

ENTSCHEIDUNGSBEGRÜNDUNG

zum Bebauungsplan Nr. 1-096-3 (3. Änderung des Bebauungsplanes Nr. 1-096-0) für das Gebiet zwischen dem unteren Bereich der Stechbahn (Nordseite) bis Haus Nr. 26/Hagsche Straße Nr. 2 bis 6/Hasenberg (Westseite)/Grüner Heideberg (Südseite) Nr. 9 bis 33

Nachdem der Rat der Stadt Kleve beschlossen hat, auf der Basis der Planung (Bebauung mit Tiefgarage an der Stechbahn) des 1. Preisträgers das weitere Verfahren voranzutreiben, muß nunmehr der bestehende Bebauungsplan geändert werden.

Ziele und Zwecke des Bebauungsplanes

Für die Funktionsfähigkeit der Fußgänger- bzw. der verkehrsberuhigten Zone "Große Straße" ist eine ausreichende Anzahl von Parkplätzen in unmittelbarer Nähe von wichtiger Bedeutung. In diesem Sinne bietet sich das städtische Grundstück an der Stechbahn geradezu an. Es liegt zentral, nahe am verkehrsberuhigten Bereich und der Fußgängerzone und ist (trotz der großen Geländeunterschiede in der Innenstadt) praktisch ohne Steigung zu erreichen.

Begründung der Planungsinhalte

Zu 1.1: Das MK - "Kerngebiet" - wird gemäß § 1 (4) BauNVO gegliedert (s. u.). 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 (10) BauNVO, da 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 Berücksichtigung der erwähnten Zielsetzung für das Maß der baulichen Nutzung nicht möglich und führte bei Einhaltung der Höchstwerte zu einer uneinheitlichen Bebauung. Die ehemaligen historischen Terrassen am Hang und die ausgewiesenen Hofflächen dienen als Ausgleichsmaßnahme. Sonstige öffentliche

Belange stehen einer Überschreitung nicht entgegen, da einwandfreie Wohn-, Arbeits- und Verkehrsverhältnisse gesichert sind.

Das Gebiet, in dem die Höchstwerte des § 17 (1) BauNVO laut Begründung überschritten werden, ist mit ■ gekennzeichnet.

Der Bebauungsplan sieht vor, daß das MK-Gebiet gemäß § 1 Absatz 4 BauNVO gegliedert wird. 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 vom Rat der Stadt beschlossener Rahmenplan beigefügt, 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 8 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 nahegelegenen 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 in 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 in jene Teile des Stadtzentrums abzudrängen, wo sie das Hauptgeschäftszentrum (insbesondere auf der Strecke vom Bahnhof über die Herzog-, Große- 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 zentralgelegene 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 Funktionieren 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 Bestandschutzes 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.

Zu 1.2: Die Abgrenzung für die Art der baulichen Nutzung ist entsprechend der vorhandenen und beabsichtigten Nutzungsart festgesetzt in "Kerngebiet" (MK). 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.

Zu 1.3: Bei der Festsetzung der GFZ ist davon auszugehen, daß die ausgewiesene viergeschossige Tiefgarage nicht auf die GFZ anzurechnen ist. Die Nichtanrechnung der ausgewiesenen Tiefgarage auf die Zahl der Vollgeschosse dient u. a. der gewünschten optimalen Ausnutzung der Wohn- und Geschäftsbebauung. Die Zu- und Abfahrt zu der geplanten Tiefgarage ist festgesetzt worden. Für die Verbindung zwischen Stechbahn und historischen Terrassen werden innerhalb der überbaubaren Fläche für die freizuhaltende Erdgeschoßzone mit Gehrechten zugunsten der Allgemeinheit zu belastende Flächen festgesetzt, damit die Durchgänge innerhalb der Überbauung für die Allgemeinheit gesichert bleiben.

Die geplante drei- bis viergeschossige Bebauung (MK - "Kerngebiet" -) mit Läden und Wohnungen, angepaßt an das Straßenbild, verbunden mit der Erschließung der letzten Baulücke an dieser Straße, bildet den städtebaulichen Abschluß.

Die vorgesehene kleinräumige Gliederung läßt vielfältige Nutzungen zu, die die Innenstadt durch die Vielfältigkeit des Angebotes bereichern können. Die städtebauliche Gestaltung ist auf die vorhandenen Grundstrukturen der Innenstadt abgestimmt und bereichert diese.

Der Platz hat gute Aussichten, von den Bürgern als städtischer Raum angenommen zu werden, wenn sich die vorgeschlagenen Nutzungen oder vergleichbare andere Nutzungen realisieren lassen.

Die ehemaligen historischen Terrassen am Hang sollen an einer Stelle herunter zum Platz andeutungsweise wiederhergestellt und als öffentliche Grünfläche (Parkanlage) im Bebauungsplan ausgewiesen werden.

Verkehrsflächen

Die vorhandenen Verkehrsstraßen bleiben unverändert.

Ver- und Entsorgung

Das Gebiet ist durch alle Ver- und Entsorgungsleitungen wie Wasser, Gas, Elektrizität, Telefon und Kanal (Trennsystem) erschlossen.

Die Müllbeseitigung geschieht durch die städtische Müllabfuhr. Alle neuen Verkehrsflächen werden mit einer ausreichenden Beleuchtung ausgestattet.

Die für den Einsatz der Feuerwehr erforderliche Löschwasserversorgung über Hydranten des öffentlichen Wasserversorgungsnetzes ist sichergestellt.

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.

Kosten

Die Kosten verursachenden Maßnahmen ergeben sich wie folgt :

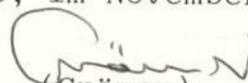
Straßen- und Platzbau	ca.	535.000,--	DM
Entwässerung	ca.	30.000,--	DM
Beleuchtung	ca.	30.000,--	DM
Verkehrsgrün	ca.	20.000,--	DM
	ca.	615.000,--	DM
		=====	

Aufgestellt:

Planungs- und Vermessungsamt
der Stadt Kleve

Kleve, im November 1987

I.A.


(Crämer)