

Entscheidungsbegründung

zum Bebauungsplan Nr. 1-224-0 für den Bereich Wiesenstraße/ Bendsdorfstraße/ Ludwig-Jahn-Straße/ (Kirmesplatz)

1. Planungsanlass

Die Variante A der Unterstadtplanung des im Herbst 2000 durchgeführten städtebaulichen Workshops ist als Planungsgrundlage vom Rat der Stadt Kleve beschlossen worden. Voraussetzung für die Umsetzung der Planung ist die Änderung einiger Bebauungspläne.

Betroffen sind die rechtskräftigen Bebauungspläne Nr. 1-212-0, Nr. 1-212-1, Nr. 2-071-2, Kleve 65 sowie der in der Aufstellung befindliche Bebauungsplan Nr. 1-224-0. Es ist beabsichtigt, einen Gesamtplan für das Kirmesplatzgelände einschließlich der neuen Erschließungsstraßen für die Innenstadt aufzustellen.

Wichtige Punkte dieser Planung sind der Abriss der Rampenbrücke über den Gleisen der Deutschen Bahn AG, die Errichtung von zwei Kreisverkehren, zum einen im jetzigen Kreuzungsbereich Emmericher Straße/ Wiesenstraße/ van-den-Bergh-Straße, zum anderen auf dem Hokovit-Parkplatz, sowie die Neugestaltung des Kirmesplatzes. Die verbleibenden Flächen sollen einer sinnvollen Nutzung zugeführt werden.

Die Pläne sehen in den betroffenen Bereichen von der Planung abweichende Festsetzungen vor allem im Bereich der öffentlichen Verkehrsflächen vor. Daraus resultierend sind die angrenzenden Nutzungen entsprechend der neuen Verkehrsführung anzupassen.

2. Übergeordnete Planung

Die festgesetzten Nutzungen des Bebauungsplans stimmen mit den Ausweisungen des Flächennutzungsplans der Stadt Kleve überein. Bereits in der 73. Flächennutzungsplanänderung wurde das seit längerer Zeit aufgehobene Industriegleis Kleve-Spyck als gewerbliche Baufläche festgesetzt. Durch die geänderte Verkehrsführung wurden in diesem Änderungsverfahren alle innerhalb des Klever Ringes liegenden Bundesstraßen als überörtliche Hauptverkehrsstraßen herausgenommen.

3. Abgrenzung und Beschreibung des Gebietes

Das Plangebiet befindet sich unmittelbar im Innenstadtbereich und erweitert die Stadt in nördlicher Richtung. Das Gebiet ist so gewählt worden, dass die Freiflächen entlang des Spoykanals sowie die künftige Verkehrsführung erfasst werden.

Das Plangebiet liegt in der Gemarkung Kleve, Flur 44, 27, 41 und in der Gemarkung Kellen, Flur 8 und umfasst folgende Bereiche:

Wiesenstraße, Bensdorpstraße, Ludwig-Jahn-Straße, Kreisverkehr: Kreuzungsbe-
reich Emmericher Straße/ Wiesenstraße/ van-den-Bergh-Straße und Kreisverkehr
auf dem Hokovitparkplatz, die Gewerbegebiete an der Bensdorpstraße/ Wiesenstra-
ße und die Freiflächen /Parkplatzflächen am Kermisdahl/ Spoykanal.

4. Ziel und Zweck des Bebauungsplanes

Die Aufstellung des Bebauungsplans hat die Weiterentwicklung des Unterstadtberei-
ches zum Ziel. Zur Abrundung der Innenstadt und insbesondere zur Attraktivitätsstei-
gerung ist es grundsätzliches Ziel dieses Bebauungsplanes, die von außen herange-
führten Freiflächen und Grünzonen am Spoykanal einzubinden. Grundlage hierfür ist
der o.g. städtebauliche Workshop für die Entwicklung im Unterstadtbereich. Der
durchgeführte Workshop hat ergeben, dass

1. die Einbeziehung des Gestaltungselementes „ Wasser „ in das Stadtbild Kleve
und
2. als Voraussetzung hierfür, eine Neuordnung des gesamten Verkehrsnetzes incl.
des ruhenden Verkehrs

als planerische Grundlage dienen soll.

Zu 1.

Die Flächen entlang des Spoykanals sind nur unzureichend in das Stadtbild einge-
bunden oder es schließen sich Verkehrsflächen an, die durch den Durchgangsver-
kehr belastet sind. Es fehlen neben der ganzjährigen Nutzung der Flächen am Spoy-
kanal als Parkplatz und der saisonalen Nutzung als Festplatz für die Kirmes, den Zir-
kus und Ausstellungen weitere Nutzungen unmittelbar am Wasser, die diese Flächen
attraktiver machen. Die im Bebauungsplan enthaltenen drei Platzsituationen (Platz
an der Ludwig-Jahn-Straße, Platz zwischen Werftbrücke und Eisenbahntrasse, Platz
nördlich der Eisenbahntrasse) werden durch die vorhandene Eingrünung und Be-
pflanzung nicht ausreichend gefasst. Entscheidend für die vorhandene Entwertung
der Uferzonen ist der Straßenverkehr. Das Ziel besteht darin, den Straßenverkehr in
Teilbereichen von diesen wichtigen innerstädtischen Flächen wegzubringen und Nut-
zungen am Spoykanal anzuordnen, die dessen Qualität aufwerten. Weiterhin soll ei-
ne Platzbildung durch eine umschließende Bepflanzung erreicht und partiell eine Be-
bauung am Wasser vorgesehen werden, die eine Integration von Wasser und Stadt
erzielen und eine städtebaulich wirksame Wasserfläche bilden. Weiteres Ziel ist es,
die beiden Uferzonen zu verbinden, um so die Abrundung der Innenstadt zu errei-
chen.

Zu 2.

Eine bessere Ausnutzung der Flächen am Spoykanal ist nur durch eine Neuordnung
des Verkehrssystems und der oberirdischen Stellplatzflächen beidseitig der Wasser-
straße möglich.

- Beseitigung der Straßenüberführung über die ehemalige Bahnstrecke Kleve - Nimwegen
Die verkehrliche Situation ist vor allem durch die Straßenüberführung (Bensdorpstraße) bestimmt worden. Eine Änderung mit den gewünschten Verbesserungen ist nur durch den Abriss der Rampenbrücke erreichbar. Dieses ist städtebaulich von großem Vorteil, da der mehrere hundert Meter lange Damm dieser Brückenanlage ein störendes gestalterisches Element ist, das zudem erhebliche Flächen in Anspruch nimmt.
- Sektorale Unterstadterschließung über Bahnhofsstraße, bahnparallele Erschließungsstraße, Hafensstraße und Minoritenstraße
Um den Durchgangsverkehr in der Innenstadt zu minimieren, wird eine tangentiale Unterstadterschließung als sinnvoll erachtet. Dadurch können die großen Freiflächen in diesen Bereichen entsprechend ihrer innerstädtischen Lage genutzt werden.

5. Verkehrskonzept (Darstellung des Gesamtkonzeptes)

Der Straßenverkehr zwischen Kalkarer Straße, Emmericher Straße und Kavariner Straße wird wie folgt neu geordnet:

Der Verkehr soll zum einen von der Kalkarer Straße über den Kreisverkehrsplatz entlang der Bahnhofsstraße, dann parallel der Bahntrasse bis über den Kreisverkehr an der Bensdorpstraße im Verlauf des Leinpfades entlang der aufgeweiteten Werftbrücke über den Spoykanal bis zur Ludwig-Jahn-Straße/ Hafensstraße geführt werden; zum anderen aus Kellen kommend die Emmericher Straße über den Kreisverkehr und entlang der Wiesenstraße mit einer höhengleichen Querung der Eisenbahntrasse bis zur tangentialen Erschließung im Bereich des Kreisverkehrs an der Bahnhofsstraße. Damit wird der gesamte Spoykanalbereich, wenn man von den notwendigen Querungen an der zu erweiternden Werftbrücke und am Brücktor absieht, vom Hauptverkehr befreit.

Der untere Teil der Bensdorpstraße, die untere Herzogstraße, der Opschlag und die Grabenstraße werden verkehrsberuhigt, so dass sich das Verkehrsaufkommen in erheblichem Maße reduzieren wird. Der Durchgangsverkehr wird aus dem zentralen Bereich ausgelagert, so dass lediglich Ziel- und Quellverkehr entsteht.

Die Neuordnung des Verkehrs wurde bereits im Vorfeld durch ein qualifiziertes Verkehrsgutachten untersucht. Grundlage hierfür waren umfangreiche Verkehrszählungen.

6. Eisenbahn

Die Unterstadtplanung ist ohne bauliche Veränderung am Bahnkörper nicht möglich. Für die bahnparallele Straße als Verbindung zwischen der Bahnhofsstraße und der Hafensstraße wird ein Grundstücksstreifen der Bahn in Anspruch genommen. Die Straßenbegrenzung hat einen Mindestabstand von 3 m zum Gleis.

Eine mögliche Wiederherstellung der ehemaligen Bahnstrecke ist nur ein Bestandteil einer vielfältigen Interessenlage, die für die Entwicklung der gesamten Stadt Berücksichtigung finden muss.

Sowohl die Verwaltung als auch die politischen Entscheidungsträger der Stadt Kleve sprechen sich im Grundsatz für eine mögliche Reaktivierung der ehemaligen Strecke Kleve-Nimwegen aus.

Die derzeit anderweitige Verwendung des von der Stadt Kleve erworbenen DB-Geländes beeinflusst nicht den Trassenverlauf der ehemaligen Strecke und gilt auch nur solange, bis der Betrieb der Bahn wieder aufgenommen wird. Dies hat die Stadt Kleve der Deutschen Bahn AG vertraglich zugesichert. Daher wird die beanspruchte Fläche im B-Plan auch weiterhin nachrichtlich als Bahnfläche ausgewiesen.

Der Höhenbezugspunkt der Schienenoberkante war Grundlage für die Planung aller durchgeführten Tiefbaumaßnahmen im Einzugsbereich des Bebauungsplanes. Daher lässt sich bei einer Reaktivierung der Strecke die Schienenverbindung mit einem relativ niedrigen Aufwand wiederherstellen.

Auch der Ausbau eines zweiten Gleises ist im Planbereich ohne Einschränkung möglich. Die Flächen nördlich der im B-Plan ausgewiesenen Bahntrasse, die für den zweigleisigen Ausbau notwendig wären, befinden sich im Eigentum der Stadt Kleve. Diese Flächen werden seitens der Stadt Kleve für ein mögliches zweites Gleis planerisch reserviert und gegebenenfalls zur Verfügung gestellt. Für den zweigleisigen Ausbau der Strecke ist ein Planfeststellungsverfahren notwendig. Der Bebauungsplan müsste in diesem Fall in einem späteren Verfahren angepasst werden. Im übrigen wurden sämtliche Maßnahmen mit dem Bundesministerium für Verkehr, Bau und Wohnungswesen, dem Land NRW, dem Eisenbahn-Bundesamt und unterschiedlichen Ressorts der DB AG abgestimmt.

Die Stadt Kleve unterstützt die Aussage, dass dem ÖPNV, hier insbesondere dem grenzüberschreitenden Schienenverkehr, eine große gesellschaftliche Bedeutung zukommt. Es steht nicht in der Absicht der Stadt Kleve, das Zusammenwachsen der Euregio Rhein-Waal, und damit dem europäischen Gedanken insgesamt, zu behindern. Parallel zu den Planungen für die Klever Unterstadt hat die Stadt Kleve mit allen Betroffenen intensive Gespräche geführt mit dem Ziel, die Möglichkeit einer Reaktivierung des Schienenverkehrs auch zukünftig zu wahren.

Die Planungen in der Unterstadt von Kleve sind für die Stadtentwicklung von großer Bedeutung. Die im Rahmen dieses Bebauungsplanes dargestellten Verkehrsplanungen sind für die ökonomische Entwicklung der Stadt von hohem Interesse und somit unverzichtbar. Zur Vitalität einer Region, und dies betrifft auch eine grenzüberschreitende Region wie die Euregio Rhein-Waal, gehören neben der verkehrlichen Erschließung des Raumes auch und vor allem lebensfähige und an den Bedürfnissen der Gegenwart und der Zukunft orientierte Städte und Gemeinden. Denn wem nützt und wer nutzt letztendlich eine Bahnlinie, wenn das Ziel nicht über ausreichende Qualitäten verfügt. Von daher war der status quo mit einer auf unbestimmte Zeit

brachliegenden optionalen Bahnverbindung Kleve-Nimwegen, und dem damit einhergehendem Stillstand in der baulichen und ökonomischen Entwicklung der Unterstadt, nicht dauerhaft tragbar, zumal über die Reaktivierung als solche sowie über einen möglichen Zeithorizont nur spekuliert werden kann.

Die Stadt Kleve hat tragbare Lösungen für einen Kompromiss gesucht und in einem langwierigen Abwägungsprozess letztendlich auch gefunden. Die Bahntrasse wird im Bebauungsplan weiterhin dargestellt und damit auch planungsrechtlich gesichert. Ferner wird darauf hingewiesen, dass eine Streichung der Bahntrasse aus dem B-Plan die Widmung der Strecke nicht rechtsunwirksam werden lassen kann. Zur Aufhebung, Aufstellung oder Änderung einer Bahntrasse ist ein Planfeststellungsverfahren durchzuführen.

Die Festsetzung im Gebietsentwicklungsplan als grenzüberschreitender Schienenweg mit besonderer Bedeutung wird seitens der Stadt Kleve nicht angezweifelt. Für eine spätere Inbetriebnahme der Bahnstrecke ist ein „Infrastruktursicherungsvertrag“ abgeschlossen worden. Die Stadt Kleve hat sich verpflichtet, die notwendigen Mittel für eine mögliche Wiederaufnahme der Bahnlinie aufzubringen.

7. Immissionsschutz

Aufgrund der Verlagerung von Verkehrsströmen auf die Hafen- und Bahnhofstraße ist hier eine Zunahme der Lärmbelastung unvermeidlich, die Auswirkungen auf die Wohnnutzungen haben werden. Die Orientierungswerte für allgemeine Wohngebiete nach DIN 18005 (Schallschutz im Städtebau) können durch passive Lärmschutzmassnahmen (z.B. Einbau von Lärmschutzfenstern) erreicht werden. Da in den belasteten Bereichen kerngebietstypische Nutzungen vorhanden sind, werden die zulässigen Grenzwerte nicht überschritten.

Die Skaterbahn am Spoykanal zwischen der Erschließungsstraße des nördlich der Eisenbahntrasse gelegenen Parkplatzes und der Pumpenstation wurde möglichst weit entfernt von den gewerblichen Nutzungen an der Wiesenstraße angeordnet, um Beeinträchtigungen der angrenzenden Gewerbegebiete durch Geräuschemissionen zu vermeiden.

Die neu ausgewiesenen Gewerbeflächen ergänzen lediglich die vorhandenen Gewerbegebiete und führen zu keiner nennenswerten zusätzlichen Geräuschbelastungen.

8. Nutzungskonzept

Bauliche Nutzung

Bereich Ludwig – Jahn – Straße/ Hafenstraße/ Spoykanal/ südliche Flurstücksgrenze des Baumarktgrundstückes/ Nutzungsgebiet 1

Der nördliche Bereich wird momentan als städtische Parkplatzfläche und für öffentliche Veranstaltungen (Kirmes, Zirkus, Ausstellungen) genutzt. Im südlichen Bereich liegt das angrenzende Tankstellengelände. Die Festsetzungen haben sich im Vergleich zum Bebauungsplan Nr. 1-212-1 insofern geändert, als das nur noch der südliche Bereich, also das Tankstellengelände, als Kerngebiet dargestellt wird. Der nördliche Bereich wird als zusätzliche Platzfläche für Großveranstaltungen benötigt, so dass hier eine Verkehrsfläche mit der Zweckbestimmung „Parkplatz“ ausgewiesen wird.

Ziel und Zweck der baulichen Nutzung ist die Vervollständigung des städtebaulichen Gesamtkonzeptes. Der Bereich kann sowohl den Bedarf an Flächen für den ruhenden Verkehr decken, als auch die Möglichkeit bieten, städtebaulich wirksame Wasserflächen mit der Hilfe einer Bebauung zu schaffen. Mit einer baulichen Nutzung kann die Stadteingangssituation rund um die Werftbrücke im Zusammenhang mit der Bebauung an der Werftstraße/ Minoritenplatz stärker betont werden.

Festgesetzt wird ein Kerngebiet (MK) mit einer möglichen Dreigeschossigkeit in geschlossener Bauweise mit einer GRZ von 1,0 und einer GFZ von 3,0.

Bereich westlich der Wiesenstraße / Nutzungsgebiete 2 und 6

Der Bereich entlang der geplanten Wiesenstraße zwischen dem Grundstück Haus-Nr. 35 und der Eisenbahntrasse kann im Rahmen der Ausweisung eines Gewerbegebietes bebaut werden. Die Bebauung kann in Verlängerung der in der Straßenumflucht bebauten Grundstücke entlang der jetzigen Wiesenstraße erfolgen. Der schlechte Grundstückszuschnitt des Flurstücks 362 wird dadurch entzerrt, und es werden neue Ansiedlungsmöglichkeiten für gewerbliche Nutzungen geschaffen. In den Nutzungsgebieten 2 und 6 wird ein Gewerbegebiet (GE) in abweichender Bauweise mit einer GRZ/GFZ von 0,8/1,6 festgesetzt. Im Nutzungsgebiet 2 wird zudem eine OK von 10m festgesetzt. Im Nutzungsgebiet ist eine maximale Gebäudehöhe von 15 Metern möglich. Gemäß Absterberlass werden die Abstandsklassen I-IV ausgeschlossen.

Bereich nördlich der Wiesenstraße, Ecke Briener Straße/ Nutzungsgebiet 3

Die durch die Beseitigung der Rampenbrücke und die ebenerdige Straßenführung frei werdenden Flächen der Wiesenstraße/ Ecke Briener Straße können in Form eines erweiterten Gewerbegebietes genutzt werden. Art und Maß der baulichen Nutzung entsprechen den Festsetzungen des Nutzungsgebietes 2.

Bereich östlich der Bendsdorfstraße (Bendsdorf-Fabrik) / Nutzungsgebiete 4 und 5

Die durch die Beseitigung der Rampenbrücke östlich der Wiesenstraße frei werdenden Flächen können in Form eines erweiterten Gewerbegebietes genutzt werden. Im Zuge dessen kann der Bereich der Bendsdorf-Fabrik neu geordnet werden. Die durch die Rampenbrücke trennenden Auswirkungen entfallen, und die gewerblichen Nutzungen können in das Stadtgefüge integriert werden. Da sich die seinerzeitigen Ausweisungen nicht geändert haben, wird auf die Ausführungen in der Entscheidungsbegründung des rechtskräftigen Bebauungsplans Nr. 1-212-1 verwiesen. Die

Festsetzungen zu Art und Maß der baulichen Nutzung im Nutzungsgebiet 5 sind analog den Festsetzungen in den Nutzungsgebieten 2 und 3 getroffen. Im Nutzungsgebiet 4 wird statt einer OK von 10 Metern eine Oberkante Gebäude von 15 Metern festgesetzt.

9. Nutzung der Freiflächen

Die großen zusammenhängenden Freiflächen auf beiden Seiten des Spoykanals sollen vornehmlich der Deckung des Parkraumbedarfes dienen. Darüber hinaus sollen hier öffentliche Veranstaltungen wie Kirmes, Zirkusaufführungen, Ausstellungen oder ähnliches stattfinden.

Zur Attraktivitätssteigerung sollen am Spoykanal Platzsituationen geschaffen werden, die die Aufenthaltsqualität am Wasser verbessern werden. Mit einer festinstallierten Brücke, ca. 25 m nördlich der Werftbrücke, soll eine fahrrad- und fußläufige Verbindung zwischen den Spoykanalufern und damit zwischen den Parkplatzflächen und der Einkaufszone hergestellt werden. Sie ermöglicht während der Nutzung als Festplatz einen Rundgang über die beiden Platzsituationen. Die geplante Platzsituation am Wasser östlich des Spoykanals, die an die genannte Brücke anschließt, soll die Aufenthaltsqualität im Bereich des Gestaltungselementes Wasser aufwerten.

10. Ruhender Verkehr

Der ruhende Verkehr wird auf den unten genannten Plätzen angeordnet. Laut Verkehrsuntersuchung der Stadt Kleve und dem dort enthaltenen Parkraumkonzept vom Januar 2002 ergeben sich für die aufgeführten Bereiche folgende Stellplatzzahlen:

1. Platz an der Ludwig-Jahn-Straße mit Erweiterung (Tankstellengelände),
240 Stellplätze
2. Platz zwischen Werftbrücke und Eisenbahntrasse und Platz nördlich der Eisenbahntrasse
500 Stellplätze

Die Erschließung der drei Parkplatzflächen ergibt sich wie folgt:

Platz an der Ludwig-Jahn-Straße mit Erweiterung (Tankstellengelände):

Über die Ludwig-Jahn-Straße

Platz zwischen Werftbrücke und Eisenbahntrasse:

Über die geplante tangentielle Erschließung im Bereich des Leinpfades/ Werftbrücke

Platz nördlich der Eisenbahntrasse:

Über Weg / Wiesenstraße

Nördlich der Eisenbahntrasse wird von der ebenerdigen Bensdorpstraße aus eine zusätzliche Erschließung der Parkplatzflächen beidseitig der Eisenbahntrasse angeordnet.

Zur Schaffung von Übernachtungsmöglichkeiten für Wohnmobilreisende werden Wohnmobilstellplätze am Spoykanal zur Verfügung gestellt. Von dort aus ist die Innenstadt fußläufig zu erreichen.

Ein Angebot für den ruhenden Verkehr besteht bereits im Bereich Ecke Briener Straße/ Emmericher Straße. Zusätzliche Stellplätze werden im Bereich Ecke Emmericher Straße/ van-den-Bergh-Straße neu geschaffen.

11. Weitere Festsetzungen im Bebauungsplan

Art der baulichen Nutzung

Die Festsetzungen von Kern- und Gewerbegebieten dienen der Sicherung des Bestandes und seiner Entwicklungsmöglichkeiten.

Der Ausschluss von Vergnügungsstätten in den bezeichneten Nutzungsgebieten basiert auf einem entsprechenden Konzept zur Steuerung der Ansiedlung von Vergnügungsstätten im Innenstadtbereich.

Die Gliederung des Gewerbegebietes und hierbei der Ausschluss der Abstandsklassen I –IV nach dem Abstandserlass berücksichtigt die Nähe der Wohnbebauung an der Bahnhofsstraße. Durch den Abbruch der Rampenbrücke ergeben sich für die Betriebe an der Bensdorpstraße neue Erweiterungsmöglichkeiten.

Maß der baulichen Nutzung

Ziel der Festsetzung des Maßes der baulichen Nutzung ist, die heute maßstabsgerechte Bebauung zu wahren und das jetzige Maß auch für die künftige Entwicklung zugrunde zu legen. Die geplanten Gebäude sollen überwiegend dreigeschossig sein. In den Nutzungegebieten 4 und 6 sind viergeschossige Gebäude möglich. Entlang der Bahnlinie und der Bensdorpstraße wurde die zulässige Höhe der Gebäude neu bestimmt, da der Bezugspunkt „Bensdorpstraße“ nach Abriss der Rampenbrücke nicht mehr vorhanden ist. Die Grund- und Geschossflächenzahlen überschreiten nicht die in der Baunutzungsverordnung angegebenen Höchstgrenzen.

Bauweise und überbaubare Flächen

Die Festsetzung der geschlossenen und abweichenden Bauweise wurde gewählt, um im Innenstadtbereich die überwiegend geschlossene Randbebauung weiterhin verwirklichen zu können. Sie erscheint weiterhin sinnvoll, da das städtebauliche Erscheinungsbild gewahrt bleiben soll. Die überbaubaren Flächen werden großzügig bemessen, um eine hohe Flexibilität zu garantieren.

12. Grünflächen

Zur Fassung der Platzsituationen am Spoykanal werden öffentliche Grünflächen festgesetzt.

Um Aufenthaltsqualität für Jugendliche zu schaffen, wird am Spoykanal eine öffentliche Grünfläche mit der Zweckbestimmung „Skaterbahn“ festgesetzt. Dieser Skaterplatz schafft einen Raum als Treffpunkt und zur sportlichen Betätigung. Erschlossen wird dieser Bereich durch einen an die Wiesenstraße anknüpfenden Weg und durch den Leinpfad. Des Weiteren wird der gesamte Bereich mit Straßen- bzw. Platzbäumen begrünt.

13. Verkehrsflächen

Aufgrund des Verkehrskonzeptes sollen die Verkehrsflächen entsprechend ihrer Zweckbestimmung differenziert werden (Fuß- und Radweg, verkehrsberuhigter Bereich). Die wichtige Fuß- und Radverbindung am Spoykanal entlang des Leinpfades, der die äußeren Bereiche an die Stadt heranführt, bleibt erhalten und wird aufgewertet. Durch eine festinstallierte Brücke für den Fuß- und Radverkehr zwischen dem Platz an der Ludwig-Jahn-Straße und dem Platz zwischen der Werftbrücke und der Eisenbahntrasse werden die beiden Spoykanalufer miteinander verbunden. Ein Fuß- und Radweg westlich des Spoykanals im Anschluss an die Brücke schafft die Verbindung zur Innenstadt (Richtung Werftstraße/ Hafenstraße). Die beiden Platzsituationen westlich und östlich des Spoykanals werden von der tangentialen Verkehrsführung beidseitig des Spoykanals durch Fuß- und Radwege erschlossen

14. Berücksichtigung von Belangen der Denkmalpflege

In der Gebietsabgrenzung des Bebauungsplans sind keine in der Denkmalliste aufgeführten erhaltenswerten Gebäude und keine Bodendenkmäler enthalten. Ein entsprechender Hinweis ist in die textlichen Festsetzungen zum Bebauungsplan aufgenommen worden.

15. Berücksichtigung von Belangen der Landschaftspflege

Die Belange der Natur und Landschaft werden nicht beeinträchtigt, da die Planung gegenüber den rechtskräftigen Bebauungsplänen zu keiner ökologischen Verschlechterung führt.

16. Ver- und Entsorgung

- Ver- und Entsorgungsleitungen / Abwasserbeseitigung:
Die Abwasserableitung aus dem Plangebiet erfolgt nach dem Trennverfahren mit Anschluss an die bestehenden Abwasserleitungen in der van-den-Bergh-Straße und der Wiesenstraße bzw. der Ludwig-Jahn-Straße. Die auf den einzelnen Gewerbeflächen vorhandenen und evtl. künftig noch zu erstellenden Abwasseranlagen sind entsprechend der gewerblichen Nutzung durch die Nutzungsberechtigten zu erstellen und zu unterhalten.

Das Schmutzwasser wird über den Stammkanal zum Zentralpumpwerk Kellen geleitet und von dort mittels Druckrohrleitung dem Klärwerk Kleve-Salmorth zugeführt. Nach Durchlaufen des Reinigungsprozesses werden die gereinigten Abwässer in den Rhein bei Strom km 857,512 eingeleitet.

Das Niederschlagswasser wird über die Regenauptsammler der Einzugsgebiete 14 und 15 in den Spoykanal bei Gewässerkilometrierung km 0,280, km 0,465 und km 0,595 eingeleitet. Nach dem Ergebnis einer Vorbewertung bezüglich des Verschmutzungspotentials ist das Niederschlagswasser vor der Einleitung in Regenklärbecken vorzubehandeln.

Die Kanalerneuerungen für Schmutz- und Regenwasser wurden z.T. bereits ausgeführt oder sind in Arbeit. Im Bereich des neuen Kirmesplatzes ist eine neue Platzentwässerung vorgesehen mit Anschluss an die vorhandenen Kanäle mit den Einleitungen bei Gewässerkilometrierung km 0,280 und km 0,595. Neue Einleitungserlaubnisse sind beantragt und wurden von der Bezirksregierung in Aussicht gestellt.

- Regenwasserbehandlungsanlage:
Es besteht die Notwendigkeit, die Flächen der Gewerbegebiete Bendsdorfstraße/ van-den-Bergh-Straße und der künftigen Gewerbegebiete Bahngelände/ van-den-Bergh-Straße einer Regenbehandlungsanlage zuzuführen. Aus diesem Grund wird im B-Plan ein entsprechender Bereich für Ver- und Entsorgungsanlagen festgesetzt.
- Hauptversorgungsleitung / Gasfernleitung
Die Gasfernleitung dient der öffentlichen Energieversorgung. Der Verlauf der Leitung mit dem Hinweis auf die Schutzstreifenbreite wird nachrichtlich mit entsprechender Signatur im Bebauungsplan dargestellt. Die Zulässigkeiten und das Vermeiden von unzulässigen Einwirkungen werden im Rahmen der Planung mit den Versorgungsträgern abgestimmt.
- Elektrizität / Wasser
Die Elektrizitäts- und Wasserversorgung für die öffentlichen Nutzungen (Kirmes, Zirkus, Ausstellungen) und die Wohnmobilstellplätze werden im weiteren Verfahren geklärt.

17. Altlasten

Für den Bebauungsplanbereich sind Altlasten und Bodenablagerungen bekannt. Sie sind im Altlastenkataster des Kreises Kleve aufgeführt.

Fläche 1 (Ludwig-Jahn-Straße / Flurstück Nr. 434)

Es handelt sich hierbei um einen ehemaligen Wendehafen, der nach dem Krieg verfüllt wurde. Sanierungsuntersuchung vor Neubebauung notwendig.

Fläche 2 (Hafenstraße/Ludwig-Jahn-Straße; Flurstücke Nrn. 208, 207 tlw.)

Es handelt sich hierbei um eine in Betrieb befindliche Aral-Tankstelle mit einem Tanklager. Eine Sanierungsuntersuchung ist vor der Neubebauung notwendig.

Fläche 3 (Bensdorpstraße/nördlich vom Leinpfad, Flurstück Nr. 350)

Es handelt sich hierbei um eine Auffüllung, die z.Zt. als Parkplatz / Kirmesplatz (unbefestigte Fläche) genutzt wird.

Fläche 4 (Bahngelände östlich des Spoykanals; Flurstück Nr. 506 u.a.)

Die bestehenden Altlasten bzw. Altlastenverdachtsflächen werden im Bebauungsplanentwurf sowohl grafisch als auch textlich dargestellt bzw. erläutert.

Für die Fläche 1 schlägt die Untere Bodenschutzbehörde Sanierungsuntersuchungen vor, da hier zukünftige Nutzung im dargestellten MK-Gebiet gefährdet sein könnten. Die Verwaltung beabsichtigt, hier zukünftig eine öffentliche Verkehrsfläche mit der Zweckbestimmung Parkplatz (P) darzustellen. Der Platz soll zukünftig für Veranstaltungen wie z.B. die Kirmes genutzt werden. Eine solche Nutzung wäre auf einer MK-Fläche nicht zulässig. Die überbaubare Fläche wird entsprechend gestrichen. Im Rahmen der Umsetzung des Bebauungsplanes kommt es somit zu keinen nennenswerten Erd- oder Umbauarbeiten im Bereich des ehemaligen Wendehafens, so dass von einer Gefährdung durch eine vermutete Altlast nicht auszugehen ist.

Fläche 3 ist saniert worden. Derzeit erfolgt noch eine Kontrolle des Sanierungserfolges. Eine abschließende Stellungnahme seitens des Landrates ist noch nicht möglich.

Die Fläche 2 ist saniert worden, so dass davon ausgegangen werden muss, dass keine negativen Einflüsse auf die Schutzgüter mehr zu erwarten sind. Fläche 4 gilt nach den durchgeführten Umbaumaßnahmen am Kirmesplatz ebenfalls als saniert. Ein entsprechendes Schreiben des Kreises Kleve liegt der Stadt vor. Dementsprechend werden die Flächen 2 und 4 im Bebauungsplan nicht mehr dargestellt.

Aufgestellt:

Kleve, den 12.02.2004

Stadt Kleve
Der Bürgermeister
-Stadtplanungsamt-
Im Auftrag

(Posdena)