

ENTSCHEIDUNGSBEGRÜNDUNG

zum Bebauungsplan Nr. 1-088-1 für das Gebiet zwischen Lindenallee/
Ringstraße/Arntzstraße/Rahmstraße/Hagsche Poort/Nassauermauer/
Weyerstege

Der Rat der Stadt Kleve hat in seiner Sitzung am 01.02.1989 beschlossen, das Verfahren zur Aufstellung des Bebauungsplanes Nr. 1-088-1 zum Zwecke der Änderung des Bebauungsplanes Nr. 1-088-0 für das Gebiet zwischen Lindenallee/Ringstraße/Arntzstraße/Rahmstraße/Hagsche Poort/Nassauermauer/Weyerstege einzuleiten.

Durch verschiedene Bauvoranfragen und Nutzungsänderungen im Bereich der Hagschen Straße hielt der Rat der Stadt Kleve es für notwendig, den Bebauungsplan für den o. a. Bereich zu ändern.

1. Ziel und Zweck des Bebauungsplanes

Der Bebauungsplan kann nur im Zusammenhang mit den benachbarten Bebauungsplänen gesehen werden. Als generelle Ziele sind zu nennen :

- verkehrsordnende Maßnahmen
- Bildung fahrzeugberuhigter Zonen
- teilweise Veränderung von innerörtlichen Verkehrs- und Erschließungsflächen
- Nachweis von zusätzlichen Flächen für den ruhenden Verkehr
- Erhaltung und Aufwertung bestehender Bausubstanz unter Berücksichtigung stadtbildpflegender Gesichtspunkte
- Steigerung des Wohnwertes
- Schaffung von zusätzlichen Wohnungen
- die bauliche und geschäftliche Weiterentwicklung des Stadtkerns mit Vergrößerung des Angebotes im Handels- und Dienstleistungssektor
- Hebung des Freizeitwertes innerhalb der Innenstadt durch fahrzeugfreie Wegeführungen und durch Aufwertung innerstädtischer Grünsubstanz
- Festsetzung von zusätzlichen Spielbereichen.

2. Art der baulichen Nutzung

Die Abgrenzung für die Arten der baulichen Nutzung sind entsprechend den vorhandenen und beabsichtigten Nutzungsarten festgesetzt in "Reines Wohngebiet" (WR), "Allgemeines Wohngebiet" (WA), "Besonderes Wohngebiet" (WB) und "Kerngebiet" (MK). Die beabsichtigten Nutzungsarten für zusätzlich ausgewiesene Wohnge-

bietsflächen wie z. B. zwischen Stechbahn und Arntzstraße sind entsprechend den umgebenden Nutzungsarten angepaßt.

Die Ausweisung von "Besonderen Wohngebieten" (WB) in Übergangsbereichen zum MK - "Kerngebiet" begründet sich darin, daß dieser Bereich im wesentlichen bebaut ist und hier neben der ausgeübten Wohnnutzung durch eine Mischung mit gewerblichen Anlagen und Dienstleistungseinrichtungen eine besondere Eigenart besteht.

Die Festsetzung, nach der im MK - "Kerngebiet" oberhalb des Erdgeschosses sonstige Wohnungen zulässig sind, nimmt Bezug auf die derzeit bestehende Situation und soll diese im Zuge der weiteren städtebaulichen Entwicklung wahren.

Für die WA - "Allgemeinen Wohngebiete" und MK - "Kerngebiete" werden gemäß § 1 BauNVO bestimmte Nutzungsarten ausgeschlossen bzw. eine Gliederung vorgenommen.

So werden in den "Allgemeinen Wohngebieten" die ausnahmsweise zulässigen Gartenbaubetriebe und Tankstellen ausgeschlossen, da in diesem Gebiet zur Zeit derartige Nutzungen nicht gegeben sind und hier sehr ungünstige Standortvoraussetzungen wären. Auch weiterhin soll das Wohnen die vorrangige Nutzung darstellen.

Das MK - "Kerngebiet" wird gemäß § 1 (4) Nr. 1 BauNVO dahingehend gegliedert, daß die nach § 7 (2) allgemein zulässige Nutzungsart

V e r g n ü g u n g s s t ä t t e n

beidseits entlang der Hagschen Straße in einer Tiefe von 30,00 m ab Straßenbegrenzungslinie und nordöstlich entlang der Borselstege in einer Tiefe von 50,00 m ab Straßenbegrenzungslinie nicht zulässig sind.

Dadurch werden Vergnügungsstätten in einem Teil dieses Gebietes ausgeschlossen. Sie sind jedoch in anderen Teilen des MK-Gebietes weiterhin zugelassen, so daß der Charakter des MK-Gebietes im Sinne von § 7 BauNVO unverändert bestehenbleibt. Da das fragliche MK-Gebiet über die Grenzen dieses Bebauungsplanes hinausreicht, ist der Begründung ein Übersichtsplan beigelegt, aus dem sich das Gesamtkonzept für die Gliederung des MK-Gebietes im ganzen Stadtzentrum erkennen läßt. Bei der Erstellung dieses Konzeptes waren die im folgenden näher erläuterten städtebaulichen Gründe maßgebend.

Nach § 1 Absatz 4 BauGB sind Bauleitpläne den Zielen der Raumordnung und Landesplanung anzupassen. Fernerhin sind nach § 1 Absatz 5 BauGB u. a. auch Belange der Wirtschaft bei der Aufstellung der Bauleitpläne zu berücksichtigen. Ein wichtiges Ziel der Landesplanung, das zugleich auch für die örtliche Wirtschaft von großer Bedeutung ist, stellt der LEP I/II dar, nach dem Kleve als Mittelzentrum für 100.000 bis 150.000 Einwohner dienen soll. Es mag in diesem Zusammenhang dahingestellt bleiben, ob der Einzugsbereich der Stadt zur Zeit schon dieses Ziel des LEP I/II erreicht oder teilweise sogar überschritten hat.

Was jedoch den Einzelhandel betrifft, übt Kleve zweifellos bereits heute in vielerlei Hinsicht eine Mittelpunktfunktion für ein weiteres Umland aus. Käufer kommen nicht nur aus den ländlichen Ortsteilen der Stadt Kleve selber, sondern auch aus nahe-

gelegenen anderen Städten, um ihre Einkäufe in Kleve zu erledigen. Besonders groß ist der Andrang von Käufern aus den benachbarten Niederlanden.

Diese Mittelpunktfunktion der Stadt Kleve im bezug auf den Einzelhandel hat in den letzten Jahren zudem noch stetig zugenommen, was u. a. mit Hilfe der zunehmenden Belegungszahlen der innerstädtischen Parkplätze nachgewiesen werden kann. Der Einzelhandel im Hauptgeschäftszentrum, schon immer wichtiger Wirtschaftsfaktor für die Kreisstadt, gewinnt also zunehmend an Bedeutung für die wirtschaftliche Entwicklung und zugleich auch ganz allgemein für die Mittelpunktfunktion der Stadt. Es obliegt der Stadtplanung daher, diese zunehmende Bedeutung des Einzelhandels im Stadtzentrum gebührend zu berücksichtigen und sie in angemessenem Umfang durch planerische Mittel zu fördern. Das geschieht auf vielerlei Weise, etwa durch die Einrichtung bzw. Erweiterung der Fußgängerzone, durch die Förderung des zentrumsbezogenen öffentlichen Personennahverkehrs sowie durch die Anlage von immer mehr Parkplätzen, um nur einige wichtige Maßnahmen zu nennen.

Eine weitere wichtige Maßnahme, die erfahrungsgemäß die Attraktivität eines zentralen Einkaufsbereiches steigert, ist die Vorsorge, daß die Folge der Läden möglichst nicht oder zumindest möglichst wenig durch sonstige Nutzungen unterbrochen wird. In diesem Sinne hat die Stadt durch Bauleitplanung in Verbindung mit der Androhung von Baugeboten sowie durch privatrechtliche Aktivitäten dafür gesorgt, daß die meisten Baulücken im Hauptgeschäftszentrum inzwischen geschlossen wurden.

Nun tritt in letzter Zeit plötzlich eine Massierung von Bauanträgen auf Einrichtung von Vergnügungsstätten, und zwar speziell von Spielhallen, vor allem im Hauptgeschäftszentrum auf. Würde man diesen Anträgen stattgeben, führte das zu einer die Attraktivität des Hauptgeschäftszentrums mindernden Häufung von Unterbrechungen der durchgehenden Ladenfolge, was den o. a. Planungszielen widersprechen würde. Es erscheint daher dringend geboten, diese Vergnügungsstätten durch Bauleitplanung nur in jenen Teilen des Stadtzentrums zuzulassen, wo sie das Hauptgeschäftszentrum (insbesondere auf der Strecke vom Bahnhof über die Herzogstraße, Große Straße und Hagsche Straße bis zur Linde) nicht auf solche Weise städtebaulich beeinträchtigen. ✓

Zwar ist hier das Interesse der Betreiber von Vergnügungsstätten an einer zentralen Lage abzuwägen gegen das gesamtwirtschaftliche Interesse des Einzelhandels und der Stadt an einem möglichst leistungsfähigen Hauptgeschäftszentrum. Es erscheint jedoch für die Betreiber von Vergnügungsstätten noch als zumutbar, auf andere zentral gelegene Standorte auszuweichen, wie sie im Rahmen des Gliederungsvorschlages angeboten werden, zumal wenn man den großen Vorteil für die wirtschaftliche Entwicklung der Stadt als Ganzes bedenkt, der dadurch entsprechend den o. a. Darlegungen erreicht wird.

In diesem Zusammenhang könnte man fragen, warum nur Vergnügungsstätten und nicht auch sonstige Nutzungen, die die durchgehende Ladenzeile unterbrechen, bei der vorgesehenen bauleitplanerischen Maßnahme erfaßt werden sollen.

Hierbei ist jedoch zu bedenken, daß die letztere Gruppe der sonstigen Nutzung (wie z. B. Banken, Restaurants) in gewisser Hinsicht zwar ebenfalls die Funktion des Haupteinkaufszentrums durch Unterbrechung der durchgehenden Ladenzeile behindert, andererseits jedoch auch wieder gerade für das optimale Funktio-

nieren eines Hauptgeschäftszentrums dringend erforderlich ist und daher nicht ausgeschlossen werden sollte.

Sofern Vergnügungsstätten in den Teilbereichen bereits bestehen, in denen sie aus städtebaulichen Gründen unerwünscht sind, und aufgrund der Gliederung nicht mehr zugelassen werden können, so sollen diese aus Gründen der Verhältnismäßigkeit im Rahmen des Bestandsschutzes geduldet und nicht durch entschädigungspflichtige Zwangsmaßnahmen ausgelagert werden. Für eine solche Duldung spricht übrigens auch, daß die Zahl der Vergnügungsstätten im fraglichen Bereich noch verhältnismäßig gering ist. Es wird jedoch von der unteren Bauaufsichtsbehörde darauf zu achten sein, daß der Bestandsschutz im rechtlichen Rahmen eng ausgelegt wird und nicht durch eine allzu großzügige Handhabung zu einer Aushöhlung des entsprechenden Planungszieles führt.

3. Maß der baulichen Nutzung

Das Maß der baulichen Nutzung wird begründet aus den Zielsetzungen, die heute maßstabsgerechte Bebauung zu wahren und das jetzige Maß auch für die künftige Entwicklung zugrunde zu legen.

Es ist erforderlich, in Teilbereichen die Höchstwerte gemäß § 17 (1) BauNVO zu überschreiten. Diese Überschreitung erfolgt gemäß § 17 (2) und (3) BauNVO und wird damit begründet, daß bereits bei Inkrafttreten der Baunutzungsverordnung am 01.08.1962 das Gebiet überwiegend bebaut war und besondere städtebauliche Gründe dies rechtfertigen. Als solche sind u. a. eine Konzentration der Bebauung im Siedlungsschwerpunkt Kleve, die Erzielung und Erhaltung der städtischen Eigenart sowie die wirtschaftliche Ausnutzung der vorhandenen Infrastruktur zu nennen. Weiterhin sollen die heutigen Grundstückszuschnitte und Eigentumsverhältnisse im wesentlichen unverändert bleiben.

Dadurch ist eine Einhaltung der Höchstwerte des § 17 (1) BauNVO für teilbebaute bzw. unbebaute Grundstücke unter der Berücksichtigung der erwähnten Zielsetzungen für das Maß der baulichen Nutzung nicht möglich und führte bei Einhaltung der Höchstwerte zu einer uneinheitlichen Bebauung. Sonstige öffentliche Belange stehen einer Überschreitung nicht entgegen, da einwandfreie Wohn-, Arbeits- und Verkehrsverhältnisse gesichert sind, und öffentlich-rechtlich gesichert ist, daß in der Nähe dieser Baugebiete ausreichend große Frei- und Grünflächen, wie z. B. in der Wallgrabenzone, vorhanden sind bzw. eingerichtet werden.

Die Gebiete, in denen die Höchstwerte des § 17 (1) BauNVO laut Begründung überschritten werden, sind mit ■ gekennzeichnet.

Durch die Festsetzung von Traufhöhen soll eine bessere Anpassung der Gebäudehöhen und Dachflächen erreicht werden.

Bei den Festsetzungen der Traufhöhen wurden nachstehend aufgeführte Geschözzahlen zugrunde gelegt :

TH 9,00 m - 10,50 m =	3 Geschosse
TH 9,00 m - 11,00 m =	3 Geschosse
TH 9,00 m - 12,00 m =	3 - 4 Geschosse.

Schließlich wird durch die Festsetzung einer maximal zulässigen Firsthöhe von 6,00 m über der zugehörigen Traufe sichergestellt, daß überhöhte Dachräume insbesondere im Zusammenhang mit tiefen überbaubaren Grundstücksflächen den Gesamtcharakter der für den Stadtkern Kleve typischen Dachlandschaft nicht beeinträchtigen.

Bei der Festsetzung von zwingenden Geschößzahlen sind einerseits gleiche Geschößzahlen bestehender Bausubstanz aufgenommen, andererseits soll sich eine für diesen Bereich ergänzende Neubaumaßnahme an den vorhandenen Geschössigkeiten anpassen.

4. Die Bauweise, die überbaubaren und die nichtüberbaubaren Grundstücksflächen

Die offene bzw. geschlossene Bauweise orientiert sich an der gegebenen Bauweise. So ist beispielsweise entlang der Hagschen Straße oder auch der Stechbahn die geschlossene Bauweise bereits jetzt vorhanden, während z. B. an der Gartenstege oder Weyerstege die offene Bauweise gegeben ist. Die überbaubaren Grundstücksflächen der bestehenden, historisch bedeutsamen Gebäude sind grundsätzlich mit Baulinien umgrenzt, sie sollen in der jetzigen Form und in den vorhandenen Abmessungen beibehalten werden.

Die sonstigen überbaubaren Grundstücksflächen sind durch Baulinien und/oder Baugrenzen umgrenzt. Baulinien sind beidseitig entlang der Stechbahn und zum Teil in der Hagschen Straße festgesetzt, damit die Gebäudeflucht in diesem Bereich entsprechend der Altbebauung eingehalten wird.

Im Erdgeschoß können laut der planungsrechtlichen Festsetzung ausnahmsweise Schaufensteranlagen bzw. Passagen zurückgesetzt werden, um dem Bedürfnis der Präsentation von Waren und der Betrachtung durch Kunden gerecht zu werden. Darüber hinaus ist es möglich, mehr Freiflächen für Fußgänger vor den Geschäften zu schaffen. ✓

Für die überbaubaren Grundstücksflächen, die ausschließlich mit Baugrenzen umgrenzt sind, soll ein individueller Spielraum für die Bebauung der Grundstücke verbleiben.

5. Die Baugrundstücke für den Gemeinbedarf

Die Flächen für den Gemeinbedarf sind entsprechend ihrer jetzigen Zweckbestimmung ausgewiesen. Die Abgrenzungen orientieren sich an den derzeitig vorhandenen Flächen.

6. Die Verkehrsflächen

Im bestehenden Straßennetz resultieren aus der unregelmäßigen Linienführung, der Enge der Straßenquerschnitte sowie der Häufigkeit der Knotenpunkte erhebliche Störungen des Verkehrsflusses. Gleichzeitig ist eine gute Zugänglichkeit wichtig für die Funktionsfähigkeit eines Einkaufs- bzw. Geschäftszentrums. Die Neuordnung des Verteilungs- und Erschließungsnetzes beinhaltet ver-

kehrs- und funktionsgerechte Verbindungen. Zur Erreichung dieser Zielsetzung ist es aus verkehrstechnischen Gründen erforderlich, Privateigentum in Anspruch zu nehmen.

Aus den generellen Zielsetzungen für den Stadtkern ergab sich die Notwendigkeit einer Neuordnungskonzeption für das Verteilungs- und Erschließungsnetz. Vertiefende innerstädtische Verkehrsuntersuchungen führten zu der Erkenntnis, daß aus dem Zielsystem

- der positiven Beeinflussung der innerstädtischen Entwicklung durch nähere Heranführung des Verkehrs an den Kernbereich
- einer geeigneten optimalen Versorgung des Stadtkerns, z. B. Andienung
- einer Verkehrsberuhigung im Kern
- den Ziel- und Quellverkehr der einzelnen Zonen möglichst optimal an das überörtliche Verkehrsnetz anzubinden.

veränderte Verkehrsführungen erforderlich sind.

So ist an die Primärererschließung (Hauptverkehrsstraße: Ringstraße und Lindenallee) eine Erschließungsschleife (südliche Schleife) angehängt. Diese ist mit einer zweiten, im nördlichen Anschlußbebauungsplan befindlichen "nördlichen Schleife" zwischen der Straße Stechbahn und der Arntzstraße im Bereich Rahmstraße kurzgeschlossen. Die Fixierungen dieser Verkehrsführungen ergaben sich neben der Aufnahme bestehender Straßenverläufe u. a. aus Bewertungskriterien technischer Belange (stark differierende topografische Verhältnisse) wie auch unter dem Aspekt der bestehenden Bebauung.

Ruhender Verkehr

Die Schaffung von weiteren Flächen für den ruhenden Verkehr ist erforderlich, um den wichtigen Individualverkehr aufrechtzuerhalten und verbessern zu können. Die Lokalisierung der Flächen geschieht unter Beachtung der guten Erreichbarkeit des Einkaufs- und Geschäftszentrums und nach Prüfung der möglichen Flächen.

So wird zwischen Kolpingstraße und dem Altenheim eine Parkfläche in Verbindung mit einer Tiefgarage mit einer möglichen Kapazität von bis zu ca. 100 Parkplätzen pro Ebene festgesetzt. Weiterhin werden in der Borselstege ca. 60 Parkplätze ausgewiesen, darüber hinaus ist auf dem Marktplatz Linde in der marktfreien Zeit öffentliches Parken möglich. Weitere Parkplätze sind im Bereich der Stechbahn ausgewiesen, im übrigen sind in den Wohnbereichen die Straßenquerschnitte so ausgelegt, daß hier öffentliches Parken möglich ist.

7. Die Ver- und Entsorgungsflächen

Die Festsetzung der Flächen für Trafostationen ist durch die Standortvorgaben des Versorgungssträgers begründet.

Die Abwasserableitung erfolgt im Trennverfahren. Die öffentlichen Anlagen zur Ableitung der Abwässer sind bereits vorhanden.

Schmutzwasserableitung:

Das Schmutzwasser wird über verschiedene Hauptsammler und "Stammkanal" bzw. "Transportsammler Ost" dem Zentralpumpwerk Kellen zugeleitet und von dort mittels Druckrohrleitung dem Klärwerk Salmorth zugeführt.

Regenwasserableitung:

Das Niederschlagswasser wird durch das innerstädtische Regenwasserkanalisationsnetz dem Hauptvorfluter "Kermisdahl" bzw. Spoykanal zugeleitet.

Die Wasser-, Strom- und Gasversorgung ist durch den Anschluß an das vorhandene Rohrleitungsnetz durchgeführt.

Die Aufteilung der Verkehrsfläche im Bebauungsplan hat lediglich Hinweis-Charakter.

Die Durchführung der im Bebauungsplan Nr. 1-088-0 vorgesehenen Straßenverbindung zwischen Hagsche Straße und Kolpingstraße soll entfallen, da auf einer Strecke von ca. 100 m drei Straßeneinmündungen entstehen würden.

Der ursprünglich geplante Durchstich hätte auch keine allzu große verkehrliche Bedeutung für die Erreichbarkeit des Kolping-Parkplatzes.

8. Die Grünflächen wie Parkanlagen und Spielplätze

Da der Stadtkern Erholungsfunktionen mit wahrnehmen soll, ist eine stärkere Gründurchflechtung vorgesehen worden.

Die Planung der Wallgrabenzzone geschieht unter der Zielsetzung, den historischen Grundriß der Stadt hervorzuheben. Dies ist für die Stadt um so mehr von Bedeutung, da im Innenstadtbereich nur wenig überlieferte Bausubstanz ist. Die Grünplanung innerhalb der Wallgrabenzzone ist in Verbindung mit der gesamten Grünflächenplanung zu sehen, wobei die Wallgrabenzzone nur einen Teilbereich darstellt.

Innerhalb des Bebauungsplanes Nr. 1-088-1 bewegt sich die Wallgrabenzzone von Herz-Jesu-Kloster in nördlicher Richtung bis Arntzstraße.

Die Grünfläche westlich der Straße "Am Ehrenmal" ist entsprechend ihrer jetzigen Nutzung aufgenommen worden.

Unter Beachtung des Runderlasses des Innenministers vom 31.07.1974 - UC 2 - 901.11 - ist im Bereich der Wallgrabenzzone (vom Herz-Jesu-Kloster bis zur Stechbahn) ein Kinderspielplatz der B-Kategorie vorgesehen.

Hierbei wird eine gestalterische Einbeziehung dieses Spielplatzes in die Wallgrabenzzone angestrebt.

Durch die Anordnung des Spielbereiches wird der Fehlbedarf für den Innenstadtbereich mit abgedeckt.

9. Die zu pflanzenden Bäume

Im Bebauungsplan sind im Randbereich des "Marktplatzes Linde"

Baumpflanzungen festgesetzt, um hier einen städtebaulich positiven Abschluß der Platzanlage sicherzustellen.

10. Die mit Geh-, Fahr- und Leitungsrechten zugunsten der Allgemeinheit zu belastenden Flächen

Diese Festsetzung wird damit begründet, den Zugang für die sich im Erdgeschoß befindlichen Geschäfte im Bereich Borselstege/Hagsche Straße zu sichern und eine Andienung zu ermöglichen.

11. Schutz gegen Verkehrslärm

Ausgehend von den Geräuschemissionen des fließenden Verkehrs auf der das Bebauungsplangebiet tangierenden Bundesstraße 9 (Gruftstraße/Ringstraße) werden an der hier angrenzenden Bebauung gemäß der Ermittlung Geräuschemissionen von maximal 65 dB (A) erreicht (vgl. beigefügte Berechnung).

Die Verordnung über einen energiesparenden Wärmeschutz bei Gebäuden (Wärmeschutzverordnung, Wärmeschutz V) vom 11.08.1977 bestimmt für Aufenthaltsräume den Einbau von doppelt verglasten Fenstern und Fenstertüren sowie deren Fugendichtigkeit. Angewandt auf den Schallschutz bedeutet das gemäß bewerteter Schallschallschutz-Maße (R_w) für Fenster und Fenstertüren eine Luftschalldämmung von mindestens 30 dB.

Der durch die Wärmeschutzverordnung gleichzeitig verbundene und bestimmte Schallschutz ist zur Erreichung des geforderten Innenpegels von "35 dB (A) nachts" somit ausreichend.

Ermittelte Geräuschemission nachts	65 dB (A)
Luftschalldämmung Fenster und Fenstertüren	30 dB (A)
zulässiger Innenpegel nachts	35 dB (A)

Wegen der inhaltlich auch für den Schallschutz ausreichenden Wärmeschutzverordnung ist eine Festsetzung bezüglich des Schallschutzes im Bebauungsplan nicht erforderlich.

Anlage zur Begründung ist die "Näherungsweise Berechnung der Lärmemission der B 9, Römerstraße, und B 9, Ringstraße".

12. Grundsätze zur Vermeidung sozialer Härten

Sollte sich herausstellen, daß sich die Realisierung des Bebauungsplanes, z. B. durch die Überplanung vorhandener Bebauung durch Verkehrsflächen, nachteilig auf die persönlichen Lebensumstände der in dem Gebiet wohnenden oder arbeitenden Menschen auswirken wird, insbesondere im wirtschaftlichen oder sozialen Bereich, so wird die Stadt Vorstellungen für Maßnahmen entwickeln, wie nachteilige Auswirkungen möglichst vermieden oder gemildert werden können. Als allgemeine Zielvorstellungen kommen hierbei u. a. die Beschaffung von Ersatzwohnraum, finanzielle Hilfen durch öffentliche Mittel sowie Beratung, Betreuung und Unterstützung zur Planverwirklichung in Betracht.

13. Plangebiet

Die Abgrenzungen des Bebauungsplanes sind in der zeichnerischen Darstellung durch eine gestrichelte Linie gekennzeichnet.

14. Überschläglich ermittelte Kosten

(für den Zeitraum von ca. 5 - 8 Jahren)

Freilegungskosten für Verkehrsflächen und Grünflächen (einschließlich Grunderwerb)	450.000,-- DM
Straßenbau einschließlich Entwässerung, Fußwege, Parkierungsflächen und Beleuchtung	300.000,-- DM
Grünflächen (einschließlich Kinderspielflächen)	200.000,-- DM
insgesamt:	<u>950.000,-- DM</u> =====

In der mittelfristigen Finanzplanung sind diese Beträge vorgesehen.

15. Bodenordnende Maßnahmen

Die Bebauungsplanung nimmt im wesentlichen Bezug auf die bestehende Parzellenstruktur. Erforderliche Veränderungen sind auf freiwilliger Basis denkbar. Sollte dies nicht möglich sein, beabsichtigt die Stadt Kleve, in Teilbereichen eine Baulandumlegung gemäß §§ 45 ff BauGB durchzuführen.

Aufgestellt :

Kleve, den 30.01.1991

Stadt Kleve
Der Stadtdirektor
- Planungsamt -

I.A.


(Crämer)

Gehört zur Verfügung vom 07. Feb. 1991
AZ. 35.2-12.25 (Kleve 1-0884)
Der Regierungspräsident
Düsseldorf

Näherungsweise Berechnung der Lärmemission
der B9 Römerstraße und B9 Ringstraße

Gefordert: $L_{m\text{ nachts}} \leq 65 \text{ dB (A)}$

Annahmen:

1. Aus der Zählung am 14.9.1982, Knotenpunkt
Ringstraße, Römerstraße, Stechbahn:

Durchschnittliche tägliche Verkehrsstärke (DTV) an
der B9 Römerstraße: 16.785 Kfz

B9 Ringstraße : 11.400 Kfz

Nach RLS-81: Maßgebende Verkehrsmenge für Bundes
straßen in der Nacht: $Kfz_{\text{nachts}}/h = 0,011 \text{ DTV} + 20$

LKW-Anteil

$Kfz_N/h = 0,011 \times 16.785 = 185$ für B9 Römerstr.

$Kfz_N/h = 0,011 \times 11400 = 125$ für B9 Ringstr.

2. Abstand der Bebauung von der Fahrbahnmitte: 10m

3. Bebauung 2÷3stöckig

$H = \text{Sockelhöhe} + 2,8 \times \text{Stockwerkszahl}$

$H = 0,80 + 2,8 \times 2,5 = 7,80 \text{ m}$;

4. Steigung der Straße $\leq 5\% \div \sim 7\%$;

5. Geschwindigkeit $v \leq 50 \text{ km/h}$;

6. Störwirkung aus signalgesteuerter Kreuzung

Anm.: Die vorhandenen Signalanlagen werden nachts abgeschalt

7. Straßenoberfläche Asphalt;

Nachweis nach RLS-84:

B9-Römerstraße - Grufstraße

1. Aus Diagramm 1:

$$L_m^{(25)} = +63,5 \text{ dB(A)}$$

2. Korrekturwerte

2.1 Aus Diagramm 2: $v=50 \text{ km/h}$;

$$\Delta L_v = -3,4 \text{ dB(A)}$$

2.2 Aus Diagramm 3: $s_{10}=10 \text{ m}$; $H=7,80 \text{ m}$; $\Delta L_{s1} = +3,4 \text{ dB(A)}$

2.3 Aus Tabelle 4: Str.-oberfläche aus Asphalt; $\Delta L_{str.o} = -0,5 \text{ dB(A)}$

2.4 Aus Tabelle 6

: Steigung nur im
Bereich Grufstr. $\approx 7\%$
Bereich Römerstr $\leq 5\%$

$$\Delta L_{stg} = +1,2 \text{ dB(A)}$$

$$\Delta L_{stg} = 0 \text{ dB(A)}$$

2.5 Aus Tabelle 5
(Zeile 2)

: Störwirkung an signal-
gesteuerter Kreuzung

Grufstraße bis Einmündung Heldstr. $\Delta L_k = 0 \text{ dB(A)}$
Römerstraße bis zur Kreuzung Stehbahn; $\Delta L_k = 2,0 \text{ dB(A)}$

Zusammenstellung: ($L_{m \text{ nachts}}$)

H: B9-Römerstraße von der Kreuzung Stehbahn bis zur Grufstraße:

$$L_m = L_m^{(25)} + \Delta L_v + \Delta L_{s1} + \Delta L_{str.o} + \Delta L_k = +63,5 - 3,4 + 3,4 - 0,5 + 2,0 = 65$$

$$L_{m \text{ vorh}} = 65 \text{ dB(A)} \leq L_{m \text{ gef}} = 65 \text{ dB(A)}$$

B: B9-Grufstraße bis zur Heldstraße:

$$L_m = L_m^{(25)} + \Delta L_v + \Delta L_{s1} + \Delta L_{str.o} + \Delta L_{stg} = +63,5 - 3,4 + 3,4 - 0,5 + 1,2 = 64,2$$

$$L_{m \text{ vorh}} = 64,2 \text{ dB(A)} \leq L_{m \text{ gef}} = 65 \text{ dB(A)}$$

G: B9-Ringstraße

- 1.
- 2.1
- 2.2
- 2.3
- 2.4
- 2.5

Steigung $\leq 5\%$
Zeile 3, Tab. 5

$$L_m^{(25)}$$

$$\Delta L_v$$

$$\Delta L_{s1}$$

$$\Delta L_{str.o}$$

$$\Delta L_{stg}$$

$$\Delta L_k$$

$$\begin{aligned} &= +61,6 \text{ dB(A)} \\ &= -3,4 \\ &= +3,4 \\ &= -0,5 \\ &= 0,0 \\ &= +3,0 \\ &\Sigma 64,1 \text{ dB(A)} \end{aligned}$$

$$L_{m \text{ vorh}} = 64,1 \text{ dB(A)} \leq L_{m \text{ gef}} = 65 \text{ dB(A)}$$