 34, 45 f).
Das einer Verwaltungsentscheidung vorausgehende Verfahren muss so ausgestaltet werden, dass es die Geltendmachung grundrechtlich geschützter Belange der Betroffenen ermöglicht. Eine sachgerechte Beurteilung der zu erwartenden oder möglichen Veränderungen, insbesondere auch der Art und des Ausmaßes der Betroffenheit und der zu erwartenden Nachteile, Gefahren oder Belästigungen muss möglich sein“ (vgl. Kopp/Ramsauer, VwVfG, 10. Aufl. 2008, § 73 Rn. 18; Bonk/Neumann, in: Stelkens/Bonk /Sachs, 7. Aufl. 2008, § 73 Rn. 18).“
Die Unterlagen, auf deren Grundlage die Anhörung erfolgt, müssen so vollständig und klar sein, dass die Betroffenen und die zu beteiligenden Behörden dazu sachgemäß Stellung nehmen können. Notwendig ist die Darlegung aller wesentlichen Aspekte.
Wir halten deshalb eine erneute Auslegung mit den genannten Unterlagen für erforderlich.

Festlegung der Nutzungsart für die Gewerbeflächen „Silbersee“ entfalten rechtliche Außenwirkung:
Die interkommunalen Gewerbeflächenausweisungen im Bereich Silbersee sind verbunden mit einer schon auf Regionalplanebene festgelegten Nutzungsvorgabe für hafenaffines Gewerbe (SO Hafen) und GIB-Z mit Zweckbindung kombinierter Güterverkehr.
Nutzungen werden üblicherweise in Bebauungsplänen festgelegt, die grundsätzlich justiziabel sind. Betroffene haben dem Grunde nach Klagerecht gegen die Aufstellung eines B-Planes, jedoch nicht gegen die Aufstellung eines Flächennutzungsplans als lediglich vorbereitendes Mittel der Bauleitplanung.

Mit der schon auf Regionalplanebene festgelegten Nutzung für die im FNP Dormagen ausgewählten Flächen im Bereich Silbersee ist jedoch eine unmittelbare Außenwirkung auf Rechtspositionen verbunden. Der Flächennutzungsplan ist demnach für den Bereich der interkommunalen Zusammenarbeit am Silbersee als Rechtsvorschrift im Sinne von § 42 VwGO zu sehen und ist danach gemäß § 47 VwGO justiziabel.

Deshalb ist es zwingend erforderlich, für diesen ca. 145 ha Fläche umfassenden Bereich der interkommunalen Entwicklungen einen Teilflächennutzungsplan mit Ausweisung einer Konzentrationszone „So Hafen und GIB-Z kombinierter Güterverkehr“ gemäß § 35 Abs. 3 i.V. § 205 BauGB aufzustellen, der Stadtgrenzen überschreitend auch die Flächen auf Neusser Stadtgebiet einbezieht.
Eine Konzentrationszone ist die in dem Flächennutzungsplan bzw. im Regionalplan ausgewiesene und eingezeichnete Fläche, in der laut Planungswillen der Planungsbehörde die dort ausgewiesenen Vorhaben bauplanungsrechtlich allgemein zulässig sind. Im restlichen Plangebiet sind diese Vorhaben aufgrund der Konzentrationswirkung in der Regel unzulässig.

Der überwiegende Teil der priviliegierten Flächen befindet sich im Außenbereich. Mit der Nutzungsfestlegung ist eine andere Nutzungsart auch für die Stadt Dormagen ausgeschlossen. Begründet wird die vorgegebene Nutzung mit der möglichen trimodalen Anbindung der Flächen an Wasser, Schiene und Straße, auch aufgrund der Nähe zum Stürzelberger Hafen. Somit ist die vorgegebene Nutzung an anderer Stelle von vorneherein ausgeschlossen. Weiterhin ist die Flächen- und Nutzungsfestlegung im Bereich Silbersee als interkommunale Planung nur und ausschließlich an der Stadtgrenze Dormagen/Neuss und an keiner anderen Stelle realisierbar. Das bedeutet eine verbindliche Vorgabe mit unmittel-barer Auswirkung.

Analog zu der Rechtsprechung des Bundesverwaltungsgerichts zum Thema „Konzentrationszone Windkraftanlagen“ (BVerwG, 26.4.2007, 4 CN 3.06) sehen wir hier die Durchführbarkeit eines Normenkontrollverfahrens gegen den FNP Dormagen für den Bereich Silbersee auch für diese festgelegte Nutzung als gegeben an.

Interkommunale Planungen: Unzureichende Einbindung der Stadt Neuss für die Entwicklung des FNP Dormagen:
Für die interkommunale Zusammenarbeit mit der Stadt Neuss wurde lediglich eine Vereinbarung getroffen, sich bei der Neuaufstellung des Regionalplans Düsseldorf gemeinsam einzubringen, ohne die Zusammenarbeit inhaltlich zu differenzieren. Daraus resultierend wurden u.a. die Flächen Silbersee im Regionalplan mit der entsprechenden Nutzungsabsicht verankert.

Anhand von Unterlagen aus Ausschuss- und Ratssitzungen lässt sich weder in Neuss noch in Dormagen nachvollziehen, ob und inwieweit die interkommunalen Planungen für die Aufstellung der Flächennutzungspläne der Städte Dormagen und Neuss fortgeführt wurden.
Jede Stadt entwickelt derzeit einen eigenen FNP ohne erkennbare offizielle Abstimmung für den Bereich der interkommunalen Entwicklungen. Eine Gesamtentwicklung schon auf Ebene des FNP`s fehlt völlig mit der Folge, dass die Untersuchung der Gesamtauswirkungen der Planungen auf alle Schutzgüter vernachlässigt wird. Die Vorgehensweise der Kommunen zielt bewusst darauf, eine Umweltprüfung nur standortbezogen durchzuführen und den Fokus der Bewertung von Planungsauswirkungen nur auf Einzelflächen im nachgeordneten Verfahren zu reduzieren. Das halten wir für unzulässig.

Bedenklich ist auch, dass die Ratsmitglieder der Stadt Neuss offensichtlich nicht ordnungs-gemäß inhaltlich über die Art und Weise der interkommunalen Zusammenarbeit informiert werden. Weiterhin lässt sich nicht nachvollziehen, dass Stellungnahmen der Stadt Neuss zum FNP Dormagen als Mitteilung der Verwaltung in den Ausschüssen und im Rat Neuss vorgestellt wurden. Ob dies aus mangelnder Einbeziehung der Stadt Neuss durch die Stadt Dormagen oder auf mangelnde Kommunikation der Verwaltung der Stadt Neuss mit den Ratsmitgliedern der Stadt Neuss zurückzuführen ist, kann nicht nachvollzogen werden.

Es lässt sich jedoch nachvollziehen, dass einzelne Maßnahmen und Vorgehensweisen im Zusammenhang mit den interkommunalen Planungen, einschließlich der interkommunalen Zusammenarbeit an sich, aus einem „Rahmenplan Industrie“ Neuss resultieren, der bis heute nicht im Rat der Stadt Neuss verabschiedet wurde.

Dennoch finden Projektsteuersitzungen unter Federführung des Rhein-Kreis Neuss mit Teilnahme von Vertretern der Städte Neuss und Dormagen sowie REW Power statt, die sich mit einer AS Delrath und den Gewerbeentwicklungen Silbersee befassen. Protokolle dieser Sitzungen sind für die Öffentlichkeit und Stadtverordnete nicht zugänglich, Mitteilungen der Verwaltung über Ergebnisse dieser Sitzungen in den Ausschüssen beider Städte existieren nicht. Die interkommunale Zusammenarbeit ist demnach intransparent und inhaltlich nicht nachvollziehbar durch politische Beschlüsse abgedeckt. Hier sehen wir formalrechtliche Probleme mit Auswirkung auch auf das Abwägungsverfahren. Insbesondere lässt sich nicht nachvollziehbar überprüfen, ob alle bisher im Rahmen der interkommunalen Zusammenarbeit vorgenommenen Maßnahmen und Aktionen vollumfänglich durch Ratsbeschlüsse legitimiert sind.

Weiterhin sehen wir einen Missbrauch des Grundrechts auf Planungshoheit der Kommune durch nicht befugte Protagonisten, da insbesondere für Gewerbeflächenausweisungen eine deutliche Einflussnahme durch private Investoren und Eigentümer, die IHK und den Rhein-Kreis Neuss erkennbar ist. Diese Einflussnahme geht soweit, dass die Stadt Dormagen selbst die ursprüngliche Absicht für die Ansiedlung von „hochwertigem Gewerbe“ und Handwerk im Bereich Silbersee nicht mehr verfolgen kann. Weiterhin ist auf Grund der Nutzungsbindung die Stadt Dormagen seit Jahren nicht in der Lage, Brachen wieder einer Nutzung zuzuführen, was zu Gewerbesteuerausfällen geführt hat. Die unzulässige Einflussnahme von außen mit faktischer Aufhebung der Planungshoheit der Stadt Dormagen zum Nachteil der Stadt Dormagen führt auch zu einem Abwägungsausfall bei der Auswahl von Flächen.

Flächenauswahl Silbersee und Kriterium „Trimodalität“:
Die Flächenauswahl erfolgte in einem nicht transparent nachvollziehbaren und vollumfänglich legitimierten Verfahren. Nachvollziehen lässt sich jedoch die Vorfestlegung der späteren Nutzung, die mit der möglichen trimodalen Nutzung der Verkehrswege begründet wurde.

Weder die Realisierung des Ausbaus des Sondergebiets Hafen noch eine vernünftige Verknüpfung der Industriebahn mit dem öffentlichen Schienennetz ist innerhalb des üblichen Planungszeitraum des Flächennutzungsplans erkennbar oder geplant. Auch alle erstellten Verkehrsgutachten für die Planungen in der Region beziehen Verkehrsauswirkungen durch eine trimodale Nutzung verschiedener Verkehrswege nicht mit ein. Verkehrsträger wie Schiff und Bahn sind weder nutzbar vorhanden noch derzeit geplant. Somit entspricht die Ausweisung der Flächen am Silbersee derzeit nicht dem Ziel G 6.3-5 des LEP. Eine kurzwegige Anbindung an das übergeordnete Straßennetz ist mit den AS Norf, Üdesheim, Dormagen vorhanden. Die Planung einer AS Delrath zur Erfüllung des Ziels G 6.3-5 ist somit überflüssig und irrelevant für die Ausweisung

Insoweit besteht auch aus diesem Grund derzeit kein Rechtfertigungsgrund, die genannten Flächen schon jetzt im FNP Dormagen auszuweisen. Zuerst müssen die Voraussetzungen geschaffen werden, die für die vorfestgelegte Flächenauswahl und Nutzung erforderlich sind. Dazu zählt nicht die AS Delrath.

Eine Ausweisung der Flächen ohne Nachweis einer geplanten Realisierung der Voraussetzungen innerhalb des Planungszeitraums bedeutet ein Abwägungsdefizit, da die Suche nach Alternativstandorten für Gewerbeflächenausweisungen von vorneherein ausgeschlossen wurde.

Zielabweichungsverfahren für Fläche G 43.10a unzulässig:
Im Regionalplan ist die Fläche Teil der im Bereich Stüttger Hof festgelegte Sondierungsfläche. Die von der Stadt Dormagen angestrebte Umwandlung der angesprochenen ca. 3 ha großen Fläche in einen Bereich für gewerbliche und industrielle Nutzungen im Wege eines Zielabweichungsverfahrens berührt die Grundzüge der Planung (§ 6 Abs. 2 Satz 1 ROG) und ist daher rechtswidrig.

Das Bundesverwaltungsgericht hat in seinem Urteil vom 16.12.2010, Az.: 4 C 8.10, Rdn. 26, ausgeführt, dass sich die Frage, ob eine Abweichung die Grundzüge der Planung berührt oder von minderem Gewicht ist, nach dem im Plan zum Ausdruck gebrachten planerischen Willen beurteilt. Bezogen auf dieses Wollen dürfe der Abweichung vom Planinhalt keine derartige Bedeutung zukommen, dass die dem Plan zu Grunde gelegte Planungskonzeption ("Grundgerüst") in beachtlicher Weise beeinträchtigt werde. Die Abweichung müsse - soll sie mit den Grundzügen der Planung vereinbar sein - durch das planerische Wollen gedeckt sein; es müsse - mit anderen Worten - angenommen werden können, die Abweichung liege noch im Bereich dessen, was der Planungsgeber gewollt hat oder gewollt hätte, wenn er den Grund für die Abweichung gekannt hätte (vgl. auch Martin Kment, Raumordnungsgesetz mit Landesplanungsrecht, Kommentar, 1. Aufl., Baden-Baden 2019, § 6, Rdn. 71).

Der Wille der Regionalplanungsbehörde für die Festlegung des Sondierungsbereiches nördlich des Silberseegeländes ist in der regionalplanerischen Bewertung zu der entsprechenden Beikarte (1. Thementabelle Kap. 7 Beikarten/Erläuterungskarten, Blatt 21 f., Stand 24.03.2017) ausgeführt.

"*Bei der Darstellung des Siedlungsbereiches und des Sondierungsbereiches am Stüttger Hof und am Silbersee haben viele Erwägungen eine Rolle gespielt. Der Bereich an der Stadtgrenze zu Neuss zwischen Autobahn und Rhein ist insgesamt mit einem interkommunalen Konzeptansatz neu überplant worden. Im Grundsatz ist als langfristige Option entschieden worden, dass der Bereich um den Silbersee herum nicht - wie noch im GEP 99 - als Freiraumachse entwickelt, sondern dass dieser in Gänze wie die angrenzenden Bereiche gewerblich/industriell entwickelt werden soll. Die Regionalplanungsbehörde sieht in diesem Standort eine der letzten Optionen entlang der Rheinschiene eine industrielle Nutzung zu etablieren. Aktuell ist allerdings kein Bedarf hierfür erkennbar. Es lässt sich aktuell nicht absehen, ob diese Bereiche wirklich für eine bauliche Nutzung in der Zukunft benötigt werden. Voraussetzung wäre, dass zunächst die übrigen gewerblichen Entwicklungsoptionen in der Stadt Dormagen soweit entwickelt/verbraucht sein müssen, dass eine Sicherstellung des gewerblichen Bedarfes für den Planungszeitraum nicht mehr gewährleistet ist; erst dann könnte eine Regionalplanänderung erwogen werden."*

Weiterhin wird ausgeführt:
"Der Grundsatz zum Erhalt landwirtschaftlicher Nutzflächen und Betriebsstandorte im LEP NRW steht der Darstellung eines Sondierungsgebietes nicht entgegen, da vor einer Siedlungsentwicklung in jedem Fall eine Regionalplanänderung erfolgen muss."

Es liegt nach diesen Ausführungen auf der Hand, dass der Plangeber den Sondierungs-bereich in seinem vollen Umfang für künftige Nutzungserfordernisse vorhalten und erst dann eine Überplanung des Sondierungsbereiches in Angriff nehmen wollte, wenn dafür ein aktueller Bedarf vorliegt.

Dass in der Stadt Dormagen ein derartiger aktueller Bedarf für gewerbliche Baufläche nicht vorliegt, ist offenkundig. Die Wirtschaftsförderung der Stadt Dormagen bietet zurzeit im Internet bebaubare Gewerbeflächen im "Entwicklungsgebiet Silbersee" im Umfang von 100 ha an. Weiterhin werden von der Wirtschaftsförderung Dormagen 12 ha in einem Gewerbequartier an der A 57 nahe dem Dormagen angeboten. Außerdem offerieren kommerzielle Vermarkter sowohl unbebaute Gewerbeflächen als auch Bestands-immobilien für Gewerbe in erheblichem Umfang im Stadtgebiet von Dormagen.
Der jetzt mit dem Zielabweichungsantrag als zusätzliche gewerbliche Baufläche beanspruchte Bereich ist mit seinem rund 3 ha Umfang im Vergleich zu den ansonsten im Bereich Silbersee nach dem Regionalplan zur Verfügung stehenden Flächen von absolut untergeordneter Bedeutung. Bei einem Gesamtgelände, das zwar in weiten Teilen ein industrieller Altstandort (ehemalige Zinkhütte) ist, jedoch seit rund 50 Jahren weitgehend ungestört von der Natur zurückerobert wurde, ist davon auszugehen, dass Ausgleichsmaßnahmen mit entsprechendem Flächenbedarf nach den naturschutzrechtlichen Bestimmungen notwendig werden.

In diesem Zusammenhang machen wir noch darauf aufmerksam, dass es jeder regionalplanerischen Systematik widerspricht, einer Kommune zusätzliche Gewerbeflächen zuzugestehen, wenn der Gewerbeflächenbedarf dieser Kommune erst 12 Monate vorher in einem neu aufgestellten Regionalplan ermittelt und festgelegt worden ist. Nachvollziehbare Gründe für ein Zielabweichungsverfahren könnten allenfalls dann vorliegen, wenn der konkrete Flächenbedarf eines Industriebetriebes an keiner anderen Stelle im Gemeinde-gebiet abgedeckt werden könnte. Ein derartiger Fall liegt hier aber an der südlichen Grenze des Sondierungsgebietes Stüttger Hof nicht vor. Weder sind die Nachbarflächen bisher baulich genutzt, noch gibt es einen Investor für die Fläche des Zielabweichungsverfahrens.

Außerdem ist die Sondierungsfläche an ihrer südlichen Grenze im Regionalplan so zugeschnitten worden, dass die im GEP 99 als Regionaler Grünzug ausgewiesene Freiraumachse zumindest in ihrer Kernfunktion als Frischluftschneise noch erhalten bleibt. Würden die 3 ha, die Gegenstand des Zielabweichungsverfahrens sind, gewerblich genutzt, so wäre diese Freiraumachse unterbrochen. Frischluft könnte nicht mehr ungehindert von der Wasserfläche des Silbersees in den Bereich der landwirtschaftlich genutzten Flächen nördlich der Ortslage Delrath gelangen und umgekehrt. In diesem Zusammenhang ist auch die Frischluftversorgung des Neusser Südens zu berücksichtigen.

Weiterhin ist zu beachten, dass die Fläche des Zielabweichungsantrags innerhalb des angemessenen Sicherheitsabstandes von 800 m des u. a. mit Chlorgas arbeitenden Störfallbetriebes Gerling, Holz und Co. liegt. Auch die Regionalplanung hat nach der Seveso III-Richtlinie (Richtlinie 2012/18/EU) darauf hinzuwirken, dass vermeidbare Konflikt-situationen zwischen Störfallbetrieben und ihrer Umgebung durch Planungsentscheidungen nicht neu geschaffen werden.

Insgesamt drängt sich der Eindruck auf, dass die Begründung der Stadt Dormagen für die Einleitung eines Zielabweichungsverfahrens nur vorgeschoben ist. Eine "Kompensation" für die gegebenenfalls aus artenschutzrechtlichen Gründen nicht mehr nutzbaren Bauflächen hat die Stadt in der Realität bereits erhalten. Die unmittelbar an den Planungsbereich "Silbersee" angrenzende Sonderbaufläche "Flüssiggas-Speicher" im Umfang von etwa 3 ha kann jetzt für allgemeine gewerbliche Nutzungen festgesetzt werden. Der Gasspeicher wurde abgebrochen. Die Fläche wird für die Gasversorgung nicht mehr benötigt.

Unabhängig davon ist der Rechtfertigungsgrund für die Suche nach einer Kompensations-fläche noch nicht gegeben. Die zu kompensierende Fläche steht einer baulichen Nutzung erst dann nicht mehr zur Verfügung, wenn eine Plangenehmigung für das Vorhaben AS Delrath erteilt wird, die noch nicht vorliegt.

Denn diese Fläche soll als Ausweichfläche für die Ansiedlung der streng geschützten Art „Zauneidechse“ dienen. Eine vorzeitige Umsiedlung vor Plangenehmigung der AS Delrath wurde durch die Genehmigungsbehörde ausgeschlossen.
Da auch die Vorgabe besteht, Eingriffe in die Sondierungsfläche nur im Rahmen eines Regionalplanänderungsverfahrens durchführen zu können, halten wir das schon beantragte Zielabweichungsverfahren für unzulässig. Eine Ausweisung der Fläche im FNP kann nicht erfolgen mangels Rechtfertigungsnachweis. Außerdem fehlt die Alternativenprüfung mit der Folge eines Abwägungsausfalls.

Nachrichtliche Darstellung AS Delrath:
Die nachrichtliche Darstellung der AS Delrath ist unzulässig. Eine nachrichtliche Darstellung kann für Planungsvorhaben erfolgen, die festgesetzt, rechtswirksam, rechtsverbindlich und somit konstitutiv wirksam sind. Das Planfeststellungsverfahren AS Delrath ist noch nicht abgeschlossen. Insoweit ist eine Darstellung im Flächennutzungsplan unzulässig. Die Darstellung hat keine rechtsfolgebegründende, sondern lediglich deklaratorische Wirkung.
Für die Gewerbeflächenausweisungen im Bereich Silbersee wurde eine existierende AS Delrath als zwingende Bedingung dargestellt (S.118 Begründung FNP). Da die Plangenehmigung fehlt, sind derzeit auch die genannten Gewerbeflächenausweisungen ohne Rechtfertigungsgrund in den FNP aufgenommen worden. Wir verweisen auch auf die Ausführungen in unserer STN im Verfahren „Ausbau A 57:

Abstandsunterschreitung zu einem Störfallbetrieb und fehlende Gesamtsicherheits-betrachtung des Störfallbelangs:
Wir sehen eine UVP-Pflicht gemäß § 8 UVPG schon auf Ebene des Flächennutzungsplans.
Aufgrund der konzentrierten Lage und Größenordnung aller Planungen innerhalb des einzuhaltenden Sicherheitsabstands muss auf der Ebene des FNP eine übergreifende Gesamt-Sicherheitsbetrachtung des Störfallbelangs erfolgen. Eine nur auf den Standort bezogene Sicherheitsbetrachtung im nachgeordneten Verfahren halten wir für unzulässig, insbesondere weil die Planungen als Gesamtkonzept nur in gegenseitiger Abhängigkeit realisierbar sind.

<u>Begründung für die Prüfung auf FNP Ebene:</u>

- Alle Planungen im Bereich Silbersee für Gewerbeflächen, eine AS Delrath und den Ausbau der A 57 unterschreiten mehrere einzuhaltende Sicherheitsabstände wegen diverser Gefahrstoffe eines Störfallbetriebs um bis zu 90% und sogar im Einzelfall vollständig.

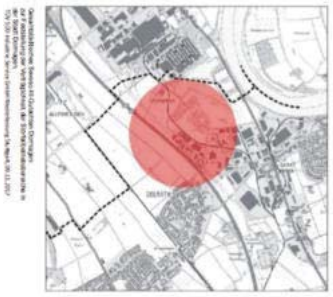
- Die Planungen verstoßen in ihrer Gesamtheit und mit ihrem erheblichen Flächenvolumen innerhalb des Sicherheitsabstands gegen das Verschlechterungsverbot gemäß Seveso III Richtlinie (§ 50 BImschG). Gefordert ist, dass zwischen Betriebsbereichen einerseits und schutzbedürftigen Gebieten und Nutzungen andererseits ein angemessener Abstand gewahrt wird. Eine Verdichtung schutzbedürftiger Nutzungen im Umfeld von Störfallbetrieben soll zur Begrenzung der Auswirkungen von schweren Unfällen verhindert werden. Mit den Neuausweisungen von

Gewerbeflächen von ca. 100 ha innerhalb des Sicherheitsabstands und der neuen schutzbedürftigen Nutzung „Bau der K 33n/AS Delrath“ wird eine erhebliche Verdichtung im Nahbereich des Störfallbetriebs erzeugt, die wir für unzulässig halten.

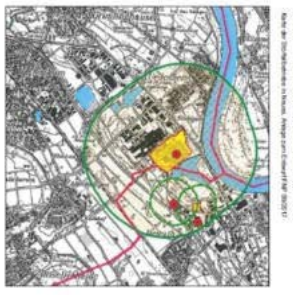
- Die Planungen der Gewerbeflächen sind bereits mit der vorfestgelegten Nutzung für die Ansiedlung von großen Logistikbetrieben verbunden. Diese Art der Nutzung bedeutet ständig wechselndes Personal und ständig wechselnder Kunden- und Zulieferbetrieb. Daraus resultiert, dass nicht nur der Bau einer AS Delrath als neue schutzbedürftige Nutzung in der Nachbarschaft zu einem Störfallbetrieb zu werten ist. Auch die beabsichtigten Nutzungen der neuen Gewerbeflächen sind als neue schutzbedürftige Nutzung zu werten.
  Es gilt zwar kein striktes Verschlechterungsverbot gemäß Art.13 Abs. 2 der Seveso-III-Richtlinie für die Ansiedlung (weiterer) schutzbedürftiger Nutzungen in der Nachbarschaft eines Störfallbetriebes. Allerdings sind hier in einem engen Radius der Bau einer neuen AS Delrath mit K33n, der Ausbau der A 57 und mit einer AS Delrath die Neuentwicklung von bereits im Regionalplan ausgewiesenen Gewerbeflächen in einer Größenordnung von derzeit mindestens 120 ha auf östlicher Seite der A 57 geplant. Alle diese Vorhaben unterschreiten die einzuhaltenden Abstände zu dem Störfallbetrieb für mehrere Gefahrstoffe erheblich bis vollständig. In dieser Größenordnung der Planungen mit dieser massiven Abstandsunterschreitung zu dem Störfallbetrieb muss ein Verschlechterungs-verbot gelten.

- Da alle Vorhaben in ihrer Realisierung untrennbar miteinander verbunden und voneinander abhängig sind, kann eine Abwägung der Störfallproblematik nicht nur für das jeweilige Einzelvorhaben durchgeführt werden. In der Größenordnung aller miteinander verknüpften und voneinander abhängigen Vorhaben auf engstem Raum, wird in diesem Bereich eine großflächige neue Gemengelage geschaffen, die dem Schutzziel der Seveso III Richtlinie deutlich entgegensteht. Wir halten es für unzulässig, die Störfallproblematik mit der angestrebten „Salamitaktik“ nur für standortbezogene Einzelfallprüfung im nachgeordneten B-Planverfahren zu betrachten. Mit dieser Vorgehensweise wird geltendes Europarecht umgangen.

- Der Sicherheitsabstand der Fa. GHC überschneidet sich mit dem Achtungsabstand der Fa. ALU Norf auf Neusser Stadtgebiet. Eine Gesamtbewertung fehlt.



Angemessener Sicherheitsabstand mit Detailkenntnissen für das „Stadtgebiet Dormagen Nord“ (GHC) – 800 m.



Achtungsabstand ohne Detailkenntnissen für das „Stadtgebiet Neuss Süde“ (Alu-Norf) – 1.200 m.

- Die Störfallbetrachtung muss auf Ebene des FNP auch für das Schutzgut Mensch umfassend in der UVU ganzheitlich bewertet werden. Der vorliegende Umweltbericht ist diesbezüglich völlig unzureichend.

Alle Detailbegründungen zum Thema „Störfallbelang“ aus unseren Stellungnahmen im Verfahren AS Delrath und Ausbau A 57 gelten auch für unsere STN zum FNP Dormagen als abgegeben und müssen für die Synopsenbewertung mit einfließen. Wir halten es für dringend erforderlich, vor Ausweisung der Flächen am Silbersee den Ausgang der Verfahren AS Delrath und A 57 abzuwarten und die rechtliche Gesamtbewertung des Störfallbelangs zu berücksichtigen. Ohne rechtliche Klarheit über den Störfallbelang besteht kein Rechtfertigungsgrund für die Ausweisung der Gewerbeflächen Silbersee im FNP Dormagen und auch nicht für die Aufstellung eines B-Plans sowie erst Recht nicht für eine Entwicklung der Flächen mit der vorgesehenen Nutzung.

Fortschreibung Verkehrsentwicklungsplan Teilbereich Nord, 2018:
Der VEP 2018 ist bisher lediglich im Planungsausschuss der Stadt Dormagen zur Kenntnis genommen worden, derzeit noch nicht vom Rat verabschiedet und somit ohne Verbindlichkeit für die Auslegung des FNP. Der Inhalt wird in der Begründung zum FNP kurz, jedoch nicht in allen Punkten zutreffend beschrieben (s. Seite 188).
Die beabsichtigten Planungen der Stadt Neuss in der Region wurden entgegen der Aussage in der Begründung jedoch nicht berücksichtigt. Hierzu verweisen wir vollumfänglich auf unsere Stellungnahmen in den Verfahren „AS Delrath“ und Ausbau A 57 und die dort abgegebenen Äußerungen zum Thema Verkehr.

In der Begründung wurde nicht auf Diskrepanzen für den Planfall „Nordumgehung Nievenheim“ hingewiesen (S. 191 ff). Hier wird u.a. eine Ortsumgehung Nievenheim Nord in der Variante 4 untersucht. Diese Variante 4 entspricht der Variante 5 aus dem Gutachten zur AS Delrath. Die Variante wurde aufgrund der Kosten als Alternative für eine Anbindung an die AS Delrath verworfen.
Mit einer realisierten AS Delrath wird diese Variante zur Umsetzung durch die Stadt Dormagen empfohlen. Die Umsetzung soll ausdrücklich erst erfolgen, sobald eine AS Delrath genehmigt ist.
Zitat Seite 56 des Gutachtens Fortschreibung VEP Dormagen Nord:

„Eine nördliche Ortsumgehung ist, insbesondere auf Grund der zu kreuzenden Bahnstrecke, mit deutlich höheren Kosten als eine südliche Ortsumgehung verbunden. Der hohe Flächenverbrauch sowie Ausgleichs- und Lärmschutzfragen stellen zusätzliche planerische Probleme dar, die auch das weitere Genehmigungsverfahren zur AS Delrath verzögern könnten.
Es wird daher empfohlen, Planfall 4 erst nach erfolgter Realisierung der AS Delrath weiterzuverfolgen.“

Derzeit ist eine Ortsumgehung Nievenheim Nord noch nicht in dem FNP Dormagen vorgesehen. Rein vorsorglich geben wir trotzdem unsere Bedenken zum Ausdruck. Wesentliche Sachverhalte werden für die Prüfung durch die Genehmigungsbehörde im Planfeststellungsverfahren AS Delrath vorenthalten. Eine mögliche Variante 5 wird für eine AS Delrath verworfen. Die Varainte 1.1 zur AS Delrath wird durch den Vorhabenträger als alternativlos dargestellt, obwohl nach Realisierung der AS Delrath die Variante 5 aus dem Gutachten zur AS Delrath nunmehr als Variante 4 Ortsumgehung Nievenheim Nord nachträglich durch die Stadt Dormagen als Vorhabenträger umgesetzt werden kann.

Die bevorzugte Variante 1.1 für die AS Delrath ist demnach nicht alternativlos. Es ist ganz offensichtlich, dass durchaus auch eine Variante 5 für eine Anbindung an die AS Delrath möglich ist und sogar realisiert werden kann.
Die Variante 5 (BBW Gutachten zur AS Delrath) wurde durch den Gutachter wie folgt bewertet:

„Bezogen auf die Erfüllung der Planungsziele sind die Varianten 1,1a und 5 praktisch gleichwertig.“….
„Mit einer Realisierung der Variante 5 könnten über die angestrebten Planungsziele hinaus noch Entlastungen der Achse Bismarckstraße/Johannesstraße in Nievenheim und Delrath erreicht werden, wobei jedoch gleichzeitig die Entlastungswirkungen auf der Neusser Straße im gleichen Umfang zurückgehen.“

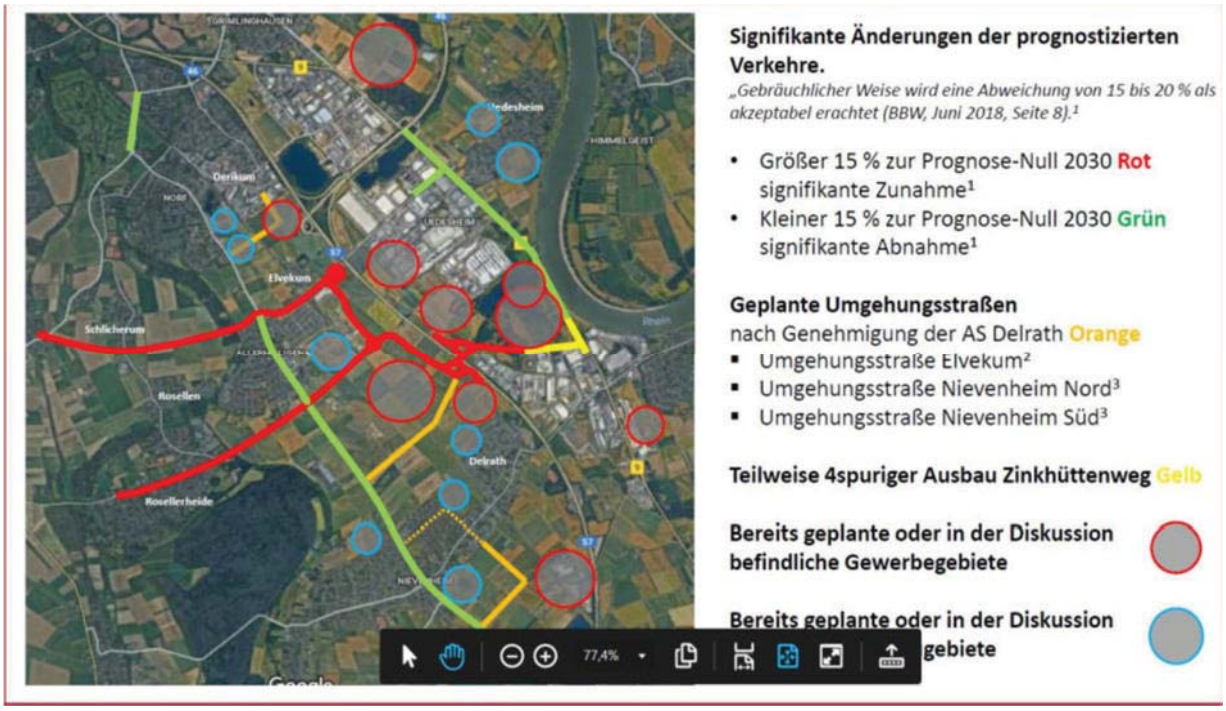
Wir sehen uns verpflichtet, auch im FNP Verfahren darauf hinzuweisen, dass mit einer ggf. späteren Ausweisung und Realisierung einer Ortsumgehung Nievenheim Nord im FNP Dormagen akzeptiert wird, dass im Verfahren AS Delrath diese alternative Lösungsmöglichkeit bewusst vorenthalten wurde. Außerdem werden wesentliche Gesamtbetrachtungen von Schutzgütern (Lärmschutz- und Ausgleichsmaßnahmen) bewusst im Prüfverfahren zur AS Delrath vorenthalten, um das Planfeststellungs-verfahren nicht zu verzögern. Das ist rechtlich nicht haltbar.

Die Anmerkungen in der FNP Begründung zur Anschlussstelle BAB A 57 (S. 188, 189) nehmen wir zur Kenntnis. Wir melden jedoch unsere erheblichen Bedenken an, da die Zielsetzungen der Verkehrsuntersuchung nur ausgerichtet ist auf den Nachweis von Verkehrsentlastungen für den Bereich Dormagen Nord und die bessere Verkehrsabwicklung für neue Gewerbegebiete, in der Hauptsache zu Gunsten der Stadt Dormagen. Es wird verschwiegen, dass die Entwicklungen mit einer AS Delrath in der Hauptsache zu Lasten der Verkehrsentwicklung in der Region Neuss Süd stattfinden. Die mit einer AS

Delrath neu ausgelösten und in die Wohngebiete westlich der A 57 verlagerten Verkehre werden nicht thematisiert und in ihren Gesamtauswirkungen auf alle Schutzgüter auch nicht übergreifend in dem Umweltbericht zum FNP berücksichtigt.

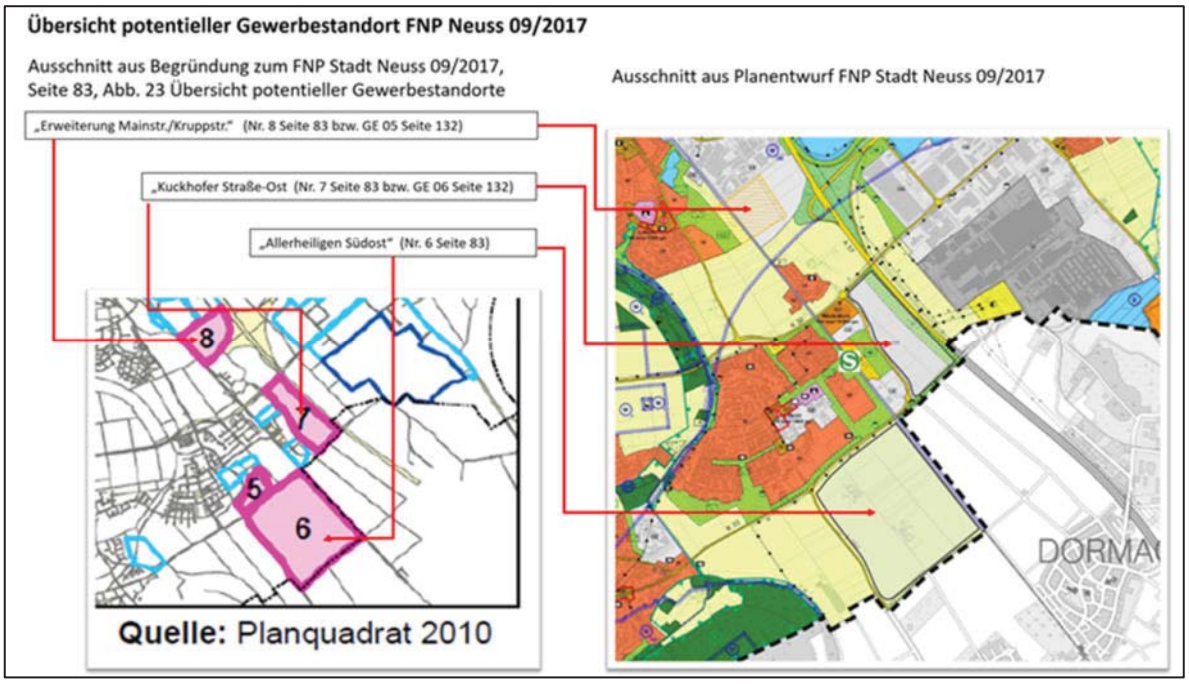
Verkehrsauswirkungen nicht ausreichend untersucht:
Die Gesamtkonzeption der Planungen in der Region muss ganzheitlich und Stadtgrenzen überschreitend vor der Ausweisung aller Wohnbau- und Gewerbeflächen in den Flächennutzungsplänen Dormagen und Neuss westlich und östlich der A 57 auch in Hinsicht auf die Verkehrsabwicklung schon auf der Ebene des FNP untersucht werden. Der Untersuchungsraum muss festgelegt werden auf den Bereich von Norf bis Nievenheim/Delrath westlich der A 57 und Grimmlinghausen/Üdesheim bis mindestens Zinkhüttenweg Delrath.

<u>Übersicht der Planungen und (unzureichend ermittelten) Verkehrsauswirkungen mit einer AS Delrath:</u>



Dabei müssen auch bereits in Gutachten identifizierte Potentialflächen einbezogen werden. Dazu muss ein Austausch mit der Stadt Neuss stattfinden und das Gewerbeflächengutachten aus 10/2018, erstellt von Büro Jansen im Auftrag der Stadt Neuss hinzugezogen werden.

Neben den bereits bekannten Flächen ist hier insbesondere auch die Fläche Allerheiligen Süd-Ost an der L 380 auf Neusser Stadtgebiet zu nennen, die ein Entwicklungspotential von mindestens 70 ha umfasst. Mit einer AS Delrath und der nachträglich umgesetzten Ortsumgehung Nievenheim Nord wird die Erschließung dieser nahezu restriktionsfreien Fläche ermöglicht. Diese wurde in dem Flächengutachten der Stadt Neuss mit einer AS Delrath zur Umsetzung für Gewerbe empfohlen und kann grundsätzlich jederzeit im Rahmen einer RPD- und Flächennutzungsplanänderung umgesetzt werden.
Der daraus resultierende Verkehr ist in keiner Verkehrsuntersuchung bisher berücksichtigt worden.



Weiterhin ist bisher die Erweiterungsfläche ALU Norf mit ca. 16 ha nicht in Verkehrsberechnungen eingeflossen. Gleiches gilt für die Fläche Kuckhof-Ost, die derzeit zwar nicht weiterverfolgt wird, jedoch immer noch zur Diskussion auf RPD Ebene steht.
Außerdem ist die Erweiterungsfläche GE Derikum mit 25 ha nur unvollständig in die Berechnungen eingeflossen. Die Gewerbeflächen Bestand Derikum und Üdesheim sind bisher mangels Zählung nicht berücksichtigt, gleiches gilt für die vorhandenen Logistikansiedlungen am Blankenwasser in Neuss und Amazon an der B9 in Dormagen.

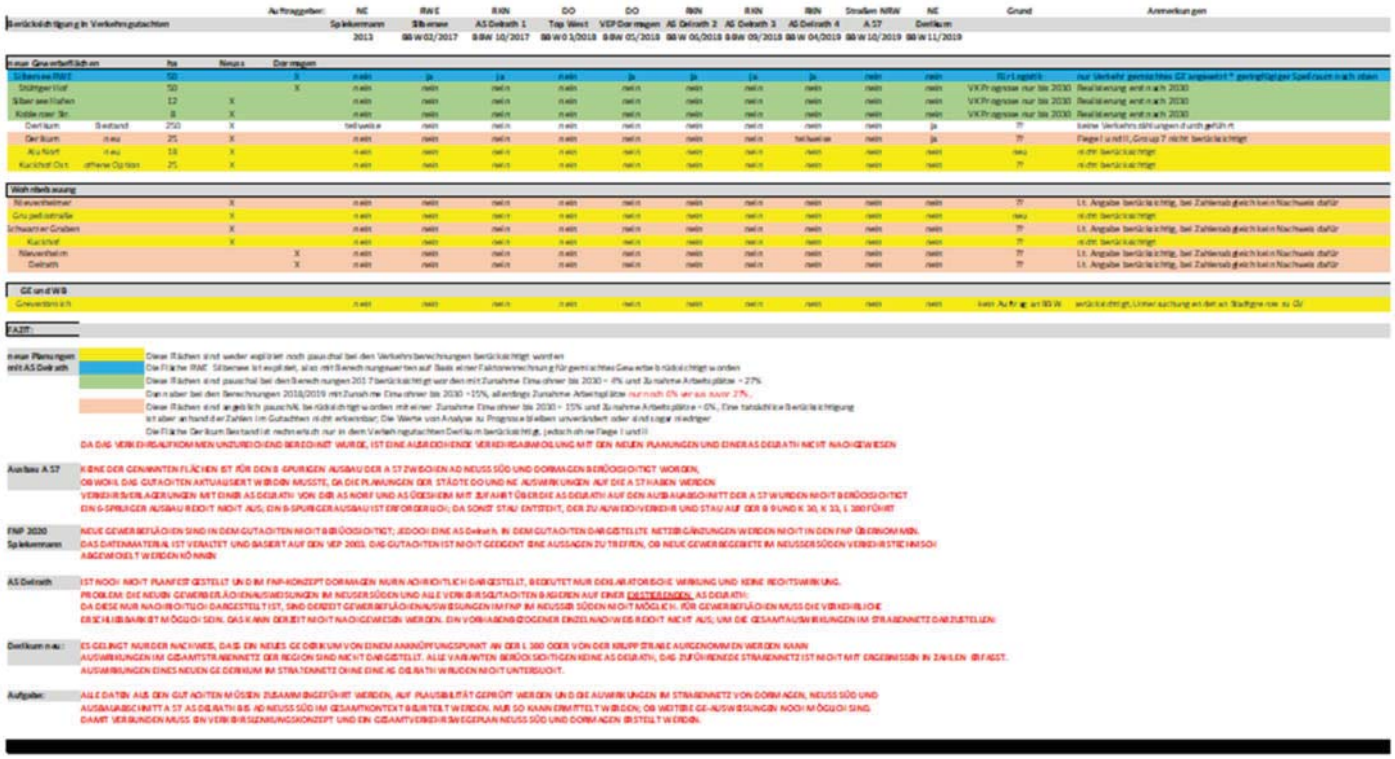
Es wurden in einem Zeitraum von 2016 bis 2019 mehr als 10 Einzelgutachten, in der Hautsache durch das Büro Brilon, Bontzio und Weiser erstellt, die sich alle mit diversen Planungen in der Region befassen.
Die Gutachten wurden durch verschiedene Auftraggeber veranlasst und in der Folge zu keinem Zeitpunkt jemals zusammengefasst zur Bewertung der Gesamtauswirkungen und wurden auch bis heute nicht auf Plausibilität im Gesamtkontext geprüft.
Wir halten es für zwingend erforderlich, dass die diversen Gutachten zusammengeführt werden und im Gesamtkontext verglichen und auf Plausibilität überprüft werden. Nur so kann eine realistische Aussage darüber getroffen werden:

- Wie sich die Verkehrsbelastung im übergeordneten Netz darstellt
- Wie sich die Verkehrsbelastung im nachgeordneten Netz darstellt
- Welche Wechselwirkungen sich durch Verflechtungen im Untersuchungsraum ergeben
- Welche Auswirkungen die diversen zusätzlichen Straßenbauvorhaben im Netz haben
- In welchen Bereichen tatsächlich im Analysefall oder Prognosefall Überlastungen bestehen
- Wie sich die Gesamtsituation mit und ohne eine AS Delrath darstellt
- Wie sich die Gesamtsituation mit und ohne eine AS Delrath und allen diskutierten Planungen im Untersuchungsraum darstellt
- Ob sich im Ergebnis überhaupt die Gewerbeplanungen realisieren lassen
- Ob unter Berücksichtigung aller Planungen auch langfristig nach Ausbau der A 57 keine Kapazitätsprobleme auf der A 57 in dem betroffenen Bereich entstehen
- Ob ein 6- spuriger Ausbau der A 57 in diesem Bereich überhaupt ausreichend ist, wobei die enge Anschlussdichte und der hohe Anteil an Schwerlastverkehr zu berücksichtigen ist.

Wir haben alle Gutachten ausgewertet und zusätzlich mit diversen Einzelgutachten aus diversen B-Planverfahren in der Region abgeglichen. Bei Zusammenführung der Daten konnten wir erhebliche Diskrepanzen bezüglich der Schlüssigkeit im Gesamtkontext erkennen.

Übersicht der erstellten Gutachten und der dort berücksichtigten Planungen mit Ergebnis:
Die Liste ist als Datei zur besseren Lesbarkeit im Anhang beigefügt.

Siehe nächste Seite



Im Ergebnis konnten wir feststellen, dass bei einer Gesamtbetrachtung der Verkehrsdaten die umfangreichen Planungen in der Region auch mit einer AS Delrath, dem 6- spurigen Ausbau der A 57 und weiteren geplanten Straßenbauvorhaben in der Region verkehrstechnisch nicht umgesetzt werden können. Deshalb halten wir eine Zusammenführung aller in den Gutachten ermittelten Daten für zwingend erforderlich, um schon auf der Ebene des FNP prüfen zu können, ob die Planungen im Gesamtkonzept mit der Lagekonzentration innerhalb eines nur geringen Radius, verkehrstechnisch überhaupt realisierbar sein können.
Ohne diese „Gesamtschau“ halten wir insbesondere die Gewerbeflächenausweisungen in der Region für unzulässig. Eine standortbezogene Einzelbetrachtung im nachgeordneten Verfahren reicht nicht aus.

Diese umfassende Gesamtbetrachtung ist zwingend erforderlich schon auf der Ebene der FNP Entwicklungen Neuss und Dormagen zum Nachweis, ob weitere neue Gewerbe- und Wohnbauflächen überhaupt realisiert werden können. Die Gesamtbetrachtung der verkehrlichen Auswirkungen ist außerdem von entscheidender Bedeutung für die Bewertung der Lärm- und Luftschadstoffbetroffenheit zur Beurteilung der Auswirkungen auf das Schutzgut „Mensch“ und auf die Schutzgüter „Klima, Umwelt und Natur“.
Zur weiteren Detailbegründung verweisen wir vollumfänglich auf die beigefügten Stellungnahmen aus den Verfahren AS Delrath und Ausbau A 57 zum Thema Verkehr.

Zu Bedarfsplanmaßnahme AS Delrath und K 33n:
Hierzu werden Erläuterungen in der Begründung zum FNP abgegeben (s. Seite 243 ff). Nicht nur das genannte Gutachten, sondern alle weiteren Verkehrsgutachten, die im Verfahren AS Delrath erstellt wurden, sind nicht mit ausgelegt worden.

Zu der Begründung merken wir an, dass die Planung nicht alternativlos ist. Der Vorhabenträger Rhein-Kreis Neuss hat sich lediglich darüber hinweggesetzt, dass auch eine sog. „Nullvarianten“ Prüfung durchgeführt werden muss und auch möglich ist mit einem Ausbau der B 9.

„Als mögliche Alternative ist regelmäßig auch die sog. Null-Variante zu berücksichtigen, also die Möglichkeit,von der Planung vollständig Abstand zu nehmen.Insbesondere ist zu prüfen, ob unüberwindliche Belange (hier: der Störfallbelang) *zu dieser Null-Variante nötigen (BVerwG, Urteil 10.4.1997, 4 C 5/86, vgl. auch BVerwG, Urteil 24.11.2010, 9 A 13/09, Kühling/Herrmann, Rn369, Stein-berg/Wickel/Müller, §3 Rn 181.)."*
„Diese Notwenigkeit entfällt auch nicht, wenn das Vorhaben in einen gesetzlichen Bedarfsplan aufgenommen wurde", was für das Vorhaben AS Delrath nicht der Fall ist
„Nur wenn „zwingende Gründe des überwiegenden öffentlichen Interesses" ausschlaggebend sind, kann im Regelfall von der Betrachtung des Null-Variante abgesehen warden" (BVerwG, Urteil 17.1.2007, 9 A 20/05).

Außerdem hat ein Rechtsgutachten die Störfallproblematik nicht geklärt, sondern lediglich nur untersucht. Im Ergebnis hat der Gutachter seine rein persönliche Einzelmeinung abgegeben, die aber nach wie vor nicht durch Europarecht und Rechtsprechung rechtlich allgemeinverbindlich abgedeckt ist.
Zu beiden Anmerkungen verweisen wir auf unsere im Verfahren AS Delrath abgegebene Stellungnahme.

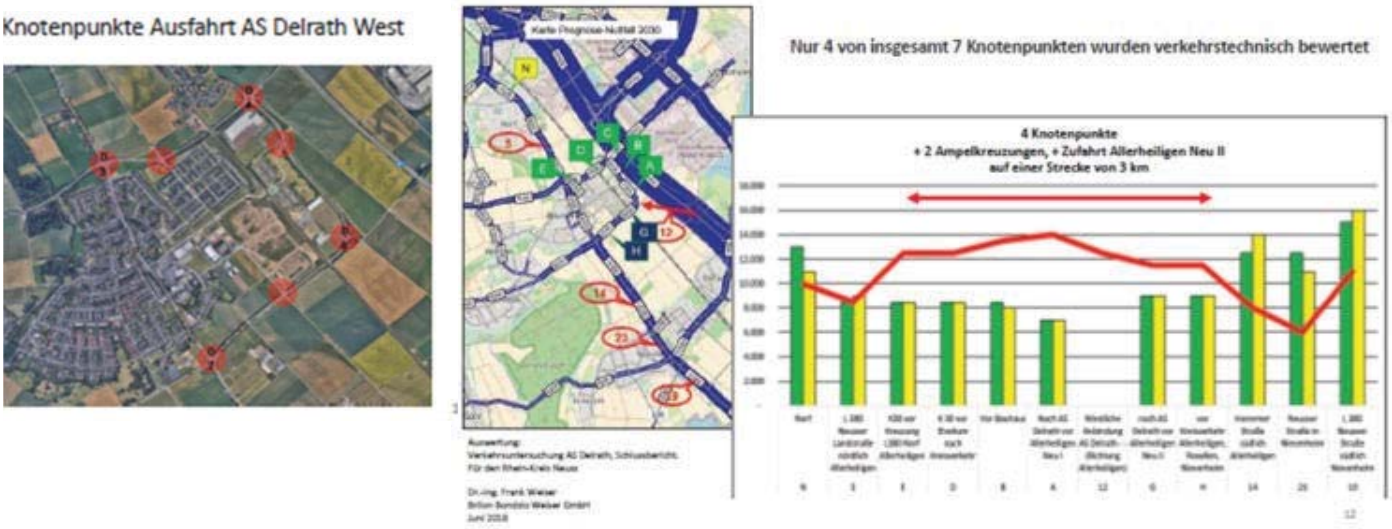
Es wird angegeben, dass die „verkehrstechnischen Planungen… auf den Vorgaben des Bebauungsplans Nr. 528 Entwicklungsgebiet Silbersee" basieren. Dieser B-Plan ist noch nicht im Rat beschlossen worden. Daraus resultierend lässt sich nun auch nachvollziehen, dass durchgängig für alle späteren erstellten Gutachten (siehe unsere Liste) tatsächlich dann auch nur das berechnete Verkehrsaufkommen für diesen Bereich in alle weiteren Gutachten eingeflossen ist. Dabei ist erheblich, dass sich die Zahlen nur auf die 50 ha Fläche (Eigentum RWE) beziehen, die vorrangig entwickelt werden soll. Obwohl die Ansiedlung eines großen Logistikcenters von DHL bereits feststand, wurde dennoch das Verkehrsaufkommen nur für gemischtes Gewerbe ermittelt. Alle weiteren Planungen in der Region wurden gar nicht und nur unzureichend mit viel zu geringen Pauschalwerten berücksichtigt. Daraus resultiert unsere Feststellung, dass weitere Planungen verkehrstechnisch in der Region nicht abgewickelt werden können.

Die Feststellung, dass die Planungsziele für eine AS Delrath mit einer AS Delrath auch in vollem Umfang erreicht werden können, hat keine Aussagekraft. Es wurden nur eng gesteckte Planungsziele vorgegeben, die im Ergebnis den Gesamtverkehrsauswirkungen in der Region nicht gerecht werden, insbesondere mit den umfangreichen Neuplanungen in Neuss Süd und Dormagen Nord.

Die Ziele, die mit einer AS Delrath erreicht werden sollen, beziehen sich in erster Linie auf die Entlastung der nördlichen Ortsteile von Dormagen und auf die Möglichkeit, das Gewerbegebiet Silbersee, vorrangig die im privaten Eigentum der RWE stehende Flächen (50 ha) am Silbersee für die Ansiedlung von DHL direkt an die Autobahn anzubinden. Eine Anschlussstelle dient jedoch nicht dazu, die Attraktivität eines Gewerbestandorts für eine bessere Vermarktung zu erhöhen. Eine Anschlussstelle dient ausschließlich der Abwicklung von überörtlichem Verkehr. Bedient wird die AS Delrath jedoch hauptsächlich mit Ziel- und Quellverkehr aus den lokalen Planungen. Eine AS Delrath ist nicht gerechtfertigt, da außerdem die Anschlussdichte weiterer Anschlussstellen im Bereich der Planungen durchaus den Verkehr abwickeln können.
Hierzu verweisen wir auf unsere Ausführungen in Stellungnahmen zum Verfahren AS Delrath und Ausbau A 57.

Neue Verkehrsbelastungen in den Wohngebieten Neuss Süd mit einer AS Delrath:
Ganz unerwähnt bleibt in der Aufgabenstellung für das Gutachten und folglich auch in der Bewertung durch den Gutachter, dass sich mit einer AS Delrath bereits vorhandener Verkehr von östlich der A 57 (Industriegebiet) in Richtung westlich der A 57 (große Wohngebiete) verlagert. Gleichzeitig wird mit den neuen Wohnbau- und Gewerbeentwicklungen erheblicher neuer Verkehr erzeugt, wodurch sich die Belastungen auf der K 30 vor Elvekum, der K 33 bis nach Rosellerheide und auf der Umgehungsstraße Allerheiligen teilweise mehr als verdoppeln werden.
Auf der Umgehungsstraße ist dann eine Verkehrsbelastung vergleichbar mit der der B 9 zu erwarten. Das wird nicht thematisiert und nach Aufforderung, sich damit zu befassen, ignoriert.

Übersicht Zunahmen mit einer AS Delrath westlich der A 57 auf Basis der Zahlen aus dem Verkehrsgutachten:



Wir halten es für dringend erforderlich, dass die neuen und zusätzlichen Verkehrsbelastungen Stadtgrenzen übergreifend in der UVU zu den FNP`s der Städte Dormagen und Neuss für eine Bewertung insbesondere des Schutzgutes „Mensch“ schon auf der Ebene des FNP Beachtung finden.

Zu Bedarfsplanmaßnahme 6- spuriger Ausbau der A 57, AD Neuss-Süd bis Köln:
Erläuterungen hierzu auf Seite 245 ff der Begründung zum FNP. Das genannte Gutachten wurde nicht mit ausgelegt und kann somit im Gesamtkontext nicht auf Schlüssigkeit nachvollzogen werden.

Wir halten es für die Beurteilung der Gesamtverkehrssituation im Zusammenhang mit den angedachten Flächenausweisungen in der Region für zwingend erforderlich, dass die Verkehrsgutachten für den Ausbau der A 57 in dem betreffenden Planungsbereich der Region hinzugezogen werden.
Die Gutachten sind bedeutend für die Beurteilung, ob der Verkehr aus den angedachten Gewerbeflächen entweder über die vorhandenen Anschlussstellen oder über eine AS Delrath überhaupt mit einem 6-spurigen Ausbau abgewickelt werden kann.
Mit einer AS Delrath und der daraus resultierenden Gewerbeentwicklungen darf die Sicherheit und Leichtigkeit des Verkehrs auf der A 57 nicht beeinträchtigt werden. Das gilt insbesondere auch für den Störfallbelang, denn Stausituationen im Bereich des Störfallbetriebes (mit einer AS Delrath) hat zur Folge, dass auch die Sicherheitsbetrachtung anders erfolgen muss.

Das zuletzt im Verfahren A 57 ausgelegte Gutachten mit dem Status 10/2018 (nach Gutachterwechsel ebenfalls erstellt von Brilon, Bontzio und Weiser) wurde mit folgender Aufgabenstellung beauftragt (Unterlage 1c, Erläuterungsbericht, S. 2)

„Aufgrund von städtebaulichen Entwicklungen der Städte Neuss und Dormagen- die einen unmittelbaren Einfluss auf die Belastungszahlen auf der A 57 und den Anschlussstellen im Planungsabschnitt haben, wurde die Fortschreibung der Verkehrsuntersuchung durch das Büro Brilon / Bontzio / Weiser aus Bochum notwendig…. .“.

Um so erstaunlicher ist es, dass keine der angedachten Planungen in der Region, auch nicht alle Planungen im Bereich Silbersee in unmittelbarer Nähe zu der AS Delrath, für das Verkehrsgutachten A 57 berücksichtigt wurden. Auch das bereits zum Zeitpunkt der Gutachtenerstellung vorliegende Gutachten zur AS Delrath ist nicht in das Gutachten zur A 57 eingeflossen. Lediglich die Planungen beiderseits Heerstraße Dormagen sind berücksichtigt worden. Ursache dafür ist, dass nach Vorgabe des Auftraggebers nur Vorhaben, die sich in einem B-Planverfahren befinden, berücksichtigt werden sollten. Welchen Sinn mach dann das mit der zitierten Aufgabenstellung erstellte Gutachten? Dieses Gutachten hat keinerlei Aussagekraft. Wir verweisen auf unsere Detailbegründung zum Verfahren Ausbau A 57.

Wir haben die Daten aus den vorliegenden Gutachten zusammengeführt mit dem Ergebnis, dass mit einer AS Delrath und den Gewerbeplanungen nur aus dem Bereich Silbersee der Streckenabschnitt zwischen AS Delrath und dem AD Neuss Süd 8- spurig ausgebaut werden muss.
Dieser Sachverhalt muss geprüft werden, bevor die neuen Flächen im FNP Neuss und Dormagen ausgewiesen werden können.

Verkehrsprognosen unzureichend:
Wie bereits ausgeführt ist für die Aufstellung des Flächennutzungsplans zur Beurteilung der grundsätzlichen Machbarkeit der Planungen in der Region Dormagen Nord / Neuss-Süd, die Auslegung eines VEP alleine völlig unzureichend. Wie bereits begründet, halten wir schon auf der Ebene der FNP Entwicklungen Dormagen und Neuss für die genannte Region eine umfassende Verkehrsuntersuchung unter Einbeziehung aller erstellten Gutachten im Gesamtkontext für erforderlich.

Die vorliegenden Gutachten haben einen Prognosezeitraum bis 2030, der FNP Neuss hat ebenfalls einen Prognosezeitraum bis 2030, der FNP Dormagen vermutlich ebenfalls. Üblicherweise wird von einem Planungszweitraum von 10 bis 15 Jahren ausgegangen.
Für die Ausweisung der Gewerbeflächen im genannten Bereich sind die Verkehrsgutachten mit einem Prognosezeitraum bis 2030 nicht ausreichen.

Die Anforderungen an Prognosen sind durch die Rechtsprechung dahingehend konkretisiert worden, dass der Sachverhalt zutreffend zu ermitteln ist und das Ergebnis einleuchtend zu begründen ist.
Ferner muss die mit jeder Prognose verbundene Ungewissheit künftiger Entwicklungen in einem angemessenen Verhältnis zu den Eingriffen stehen, die mit ihr gerechtfertigt werden sollen. Mangels gesetzlicher Vorgaben ist die Wahl des Prognosezeitraums im jeweiligen Einzelfall mit Blick auf das konkrete Vorhaben zu bestimmen. Aus dem Gebot der Konfliktbewältigung ergibt sich, dass der festgelegte Prognosezeitraum einer gerichtlichen Überprüfung unterworfen ist. Abhängig von der Schwere des zu rechtfertigenden Eingriffs ergeben sich Ober- und Untergrenzen (Vgl. BVerwG, Urteil vom 21.3.1996 -4A10/95).

Der Sachverhalt ist nicht „zutreffend“ ermittelt worden. Wesentliche bereits bekannte Planungen und Nutzungen sind, wie bereits ausgeführt- nicht in vollem Umfang berücksichtigt worden.
Zu berücksichtigen ist auch, dass der Ausbau der A 57 im Kontext mit einer AS Delrath und den daraus resultierenden Gewerbeentwicklungen erhebliche Eingriffe in Umwelt- und Naturschutzbelange sowie alle Schutzgüter bedeutet. Erschwerend ist die Störfallproblematik zu berücksichtigen.

Abhängig von der Schwere aller dieser Eingriffe ist die Verkehrsprognose 2030 für die Ausweisung von Flächen in der genannten Region völlig unzureichend. Da der festgelegte Prognosezeitraum einer gerichtlichen Überprüfung unterworfen ist, müssen schon für die Prognose 2030 alle in dieser Stellungnahme aufgeführten Planungen und Sachverhalte Berücksichtigung finden. Alternativ muss der Prognosezeitraum erweitert werden bis mindestens auf das Jahr 2035.

Eine deutliche Abweichung zwischen tatsächlicher Entwicklung und aufgestellter Prognose kann zur Funktionslosigkeit und infolgedessen zur Rechtswidrigkeit der Planfeststellungsbeschlüsse zu AS Delrath und Ausbau A 57 führen (BVerwG, Urt. V. 7.7.1978 -4C 79/76).
Wir gehen davon aus, dass die tatsächliche Verkehrsentwicklung in 2030 erheblich von den derzeitigen Prognosewerten abweicht, wenn die geplanten und diskutierten Maßnahmen und Nutzungen nicht in vollem Umfang in der Prognoseberechnung berücksichtigt werden.
Schon alleine aus diesem Grund muss schon auf Ebene des FNP die Gesamtverkehrssituation mit allen Planungen der Region ausführlich geprüft werden.
Wir verweisen auf die weiteren Begründungen aus unseren Stellungnahmen im Verfahren AS Delrath und Ausbau A 57.

Umweltverträglichkeitsuntersuchung unzureichend:
Die UVU Untersuchung muss die allgemeinen Anforderungen an die Verträglichkeitsprüfung erfüllen.
Das BVerwG legt in seiner Rechtsprechung einen strengen Maßstab an, indem es die positive Feststellung fordert, dass keine erheblichen Beeinträchtigungen vorliegen. *(BVerwG, Urteil 14.7.2011, 9 A*

12/10). Danach dürfen aus wissenschaftlicher Sicht keine vernünftigen Zweifel hinsichtlich des Vorliegens erheblicher Beeinträchtigungen bleiben. Dies erfordert eine Risikoanalyse, -prognose und -bewertung, die den besten Stand der Wissenschaft berücksichtigt. Das nachzuweisen, obliegt dem Vorhabenträger (BVerwG, Urteil 7.2.2011, 4 B 48/10.
Die vorliegende UVU Untersuchung erfüllt nicht die Anforderungen an die Verträglichkeitsuntersuchung, da der Nachweis nicht erbracht wird, dass keine erheblichen Beeinträchtigungen durch die Planungen zu erwarten sind.

Untersuchungsraum:
Die Gesamtkonzeption der Planungen in der Region muss ganzheitlich und Stadtgrenzen überschreitend vor der Ausweisung aller Wohnbau- und Gewerbeflächen in den Flächennutzungsplänen Dormagen und Neuss westlich und östlich der A 57 auch in Hinsicht auf die Auswirkung auf alle Schutzgüter schon auf der Ebene des FNP untersucht werden. Der Untersuchungsraum muss festgelegt werden auf den Bereich von Norf bis Nievenheim/Delrath westlich der A 57 und Grimmlinghausen/Üdesheim bis mindestens Zinkhüttenweg Dormagen Delrath. Dabei müssen auch die Maßnahmen „AS Delrath“ und „Ausbau A 57“ einbezogen werden. Gleiches gilt für die Sondierungsfläche Stüttger Hof, die derzeit nur als Alternative untersucht wurde, jedoch langfristig für Gewerbeentwicklungen realisiert werden soll und bereits in der Beikarte „Sondierungsflächen“ zum Regionalplan erfasst ist.

Feststellung der UVP-Pflicht:
Eine UVP Pflicht ergibt sich schon auf der Ebene der Flächennutzungsplanentwicklung. Die Feststellung der UVP-Pflicht muss aufgrund der umfangreichen Planungsabsichten der Städte Neuss und Dormagen in einem Radius von wenigen Kilometern und mit einer Flächenversiegelung von derzeit ca. 170 ha und Potentialflächen in einer Größenordnung von nochmals ca. 100 ha für Gewerbe, zuzüglich großflächiger Wohnbauflächenausweisungen schon jetzt erfolgen.
Da die Planungen östlich der A 57 außerdem alle innerhalb des einzuhaltenden Abstands zu einem Störfallbetrieb ausgewiesen werden sollen besteht schon jetzt auch aufgrund des Störfallbelangs gemäß § 8 UVPG eine UVP Pflicht.

Auch wenn die Maßnahmen AS Delrath und Ausbau A 57 nur nachrichtlich dargestellt werden, so können diese Vorhaben nicht, wie im Umweltbericht auf Seite 9 angegeben, für die Umweltprüfung außenvor gelassen werden. Diese Maßnahmen sind räumlich eng verknüpft und stehen in unmittelbarem Zusammenhang mit den Flächenausweisungen in der Region. Insbesondere da alle Maßnahmen von dem Störfallbelang betroffen sind und auch artenschutzrechtliche Maßnahmen für alle Vorhaben zu erwarten sind (Vorkommen der streng geschützten Art Zauneidechse) müssen diese Maßnahmen in die Umweltverträglichkeitsprüfung schon jetzt einfließen.

Datenmaterial:
Das für die UVU zugrunde gelegte Datenmaterial ist unzureichend. Es muss eine neue, übergreifende und gesamtheitliche Umweltverträglichkeitsuntersuchung mit neuer Erhebung der Ausgangssituation und mit Einbeziehung von weiterem Datenmaterial durchgeführt werden. Eine standortbezogene Einzel-betrachtung der Flächen ist, wie bereits begründet, schon auf der Ebene der FNP Entwicklung unzureichend.

Folgende Unterlagen müssen für die UVU Untersuchung und Bewertung der Auswirkungen auf die Schutzgüter mit einbezogen werden, bezogen auf die Planungen in der genannten Region:

- UVU Untersuchung und Umweltbericht zum FNP Konzept 2020 der Stadt Neuss
- Umweltsteckbriefe zu den ausgewählten Flächen
- Synopsen zu den Umweltauswirkungen aus der Auslegung des FNP Neuss 2014 und 2017
- UVP Bericht und Artenschutzgutachten aus dem Verfahren AS Delrath. Die Unterlagen weisen erhebliche Auswirkungen aus, die für die Gesamtbewertung auf FNP Ebene wesentlich sind. Bisher wurde nur der landschaftspflegerische Begleitplan aus dem Jahr 2005 berücksichtigt.
- Synopsen hierzu, die durch den Rhein-Kreis Neuss derzeit erstellt werden.
- Störfallgutachten aus dem Verfahren AS Delrath, welches wesentlich ist für die Beurteilung in der UVU Untersuchung zum FNP für das „Schutzgut Mensch“

- UVP Bericht und Artenschutzgutachten aus dem Verfahren Ausbau A 57
- Auszüge aus unseren Stellungnahmen in den Verfahren AS Delrath und A 57 zum Thema Umweltverträglichkeit und Bedenken zu UVP Berichten.
- Synopsen aus dem Scopingverfahren zum FNP Dormagen aus 2015. Die Ergebnisse wurden in der UVU Untersuchung nicht berücksichtigt, insbesondere hinsichtlich der Einwände von der Stadt Neuss zu den übergreifenden Auswirkungen.
- Klimaanpassungskonzept mit Handlungskarten der Stadt Neuss und Lärmaktionsplan mit Synopsen aus 2020 der Stadt Neuss.
- Die Flächenplanungen der Stadt Dormagen beeinträchtigen, Belüftungskorridore, Kaltluftentstehungsflächen und Hauptluftaustauschgebiete westlich A 57. Außerdem werden durch die Planungen der Stadt Dormagen neue Wärmeinseln in der Region generiert.
- Vermerk über Abstimmungsgespräch am 30.8.2018 mit Bez.regierung Düsseldorf, Aktenvermerk Ingenieurbüro Angenvoort und Barth im Verfahren AS Delrath zum Thema „Umsiedlung Zauneidechse“.
- Flächensteckbriefe aus der Umweltprüfung auf Ebene der Regionalplanentwicklung für die ausgewählten Flächen zur Etablierung einer Industrieregion an der Rheinschiene, hier: Bereich Silbersee und Umfeld.
- Beikarte 4e RPD, Biotopverbund

<u>Bewertung Umweltauswirkungen:</u>
Die Umweltauswirkungen der Vorhaben müssen bewertet werden. Aus der UVP-Richtlinie lassen sich keine Maßstäbe herleiten, die für eine Beurteilung herangezogen werden müssen- (Art. 3 der RL fordert nur eine Bewertung „in geeigneter Weise“). Es ist aber unstreitig, dass die UVP-Bewertung rein ökologisch ausgerichtet ist.

Es ist mangels Rechtsprechung derzeit -soweit ersichtlich- allgemein anerkannt, dass die Bewertung auf das **konkrete Vorhaben** ausgerichtet sein soll. Abstrakt ökologische Fragestellungen sollen somit außen vor bleiben.Die diversen Vorhabenträger wollen sich diese rechtlich nicht eindeutig geklärte, bisher allgemein anerkannte Sichtweise beschränken. Zwingend rechtlich nachgewiesen ist diese Auslegung der UVP-Richtlinie aber nicht. Die Erwägungsgründe der Richtlinie fordern ausdrücklich, dass die Umweltauswirkungen mit Rücksicht auf folgende Bestrebungen geprüft werden sollen:

- Die menschliche Gesundheit zu schützen.
- Durch eine Verbesserung der Umweltbedingungen zur Lebensqualität beizutragen.
- Für die Erhaltung der Artenvielfalt zu sorgen.
- Die Reproduktionsfähigkeit des Ökosystems als Grundlage allen Lebens zu erhalten.

Diese Bestrebungen können bei einer systematischen und an der Zielsetzung der Richtlinie orientierten Auslegung nicht außen vor bleiben. Eine ausschließliche Orientierung bei der Bewertung durch die Vorhabenträger an den umweltbezogenen Tatbestandsmerkmalen der einschlägigen Fachgesetze greift zu kurz. Aufgrund der erforderlichen übergreifenden Gesamtbetrachtung aller Vorhaben und Planungen in dem genannten Untersuchungsbereich ist es erforderlich, eine über die umweltbezogenen Tatbestandsmerkmale hinaus-gehende Bewertung vorzunehmen. Es ist eine Orientierung am Versorgungsprinzip *(so auch der Rat von Sachverständigen für Umweltfragen, DVB.1988,21,26*) und eine eigenständige integrative Bewertung erforderlich *(in diese Richtung Erbguth/Schlacke, § 5 Rn70, Erbguth/Schink, §12 Rn 9ff., Nr. 0.6.2.1 der UVPVwV).*

Wir fordern, dass der Untersuchungsraum für die wesentlichen Gutachten zur Prüfung aller Schutzgüter ausgeweitet wird. Der tatsächliche Bestand und alle Planungsvorhaben im Bereich westlich und östlich der Ausbautrasse A 57 müssen in den Untersuchungsraum einbezogen werden. Schon auf der Ebene des Flächennutzungsplans müssen die abstrakt ökologischen Auswirkungen berücksichtig werden, die sich in der Gesamtkonzeption durch den erheblichen strukturellen Eingriff ergeben.
Dabei müssen die Auswirkungen im Zusammenhang mit dem 6-spurigen Ausbau der A 57, der AS Delrath und der daraus resultierenden Gewerbeentwicklungen in diesem Bereich berücksichtigt und in die Umweltverträglichkeitsuntersuchung für den FNP mit einbezogen werden.

Nur so ist gewährleistet, dass eine realistische Abwägungsgewichtung der Umwelt- und Naturschutzbelange und deren Auswirkungen auf eine ganze Region überhaupt vorgenommen werden kann. Eine Beschränkung nur auf das konkrete Einzelvorhaben wird einer angemessenen Bewertung der Auswirkungen auf alle Schutzgüter nicht gerecht. Eine vertiefende Untersuchung der genannten Planungen Dritter in der Umweltverträglichkeitsuntersuchung schon auf Ebene des FNP ist notwendig. Für den Bereich Neuss Süd muss eine kumulative Betrachtung der in Natur und Landschaft eingreifenden Planungen im engen räumlichen Zusammenhang mit den Planungen in Dormagen Nord erfolgen, um Wechselwirkungen feststellen zu können.

Eine Genehmigung des Ausbaus der A 57 im Gesamtkontext mit einer AS Delrath und mit den damit verbundenen Flächenausweisungen im FNP Dormagen und Neuss kann **ohne** Berücksichtigung der abstrakt ökologischen Auswirkungen auf die Region im vorliegenden Fall zwingend nur als Präzedenzfall im Wege eines Vorhabenentscheidungsverfahrens durch den EuGH erreicht werden.

Summationsbetrachtung*:*
Es wurde nur eine summatorische gesamtstädtische Betrachtung vorgenommen (Seite 8 Umweltbericht. Diese Gesamtbetrachtung ist unzureichend und wird der Gesamtkonzeption nicht gerecht.
Die Flächensteckbriefe zu allen Flächenausweisungen im Bereich Silbersee auf dem Stadtgebiet von Dormagen und Neuss weisen ausschließlich sehr erhebliche Auswirkungen auf alle Schutzgüter auf. Diese Einschätzung der Planungsauswirkungen wird auch durch die UVU Untersuchung der Flächen auf Regionalplanebene bestätigt.

Die UVU zum FNP Dormagen hat genauso wie die UVU Untersuchung zum RPD Düsseldorf nur Einzelflächen bezogene Bewertungen vorgenommen. Die gesamtökologischen Auswirkungen mit Wechselwirkungen auf alle Schutzgüter können so nicht beurteilt werden. Es muss davon ausgegangen werden, dass alle Maßnahmen im Gesamtkontext zu erheblichen nachteiligen Umweltauswirkungen führen werden. Die geschützten Lebensräume und Arten werden erheblich beeinträchtigt. Das macht einen günstigen Erhaltungszustand nahezu unmöglich.

Wir fordern, dass eine Summationsbetrachtung durchgeführt wird. Steht die Realisierung mehrerer Vorhaben im Raum, die das betroffene Gebiet einzeln betrachtet noch nicht erheblich beeinträchtigen würden, muss diese Gesamtbetrachtung erfolgen. Danach sind selbst nicht genehmigte, aber bereits geplante Vorhaben in die Betrachtungen einzubeziehen (*BVerwG, Beschluss 9.12.2011, 9 B 44/11).*
Der Rechtsprechung zu Folge, sind in einem solchen Fall maximal so viele Vorhaben zuzulassen, dass die Einhaltung der Erheblichkeitsschwelle insgesamt noch gewährleistet bleibt. Eine Auswahl zwischen den verschiedenen, im Gebiet geplanten Vorhaben muss anhand des Prioritätsprinzips erfolgen. Bei mangelnder Verfügbarkeit umfassender Daten muss eine umfassende worst-case-Betrachtung durch die Behörde erfolgen *(OVG Münster, Urteil 1.12.2011, 8 D58/08, AK).*

Darüber hinaus müssen Vorbelastungen eines Gebietes bei der Prüfung berücksichtigt werden. Eine Zusatzbelastung durch das in Frage stehende Vorhaben ist insbesondere dann erheblich, wenn schon die Belastungsgrenze ausgeschöpft ist. Dabei betrachtet die Rechtsprechung den Critical load, dass bedeutet, den noch als verträglich anzusehenden Eintrag. Entsprechend naturwissenschaftlich begründete Belastungsgrenzen zeigen an, inwieweit auch langfristig noch keine signifikant schädlichen Effekte zu erwarten sind (*BVerwG Beschluss, 10.11.2009, 9 B 28/09).*

Im Gesamtkontext genannten Planungen AS Delrath, Ausbau A 57 und den neuen Gewerbeentwicklungen in der Region, muss schon auf Ebene der FNP Entwicklung diese Summationsbetrachtung umfassend und aktuell durchgeführt werden. Alle Planungen zählen zu einer Gesamtkonzeption für die Entwicklung einer neuen Industrieregion an der „Rheinschiene“. Alle Planungen stehen in wechselseitiger Abhängigkeit und können auch nur in wechselseitiger Abhängigkeit realisiert werden. Ohne Durchführung der Summationsbetrachtung kann nicht sichergesellt werden, dass sich die Planungen realisieren lassen, so dass keine Rechtfertigung besteht, insbesondere die Flächen Silbersee im FNP auszuweisen.

Folgende Sachverhalte müssen für die Summationsbetrachtung – ggf. vor einer 2. Offenlage des FNP-einbezogen werden:

- Festgelegte Nutzung der Flächen Silbersee für Güterverkehr
- Gegenüberstellung Luftschadstoffeinsparung durch trimodale Nutzung im Verhältnis zu neu erzeugtem Verkehr

- Klimaauswirkungen:
  Die globalklimatischen Auswirkungen wurden weder für das Verfahren „AS Delrath“ noch für das Verfahren „Ausbau A 57“ untersucht. Darin sehen wir einen Mangel.
  Für die Summationsbetrachtung und die aktuelle Umweltverträglichkeitsuntersuchung zum FNP Dormagen müssen Gesichtspunkte des Klimawandels berücksichtigt werden. Gemäß § 2 Abs. 1 Nr. 3 UVPG in der aktuellen Fassung vom 8. September 2017 (BGBl. I S. 3370) ist Schutzgut im Sinne des Gesetzes unter anderem das Klima, und zu den weiteren Angaben, die der UVP-Bericht nach § 16 Abs. 3 i.V.m. Anlage 4 Ziffer 4 b) und 4 c) hh) UVPG enthalten muss, gehören Veränderungen des Klimas nicht nur durch Veränderungen des Kleinklimas am Standort, sondern zum Beispiel auch durch Treibhausgasemissionen.
  Im Rahmen der Summationsbetrachtung muss auch eine Aussage zu den global-klimatischen Auswirkungen getroffen werden. Für die Bewertung der lokalklimatischen Auswirkungen müssen alle Planungen in der betroffenen Region berücksichtigt und eine Aussage zu den Gesamtauswirkungen für die Region Neuss Süd und Dormagen getroffen werden.
  Dazu ist es erforderlich, dass auch eine Berechnung der Treibhausgase (THC-Werte) durchgeführt werden muss. Als Basis können alle genannten und vorliegenden Verkehrsgutachten genutzt werden.
- Schutzgut Mensch:
  Störfallbelang
- Schutzgut Mensch:
  Wir verweisen ausdrücklich auf unsere Ausführungen in den Stellungnahmen Verfahren AS Delrath und Ausbau A 57 zum Thema Lärm- und Luftschadstoffbelastungen, die bei der Summationsbetrachtung Berücksichtigung finden sollen
- Schutzgut Wasser:
  Wir verweisen ausdrücklich auf unsere Ausführungen in den Stellungnahmen Verfahren AS Delrath und Ausbau A 57 zum Thema EG- Wasserrahmenrichtlinie, die bei der Summationsbetrachtung Berücksichtigung finden sollen.

Neue Umweltverträglichkeitsuntersuchung:
Zusammenfassend muss schon auf Ebene der FNP Entwicklung die von uns geforderte Summationsbetrachtung durchgeführt werden. Schon auf Regionalplanebene wurde nur eine flächenbezogene Einzelbetrachtung durchgeführt, obwohl alle von uns genannten Flächen in der Region schon für die Umsetzung einer Gesamtkonzeption auf engstem Raum vorfestgelegt wurden. Das führt sich auf Ebene des FNP fort und verfestigt sich im B- Planverfahren.

Diese bewusste „Salamitaktik“ zur gesteuerten Umsetzung von Vorhaben führt zu einer Aufspaltung oder Umgehung einer ordnungsgemäßen Gesamtbetrachtung der Auswirkungen auf alle Schutzgüter. Wechselwirkungen können nicht realistisch dargestellt werden.
Das steht mit Sinn und Zweck der europarechtlich determinierten UVP-Regelungen im Widerspruch, die das Gesamtvorhaben in den Blick nehmen und nicht lediglich auf eine Momentaufnahme aktueller Umweltauswirkungen (etwa Emissionen) ausgerichtet sind. Es wäre aus europarechtlicher Sicht mehr als bedenklich, allein aufgrund zeitlich versetzter Eingriffe auf eine Gesamtbetrachtung zu verzichten.

Vielmehr hat der Europäische Gerichtshof den Rechtsgedanken hervorgehoben, dass die kumulative Wirkung von Projekten grundsätzlich nicht unberücksichtigt bleiben darf, indem sie einer Gesamtbetrachtung entzogen werden könnten, obgleich sie zusammengenommen erhebliche Auswirkungen auf die Umwelt im Sinn von Art. 2 Abs. 1 der Richtlinie 85/337/EWG des Rates vom 27. Juni 1985 über die Umweltverträglichkeitsprüfung (ABl. L 175, S. 40) haben können (vgl. EuGH, U.v. 21.9.1999 - C-392/96 - Slg 1999, I-5901 = juris Rn. 76).

Nach der Rechtsprechung des Europäischen Gerichtshofs sollen daher auch zeitlich versetzte Verwirklichungen von Teilprojekten erfasst werden (vgl. BVerwG, U.v. 18.6.2015 - 4 C 4.14 - BVerwGE 152, 219 = juris Rn. 17 m.w.N). Dies spricht ebenfalls für eine Aus-legung, die auf die Gesamtheit von Eingriffen abstellt und die Erheblichkeit der kumulierten Auswirkungen auf die Umwelt in den Blick nimmt.

Wir fordern deshalb dazu auf, dass die genannten Vorhaben als „Ganzes“ durch die Vorhabenträger untersucht werden und als „Ganzes“ durch die Behörde bewertet werden. Bisher können teilweise schon in den Verfahren getroffene Aussagen zu kumulativen Auswirkungen aufgrund fehlender Detaildarstellung der Bewertungsfindung auch nicht nachvollzogen werden. Wir sehen die Pflicht einer Zusammenführung der Vorhaben. Wir sehen ebenfalls die Behörden in der Pflicht, die geforderte worst-case-Betrachtung nachvollziehbar und transparent durchzuführen.

Diese Pflicht sehen wir darüber hinaus auch für die Regionalplanbehörde vor einer späteren Genehmigung des FNP Dormagen und Neuss. Eine erneute Prüfung der schon lange zurückliegenden Umweltverträglichkeitsuntersuchung muss veranlasst und hierbei ebenfalls eine Summationsbetrachtung für die Flächenausweisungen im RPD für die Region vorgenommen werden. Insbesondere in Anbetracht des fortgeschrittenen Klimawandels müssen neue Erkenntnis in die Gesamtbetrachtung einfließen und eine Neubewertung vorgenommen werden, ob eine Abwägung der Ausweisung der Gewerbeflächen „Silbersee“ im RPD gegen die sehr erheblichen Umweltauswirkungen und Auswirkungen auf alle Schutzgüter immer noch angemessen ist. Die jetzt auch erforderliche Bewertung der globalen Klimafolgen muß ebenfalls mit einfließen.

Eine Summationsbetrachtung muss zu dem Ergebnis führen, dass die umfangreiche Rücknahme des regionalen Grünzugs rückgängig gemacht werden muss und die Flächen in die ursprünglichen Ausweisungen entsprechend dem GEP 99 jetzt in den RPD zurückgeführt werden müssen. Das entspricht auch der Ausweisung im Landesentwicklungsplan, wo der Bereich der Planungen nach wie vor als regionaler Grünzug ausgewiesen ist.

Abschließend verweisen wir auf unsere weiteren Detailbegründungen in unseren Stellungnahmen im Verfahren AS Delrath, Ausbau A 57 und zu der Auslegung Lärmaktionsplan Neuss.

Mit freundlichen Grüßen,

, zugleich als Vorsitzende des Vereins auch für die Mitglieder der Bürgerinitiative

Anlagen:

- Stellungnahme im Verfahren AS Delrath, per Mail übermittelt am 25.3.202
- Stellungnahme im Verfahren Ausbau A 57, per Mail übermittelt am 25.3.202
- Stellungnahme zu Auslegung Lärmaktionsplan Neuss, per Mail übermittelt am 31.3.202
- Liste VK-GE, Zusammenfassung der diversen Verkehrsgutachten, per Mail übermittelt am 31.3.202

ARCHITEKT AKNW UND STAATLICH ANERKANNTER SACHVERSTÄNDIGER
FÜR DIE PRÜFUNG DES BRANDSCHUTZES

Stadt Dormagen
Stadtplanungsamt
Stadtverwaltung
41538 Dormagen

Dormagen - Zons, den 24.03.2020, Seitenumfang inkl. Anhang 8 Seiten

Einwände zum offenliegenden Flächennutzungsplan-Entwurf für Dormagen, Stand November 2019

Bereich nördlich und östlich der Zonser Altstadt

Änderungen im Flächennutzungsplan-Entwurf, auf die Bezug genommen wird:

1. Feld nördlich des Flügeldeichs, südwestlich des Fährhauses

Aussage im Flächennutzungsplan von 1979: begrünte öffentliche Parkplätze (grüngelbe Schraffur)
Aussage im Flächennutzungsplan-Entwurf von 2019: Parkplatz (ockerfarbene Fläche, diese ist in der Legende mit Bundesautobahn und Hauptverkehrsstraße erklärt, wahrscheinlich unabsichtlich Fehler in der Legende)
Derzeitige Nutzung: landwirtschaftliche Fläche

Hinweise

a) In Bezug auf den Landschafts- und Klimaschutz ist die geplante Maßnahme negativ.

b) Das Feld liegt an der touristischen „Schaufensterseite“ von Zons (zum Rhein hin) und hat besonderen touristischen Wert, die geplante Maßnahme ist daher negativ.

c) Das Grünland zwischen Zons und dem Rhein hat auch zentrale Bedeutung für die Naherholung für die Bewohner der Zonser Altstadt und auch überhaupt von Zons. Das hier betrachtete Feld liegt am

Hauptspazierweg, wenn Zonser „eine kleine Runde zum Rhein drehen“, was man zu allen Tageszeiten beobachten kann. Der Flächennutzungsplan-Entwurf kann daher bezogen auf die fragliche Fläche nicht richtig sein.

d) Zusätzliche Parkplätze ziehen ggf. zusätzlichen Autoverkehr an (ggf. auf Kosten des Fahrradverkehrs und ÖPNV), der die örtliche Infrastruktur und das Klima vermeidbar belastet. Für die Anwohner von Zons bedeutet das mehr Gefährdungen, mehr Lärm und mehr Luftschadstoffe. Daher ist die geplante Maßnahme negativ.

e) Auf Nachfrage [1] (Quellenangaben im Anhang) teilte die Stadtverwaltung mit, daß ein Bedarf an zusätzlichen Parkplätzen weder durch Gutachten noch durch andere belastbare Quellen belegt ist. Der Flächennutzungsplan-Entwurf kann daher bezogen auf die fragliche Fläche nicht richtig sein.

f) Eine eigene Umfrage unter einigen hundert Touristen, die mit dem Pkw nach Zons gefahren waren, ergab, daß kein Bedarf an zusätzlichen Parkplätzen gesehen wird. Weniger als 1 % der Befragten, nämlich genau ein Paar, gab an, daß es jemals auch an Sommerwochenenden in Zons keinen Parkplatz gefunden hätte, das sei aber ein paar Jahre her gewesen. Der Flächennutzungsplan-Entwurf kann daher bezogen auf die fragliche Fläche nicht richtig sein.

g) Als Motiv für die Umwandlung von Grüngebiet bzw. Ackerland in Parkplatzfläche wurde von der Stadtverwaltung [2] angegeben, dies wäre ausgelöst durch die Planung der Wohnbebauung auf dem „Flügeldeichparkplatz“ und der dadurch entfallenden Parkplatzflächen. Die Notwendigkeit dieser Planung muß aber angesichts der riesigen geplanten neuen Wohnbaugebiete im Stadtgebiet hinterfragt werden, denn diese Bebauungsgebiete beeinträchtigen ja gerade nicht den Tourismusmagneten „Zonser Altstadt“. Der Flächennutzungsplan-Entwurf kann daher bezogen auf die fragliche Fläche nicht richtig sein.

h) Ein Grund, weswegen die begrünte Parkplatzfläche (FNP von 1979) in eine nicht begrünte Parkplatzfläche umgewidmet werden soll, ist nicht erkennbar, der Flächennutzungsplan-Entwurf kann daher bezogen auf die fragliche Fläche nicht richtig sein.

i) Der Stadtverwaltung liegt eine Unterschriftensammlung vor (über 1.000 Unterschriften) [3], die fordert, die Grünflächen zwischen Zons und dem Rhein zu erhalten. Die Stadtverwaltung versprach, dies zu

berücksichtigen. Hinweise dafür finden sich im Flächennutzungsplan-Entwurf nicht, der Flächennutzungsplan-Entwurf kann daher bezogen auf die fragliche Fläche nicht richtig sein.

j) Die fragliche Fläche gehört zur Rheinaue in unmittelbarer Nähe zum Landschaftsschutzgebiet und auch nah am FFH-Gebiet (Flora-Fauna-Habitat). Die Fläche ist daher schützenswert. Der Flächennutzungsplan-Entwurf kann daher bezogen auf die fragliche Fläche nicht richtig sein.

k) Nördlich der fraglichen Fläche befindet sich eine Bebauung großteils aus Wohngebäuden, die fast ausschließlich illegal errichtet wurden und daher bei der Bewertung der Fläche nicht berücksichtigt werden dürfen.

l) Außerdem gehört die fragliche Fläche zum Überschwemmungsgebiet und in einer Wasserschutzzone. Hier ist eine vollflächige Versiegelung mit Sicherheit problematisch. Der Flächennutzungsplan-Entwurf kann daher bezogen auf die fragliche Fläche nicht richtig sein.

m) Das Ensemble bestehend aus Zons, dem Rhein und dem dazwischenliegenden Grüngebiet ist einzigartig. Die geplanten Veränderungen lassen hier insgesamt die notwendige Sensibilität vermissen, nach dem Motto: Wenn hier das eine oder andere verschandelt wird, bleibt genug Schönes übrig. Der Flächennutzungsplan-Entwurf ist daher in Bezug auf die fragliche Fläche negativ zu werten.

n) In Bürgerversammlungen ist erheblicher Widerstand gegen die geplanten neuen Parkplätze zu beobachten gewesen [3]. Der Flächennutzungsplan-Entwurf kann daher bezogen auf die fragliche Fläche nicht richtig sein.

o) **Mehrere politische Parteien haben sich bereits gegen die neue Parkplätze im Grüngebiet zwischen Zons und dem Rhein ausgesprochen** [4]. Der Flächennutzungsplan-Entwurf kann daher bezogen auf die fragliche Fläche nicht den Willen der politischen Parteien widerspiegeln.

Antrag

Aus den genannten Gründen sollte im Flächennutzungsplan die bestehende landwirtschaftliche Nutzung festgeschrieben werden.

2. „Flügeldeichparkplatz“ südlich der Straße „Alter Flügeldeich“ und westlich des Herrenweges:

Aussage im Flächennutzungsplan von 1979: Grünanlage, Begleitgrün, Minigolfplatz
Aussage im Flächennutzungsplan-Entwurf von 2019: Parkplatz und Wohnbebauung
Derzeitige Nutzung: Parkplatz mit Begleitgrün

Hinweise

Die beabsichtigte Planung bedeutet eine Verkleinerung des sogenannten „Flügeldeichparkplatzes“. Dies hat bestimmte Konsequenzen:

a) Der Flügeldeichparkplatz hat eine hohe Bedeutung als Ausweichparkplatz an Wochenenden mit starkem Touristenandrang und wenn der Festplatz durch ein Festzelt, St. Martins-Feier oder Kirmes teilweise oder ganz belegt ist. Eine Reduzierung dieser Parkplatzfläche ist demnach negativ.

b) Der Flügeldeichparkplatz stört wegen seiner beschränkten Größe und Tieflage das Erscheinungsbild der Altstadt und der vorgelagerten Rheinaue nicht.

c) Der Parkplatz stört auch wegen der dichten Randbegrünung das Erscheinungsbild der Altstadt und der vorgelagerten Rheinaue nicht.

d) Der Flügeldeichparkplatz ist zusammenfassend eine geradezu ideale und verträgliche Parkplatzlösung für einen Touristenmagneten wie die Zonser Altstadt. Eine Reduzierung dieser Parkplatzfläche ist demnach negativ.

Weiterer Hinweis:

e) Die Stadtverwaltung hat diese Planung seinerzeit betrieben unter der irrigen Annahme, daß der Flügeldeichparkplatz gar nicht benötigt würde, da er fast immer leer sei [5]. Diese Auffassung ist von der Stadtverwaltung inzwischen korrigiert worden, leider ist aber die Planung trotz der falschen Grundannahme immer noch im Flächennutzungsplan enthalten.

Antrag

Aus den genannten Gründen sollte im Flächennutzungsplan die bestehende Parkplatzfläche mit Begleitgrün festgeschrieben werden und die geplante Wohnbebauung an dieser Stelle zugunsten anderer Wohnbauflächen im Stadtgebiet aufgegeben werden.

3. Bereich östlich des Herrenweges und westlich des heutigen Hauptdeiches:

Aussage im Flächennutzungsplan von 1979: Festplatz und Grünfläche
Aussage im Flächennutzungsplan-Entwurf von 2019: Parkplatz mit Grünfläche und Parken

Hinweise

a) Der Schützenplatz in Dormagen-Mitte an der Grenze zu Rheinfeld ist weiterhin nur als Festplatz ausgewiesen, obwohl dieser Platz meist als Parkplatz dient. Die Änderung beim Zonser Rheintor-Festplatz läßt also vermuten, daß hier bezweckt ist, die Umwandlung von bisherigen Grünflächen in Parkplatzflächen planerisch zu ermöglichen oder zu begünstigen. Der Flächennutzungsplan-Entwurf kann aus den Gründen 1a) - 1g), 1i), 1j), 1m) - 1o) nicht richtig sein.

b) Erschwerend kommt bei dieser Fläche dazu, daß sie anders als die Fläche unter Ziffer 1 vom Landschaftsschutzgebiet noch nicht einmal durch eine Straße getrennt ist. Außerdem befindet sich die hier betrachtete Fläche noch näher bis unmittelbar an der Zonser Altstadt. Der Flächennutzungsplan-Entwurf kann daher bezogen auf die fragliche Fläche nicht richtig sein.

c) Erschwerend kommt bei dieser Fläche außerdem hinzu, daß bei der geplanten Ausweitung der Parkplatzfläche eine erhebliche Anzahl Bäume betroffen sind, die allesamt durch private Initiative gepflanzt wurden, teilweise auch mit Spendenmitteln finanziert durch die Zonser Schützen gepflanzt wurden. Der Flächennutzungsplan-Entwurf kann daher bezogen auf die fragliche Fläche nicht richtig sein.

d) Das von der Stadtverwaltung [1] vorgetragene Argument, die Einwohner der Altstadt von Zons wünschten einen weiteren Parkplatz außerhalb der Zonser Stadtmauern, ist nicht richtig. Richtig ist vielmehr, daß die Altstadt von Zons neue Parkflächen innerhalb der Stadtmauern schon bekommen hat (70 neue Parkplätze neben dem Kreisarchiv) und

noch weitere ca. 70 Parkplätze unterirdisch bekommen wird, was von den Bewohnern der Zonser Altstadt durchaus positiv wahrgenommen wird. Die Stadtverwaltung hat zutreffend die Erwartung geäußert [1], daß sich hierdurch der Parkdruck in der Zonser Altstadt entspannt. Der Flächennutzungsplan-Entwurf kann daher bezogen auf die fragliche Fläche nicht richtig sein.

Antrag

Aus den genannten Gründen sollte im Flächennutzungsplan die bestehende Ausweisung als Festplatz weiter festgeschrieben bleiben und durch entsprechende Festsetzungen verhindert werden, daß bestehende Grünflächen in dem genannten Bereich für Parkplätze geopfert werden.

Märchenviertel 2

1. „Märchenviertel 2“ südlich der Nievenheimer Straße

Aussage im Flächennutzungsplan von 1979: landwirtschaftliche Fläche
Aussage im Flächennutzungsplan-Entwurf von 2019: Wohnbebauung
Derzeitige Nutzung: landwirtschaftliche Fläche

Hinweise

a) im „Entwicklungsplan Gesamtstadt“, Stand September 2016 findet sich als wesentliche Aussage, daß der Grünzug Zonser Grind - Hannepützheide - Straberger / Nievenheimer See - Knechtstedener Busch wichtig ist und gestärkt werden soll. Die Planung des Märchensviertels 2 hält so gut wie keinen keinen Abstand zur Heide ein und beeinträchtigt damit den vorhandenen Grünzug und versperrt auch einen Luftaustausch am Wald der Heide vorbei über die vorhandenen Freiflächen. Eine Beeinträchtigung ist aber keine Stärkung, daher kann der Flächennutzungsplan-Entwurf in Bezug auf die fragliche Fläche nicht richtig sein.

b) Durch die Bebauung bis fast unmittelbar an die Hannepützheide heran ist mit Beeinträchtigungen der in diesem Bereich vorhandenen Fauna zu rechnen. Damit hat der Flächennutzungsplan-Entwurf negative Auswirkungen.

c) Selbst wenn südlich der Nievenheimer Straße hier Bebaaung geplant ist, ist kein Grund erkennbar, warum nicht von der Nievenheimer Straße

ein Mindestabstand festgelegt wird, um die negativen Auswirkungen der Planung zu begrenzen.

Antrag

Aus den genannten Gründen sollte im Flächennutzungsplan die bestehende landwirtschaftliche Nutzung festgeschrieben werden.

An dieser Stelle möchte ich der Dormagener Stadtverwaltung meinen Respekt zollen für die im Augenblick trotz widriger Umstände weiter ausgeübte Arbeit und die Unterstützung der Bevölkerung.

Auch möchte ich mich im voraus für die Berücksichtigung der o.g. Anträge bedanken.

Dormagen-Zons, den 24.03.2020

Anhang

Quellenangaben:

[1] Bürgermeister Erik Lierenfeld in der Sitzung des Planungsausschusses am 29.10.2019, siehe das zugehörige Protokoll, Seite 7.

[2] Der Geschäftsführer der SWD, Herr Bison, im Forum Zons der CDU am 07.10.2019, nachzulesen im Artikel „Zonser lehnen Park-Konzept der Stadt ab“ in der NGZ vom 09.11.2019.

[3] Siehe den Artikel „Streit um Parkplatzkonzept Zons geht weiter“ im Schaufenster vom 30.11.2019 und den Artikel „Neue Parkplatzflächen in Zons bleiben umstritten“ in RP-Online am 23.11.2019 und der NGZ kurz darauf.

[4] Z.B. die CDU, siehe den Artikel „Zonser lehnen Park-Konzept der Stadt ab“ in der NGZ vom 09.11.2019. Entsprechende Aussagen vom Zentrum, der FDP und den Grünen haben den Unterzeichner erreicht (unterschiedlich belastbar).

[5] Die Beigeordnete Frau Gaspers im Beisein von Herrn Nachtwey in einer Bürgersprechstunde in der Zonser Pfarrscheune im Jahr 2018, es ging im wesentlichen um die Vorstellung des Entwurfs des Flächennutzungsplans.

Verteiler:
- Stadtplanungsamt der Stadt Dormagen
- Bürgermeisterbüro, Bürgermeister Erik Lierenfeld
- Landeskonservator (per Post, gesondertes Anschreiben)
- Obere Denkmalpflege, Frau Dr. Rusinowska-Trojca (per Post, gesondertes Anschreiben)
- SWD, Geschäftsführer Herr Bison
- Fraktionen
- Neuss-Grevenbroicher Zeitung
- Schaufenster
- Rheinischer Anzeiger

Anregungen und Bedenken zum Flächennutzungsplanentwurf, Stand November 2019

Im Rahmen der Öffentlichkeitsbeteiligung

Dormagen, den 25.03.2020

Feld nördlich des Flügeldeichs, südwestlich des Fährhauses in Zons

Derzeitige Nutzung: landwirtschaftliche Fläche

Darstellung FNP 1979: begrünte öffentliche Parkplätze (grüngelbe Schraffur), P-Zeichen

FNP-Entwurf 2019: orange / ockerfarbige Fläche (nicht in der Legende erläutert), P-Zeichen

Der Standort gehört zur „Hauptzufahrtroute“ zur Altstadt Zons. Bei seiner Befahrung hat der Besucher ein „erstes“ besonderes optisches Aha-Erlebnis. Der erheblich zum Naherholungswert des Tourismusstandortes beiträgt. Der Blick auf den Rhein ist von der Stelle unverbaut und naturbelassen und doch durch die Rheinschifffahrt und die sichtbare Fährverbindung sehr abwechslungsreich. Daher nimmt der Reiz dieser Stelle auch für die Zonser Bevölkerung nicht an Bedeutung ab. Mir persönlich geht immer wieder mein Herz auf, wenn ich von auswärts komme und ich mich über den tollen Blick auf den Rhein freue. Zons ist zu meiner Heimat geworden und an diesem Standort der Stadt wird mir dies persönlich immer besonders deutlich.

Dieser Blick auf den Rhein versprüht eine besondere Magie und gehört sicherlich zu einem der schönsten Blicke auf den Rhein in NRW überhaupt. So ein Blick darf nicht verschandelt werden. Er muss für den Touristen, wie für die Zonser selbst erhalten bleiben. Ein Parkplatz an der Stelle ist ein optischer Störenfried. Die Qualität des Tourismusstandortes würde geschwächt werden. In der Einwohnerversammlung im Sommer 2019 haben sich viele anwesende Zonser gegen den Parkplatz an dieser Stelle ausgesprochen. Diesen Standort haben die Zonser von allen angedachten am meisten kritisiert.

Ohne den realisierten Bau der Feuerwache war das Landschaftsbild an dieser Stelle noch prägnanter. Der Bau der Feuerwache wurde seitens der Zonser Bevölkerung akzeptiert, wegen der damit verbundenen höheren Sicherheit. Der Bau bleibt einige Meter zurück, ein Restgrün blieb erhalten. Wir haben da bereits Einschränkungen an dieser empfindlichen Stelle hinnehmen müssen. Ich bitte die Politiker darum keine weitere Beeinträchtigung des Landschaftsbildes an dieser Stelle mehr zu akzeptieren. Sonst wird hier das Landschaftsbild weiter erheblich gestört. Und damit die Schönheit der Stadt Zons. Die von seiner „Schönheit“ schließlich auch wirtschaftlich lebt. Erst die Schönheit des Orts- und Landschaftsbildes schafft die Grundlange für den Tourismus, der Naherholungs- und die Wohnqualität. Die Schönheit des Standortes zahlt sich in barer Münze aus. Das Stadt- und Landschaftsbild ist ein sensibles Gut, das geschützt werden muss. Wieviel Einschränkungen sollen die Besucher noch hinnehmen? Viele Besucher beschweren sich bereits heute über den schlechten Erhaltungs- und Bauzustand des Denkmalbereichs und der Baudenkmäler in Zons.

Es gehört zur Aufgabe der Politiker vorhandene Qualitäten zu schützen. Daher meine Empfehlung:

Die Fläche sollte entsprechend seiner derzeitigen Nutzung als landwirtschaftliche Fläche im neuen Flächennutzungsplan dargestellt werden.

Flügeldeichparkplatz südlich der Straße „ Alter Flügeldeich“ und westlich des Herrenweges in Zons

Derzeitige Nutzung: Parkplatz f. PKWs und Wohnmobile

Darstellung FNP 1979: Grün- und Parkanlage, Minigolfplatz

FNP-Entwurf 2019: Parkplatz und Wohnbebauung

Der Flügeldeichparkplatz würde entgegen der planerischen Vorstellungen des Flächennutzungsplan 1979 (Minigolfanlage, Grünanlage) an der Stelle realisiert. An der anderen Seite des Flügeldeiches wurde der Parkplatz nicht realisiert. Die landwirtschaftliche Fläche wurde erhalten. Somit hat ein Austausch der vorgesehenen Standorte stattgefunden.

Der Flügeldeichparkplatz ist stark umgrünt. Er liegt tiefer als das Straßenniveau und stellt in seiner derzeitigen Ausgestaltung keine besondere optische Belastung für den Tourismusstandort Zons dar. Er wird an stark frequentierten Sonntagen als Parkplatz von den Besuchern genutzt. Zudem wird er zum Schützenfest als Hauptparkplatz genutzt, da die Kirmes auf dem Rheintorparkplatz aufgebaut ist.

Bis für kurzem dürfen Wohnmobile nur auf dem Flügeldeichparkplatz stehen. Dort stören sie das Orts- und Landschaftsbild nicht. Nur manchmal scheint der ein oder andere Wohnmobilist das Gebüsch als Toilette / bzw. Entsorgungsstelle für die Campingtoilette zum Missfallen der Anlieger zu missbrauchen.

Neuerdings ist Wohnmobilen eine Fläche auf dem Rheintorparkplatz zugewiesen worden. Hier stören Wohnmobile das Orts- und Landschaftsbild wesentlich stärker. Zu Toilettengängen und Müllablagerungen im angrenzenden Gebüsch kommt es auch hier.

Da der bestehende Parkplatz am Flügeldeich das Orts - und Landschaftsbild nicht stört, bereits seit langem realisiert wurde und genutzt wird, sollte er in seiner Nutzung dauerhaft für den Tourismus gesichert werden. Die Wohnmobile sollten nur hier ihren Standort erhalten, da sie hier optisch am wenigsten stören. Sinnvoll ist eine Ergänzung mit einer Entsorgungseinrichtung für Campingtoiletten und ausreichend großen Mülltonnen für die Wohnmobilnutzer.

Gegen die Ausweisung der Hälfte der Fläche für Wohnbebauung spricht, dass die Parkplatzfläche als solche in Zons benötigt wird. Wird an der Stelle gebaut, greift man an anderer Stelle in das sensible Orts- und Landschaftsbild am Standort Zons ein, um „ unverträgliche“ Parkplatzflächen anzulegen. Dies schwächt das Ort-und Landschaftsbild und somit den Tourismusstandort Zons erheblich.

Die geplante Wohnbaufläche kann sehr gut aufgegeben werden, da sie aufgrund ihrer geringen Größe nur eine untergeordnete Bedeutung für die Wohnraumbeschaffung in Dormagen hat.

Hier soll für wenige Menschen Wohnraum geschaffen werden, auch wen der Naherholungswert für die ganze Stadt / Region damit aufs Spiel gesetzt wird. Das macht keinen Sinn.

Ich empfehle eine Darstellung der Fläche in seiner derzeitigen Nutzung als begrünte Parkplatz-fläche (grüne Fläche mit P-Zeichen o. ockerfarbige Fläche mit P-Zeichen (Erläuterung in der Legende notwendig).

Rheintorparkplatz und angrenzende Flächen im Bereich östlich des Herrenweges und westlich des heutigen Hauptdeiches in Zons

Derzeitige Nutzung: Grünflächen mit Baum- und Gehölzbestand, Festplatz, Parkplatz f. PKWs und Wohnmobile

Darstellung FNP 1979: Fläche unterliegt Landschaftsschutz, Grünfläche, Festplatz

FNP-Entwurf 2019: Grünfläche, Festplatz, Parkplatz

Die Fläche scheint aus dem Landschaftschutz herausgenommen worden zu sein. Die Darstellung fehlt im derzeitigen Flächennutzungsplan. Warum die Grünflächen mit Baum und Gehölzbestand aus dem Landschaftsschutz herausgenommen wurde ist unverständlich. Die Flächen grenzen an die Reinauen an, die als Naturschutzgebiete festgesetzt sind. Der Zonser Grind ist ein ausgewiesenes FFH -Gebiet. Und somit unterliegen die Umgebungsflächen höchsten Umweltauflagen. Für mich liegt die Fläche in einer Grünachse am Rhein. Die Tiere nutzen die Flächen als Trittbiotope und kommen von dort in die Gärten entlang der Stadtmauer. Füchse holen sich z.B. ab und an „Hühner“ aus den Gärten und in der Altstadt leben Fledermäuse, Eulen, Mader, etc. . Die Vielfalt der Tiere die selbst die Flächen des Rheintorparkplatzes nutzen sind zahlreich. Man sieht verschiedene Vögel, Eichhörnchen, Kaninchen etc. Von einer „toten“ Parkplatzfläche kann hier nicht die Rede sein. Ich befürchte aber, dass die derzeit ökologische Wertigkeit durch die geplante Ausweitung der Parkplatzflächen im Norden und Süden des derzeitigen Rheintorparkplatzes zu einer Reduzierung der Artenvielfalt in der Altstadt und der umgebenden Gärten führen kann.

Der Baum- und Gehölzbestand ist unmittelbar bedroht. Selbst wenn einige Bäume erhalten werden können. So vertragen die Bäume das Heranfahren der Autos bis an die „Baumrinde“ wie das derzeit am Rheintorparkplatz passiert nicht. Sie nehmen Schaden. Der Boden wird durch die Befahrung mit PKWs und Bussen verdichtet. Sodass ein Abfluss des Wasser kaum mehr möglich ist. Dies kann man an den großen Pfützen auf dem Rheintorparkplatz gut sehen. Bei der derzeitigen notdürftigen „Reparatur“ mit dem Auftragen von Splitt, verstärkt sich der Effekt nur. Die Versickerungsfähigkeit des Bodens ist nicht mehr gegeben. Hier bedarf es einer sachgerechten Instandsetzung.

Gegen die Nutzung des Festplatzes in der derzeit bestehenden Größe, fürs Parken , spricht an für sich nichts. Eine Ausdehnung der bestehrenden Flächen zum Parken nach Norden und Süden, wie derzeit geplant, wird von mir abgelehnt. Diese Meinung teilen viele Zonser und auch auswärtige Touristen. Eine entsprechende Unterschriftensammlung wurde von Sabine Bogawski und Kim Leiermann eingereicht. Ich bitte darum das Votum der Bürger zu berücksichtigen.

Der Schützenparkplatz in Dormagen wurde als Grünfläche / Festwiese dargestellt. Ich empfehle eine entsprechende Festsetzung für den Festplatz in Zons. Das Zeichen P darf entfallen.

Gärten an der Stadtmauer von Zons

Derzeitige Nutzung:	private Gärten und öffentliche Grünfläche
Darstellung FNP 1979:	Grünfläche , Grün- und Parkanlagen
Darstellung FNP-Entwurf 2019:	Grünfläche, Parkanlage

Die Gärten an der Stadtmauer in Zons sind private Gärten. Der Wallgraben ist städtisch.

Ich empfehle in der Legende die Bezeichnung Grün -, und Parkanlage für die entsprechende zeichnerische Darstellung zu nutzen. Dann werden auch die privaten Gärten damit erfasst.

Jost, Birgit

Von:
Gesendet: Mittwoch, 25. März 2020 15:25
An: Lierenfeld, Erik; do.mi.Stadtplanung
Cc:

Betreff: Massive Bedenken gegen den FNP

Sehr geehrter Herr Bürgermeister Lierenfeld,
Sehr geehrte Damen und Herren,

hiermit möchten wir unsere massiven Bedenken gegen den derzeitigen Flächennutzungsplan zum Ausdruck bringen.

Das Thema „Anbindung der III. Gewanne an die L 280“ sowie die Verkehrssituation in unserm Ort, die durch die Nichtanbindung verursacht wird, beschäftigt die Bürger und Bürgerinnen in Delhoven schon seit vielen Jahren. In der Planungsauschußsitzung vom 29.10.2019 war allerdings schon konkret zu spüren, dass diese Thematik in keiner Weise für die Stadtverwaltung und den Ausschuss relevant war und ist. Die Argumentation einiger Stadträte können wir nicht mehr nachvollziehen.

Die zurückhaltende Art der anderen Parteien zu diesem Problem verstärkt umso mehr den Eindruck, dass es Zusammenhänge zwischen einzelnen Interessengruppen aus dem Gebiet der III. Gewanne und der Stadtverwaltung/Stadtrat/Parteien gibt, die gegen eine Anbindung sprechen.

Es besteht weder ein Anliegen unsrerseits, die Pfauenstraße an die K 36 anzubinden noch wollen wir die Zubetonierung des Tannenbusches bis zur Tannenbuschzufahrt. Es gibt genug Möglichkeiten, eine Anbindung herzustellen, ohne dass es zu gravierenden Beeinträchtigungen in diesem Bereich kommen muss.

Insofern sind das keine Sachargumente, die zu Ihrem Entschluss geführt haben: nämlich keine Maßnahmen zu ergreifen und das Thema „Anbindung III. Gewanne/Pfauenstraße an die L 280“ somit fallen zu lassen.

Die Umfrage, die Sie vorher gestartet haben, entspricht ebenfalls nicht der herrschenden Meinung im Ort.

Eine umfassende Bürgerbefragung käme mit Sicherheit zu einem anderen Ergebnis.

Die Grundlage für eine Anbindung der Pfauenstraße an die L 280 – oder des Baugebietes III. Gewanne an die L 280 – wurde im Verkehrsentwicklungsplan Dormagen dem Planungsausschuss am **16.06.2009** vorgelegt. (Der gesamte Plan der Ingenieursgruppe für Verkehrswesen und Verfahrensentwicklung Aachen/Berlin liegt uns vor)

Außerdem gibt es einen Ergebnisbericht – erstellt im Auftrag der Technischen Betriebe Dormagen – der im Oktober 2009 der Verwaltung vorgelegt wurde.

Aus diesem Bericht ist erkennbar, dass nicht nur eine Ortsumgehung für Delhoven , sondern auch die Anbindung der III. Gewanne zu einer spürbaren Entlastung führen würde. (Plan liegt uns vor)

Es gibt zudem eine Verkehrsuntersuchung für Dormagen – speziell für Delhoven – aus dem Jahre 1985 von der Ingenieurgemeinschaft Scholz-Wolff-Frank.

Aus dieser geht hervor, dass nur eine Anbindung der Pfauenstraße – wie auch immer – zu dem Effekt führen kann, dass eine spürbare Verkehrsberuhigung in Delhoven erfolgen kann. (Plan liegt uns vor)

Seit weit über 30 Jahre sind die Boelkestraße und die Josef-Steins-Straße „Sammelstraßen“ – wie sie das nennen - nicht nur für die III. Gewanne, sondern auch für die II. Gewanne sowie für die Kaiserstraße und die Franz-Faßbender-Straße.

Aus dem Lärmaktionsplan vom 02.12.2015 geht zudem hervor, dass eine Anbindung des Baugebietes III. Gewanne (Pfauenstraße) an die L 280 „in erster Linie in einem Verkehrsentwicklungsplan abzuhandeln ist“. (Plan liegt uns vor)

Das ist ja geschehen – siehe 16.06.2009 – allerdings ohne Maßnahmen, die zur Steigerung der Lebensqualität geführt hätten.

Die Josef-Steins-Straße nimmt somit den Verkehr weiterhin in voller Höhe auf und dazu kommen noch die Bewohner der Neubaugebiete Im Gansdahl und Am Fuchsbau. Auch um ihre Kinder zum Kindergarten und zur Schule bringen, weil sie wegen des Verkehrs auf der Josef-Steins-Straße die Sicherheit ihrer Kinder in Gefahr sehen – auch mit Hinsicht einer Überquerung der L 280.
Ein Großteil des städtischen Busverkehrs kommt noch dazu.

Im Bebauungsplan 203 (Baugebiet III. Gewanne) steht, dass „die Grundstücke einer geordneten und verkehrsgerecht erschlossenen Bebauung zugeführt werden“ und „eine Anbindung der L 280 kann in einem weiteren nordöstlichen Bereich erfolgen.“

Um es auf den Punkt zu bringen:

- Der Verkehr in Delhoven ist nicht zeitgemäß.
- Er entspricht nicht dem Umweltgedanken, nicht der Reduzierung von Lärm und Abgasen
- Die Verkehrssicherheit ist an vielen Stellen äußerst bedenklich.
- Die Wohnqualität an den sog. Sammelstraßen“ - Bölckestraße und Josef-Steins-Straße – leidet am meisten durch diese desolate Verkehrsführung.
- Der Wert der Häuser und Grundstücke dürfte entsprechend sinken.

Das sind bestimmt keine guten Aussichten für die nächsten Jahre.

Sehr geehrter Herr Bürgermeister,
Sehr geehrte Damen und Herren der Stadtplanung,

wir bitten Sie, uns auf diese Thematik eine umfassende Antwort zu geben.

Mit freundlichen Grüßen

Schreiben geht an:

Jost, Birgit

Von:
Gesendet: Mittwoch, 25. März 2020 19:46
An:
Cc:

Betreff: Re: Massive Bedenken gegen den FNP

Sehr Gut, Danke für deine geleistete Arbeit.

Gruß,

PS: evtl. den NGZ in CC aufnehmen.

Am 25.03.2020 um 15:24 schrieb :

> Sehr geehrter Herr Bürgermeister Lierenfeld,
> Sehr geehrte Damen und Herren,
>
> hiermit möchten wir unsere massiven Bedenken gegen den derzeitigen Flächennutzungsplan zum Ausdruck bringen.
>
> Das Thema „Anbindung der III. Gewanne an die L 280“ sowie die Verkehrssituation in unserm Ort, die durch die Nichtanbindung verursacht wird, beschäftigt die Bürger und Bürgerinnen in Delhoven schon seit vielen Jahren. In der Planungsauschußsitzung vom 29.10.2019 war allerdings schon konkret zu spüren, dass diese Thematik in keiner Weise für die Stadtverwaltung und den Ausschuss relevant war und ist. Die Argumentation einiger Stadträte können wir nicht mehr nachvollziehen.
>
> Die zurückhaltende Art der anderen Parteien zu diesem Problem verstärkt umso mehr den Eindruck, dass es Zusammenhänge zwischen einzelnen Interessengruppen aus dem Gebiet der III. Gewanne und der Stadtverwaltung/Stadtrat/Parteien gibt, die gegen eine Anbindung sprechen.
>
> Es besteht weder ein Anliegen unsrerseits, die Pfauenstraße an die K 36 anzubinden noch wollen wir die Zubetonierung des Tannenbusches bis zur Tannenbuschzufahrt. Es gibt genug Möglichkeiten, eine Anbindung herzustellen, ohne dass es zu gravierenden Beeinträchtigungen in diesem Bereich kommen muss.
>
> Insofern sind das keine Sachargumente, die zu Ihrem Entschluss geführt haben: nämlich keine Maßnahmen zu ergreifen und das Thema „Anbindung III. Gewanne/Pfauenstraße an die L 280“ somit fallen zu lassen.
>
> Die Umfrage, die Sie vorher gestartet haben, entspricht ebenfalls nicht der herrschenden Meinung im Ort.

Eine umfassende Bürgerbefragung käme mit Sicherheit zu einem anderen Ergebnis.

Die Grundlage für eine Anbindung der Pfauenstraße an die L 280 – oder des Baugebietes III. Gewanne an die L 280 – wurde im Verkehrsentwicklungsplan Dormagen dem Planungsausschuss am **16.06.2009** vorgelegt. (Der gesamte Plan der Ingenieursgruppe für Verkehrswesen und Verfahrensentwicklung Aachen/Berlin liegt uns vor)

Außerdem gibt es einen Ergebnisbericht – erstellt im Auftrag der Technischen Betriebe Dormagen – der im Oktober 2009 der Verwaltung vorgelegt wurde.

Aus diesem Bericht ist erkennbar, dass nicht nur eine Ortsumgehung für Delhoven , sondern auch die Anbindung der III. Gewanne zu einer spürbaren Entlastung führen würde. (Plan liegt uns vor)

Es gibt zudem eine Verkehrsuntersuchung für Dormagen – speziell für Delhoven – aus dem Jahre 1985 von der Ingenieurgemeinschaft Scholz-Wolff-Frank.

Aus dieser geht hervor, dass nur eine Anbindung der Pfauenstraße – wie auch immer – zu dem Effekt führen kann, dass eine spürbare Verkehrsberuhigung in Delhoven erfolgen kann. (Plan liegt uns vor)

Seit weit über 30 Jahre sind die Boelkestraße und die Josef-Steins-Straße „Sammelstraßen“ – wie sie das nennen - nicht nur für die III. Gewanne, sondern auch für die II. Gewanne sowie für die Kaiserstraße und die Franz-Faßbender-Straße.

Aus dem Lärmaktionsplan vom 02.12.2015 geht zudem hervor, dass eine Anbindung des Baugebietes III. Gewanne (Pfauenstraße) an die L 280 „in erster Linie in einem Verkehrsentwicklungsplan abzuhandeln ist“. (Plan liegt uns vor)

Das ist ja geschehen – siehe 16.06.2009 – allerdings ohne Maßnahmen, die zur Steigerung der Lebensqualität geführt hätten.

Die Josef-Steins-Straße nimmt somit den Verkehr weiterhin in voller Höhe auf und dazu kommen noch die Bewohner der Neubaugebiete Im Gansdahl und Am Fuchsbau. Auch um ihre Kinder zum Kindergarten und zur Schule bringen, weil sie wegen des Verkehrs auf der Josef-Steins-Straße die Sicherheit ihrer Kinder in Gefahr sehen – auch mit Hinsicht einer Überquerung der L 280.
Ein Großteil des städtischen Busverkehrs kommt noch dazu.

Im Bebauungsplan 203 (Baugebiet III. Gewanne) steht, dass „die Grundstücke einer geordneten und verkehrsgerecht erschlossenen Bebauung zugeführt werden“ und „eine Anbindung der L 280 kann in einem weiteren nordöstlichen Bereich erfolgen.“

Um es auf den Punkt zu bringen:

- Der Verkehr in Delhoven ist nicht zeitgemäß.
- Er entspricht nicht dem Umweltgedanken, nicht der Reduzierung von Lärm und Abgasen
- Die Verkehrssicherheit ist an vielen Stellen äußerst bedenklich.
- Die Wohnqualität an den sog. Sammelstraßen“ - Bölckestraße und Josef-Steins-Straße – leidet am meisten durch diese desolate Verkehrsführung.
- Der Wert der Häuser und Grundstücke dürfte entsprechend sinken.

Das sind bestimmt keine guten Aussichten für die nächsten Jahre.

Sehr geehrter Herr Bürgermeister,
Sehr geehrte Damen und Herren der Stadtplanung,

wir bitten Sie, uns auf diese Thematik eine umfassende Antwort zu geben.

Mit freundlichen Grüßen

Schreiben geht an:
(Per Mail):

Postalisch:

Jost, Birgit

Von:
Gesendet: Mittwoch, 25. März 2020 16:33
An: do.mi.Stadtplanung
Betreff: Anregung zur Neuaufstellung des FNP

Sehr geehrte Damen und Herren,

zur 1. Offenlage der Neuaufstellung des Flächennutzungsplanes geben wir folgende Stellungnahme ab.

Im FNP können wir nicht erkennen, dass sich mit den Themen „Anbindung Pfauenstraße“ und „Umgehungsstraße um Delhoven“ intensiv beschäftigt wurde.

Im Rahmen des seit 1980 wirksamen FNP sind in Delhoven diverse neue Baugebiete geschaffen worden, die alle durch den Ort ohne eigene Anbindung an die überörtlichen Straßen um Delhoven erschlossen wurden. Außerdem ist die L 280 eine wichtige Verbindung von Rommerskirchen und Grevenbroich zur A 57. Die entstandene Verkehrsproblematik wurde auch von der Stadt erkannt und in den erstellten Verkehrsgutachen und im Lärmaktionsplan wurde bestätigt, dass das Verkehrsaufkommen auf bestimmten Straßen in Delhoven zu hoch ist. Viel Lärm, Luftverschmutzung und viele Staus und gefährliche Verkehrssituationen sind das Ergebnis.

Im zuletzt aufgestellten Bebauungsplan Nr. 487 „Gansdahl“ wurde den Delhovenern durch eine nachrichtliche Darstellung im Bebauungsplan „Umgehungsstraße“ suggeriert, dass etwas getan wird.

Nun bei der Neuaufstellung des FNP, der voraussichtlich 30 – 40 Jahre Bestand haben soll, gibt es keine Argumentation, warum eine Umgehungsstraße nicht vorgesehen ist und auf die Anbindung der Pfauenstraße an die L 280 und die Kreisstraße im FNP verzichtet wird. Ist die Stadt der Meinung, dass die Aufbringung von Flüsterasphalt auf der Klosterstraße (Seite 169 der Begründung zur Neuaufstellung) alle Probleme im Ort behoben hat.

Wir haben daher die Bitte, bis zur nächsten Offenlage sich mit den Themen näher zu befassen und entsprechende Straßentrassen prüfen und darzustellen. Vielen Dank!

Mit freundlichen Grüßen

Stadt Dormagen
Fachbereich Städtebau, Stadtplanung
Mathias-Giesen-Straße 11
41540 Dormagen

Stellungnahme gemäß $3 BauGB zum Planentwurf des Flächennutzungsplanes der Stadt Dormagen.

Sehr geehrte Damen und Herren,
zuerst einmal möchte ich mich dafür entschuldigen, erst so spät meine Stellungnahme abgegeben zu haben. Ich habe es versäumt, mich frühzeitig mit der Entwicklung des neuen Flächennutzungsplanes (FNP) zu beschäftigen, obwohl es genügend Gelegenheiten gab.
Erst durch Zufall wurde ich auf etwas aufmerksam, was ich bis dahin nie in Betracht gezogen habe:
Die mögliche Bebauung einer Ackerfläche, die an den nördlichen Ortsrand von Zons anschließt, ist so absurd, dass ich eine solche Planung nie für möglich gehalten hätte.
Ich werde versuchen, Ihnen mit diesem Schreiben verständlich zu machen, wie unverantwortlich und unsinnig es wäre, diese Fläche zur Bebauung freizugeben.
Über das mögliche Baugebiet *Nievenheimer Str./südöst.Hannepützheide* (W51.1), auch „Märchenviertel2“ genannt, gab es sehr kontroverse Standpunkte.
Scheinbar hat dieses Grundstück eine so wirkungsvolle und einflussreiche Lobby, dass die „Zusammenfassende Bewertung der Umweltauswirkungen (Konfliktdichte) auf „Mittel“ hochgestuft wurde.

W 51.1	Nievenh. Str./ südöstl. Hannepützheide	Wohnbaufläche	4,1	mittel
W 51.2	Aldenhovenstraße	Wohnbaufläche	1,5	gering
W 51.3	Am Kirchpfad	Wohnbaufläche	0,4	gering
W 51.5	Stürzelberger Straße	Wohnbaufläche	0,9	gering

Schon merkwürdig, dass eine Prüffläche, gegen die man die gleichen Argumente vorbringen kann, die sogar zusätzlich weitere Problematiken aufweist, im „Schatten“ des großen „Märchenviertel 2“ unbemerkt „durchgerutscht“ zu sein scheint. Warum und wie dieses Grundstück überhaupt in den FNP gelangt ist, muss sehr „persönliche“ Gründe haben, denn anders ist es nicht zu erklären.
Sicherlich kann man nicht verlangen, dass sich ein Ausschuss jedes Grundstück aus dem 254 Seiten umfassenden Dossier im Detail anschaut. Dennoch lastet auf Ihnen eine hohe Verantwortung, denn Sie werden entscheiden, ob dieses Grundstück bebaut werden darf und sind somit indirekt auch für die dadurch entstehenden Auswirkungen verantwortlich. Umso mehr erstaunte es mich, dass ich auf eine frühere schriftliche Anfrage die Antwort erhielt: „Ihre Nachbarparzelle ist im FNP nicht als Bauland ausgewiesen“. Sicherlich nur eine Verwechslung.

Ich möchte Ihnen diese Parzelle durch mein Schreiben näher bringen und vertraue darauf, dass Sie meine Bedenken diesbezüglich teilen. Außerdem habe ich einige Verfahrensfragen.
Links zu erkennen die vier neu geplanten Parzellen in Zons, die zusammen etwa sieben Hektar umfassen.
Auch gut zu erkennen, dass sich Zons in Richtung Westen ausdehnt. Mit dem „Märchenviertel1“ (gelb) entstand (und entsteht noch immer) ein Ortsteil mit einem ganz eigenen Charakter. Die Parzellen 51.1 („Märchenviertel2“) und 51.2 stellen eine sinnvolle Erweiterung dar und können den Bedarf an neuer Siedlungsfläche einer so kleinen Gemeinde wie Zons, mit zusammen 5,6 ha, alleine abdecken.

Trotz aller berechtigten Einwände aus der Bevölkerung, eignen sich diese Grundstücke weit eher für eine Bebauung als die Prüffläche W 51.5.

Parzelle 51.3 ist die ehemalige Friedhofs-Erweiterungsfläche. Da es sich um eine innerörtliche Baulücke handelt, die bereits weitgehend erschlossen ist, macht es hier natürlich Sinn zu bauen.
Bleibt die Parzelle am nördlichen Stadtrand von Zons, die schon bei der groben Betrachtung irgendwie deplatziert wirkt.

Die Bebauung des nördlichen Stadtrands von Zons ist geprägt durch eine offene Bauweise. Die Einzelhäuser sind allseitig von zusammenhängenden Gärten umgeben. Auf einem Areal, welches der Größe von Prüffläche W 51.5 entspricht, verteilen sich hier gerade mal neun Häuser.

<u>1. Lage und Größe der Prüffläche W 51.5</u>
Die ursprünglichen Flächen 51.5 und 51.5a (siehe Bild unten) wurden schon auf eine nur ca. 0,9 ha große Fläche reduziert.
Eine Bebauung dieser Fläche würde das bisherige Erscheinungsbild des Ortseingangs vollkommen verändern. (Zu bemerken: Die Fläche 51.5 wurde u.a. deshalb wieder gestrichen, da es sich um Pachtflächen handelt, die Bewohner der Kurfürstenstraße als Gärten nutzen, was übrigens auch - siehe Pfeil - für ca. ein Sechstel der Fläche 51.5 gilt.)

Wie auf dem Bild rechts oben deutlich zu erkennen ist, würde die neue Fläche in vollem Umfang vor dem bisherigen Ortseingang (gelbe Linie) liegen.
Die Fläche würde auf weniger als 50m an die vorhandene Stürzelberger Straße grenzen. Dies bedeutet, dass die Erschließung dieses fast 200m tiefen Grundstücks in keinerlei Verhältnis zu dem gewonnen Wohnraum steht.
Die jetzige Ortsgrenze bietet keine Zufahrts-möglichkeiten. Somit muss eine ganz neue Straße gebaut werden.
Wollen Sie es wirklich zulassen, dass hier vielleicht 1.000 m² wertvollen Ackerbodens asphaltiert werden?
Und kann man eine solche Straße bei weniger als 50m Grundstücksbreite beidseitig bebauen? Wer sollte einen solchen Bebauungsplan, der so gar nicht ins Bild dieses Ortsteiles passen würde, genehmigen?

2. Frage zum möglichen Bebauungsplan

Eine Frage spielt für mich eine entscheidende Rolle:
Was passiert, wenn Sie dem neuen FNP unverändert zustimmen und es zu einer Bebauung kommt.
Lassen Sie mich hier zwei Wege aus unterschiedlichen Interessenslagen aufzeichnen:

Der Weg eines Investors:
Es ist erst wenige Tage her, dass ein Investor bei uns anrief, sich nur sehr „undeutlich“ vorstellte und nach dem Besitzer unseres Nachbargrundstücks fragte. Auf unsere erstaunte Frage, welches er denn meinte, erwiderte er, er meine das angrenzende Baugrundstück. Als wir ihn aufklärten, dass es sich bei dem besagtem Grundstück um Ackerland handele, entgegnete er: Aber nur noch bis zum 25.03.20.
Er scheint Ihre Entscheidung also schon zu kennen und er war nicht der erste.
Der Investor wird sich also mit den Eigentümern über einen Kaufpreis einigen. Jeder von Ihnen kennt die aktuellen Grundstückspreise in Dormagen. Man kann also leicht ausrechnen, welche Summe dieser Käufer für 9.000 qm Bauland investieren muss. Hinzu kommen, wie oben erwähnt, verhältnismäßig hohe Erschließungskosten.

Frau Doris Wissmann nahm sich schon im November letzten Jahres viel Zeit für mich und schrieb mir u.a.:
„Wenn der FNP beschlossen ist, passiert erst mal gar nichts. Er dient als Planungsgrundlage für mindestens die nächsten 20 Jahre. Sollte die Stadt oder ein Investor planen, eine bestimmte Fläche zu bebauen, muss ein "Bebauungsplan" aufgestellt werden. Hier wird die Anzahl, Typ und Höhe der Häuser festgelegt, dazu auch der Anteil Grünfläche an der Grundstücksfläche sowie die Festlegungen von Verkehrsflächen, Garagen, etc. Auch der Bebauungsplan durchläuft das gesamte Verfahren mit frühzeitiger Bürgerbeteiligung, Beratung über die Einwendungen, Offenlage, erneute Beratung über die Einwendungen, Satzungsbeschluss. Sie haben also im gesamten Verfahren insgesamt dreimal die Möglichkeit, die Pläne einzusehen und ihre Einwendungen vorzubringen.“
Wie aus dem oben erwähnten Telefongespräch zu entnehmen ist, scheinen mögliche Investoren ja schon zu planen und es ist unumstritten, dass der Wert eines Baugrundstücks umso höher ist, je dichter und massiver die zulässige Bebauung sein darf.
Und nun treffen sich die Wege und führen zu meiner Frage: Wie kann ein Investor ein Grundstück kaufen, ohne einen Bebauungsplan vorliegen zu haben, oder wird er den Kauf erst tätigen, wenn dieser vorliegt?
Zwar ist es gesetzlich geregelt, dass an eine offene Ortsrandbebauung mit meist ein- oder eineinhalbstöckigen Gebäuden kaum eine geschlossene Bebauung mit mehrstöckige Wohnhäuser zulässig ist. Doch wer wird sich daran halten, wenn es den jetzigen Besitzern und dem Investor nur um einen möglichst hohen Profit geht?
Entschuldigen Sie also meine, zugegeben etwas provokative Frage:
Bestimmt letztendlich ein Investor den Bebauungsplan oder Sie, als Vertretung der Bürgerinnen und Bürger unserer Gemeinde?
Der Bebauungsplan des angrenzenden Grundstücks enthielt beispielsweise Vorgaben für die Grundflächenzahl (= 0,4) und die Geschossflächenzahl (= 0,8). Kann man davon ausgehen, dass die neuen Grundstücke ebenfalls diesen Beschränkungen unterliegen oder kann auch dieser Ortseingang von Zons durch die Errichtung einer neuen „Stadtmauer“ all das verlieren, was Zons für „Fremde“ so attraktiv macht.
Ist das nicht genau das, was mit dem Spruch „an dem Ast sägen, auf dem man sitzt“ ausgedrückt werden soll?

3. Verhältnismäßigkeit

Der neue FNP soll Möglichkeiten für neuen, dringend benötigten Wohnraum schaffen. Die Prüffläche W51.5 wird aufgrund ihrer geringen Größe dieses Ziel nicht alleine erreichen. Es müssten also weitere Flächen bebaut werden.
Die bedeutend größeren Erweiterungsflächen im Westen von Zons reichen ihrerseits jedoch vollkommen aus, um den Bedarf für die nächsten 20 Jahre zu decken. Warum dann noch dem Ort auch an dieser ursprünglichen Seite seinen Charakter nehmen?

4. Verkehr

Schon heute gibt es an diesem Ortsrand Probleme durch große Mengen an Fahrzeugen. Zwar muss jeder Neubau entsprechenden Raum einplanen, doch wer kontrolliert anschließend, ob die Garage nicht andere Dinge beherbergt.
Selbst wenn die Anzahl der Häuser sicherlich gering sein würde, so müssen doch alle Anwohner, Gäste, Zulieferer, usw. entweder durch die „30er“ Wohngebiete von Zons oder von Stürzelberg fahren. Schon die enormen Bautätigkeiten am Ortsrand von Stürzelberg, die bereits begonnen haben, werden für ein bedeutend höheres Verkehrsaufkommen sorgen. Auch auf den Verkehr bezogen haben die beiden großen Baugrundstücke im Westen klare Vorteile: Näher an Dormagen, näher an der B9 und somit auch näher an der S-Bahn-Trasse.

5.Umwelt

Zumindest was den Punkt „Schutzgut BODEN & FLÄCHE“ betrifft, wurde eine „erhebliche“ Auswirkung bescheinigt. Nicht umsonst handelt es sich hier um ein Landschaftsschutzgebiet.

Schutzgut BODEN & FLÄCHE	
Bestand / Bewertung Ist-Zustand	Auswirkungen / Prognose
• Braunerde; weitgehend ungestörte Bodenverhältnisse mit ackerbaulicher Prägung/Nutzung • Boden mit mittlerem bis hohem Leistungsvermögen (gem. Bodenfunktionskarte RKN) • Hohes Biotopentwicklungspotenzial (tiefgründige Sand- oder Schuttböden)	• Inanspruchnahme von weitgehend ungestörten Böden mit mittlerem bis hohem Leistungsvermögen bezogen auf die Gesamtheit der Bodenfunktionen • Inanspruchnahme schutzwürdigen Bodens mit hoher Funktionserfüllung im Hinblick auf das Biotopentwicklungspotenzial für Extremstandorte (gem. BK 50)
• Unversiegelte Freifläche am Siedlungsrand	• Inanspruchnahme von Flächen am Siedlungsrand mit geringem Freiflächenverbrauch
Erheblich	

Zwar kann ich nicht mit irgendwelchen seltenen Hamstern aufwarten, die hier ihr Zuhause haben oder jede Vogelart aufführen, die sich hier regelmäßig niederlässt, aber dennoch ist dies der vielleicht wichtigste Grund, warum ich Sie bitten möchte, dieses Stück Natur zu erhalten.
Sicherlich lese ich immer wieder „kleinflächiger Verlust“, aber hilft das den Eichhörnchen, die sich in unseren Zypressen ihren Kobel gebaut haben, oder dem Rotkehlchen-Pärchen, welches die Ruhe und Vertrautheit dieser Umgebung nach langer Zeit wieder schätzen gelernt hat? Können Sie verantworten, dass all dies wieder zerstört wird? Sind wir trotz aller Krisen und Klimaveränderungen immer noch nicht soweit zu verstehen, dass dies alles viel wichtiger ist, als wohlhabenden Düsseldorfern oder Kölnern ein „Haus im Grünen“ zu ermöglichen, dass eigentlich gar nicht ihren Vorstellungen entspricht. Denn dieses Klientel wünscht möglichst viele Quadratmeter Wohnfläche und möglichst wenig Quadratmeter Garten, der nur mit Arbeit verbunden ist, für die man keine Zeit mehr hat, wenn man zu zweit den ganzen Tag gearbeitet hat, um die Darlehen bezahlen zu können, die man für das Dreiviertel-Millionen-Euro-Haus aufnehmen musste. Und welche Erdbeeren und welchen Spargel werden diese Menschen essen, wenn es nicht mehr möglich ist, Lebensmittel um die halbe Welt zu fliegen, der heimische Ackerboden aber für ihr Haus zubetoniert wurde?
Sicherlich ist diese Darstellungsweise überzogen, aber im Kern trifft sie die Wahrheit.
Zwischen Zons und Stürzelberg gibt es noch mehrere aktive landwirtschafte Betriebe. Das Erhalten der erforderlichen Flächen für diese Betriebe wird in den nächsten Jahren einen immer höheren Stellenwert erfahren. Dennoch sind wir gerade dabei, diese Betriebe von beiden Seiten immer weiter einzuengen.
Auch das sollten Sie bei Ihrer Entscheidung bedenken.

7. Neubau Stürzelberger Straße

Fast ein halbes Jahr wird nun an der Stürzelberger Straße zwischen Zons und Stürzelberg gebaut. Ich denke, die Bauarbeiten werden in den nächsten Wochen abgeschlossen.
Dann können wir vielleicht unsere Einfahrt neu pflastern lassen, die in dieser Zeit als Wendeplatz all deren gedient hat, die nicht wahrhaben wollten, dass die Straße gesperrt ist. Im Bild rechts unten ist die Prüffläche 51.5 gut zu erkennen. Sollte es hier zu Bautätigkeiten kommen, wären wir und andere Anwohner erneut über viele Monate davon betroffen. Wieviel sind sie gewillt, Bürgerinnen und Bürgern dieser Gemeinde zuzumuten? Und was noch interessanter ist: Wie wird die gerade neu gebaute Straße aussehen, nachdem hier über Monate ein reger Baustellenverkehr mit schwerem Gerät stattgefunden hat?
„Jeder Euro der verschwendet wird ist ein Euro zu viel!“ stammt nicht von mir, sondern vom Bund der Steuerzahler.

Eine letzte Frage

Wie unsinnig es ist, die Bebauung einer Agrarfläche mit diesen Ausmaßen und dieser Lage zu genehmigen, hoffe ich, deutlich gemacht zu haben. Nun grenzen im Norden an die beiden in Privatbesitz befindlichen Grundstücke zwei weitere, die ebenfalls ursprünglich als landwirtschaftliche Nebenerwerbsflächen dienten und somit auch ich Privatbesitz sind.
Eine großflächigere Bebauung, die auch diese beiden Grundstücke beinhalten würde, hätte sicherlich in der Bevölkerung bedeutend mehr Aufmerksamkeit erregt.
Vielleicht bin ich zu schlecht denkend, dennoch würde ich gerne beantwortet haben, wie und ob es möglich ist, irgendein ähnlich großes Grundstück, dass durch den neuen FNP gerade zum Bauland geworden, aber eh nicht zur Bebauung geeignet ist, wieder zu Ackerland zurückzustufen und als Ausgleich dann die beiden besagten Grundstücke zu Bauland werden zu lassen?

Ich könnte noch viele Fragen stellen. Warum beispielsweise viel größere Grundstücke nur wenig weiter östlich nicht auf diesem Plan verzeichnet sind, obwohl es hier sogar schon Zugangsstraßen gibt.
Aber ich denke, auch diese Frage beantwortet sich demjenigen selber, der mein Schreiben aufmerksam gelesen hat.

Mit freundlichen Grüßen und der Hoffnung, auch weiterhin so naturverbunden leben zu können.

Stadt Dormagen
Fachbereich Städtebau
Herrn Günter Johnson
Mathias-Giesen-Str. 11
41540 Dormagen

Bitte stets angeben:

Stadt Dormagen
06. Juli 2020
Post-Eingangsstelle

Hamburg, 03.07.2020 / uh

./. Stadt Dormagen;
Neuaufstellung Flächennutzungsplan der Stadt Dormagen

Sehr geehrte Damen und Herren,
sehr geehrter Herr Johnson,

wie Ihnen bereits bekannt ist, vertreten wir die rechtlichen Interessen der , Dormagen sowie der in 22761 Hamburg. Die auf uns lautenden Vollmachten liegen in Kopie **anbei**.

Unsere Mandantin, die ist Eigentümerin des im Bereich des Flächennutzungsplans der Stadt Dormagen liegenden Grundstücks Siemensstraße (bestehend aus den in der Gemarkung Nievenheim), auf dem das hier ebenfalls vertretene Tochterunternehmen bereits seit 1978 ansässig ist.

Die [redacted] ist Inhaberin eines unter die Störfallverordnung fallenden Betriebs in unmittelbarer Nähe zur Bundesautobahn A 57 und in dieser Eigenschaft seit Beginn der Planungen sowohl zur Anschlussstelle Dormagen/Delrath und zum 6-streifigen Ausbau der Bundesautobahn als auch zur Realisierung eines interkommunalen Gewerbegebiets am „Silbersee" mit den Entwicklungen vor Ort befasst. Unsere Mandantinnen verfolgen mit Interesse die nun von der Stadt Dormagen unternommenen Schritte zur Neuaufstellung des Flächennutzungsplans.

Die [redacted] ist bundesweit mit über 200 Mitarbeitern in acht Betriebsstätten tätig. Eine der Betriebsstätten mit 30 Beschäftigten befindet sich in Dormagen. Hier werden insbesondere Spezialgase und Kältemittel gelagert und umgefüllt. Die Betriebsstätte wird ständig den neuesten Erfordernissen im Handel und Umgang mit den Gasen angepasst.

Als aktuelle Projekte sind zu ergänzen:

- Errichtung von Einhausungen zur Ausbreitungsbegrenzung im Bereich der Ammoniak-, Chlor- und Schwefeldioxidabfüllung (Bauverfahren)
- Errichtung einer Abfüllanlage zur Ab- und Umfüllung von entzündbaren Gasen (15 Anzeigen nach BImSchG)
- Errichtung von weiteren sicherheitstechnischen Einrichtungen (Füllstandsüberwachungen) für die Lagerbehälter Chlor, Schwefeldioxid und Ammoniak (15 Anzeigen nach BImSchG)

Vergleichbare Anpassungen werden für unsere Mandantin auch weiterhin regelmäßig vonnöten sein, um ihre Marktstellung zu erhalten und auszubauen und stets den neuesten Sicherheitsanforderungen gerecht werden zu können. Dies muss auch bei der Neuaufstellung des Flächennutzungsplans berücksichtigt werden.

.../3

Namens und in Vollmacht unserer Mandantinnen erheben wir

Einwendungen

gegen den ausgelegten Entwurf des Flächennutzungsplans.

Da die öffentliche Auslegung des Planentwurfs wegen der durch Corona-Maßnahmen bedingten Schließung des Rathauses und anderer Verwaltungsgebäude nicht, wie angekündigt und veröffentlicht, bis zum 25. März 2020 vollständig und ordnungsgemäß durchgeführt werden konnte, muss die Öffentlichkeitsbeteiligung zur Behebung des Verfahrensfehlers nachgeholt werden. Ihrer Bitte, unsere Einwendungen aber ohne Ansehung der Frist dennoch einzureichen, kommen wir gerne nach. Eine Wiederholung und ggf. Ergänzung im Rahmen der (künftigen) erneuten Offenlage kündigen wir bereits jetzt an.

A. Konkrete Betroffenheit unserer Mandantinnen

Der Betrieb ist als Betriebsbereich der oberen Klasse gemäß § 1 Abs. 1 Satz 2, § 2 Nr. 2 der 12. BImSchV (Störfall-Verordnung) einzustufen.

Gelagert und gehandhabt werden in größeren Mengen unter anderem Chlor, Schwefeldioxid, Ammoniak, Schwefelwasserstoff, Fluorwasserstoff, Distickstofftetroxid, Chlorwasserstoff, brennbare Gase und Alt-Ammoniak. In diversen Bereichen werden die Mengenschwellen nach Anhang I Spalte 4 zu § 2 Abs. 1 der Störfall-Verordnung überschritten und sind Spalte 5 zuzuordnen. Diese Stoffe sind zudem nach der Gefahrstoffverordnung als sehr giftig, brandfördernd oder entzündlich einzustufen. Hinsichtlich der konkreten Ausgestaltung des Betriebes kann ergänzend auf die Darstellung im Gutachten des TÜV Nord vom 9. November 2017 (Anlagenband, Unterlage Nr. 13) verwiesen werden.

Es ist grundsätzlich und auch in Angesicht des Planentwurfs absehbar, dass unsere Mandantschaft bereits bei bloßer Fortführung des jetzigen Betriebs in seiner konkreten

Ausgestaltung gegebenenfalls zusätzlichen Anforderungen seitens der zuständigen Genehmigungsbehörden ausgesetzt sein wird. Eine Intensivierung des Betriebs ebenso wie betriebliche Erweiterungen oder auch nur die bloße Umstrukturierung auf den vorhandenen Flächen werden erheblich erschwert, wenn nicht gar unmöglich gemacht. Als konkrete Beispiele können genannt werden:

- Änderung der bestehenden Schwefeldioxid-Abfüll- und Lageranlage
- Lagermengenerhöhung für die Produkte Chlorwasserstoff und Fluorwasserstoff
- weitere absehbare Lagermengenerhöhung durch Übernahme von Lagerkapazitäten von Wettbewerbern.

Aber auch unabhängig von solchen Änderungen des Betriebs, die auf wirtschaftlichen Erfordernissen beruhen und letztlich die Rentabilität des Standorts sichern, ist der Betrieb auch bei gleichbleibenden Stoffmengen immer höheren Sicherheitsanforderungen ausgesetzt. So ist spätestens alle fünf Jahre der Sicherheitsbericht nach § 9 Abs. 5 Störfall-Verordnung zu überprüfen. Die zuletzt erteilte Änderungsgenehmigung diente allein der Erhöhung des Sicherheitsstandards.

B. Rechtliche Ausführungen zum Entwurf des Flächennutzungsplans

Der Entwurf des Flächennutzungsplans weist diverse Mängel unterschiedlicher Natur auf. So sind auf Ebene der Verfahrensfehler sowohl der bereits angesprochene Auslegungsfehler als auch ein Ermittlungsfehler auszumachen (dazu unter **I.**). Des Weiteren mangelt es an der Erforderlichkeit der Planung, da im Hinblick auf Störfallbetriebe die sogenannte Entfeinerungsmethodik nicht umsetzbar ist und in eine Negativplanung mündet (dazu unter **II.**). Schließlich liegt wegen der Differenzen zur Regionalplanung auch ein Verstoß gegen das Entwicklungsgebot vor (dazu unter **III.**). Zentraler Aspekt der hier vorgebrachten Einwendungen sind die Mängel in der Abwägung privater und öffentlicher Belange nach § 1 Abs. 7 BauGB die beim

missglückten Versuch, das Trennungsgebot des störfallrechtliche Abstandsgebot einzuhalten, die privaten Belange unserer Mandantinnen zur Fortführung ihres Betriebs sowie zur künftig erforderlichen Weiterentwicklung und Ausweitung ihres Betriebs ausblenden und unberücksichtigt lassen (dazu unter **IV.**).

I. Verfahrensfehler

Da die Planungsträgerin bereits erkannt hat, dass wegen der Nichteinhaltung der Auslegungsfrist von einem Monat ein Verfahrensfehler vorliegt, und Sie, sehr geehrter Herr Johnson, bereits eine Wiederholung dieses Verfahrensschritts angekündigt haben, verzichten wir auf weitere Ausführungen zu diesem aktuell (noch) bestehenden Verfahrensfehler.

Es liegt jedoch zudem ein Ermittlungsfehler mit Bezug zum störfallrechtlichen Abstandsgebot vor. Denn die Eigenschaft der Autobahn A 57 als sogenannter „wichtiger Verkehrsweg" im Sinne der Seveso-III-Richtlinie wurde verkannt. Der vorliegende Planentwurf geht davon aus, dass die Autobahn A 57

> *„aufgrund einer Frequenz von 70.000-75.000 Fahrzeuge je Tag unterhalb des dafür vorgegebenen Schwellenwertes von 200.000 Fahrzeugen je Tag liegt",*
>
> Entwurfsbegründung, Seite 207.

Diese Annahme erweist sich jedoch als fehlerhaft, da die maßgebliche Definition nicht nur die Gesamtanzahl von Fahrzeugen erfasst (Variante 1), sondern in einer zweiten, dazu alternativen Fallvariante auch Spitzenleistungen in besonders stark frequentierten Tageszeiten erfasst.

Denn als „wichtiger Verkehrsweg" oder „Hauptverkehrsweg" („Major Transport Routes") gelten nach den Auslegungshilfen der Europäischen Kommission Autobahnen mit einer zulässigen Höchstgeschwindigkeit > 100 km/h und mit mehr als 200.000 Kfz/24h **oder mit mehr als 7.000 Kfz in der verkehrsreichsten Stunde**,

Directive 2012/18/EU of the European Parliament and of the Council on the control of major-accident hazards involving dangerous substances – Guidance on technical implementation issues, Autumn 2013, No. 35, abrufbar unter: https://www.unece.org/fileadmin/DAM/env/documents/2013/TEIA/QA_2011_review_2013.pdf

Im Rahmen des Planfeststellungsverfahrens zum 6-streifigen Ausbau der A 57 sind bei den jüngsten Verkehrserhebungen 8200 Kfz in der verkehrsreichsten Stunde gezählt worden, sodass das dort erstellte Verkehrsgutachten sowie auch die Bezirksregierung Düsseldorf die Autobahn ohne Zögern als wichtigen Verkehrsweg im Sinne der Seveso-III-Richtlinie einstuft,

3. Deckblattverfahren im Planfeststellungsverfahren zum 6-streifigen Ausbau der A 57, Erläuterungsbericht, Unterlage 1c, Seite 34:

„Die A 57 weist im Ausbauabschnitt in der verkehrsreichsten Stunde eine Belastung von ca. 8.200 Kfz auf und ist somit ein wichtiger Verkehrsweg."

Da der ausgelegte Planentwurf diese Tatsache nicht zutreffend ermittelt hat, liegt ein Verfahrensfehler vor, der spätestens bis zur nächsten Offenlage zu beheben ist.

II. Erforderlichkeit der Planung gemäß § 1 Abs. 3 BauGB liegt nicht vor

Der Planung zur Neuaufstellung des Flächennutzungsplans fehlt es an der Erforderlichkeit im Sinne des § 1 Abs. 3 BauGB.

Bauleitpläne sind immer dann erforderlich im Sinne des § 1 Abs. 3 BauGB, soweit sie nach der planerischen Konzeption der Gemeinde als erforderlich angesehen werden können,

Battis in: Krautzberger/Löhr/Battis, 14. Aufl. 2019, BauGB § 1 Rn. 26a, m.w.N.

Nicht erforderlich hingegen sind nur

> *„solche Bauleitpläne, die einer positiven städtebaulichen Planungskonzeption entbehren und ersichtlich der Förderung von Zielen dienen, für deren Verwirklichung die Bauleitplanung nicht bestimmt ist (BVerwG Beschl. v. 11.5.1999 – 4 BN 15.99)."*
>
> *Söfker/Runkel* in: Ernst/Zinkahn/Bielenberg/Krautzberger, Baugesetzbuch 136. EL Oktober 2019, BauGB § 1 Rn. 33.

Der planenden Gemeinde kommt dabei grundsätzlich ein weiter Planungsspielraum zu, dem erst spät, dann aber eindeutige Grenzen gesetzt sind. Eine dieser Grenzen ist dann überschritten, wenn die Gemeinde eine sogenannte Negativplanung vornimmt, also eine Planung, die nur dem Zweck dient, eine andere Nutzung zu verhindern, ohne dass der Ausschluss der Nutzung städtebaulich begründet ist,

> *Söfker/Runkel* in: Ernst/Zinkahn/Bielenberg/Krautzberger, Baugesetzbuch 136. EL Oktober 2019, BauGB § 1 Rn. 35.

Eine solche Negativplanung ist auch dem vorliegenden Planentwurf im Hinblick auf die Behandlung gewerblicher Bauflächen für Störfallbetriebe zu entnehmen. Denn durch die angewandte Methodik der Entfeinerung entzieht sich der Entwurf jeglicher Ordnungsfunktion für die künftige Entwicklung dieser Flächen (dazu unter **1.**) und verbleibt mit dem bloßen Befund, dass durch (sich in Aufstellung befindende) Bebauungspläne und einzuhaltende Sicherheitsabstände keine Störfallbetriebe mehr im Plangebiet zulässig sein werden (dazu unter **2.**).

1. Zur missglückten Entfeinerungsmethodik

Der Planentwurf möchte mit einer sogenannten Entfeinerung dazu beitragen, die Grundlage für künftige Planungsentwicklungen zu legen. Durch die Methodik der Entfeinerung sollen die

> *„bisher eher kleinteiligen Darstellungen von Nutzungen im Innen- sowie Außenbereich zugunsten einer stärker generalisierenden Darstellung geändert werden",*
>
> Entwurfsbegründung, Seite 9.

Dadurch soll die Anzahl der Bebauungsplanverfahren, die vom Flächennutzungsplan abweichen, verringert werden.

Da im Plangebiet eine Vielzahl von Nutzungskonflikten und Gemengelagen anzutreffen sind, verliert der Flächennutzungsplan durch das Zurücknehmen von Darstellungen an richtungsweisender Qualität und kann seiner Funktion im Rahmen des Entwicklungsgebots nach § 8 Abs. 2 BauGB nicht mehr gerecht werden. In dem der Flächennutzungsplan sich anschickt, die städtische Entwicklung nicht mehr zentral zu steuern, sondern diese jeweils einzelnen Bebauungsplänen zu überlassen, büßt er jegliche bauleitende Funktion ein. Insbesondere im Hinblick auf Störfallbetriebe und sonstige problematische Gewerbeansiedlungen zeigt sich die Schwäche dieser Methodik. Denn nachdem die Planungsträgerin unter Beachtung der Abstandsempfehlungen nach KAS-18, den Regelungen bestehender Bebauungspläne und bereits formulierten Zielsetzungen für die in Aufstellung befindlichen Bebauungspläne sowie Vorgaben seitens der Regionalplanung alle gewerblichen Bauflächen im Planungsgebiet untersucht hat,

> vgl. Entwurfsbegründung, Seite 212,

muss sie feststellen, dass auf keiner Fläche Neuansiedlungen für Störfallbetriebe mehr möglich sind.

Folglich ist die Zielsetzung, kleinteilige Darstellungen aufzuheben und durch eine gröbere Planung mehr Entwicklungsmöglichkeiten zu schaffen, im Hinblick auf Störfallbetriebe als verfehlt anzusehen. Aufgrund der (aus verschiedenen Rechtsquellen abzuleitenden) Abstandsregeln und -gebote ist eine detaillierte Planung auch schon auf Ebene des Flächennutzungsplans für ein gesamtstädtisches Konzept zwingend, insbesondere, wenn sich die Planungsträgerin als Chemie-Standort bekennt und aus dieser Eigenschaft einen lokalen und regionalen Wirtschaftsmotor ableitet.

2. Zur Negativplanung im Hinblick auf Störfallbetriebe

Die Planungsträgerin übt sich in einer Politik der Verhinderungsplanung. So enthalten verschiedene derzeit sich in Aufstellung befindende Bebauungspläne bereits Ausschlüsse für Störfallbetriebe. Die verbleibenden Flächen sind zudem bei Einhaltung der empfohlenen Achtungsabstände nicht mehr zur Ansiedlung von Störfallbetrieben geeignet. Diese Umstände beschreibt die Planungsträgerin im Erläuterungsbericht zum FNP-Entwurf dezidiert.

Die im Geltungsbereich des Flächennutzungsplans bestehenden Gewerbeflächen werden durch die folgenden Bebauungspläne künftig nicht mehr für Störfallbetriebe zur Verfügung stehen:

- B-Plan Nr. 532 (in Aufstellung), Nievenheim: Gewerbliche Bauflächen G 43.7 und 43.8, Entwurfsbegründung, S. 224.

- Bebauungsplan Silbersee (in Aufstellung): Gewerbliche Bauflächen und Reserven G 43.5, G 43.6, G 43.10, G 43.10a und G 43.13, Entwurfsbegründung S. 226.

- B-Plan Nr. 527 (in Aufstellung), Erweiterung TOP-West: gewerbliche Bauflächen G 16.8a und G 16.8b, Entwurfsbegründung, Seite 227.

- Die Fläche G 11.4 (CHEMPARK) wird aufgrund ihrer Nähe zur angrenzenden Wohnbebauung ebenfalls einen Ausschluss von Störfallbetrieben beinhalten;

eine Regelung auch Bebauungsplan-Ebene ist geplant, Entwurfsbegründung, Seite 227/228.

- Die Fläche G 11.5b ist aufgrund ihrer unmittelbaren Nähe zur Wohnbebauung W 11.3 ebenfalls nicht zur Ansiedlung von Störfallbetrieben geeignet; auch hier ist eine Ausschlussregelung in der verbindlichen Bauleitplanung vorgesehen, Entwurfsbegründung, Seite 229.

Die verbleibenden Flächen liegen dergestalt, dass sie bei Einhaltung der Achtungsabstände für Gefahrstoffe der Abstandsklassen I, II, III und IV des Leitfadens KAS-18 für die Ansiedlung von entsprechenden Betriebsbereichen nicht geeignet sind:

- Gewerbliche Bauflächen G 53.8, in Delrath, Entwurfsbegründung. S. 225
- Gewerbliche Bauflächen G 12.11/ G 12.12, östlicher Ortsrand Hackenbroich, Entwurfsbegründung, S. 228
- Sämtliche Flächen im Gewerbegebiet „TOP West" des rechtskräftigen B-Plans Nr. 326 enthalten zwar keinen förmlichen Störfallbetrieb-Ausschluss, sind jedoch wegen einzuhaltender Abstände nicht für eine Störfallbetrieb-Nutzung geeignet, Entwurfsbegründung, Seite 230.

Da auf Bebauungsplan-Ebene keine Weiterentwicklung von Flächen für Störfallbetriebe geplant ist, erweist es sich als umso grundlegender, dass der Flächennutzungsplan entsprechende Reserve-Flächen vorhält, damit anschließend über die bauplanungsrechtlichen Anpassungspflicht noch Kapazitäten festgesetzt werden können. Insbesondere darf der Flächennutzungsplan aber keine Entscheidungen zugunsten neuer Wohnbauflächen treffen, wenn dadurch die Nutzung bestehender gewerblicher Bauflächen derart eingeschränkt wird. Denn eine solche Planung ist als Verhinderungsplanung einzustufen, die zum einen zum Entfallen der Erforderlichkeit der Planung sowie auch zu Abwägungsmängeln führt, dazu unter Abschnitt **IV. 3.**

III. Zum Anpassungsgebot gemäß § 1 Abs. 4 BauGB

Dem Anpassungsgebot des § 1 Abs. 4 BauGB ist mit dem vorliegenden Planentwurf auch dann Genüge getan, wenn Wohnbedarf anders priorisiert wird, und keine Wohnbauflächen festgelegt werden, die störfallbetriebliche Nutzungen an relevanten Stellen verhindern und/oder einschränken. Die oben beschriebenen, geplanten Ausschlüsse von Störfallbetrieben auf Ebene der verbindlichen Bauleitplanung (in diversen Bebauungsplänen) sind vor allem durch Neuausweisungen von Wohnbauflächen veranlasst. Diese nachdrückliche Ausweitung von Wohnbauflächen zulasten ortsansässiger Gewerbebetriebe ist unter Abwägungsgesichtspunkten fehlerhaft (dazu unten unter **IV. 3.**), aber auch zur Erfüllung des Anpassungsgebots an unter anderem die Regionalplanung nicht erforderlich. Wie die Planungsträgerin selbst feststellt, ist der künftige Bedarf an Siedlungsflächen und die konkret errechnete Anzahl von Wohneinheiten auf lokaler Ebene deutlich geringer, als durch die Regionalplanung für die gesamte Region vorgegeben,

Entwurfsbegründung, Seite 82/83.

Der Regionalplan Düsseldorf aus dem Jahr 2012, vorgreifend aktualisiert durch die sich ersten Änderungsverfahren befindende Änderung des Regionalplans Düsseldorf „Mehr Wohnbauland am Rhein" aus dem Jahr 2019, geht von einem erhöhten Mehrbedarf an Wohnungen aus und prognostiziert einen Bedarf von 160.000 Wohneinheiten für die gesamte Region, was für die Stadt Dormagen einen Anstieg (gegenüber der Prognose des RPD 2012) von 3450 auf 4300 Wohneinheiten bedeutet. Die Planungsträgerin selbst geht von geringeren Zahlen aus, die sie im Rahmen der Wohnraumbedarfsanalyse des Rhein-Kreises Neuss im Jahr 2017 erhoben hat; sie prognostiziert einen Mehrbedarf von 2751 Wohneinheiten für die Stadt Dormagen im Zeitraum von 2017-2030,

a.a.O.

Die Planungsträgerin hat somit selber (zutreffend) erkannt, dass der in ihrem Gebiet künftig entstehende Wohnraumbedarf geringer sein wird, als auf Regionalplanungsebene prognostiziert, und hat sich mit einer zutreffenden Argumentation auf Flächennutzungsplanebene von den zu hohen Zahlen gelöst.

Wieso jedoch die im Regionalplan bereits verankerten Interessen zur künftigen Gewerbeansiedlung und Sicherung bestehender Gewerbe nicht durch den Flächennutzungsplan weiter umgesetzt wird, thematisiert der Entwurf nicht.

Der Regionalplan formuliert eindeutig:

> „In den Bereichen für gewerbliche und industrielle Nutzungen (GIB) können emittierende Gewerbe- und Industriebetriebe angesiedelt, in ihrem Bestand gesichert und erweitert werden",
>
> Regionalplan Düsseldorf 2018, Seite 64.

In der Beikarte „Sondierungen für eine zukünftige Siedlungsentwicklung" ist der Bereich zwischen Süttgerhof und A 57 als Sondierungsbereich für eine künftige GIB-Darstellung enthalten.

Es ist jedoch nicht ausreichend, wenn der Flächennutzungsplan-Entwurfs lediglich gewerbliche Bauflächen darstellt, er muss auch dafür Sorge tragen, dass die Gewerbe in ihrer konkreten Art und Ausprägung dort weiter bestehen können.

IV. Fehlerhafte Abwägung gemäß § 1 Abs. 7 BauGB

Die für den Entwurf des Flächennutzungsplans vorgenommene Abwägung der Interessen im Sinne des § 1 Abs. 7 BauGB erweist sich als fehlerhaft. Denn der Entwurf wird weder dem durch das Störfallrecht ausgelösten Trennungsgebot gerecht – was in der Regel eine Entflechtung der Nutzungen erfordern würde –, noch wird er den Betriebsinteressen am Erhalt und der Erweiterung von Standorten gerecht – was eine

Ausweitung oder Intensivierung gewerblicher Nutzungen bedeuten würde. Üblicherweise wäre davon auszugehen, dass eine Planung, die die störfallrechtlichen Abstände missachtet, dies zugunsten einer Standortsicherung örtlicher Gewerbebetriebe in Kauf nimmt. Doch vorliegend gelingt dem Entwurf weder das eine noch das andere.

Die Abwägung verstößt gegen das planerische Gebot der Konfliktbewältigung (dazu unter **1.**) sowie gegen den aus § 50 BImSchG abzuleitenden Trennungsgrundsatz (dazu unter **2.**). Außerdem führen die Darstellungen des Flächennutzungsplans zu einer Aufhebung jeglicher Erweiterungsmöglichkeiten unserer Mandantschaft (dazu unter **3.** und **4.**).

1. Gebot der planerischen Konfliktbewältigung

Der Flächennutzungsplan verlagert Nutzungskonflikte auf die nachgelagerten Ebenen der verbindlichen Bauleitplanung sowie der Genehmigungsverfahren.

Grundsätzlich hat jeder Bauleitplan die von ihm geschaffenen oder zurechenbaren Konflikte zu lösen. Eine Verlagerung sich bereits offensichtlich ergebender Konflikte auf die nächsten Ebenen ist unzulässig.

> *„Von einer abschließenden Konfliktbewältigung im Bebauungsplan darf die Gemeinde Abstand nehmen, wenn bei vorausschauender Betrachtung die Durchführung der als notwendig erkannten Konfliktlösungsmaßnahmen außerhalb des Planungsverfahrens auf der Stufe der Verwirklichung der Planung sichergestellt ist (Beschlüsse vom 14. Juli 1994 - BVerwG 4 NB 25.94 - NVwZ-RR 1995, 130 <131>, vom 8. November 2006 - BVerwG 4 BN 32.06 - juris Rn. 10 und vom 15. Oktober 2009 - BVerwG 4 BN 53.09 - juris Rn. 6). Soll ein Bebauungsplan die Errichtung und den Betrieb eines Störfallbetriebs ermöglichen und befinden sich in der Nähe der hierfür vorgesehenen Fläche schutzbedürftige Nutzungen, darf die Gemeinde die Lösung eines daraus möglicherweise resultierenden Nutzungskonflikts jedenfalls nur dann in das*

immissionsschutzrechtliche Genehmigungsverfahren verweisen, wenn dieser Konflikt dort bei vorausschauender Betrachtung sachgerecht gelöst werden kann."

BVerwG, Beschluss vom 16. März 2010 – 4 BN 66/09 –, juris, Rn. 27

Weiterentwicklungsmöglichkeiten sind hier auf Bebauungsplan-Ebene nicht absehbar. Dies ergibt sich aus den diversen konkreten Beschreibungen der sich in Aufstellung befindlichen Bebauungspläne, s.o. Deswegen ist es umso dringender, dass der Flächennutzungsplan hier Flächen vorhält, damit über Anpassungspflichten der Bauleitplanung noch Kapazitäten festgesetzt werden können. Die Bebauungspläne sind bereits von ihrem räumlichen Umgriff nicht geeignet, die störfallrechtlichen Abstände zu erfassen und zu ordnen. Denn sie erstrecken sich ihrerseits auf teilweise deutliche kleinere Flächen als die von den Störfallbetrieben verursachten Achtungsabstände (beim Betrieb unserer Mandantin sind dies bis zu 800m). Da die Bebauungspläne in erster Linie eine Binnenordnung festsetzen, bedarf es gerade für Koordinierung großflächiger Bedürfnisse im Störfallrecht eine raumgreifendere Planung und somit eine „weiter oben" angesetzte Planung.

Eine solche flächenüberspannende Planung kann auf nachgelagerter Ebene der verbindlichen Bauleitplanung nicht nachgeholt werden.

2. Beachtung des Trennungsgrundsatzes gemäß § 50 BImSchG

Der Planentwurf berücksichtigt den Trennungsgrundsatz des § 50 BImSchG nicht. Nach dieser Vorschrift sind bei raumbedeutsamen Planungen und Maßnahmen die für eine bestimmte Nutzung vorgesehenen Flächen einander so zuzuordnen, dass schädliche Umwelteinwirkungen und von **schweren Unfällen im Sinne des Artikels 3 Nummer 13 der Richtlinie 2012/18/EU in Betriebsbereichen hervorgerufene Auswirkungen** auf die **ausschließlich oder überwiegend dem Wohnen dienenden Gebiete** sowie auf sonstige schutzbedürftige Gebiete, insbesondere öffentlich genutzte Gebiete, **wichtige Verkehrswege**, Freizeitgebiete und unter dem Gesichtspunkt des Naturschutzes

besonders wertvolle oder besonders empfindliche Gebiete und öffentlich genutzte Gebäude, so weit wie möglich vermieden werden.

Ein Verstoß gegen das Trennungsgebot wiegt so schwer, dass er zu einem materiell-rechtlichen Abwägungsfehler führt; der Trennungsgrundsatz stellt eine bauplanungsrechtliche Abwägungsdirektive dar,

> BVerwG, Beschluss vom 16. März 2010 – 4 BN 66/09 –, juris, Rn. 21 f.; BVerwG, Beschluss vom 05. Dezember 2008 – 9 B 28/08 –, juris, Rn. 27 m.w.N.

Bei Störfallbetrieben gehört auch die Einhaltung der Anforderungen aus § 50 Abs. 1 BImSchG und Art. 13 Abs. 2 Seveso-III-Richtlinie zu deren rechtlich beachtlichen Interessen. Das nach diesen Bestimmungen zu berücksichtigende Abstandserfordernis zwischen dem Störfallbetrieb und den schutzwürdigen Nutzungen dient nicht nur dem Schutz letzterer, sondern auch dem Recht des Inhabers des Störfallbetriebes auf Erhaltung seines Betriebes und seines Interesses auf betriebliche Entwicklung,

> VGH Kassel, Urteil vom 26. März 2015 – 4 C 1566/12.N –, juris, Rn. 36 m.w.N. (in Bezug auf die insoweit aber gleichlautende Vorgängervorschrift des Art. 12 Abs. 1 der Seveso-II-Richtlinie).

Ausgehend von dem oben beschriebenen Ermittlungsfehler zur fehlerhaft nicht vorgenommenen Einstufung der A 57 als sogenannten „wichtigen Verkehrsweg" im Sinne der Seveso-III-Richtlinie unterläuft der Planungsträgerin auch ein materiell-rechtlicher Abwägungsfehler im Rahmen des Trennungsgebots.

Unbestritten kann der Flächennutzungsplan die im letzten Jahrhundert entstandenen Nutzungskonflikte, insbesondere zwischen dem Störfallbetrieb unserer Mandantin und der in unmittelbarer Nähe vorbeiführenden Bundesautobahn nicht auflösen. Bei der Überplanung von Gemengelage werden angemessene Sicherheitsabstände nicht neu ausgelöst. Nach dem Leitfaden KAS-18 dürfen in solchen über Planungen angemessener

Abstände dann erneut festgelegt und eine Verdichtung der schutzbedürftigen Nutzungen geplant werden, wenn dadurch keine erhebliche Verschlechterung des status quo eintritt:

> *„Es wird ergänzend auf den Sonderfall der Überplanung von Gemengelagen hingewiesen. Hier sind angemessene Sicherheitsabstände häufig nicht einhaltbar. Grundsätzlich gibt der Leitfaden KAS-18 zu bedenken, dass eine Verdichtung mit schutzbedürftigen Nutzungen im Umfeld von Betriebs-bereichen den Kreis der Personen erhöht, die von einem möglichen schweren Unfall betroffen sein können. Durch Überplanungen solcher Gebiete können die Kommunen zu einer Entflechtung bei-tragen. Mit Bezug auf die Ausführungen von Gleiss Lutz (2016) bestehen jedoch keine Bedenken gegen eine Unterschreitung angemessener Abstände, soweit die Planung zu keiner ins Gewicht fallenden Verschlechterung der bestehenden Situation führt."*
>
> TÜV-Gutachten, Unterlage 13, Seite 36.

Dies gelingt vorliegend jedoch nicht. Denn es tritt eine erheblich ins Gewicht fallenden Verschlechterung der bestehenden Situation dadurch ein, dass jeglicher Erweiterungsmöglichkeiten am Standort aufgehoben werden.

3. Erweiterungsmöglichkeiten sind vollends verhindert

Der vorliegende Entwurf des Flächennutzungsplans nimmt dem Betrieb unserer Mandantinnen jegliche Entwicklungsmöglichkeiten und ist bereits aus diesem Grund abwägungsfehlerhaft. Entwicklungen sind am jetzigen Standort immissionsschutzrechtlich kaum genehmigungsfähig; dieser Zustand wird durch die neue Planung nicht aufgelöst. Zudem werden unserer Mandantin aber auch Erweiterungsmöglichkeiten auf benachbarten oder anderen im Plangebiet liegenden Flächen genommen, da hier keine Neuansiedlungen ermöglicht werden.

Die beachtlichen Interessen unserer Mandantinnen an dem Erhalt und der Funktionsfähigkeit des Standorts ergeben sich zum einen aus der Eigentumsposition an den Betriebsgrundstücken und zum anderen aus den betrieblichen Belangen an sich. Rechtlich verankert sind diese Belange in der Eigentumsgarantie des Art. 14 Abs. 1 GG, in dem Recht am eingerichteten und ausgeübten Gewerbebetrieb gemäß Art. 14 Abs. 1 i.V.m. Art. 12 Abs. 1 GG sowie in der einfachgesetzlichen Ausgestaltung des Abwägungsgebots in der Bauleitplanung durch die Belange der Wirtschaft nach § 1 Abs. 6 Nr. 8 lit. a BauGB.

Gerade das von der Rechtsprechung entwickelte Abwägungsgebot nimmt im Planfeststellungsrecht als spezifisch planungsrechtlicher Ausdruck des Verhältnismäßigkeitsgrundsatzes Verfassungsrang ein,

> *Kämper* in: BeckOK VwVfG, 43. Ed. 1.4.2019, VwVfG § 74 Rn. 68, unter Verweis auf: BVerwG, Urteil vom 30. April 1969 – IV C 6.68 –, juris.

Zentral für die Bauleitplanung ist das allgemeine Abwägungsgebot, das sich auf den Abwägungsvorgang sowie das im Plan zum Ausdruck kommende Abwägungsergebnis erstreckt. Es beinhaltet, dass eine (sachgerechte) Abwägung überhaupt stattfindet, dass in die Abwägung an Belangen eingestellt wird, was nach Lage der Dinge in sie eingestellt werden muss, dass die Bedeutung der betroffenen öffentlichen und privaten Belange nicht verkannt wird und dass der Ausgleich zwischen von der Planung berührten Belangen in einer Weise vorgenommen wird, die zur objektiven Gewichtigkeit einzelner Belange nicht außer Verhältnis steht,

> st. Rspr., grundlegend BVerwG, Urteil vom 12. Dezember 1969 – IV C 105.66 –, juris, Rn. 29; und Urteil vom 05. Juli 1974 - IV C 50.72 –, juris (Flachglas-Urteil).

(Nur) innerhalb dieses Rahmens darf die planende Gemeinde sich für die Bevorzugung des einen und Zurückstellung des anderen planungsrelevanten Belangs entscheiden. Die Abwägung ist somit das Herzstück der Bauleitplanung.

Zu diesen hiernach beachtlichen Interessen gehört generell auch, den Betrieb so fortführen zu können, wie er derzeit ausgeübt wird und wie er im Rahmen der derzeit bestehenden Gebietsausweisung materiell rechtmäßig ausgeübt werden könnte. Dies umfasst, von Auflagen zur Emissionsreduzierung verschont zu bleiben, ebenso wie allgemeinen Erweiterungsinteressen nachkommen zu können,

> vgl. OVG Münster, Urteil vom 12. Februar 2014 – 2 D 13/14.NE –, juris, Rn. 38 ff.

Denn rechtlich erfasst sind Betriebe nicht nur in ihrer bestehenden Form, sondern auch ihre perspektivischen Erweiterungsmöglichkeiten als vorhandener Gewerbebetrieb oder das Interesse an der Erhaltung oder Nutzung von Erwerbschancen,

> BVerwG, Beschluss vom 09. November 1979 – 4 N 1/78 –, BVerwGE 59, 87-104, juris, Rn. 47; OVG Lüneburg, Beschluss vom 18. November 2015 – 1 MN 116/15 –, juris, Rn. 57 f.

Abwägungsbeachtlich ist somit nicht nur das Interesse an der weiteren Ausnutzung des vorhandenen Betriebszustandes, sondern auch das Bedürfnis nach einer *künftigen Betriebsausweitung* in Gestalt von Erweiterungen der Kapazitäten, der Modernisierung der Anlagen, unter anderem zur Erhaltung der Konkurrenzfähigkeit,

> BVerwG, Urteil vom 16. April 1971 – IV C 66.67 –, juris, Leitsatz 3; *Battis* in: Battis/Krautzberger/Löhr, 14. Aufl. 2019, BauGB § 1 Rn. 109.

Vorliegend handelt es sich bereits um einen Ausfall jeglicher Abwägung in Bezug auf Standorte gewerblicher Betriebe im Allgemeinen und den Standort und die Entwicklungsmöglichkeiten unserer Mandantschaft als Störfallbetrieb im Speziellen. Die Planungsträgerin hat zwar an verschiedenen Stellen im Erläuterungsbericht festgehalten, dass neue Ansiedlungen von Störfallbetrieben in Bereich des Plangebiets wegen Festsetzungen in künftigen Bebauungsplänen nicht möglich sind. Sie hat aus

dieser Feststellung jedoch keine Schlussfolgerungen auf Abwägungsebene gezogen und die privaten Belange unserer Mandantschaft somit verkannt.

Die Planungsträgerin hätte aber auf Grundlage ihrer eigenen zuvor vorgenommenen Feststellungen erkennen müssen, dass jedenfalls die vorhandenen Störfallbetriebe bei einem weiteren Heranrücken von im Sinne der Seveso-III-Richtlinie schützenswerten Nutzungen/Bebauungen jegliche Optionen auf Erweiterung verwehrt sein werden.

Dies gilt für die heranrückende Wohnbebauung, für die geplante Anschlussstelle Delrath und den Ausbau der Autobahn selbst.

Bereits jetzt hält die südlich der Autobahn liegende Wohnbebauung sowie auch die Autobahn als wichtiger Verkehrsweg die Sicherheitsabstände zum bestehenden Betrieb unserer Mandantschaft nicht mehr ein.

Nach den Ergebnissen der störfallrechtlichen Begutachtungen durch den TÜV Nord steht fest, dass die vom Störfallbetrieb ausgelösten Abstände bis zu 800 m betragen und von der geplanten (und Flächennutzungsplan-Entwurf sowohl dargestellten als auch bereits zukünftig berücksichtigten) Anschlussstelle nicht nur nicht eingehalten werden, sondern drastisch unterschritten werden: Die kürzeste Distanz zwischen der geplanten Anschlussstelle (konkret im Bereich der Einmündung des nördlichen Anschlussarms auf die Kreisstraße) beträgt etwa 100 m. Die Betroffenheit unserer Mandantin liegt somit auf der Hand – das geplante Vorhaben liegt gänzlich in diversen Sicherheitsradien der auf dem Betriebsgelände behandelten Stoffe. Wie auch durch das TÜV-Gutachten bestätigt, führen sämtliche, in anderen Fällen durchaus in Betracht kommenden, Möglichkeiten zur Lösung oder Minderung der planerischen Konflikte vorliegend nicht zum Ziel. Die Anlage unserer Mandantin ist auf dem technisch aktuellen Stand. Alle anlagenseitigen Maßnahmen sowohl auf dem Betriebsgelände als auch außerhalb des Betriebsbereichs können deswegen nicht zu einer signifikanten Verringerung der angemessenen Abstände führen. Selbst unter ganz erheblichem Aufwand und bei

Inkaufnahme schwerwiegender Eingriffe in die derzeitigen Betriebsabläufe sind keine Reduzierungen zu erreichen.

Auch ohne ein weiteres Heranrücken der Wohnbebauung ist unsere Mandantschaft bereits jetzt verpflichtet, neue und kostspielige Sicherheitsvorkehrungen zu treffen, ohne dass überhaupt Betriebsbereiche erweitert werden.

Es wäre die auf Ebene des Flächennutzungsplans der Planungsträgerin obliegende Verpflichtung gewesen, eine künftige Ordnungsstruktur zu schaffen, in der sowohl der Bestand der vorhandenen Betriebe gesichert werden kann, die Betriebe darüber hinausgehend aber auch ihre, wie oben beschrieben, ihnen verfassungsrechtlich zustehenden Erweiterungsoptionen in Anspruch nehmen können. Dies hätte entweder durch die Ausweisung neuer gewerblicher Bauflächen in ausreichenden Abständen zu kritischer Infrastruktur erfolgen können, oder aber durch die Nicht-Ausweisung von Wohngebieten etc., die wiederum dazu führt, dass auf bestehenden gewerblichen Bauflächen künftig keine störfallbetriebliche Nutzung mehr möglich sein wird. Oder dieses nicht geschehen. Im Gegenteil – die in unmittelbarer Nähe des Standorts unserer Mandantin gelegene gewerbliche Baufläche G 43.4 (im Bereich Silbersee – Zinkhüttenweg West) ist zugunsten einer Grünfläche noch weiter reduziert worden. Die Begründungen der Planungsträgerin zur Sicherung als Ausgleichsfläche für die geplante Anschlussstelle,

Entwurfsbegründung, Seite 96/97, Seite 274 und Seite 330,

überzeugt weder inhaltlich, noch sind in diesen Erwägungen die Standortbelange unserer Mandantin oder anderer ansässiger Gewerbebetriebe berücksichtigt oder auch nur erkannt worden. Auf diese Weise ist den ortsansässigen Gewerbebetrieben eine potentielle Erweiterungsfläche von 6,6 ha entzogen worden.

4. Auswirkungen von geplanten Verkehrsflächen

Die über den Vermerk gemäß § 5 Abs. 4 Satz 2 BauGB dargestellte Verkehrsfläche der geplanten Verbindungsstraße K 33 anlässlich der Planung zur Anschlussstelle Delrath verhält sich ebenfalls nachteilig für die bereits oben beschriebene Standortplanung unserer Mandantin. Auch wenn die Verbindungsstraße lediglich nachrichtlich dargestellt wird, ist der vorliegenden Planung jedoch zu entnehmen, dass entsprechende Vorkehrungen zur weiteren Umsetzung und Berücksichtigung auf Ebene der Bauleitplanung getroffen werden, unter anderem die Darstellung der zuvor angesprochenen Grünfläche sowie der Ausgleichs-Grünfläche entlang des Straßenverlaufs nördlich der Anschlussstelle. Darüber hinaus führt auch die Anlage der Straße selbst zu einem Flächenverlust im Gebiet gewerblicher Bauflächen. Darüber hinaus löst die Verbindungsstraße als wichtiger Verkehrsweg im Sinne des Störfallrechts (jedenfalls im Bereich der Anschlussstelle selbst) ihrerseits angemessene Sicherheitsabstände aus, die vom Betrieb unserer Mandantin, nicht eingehalten werden können. Somit gehen sämtliche Planungen, die die geplante Verbindungsstraße K 33 vorbereiten oder „Folgefestsetzungen" treffen, zulasten der gewerblichen Interessen unserer Mandantin am Erhalt ihres Standorts sowie zulasten ihrer verfassungsrechtlich geschützten Erweiterungsinteressen.

V. Fazit

Um die aufgeführten Abwägungsfehler zu beheben, muss die Stadt Dormagen die Belange der Störfallbetriebe gezielt in den Blick nehmen und die Planung umstellen. Sie hat Flächen in ausreichender Größe und Anzahl „zu sichern", also im Flächennutzungsplan darzustellen, auf denen ein entsprechender Betreib künftig weiterhin möglich sein wird. Darüber hinaus sind auch für die Erweiterungsbelange ausreichende Flächen vorzuhalten, bzw. nicht anderweitig zu verplanen.

Wir bitten höflich um Benachrichtigung, wann die Offenlage erneut durchgeführt werden soll.

Den Rechtsanwälten Hamburg wird hiermit in Sachen

./. Stadt Dormagen; Neuaufstellung Flächennutzungsplan der Stadt Dormagen

VOLLMACHT erteilt:

1. zur Prozessführung, zur Vertretung in sonstigen Verfahren und bei außergerichtlichen Verhandlungen aller Art;
2. zur Abgabe von Stellungnahmen und Einwendungen;
3. Einsichtnahme in Verfahrensakten (insbes. Bauakten) und in Register aller Art (z.B. Baulasten, Handelsregister).

Die Vollmacht gilt für alle Instanzen und erstreckt sich auch auf Neben- und Folgeverfahren aller Art. Sie umfasst insbesondere die Befugnis, Zustellungen zu bewirken und entgegenzunehmen, die Vollmacht ganz oder teilweise auf andere zu übertragen (Untervollmacht), Rechtsmittel einzulegen, zurückzunehmen oder auf sie zu verzichten, den Rechtsstreit oder außergerichtliche Verhandlungen durch Vergleich, Verzicht oder Anerkenntnis zu erledigen, Geld, Wertsachen und Urkunden, insbesondere auch den Streitgegenstand und die von dem Gegner, von der Justizkasse oder von sonstigen Stellen zu erstattenden Beträge entgegenzunehmen.

Dormagen, den 25.06.2020
Ort, Datum

.../

Den Rechtsanwälten [redacted] Hamburg wird hiermit in Sachen

[redacted] **./. Stadt Dormagen; Neuaufstellung Flächennutzungsplan der Stadt Dormagen**

[redacted]

VOLLMACHT erteilt:

1. zur Prozessführung, zur Vertretung in sonstigen Verfahren und bei außergerichtlichen Verhandlungen aller Art;
2. zur Abgabe von Stellungnahmen und Einwendungen;
3. Einsichtnahme in Verfahrensakten (insbes. Bauakten) und in Register aller Art (z.B. Baulasten, Handelsregister).

Die Vollmacht gilt für alle Instanzen und erstreckt sich auch auf Neben- und Folgeverfahren aller Art. Sie umfasst insbesondere die Befugnis, Zustellungen zu bewirken und entgegenzunehmen, die Vollmacht ganz oder teilweise auf andere zu übertragen (Untervollmacht), Rechtsmittel einzulegen, zurückzunehmen oder auf sie zu verzichten, den Rechtsstreit oder außergerichtliche Verhandlungen durch Vergleich, Verzicht oder Anerkenntnis zu erledigen, Geld, Wertsachen und Urkunden, insbesondere auch den Streitgegenstand und die von dem Gegner, von der Justizkasse oder von sonstigen Stellen zu erstattenden Beträge entgegenzunehmen.

[redacted]

Hamburg, den 02/07/20
Ort, Datum

[redacted]

.../