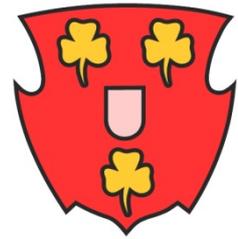


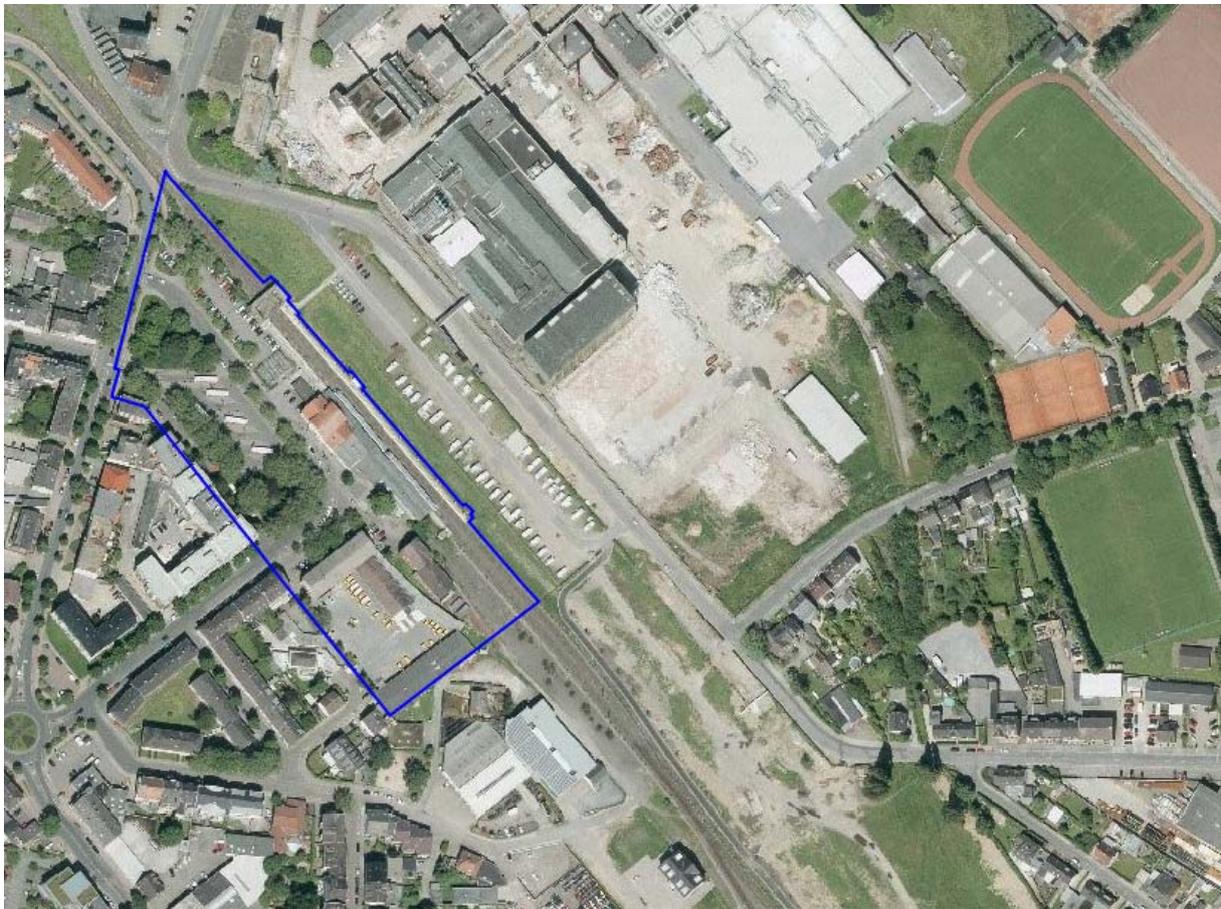
Stadt Kleve  
Die Bürgermeisterin

FB Planen und Bauen  
Abt. Stadtplanung



## **Bebauungsplan Nr. 1-293-0 für den Bereich Bahnhofsumfeld / Bahnhofplatz**

*Begründung zum Satzungsbeschluss*



Kleve im September 2017

## Begründung

zur Aufstellung des Bebauungsplans Nr. 1-293-0 für den Bereich Bahnhofsumfeld /  
Bahnhofplatz.

### GLIEDERUNG

<b>1. Planungsanlass</b> .....	<b>1</b>
<b>2. Lage, Größe und Charakter des Plangebiets</b> .....	<b>2</b>
<b>3. Planerische Ausgangssituation</b> .....	<b>4</b>
<b>3.1 Regionalplan für den Regierungsbezirk Düsseldorf (GEP 99)</b> .....	<b>4</b>
<b>3.2 Flächennutzungsplan der Stadt Kleve</b> .....	<b>5</b>
<b>3.3 Städtebauliche Entwicklungskonzepte der Stadt Kleve</b> .....	<b>7</b>
<b>3.4 Rechtskräftige Bebauungspläne der Stadt Kleve</b> .....	<b>12</b>
<b>4. Ziele und Zwecke der Planung, städtebauliches Konzept</b> .....	<b>14</b>
<b>5. Festsetzungen zur baulichen Nutzung</b> .....	<b>17</b>
<b>5.1 Art der baulichen Nutzung</b> .....	<b>17</b>
<b>5.2 Maß der baulichen Nutzung, Bauweise, überbaubare Grundstücksfläche</b> ...	<b>20</b>
<b>5.3 Stellplätze, Garagen und Nebenanlagen</b> .....	<b>21</b>
<b>5.4 Verkehrliche Erschließung</b> .....	<b>22</b>
<b>6. Natur und Landschaft, Umweltschutz</b> .....	<b>22</b>
<b>7. Artenschutz</b> .....	<b>23</b>
<b>8. Denkmalschutz</b> .....	<b>24</b>
<b>9. Altlasten</b> .....	<b>25</b>
<b>10. Sonstige Belange</b> .....	<b>25</b>

## 1. Planungsanlass

Der Bahnhof und sein Umfeld sind zurzeit lediglich Haltepunkt und durch den Busbahnhof auch Umsteige- und Knotenpunkt des öffentlichen Verkehrs. Das Umfeld ist bislang sehr funktional gestaltet und insbesondere der Bahnhofsvorplatz war lange Zeit geprägt durch den Busbahnhof. In 2016 wurde der neue Busbahnhof eröffnet. Er wurde neben das Bahnhofsgebäude verlegt, verkleinert und modern ausgestaltet, so dass nun ein direktes Umsteigen zwischen Bus und Bahn möglich ist.

Bereits im Stadtentwicklungskonzept aus dem Jahre 2009 wurde der Bereich des Bahnhofsumfelds als Entwicklungsbereich benannt. Hier wurden als Entwicklungsziele die Schaffung eines Eingangsbereichs für Besucher und eine bessere Anbindung zur Innenstadt genannt. Vor dem Hintergrund einer möglichen Reaktivierung der Bahnlinie Kleve-Nimwegen und den zusätzlichen Fahrgästen durch die Hochschule gewinnt der Bahnhof in Kleve zunehmend an Bedeutung, der er momentan nicht gerecht wird. Auch das Ziel „Regional denken und handeln“ des Stadtentwicklungskonzepts sieht einen Ausbau des regionalen Netzwerks vor. Der öffentliche, grenzüberschreitende Verkehr gewinnt dadurch an Bedeutung und wird vermehrt Besucher nach Kleve bringen. Das Bahnhofsumfeld würde daher in Zukunft ein deutlich stärker frequentierter Eingangsbereich der Stadt werden.

Zurzeit wird insbesondere die Unterstadt Kleves durch verschiedene größere Bauvorhaben neu geordnet und gestaltet. Um die vielen unterschiedlichen Vorhaben und Entwicklungen im Innenstadtbereich besser organisieren und steuern zu können, hat die Stadt Kleve in 2013 ein Integriertes Handlungskonzept aufgestellt. Das Integrierte Handlungskonzept ist die Grundlage für die Entwicklung von konkreten Maßnahmen für einen Zeitraum von 5 Jahren mit dem Ziel, die Innenstadt aufzuwerten und zu beleben. Dazu wurde zunächst ein Stadtumbaugebiet definiert, in dem die Maßnahmen verortet wurden. Das Bahnhofsumfeld liegt in dem Bereich des Stadtumbaugebiets und wird daher in dem Integrierten Handlungskonzept betrachtet. In 2017 wurde das Integrierte Handlungskonzept erweitert und fortgeschrieben, um weitere Entwicklungen im Innenstadtbereich anstoßen zu können.

Ein Aspekt des Integrierten Handlungskonzepts ist die Neuordnung des Bahnhofsumfelds. Ziel ist die Entwicklung und Gestaltung eines repräsentativen Empfangsbereichs für die Stadt Kleve sowie eine funktionale Vernetzung mit der Innenstadt. Durch die aktuellen Entwicklungen im Bereich der Unterstadt wird deutlich, dass sich der Schwerpunkt der Klever Entwicklung im Bereich der Unterstadt befindet und das Bahnhofsumfeld hier eine sinnvolle und notwendige Ergänzung darstellt.

Anlass für die Aufstellung des Bebauungsplans ist die geplante Aufgabe des Bahnhofsgebäudes und ein Verkauf desselben, sowie die Verlagerung und Verkleinerung des Busbahnhofs. Für die Verlagerung des Busbahnhofs und Teile der Umstrukturierungen konnten Fördermittel eingeworben werden. Ein eingeleitetes Bebauungsplanverfahren ist eine der Voraussetzungen für die Förderung.

Der Umbau des Busbahnhofs ist bereits erfolgt, ebenso der Verkauf des Bahnhofsgebäudes. Somit sind wesentliche Rahmenbedingungen geklärt, so dass das Bebauungsplanverfahren weitergeführt werden kann. Der neue Planentwurf zur Offenlage

hat die Entwicklungen im Bereich des Busbahnhofs sowie die Planungen des neuen Eigentümers des Bahnhofgebäudes berücksichtigt und soweit möglich aufgegriffen.

## **2. Lage, Größe und Charakter des Plangebiets**

Der Geltungsbereich des Bebauungsplans Nr. 1-293-0 umfasst den Bahnhof und sein direktes Umfeld sowie die Bahntrasse.

Das Gebiet wird begrenzt durch die Bahnhofstraße im Westen, den Bahnhofplatz im Süden, und das Gelände der Post im Osten. In Richtung Norden endet es direkt hinter der Bahntrasse am P&R Parkplatz.

Die Größe des Geltungsbereichs beträgt ca. 2,5 ha.

Der gesamte Geltungsbereich des Bebauungsplans ist überwiegend funktional geprägt mit nur wenig Aufenthaltsqualität. Der Bahnhof mit seinem Vorplatz nimmt seine Funktion als repräsentativer Eingangsbereich in die Stadt nicht wahr. Der Bahnhof liegt zwar innenstadtnah, ist jedoch an die Innenstadt und die Fußgängerzone kaum angebunden. Ankommenden Besuchern fehlen Orientierungspunkte, die richtungsweisend wirken und Besucher in die Innenstadt leiten. Die Neugestaltung und Strukturierung des Busbahnhofs sowie die neue Verkehrsführung sind ein Anfang, die Anbindung und Orientierung zu verbessern. Eine neue bauliche Entwicklung in diesem Bereich kann zusätzlich helfen. Zudem bietet sich nun die Möglichkeit durch eine neue Bebauung und die Umnutzung des ehemaligen Empfangsgebäudes, neue Nutzungen im Plangebiet anzusiedeln und so eine Belebung und Aufwertung des Bereichs zu ermöglichen.

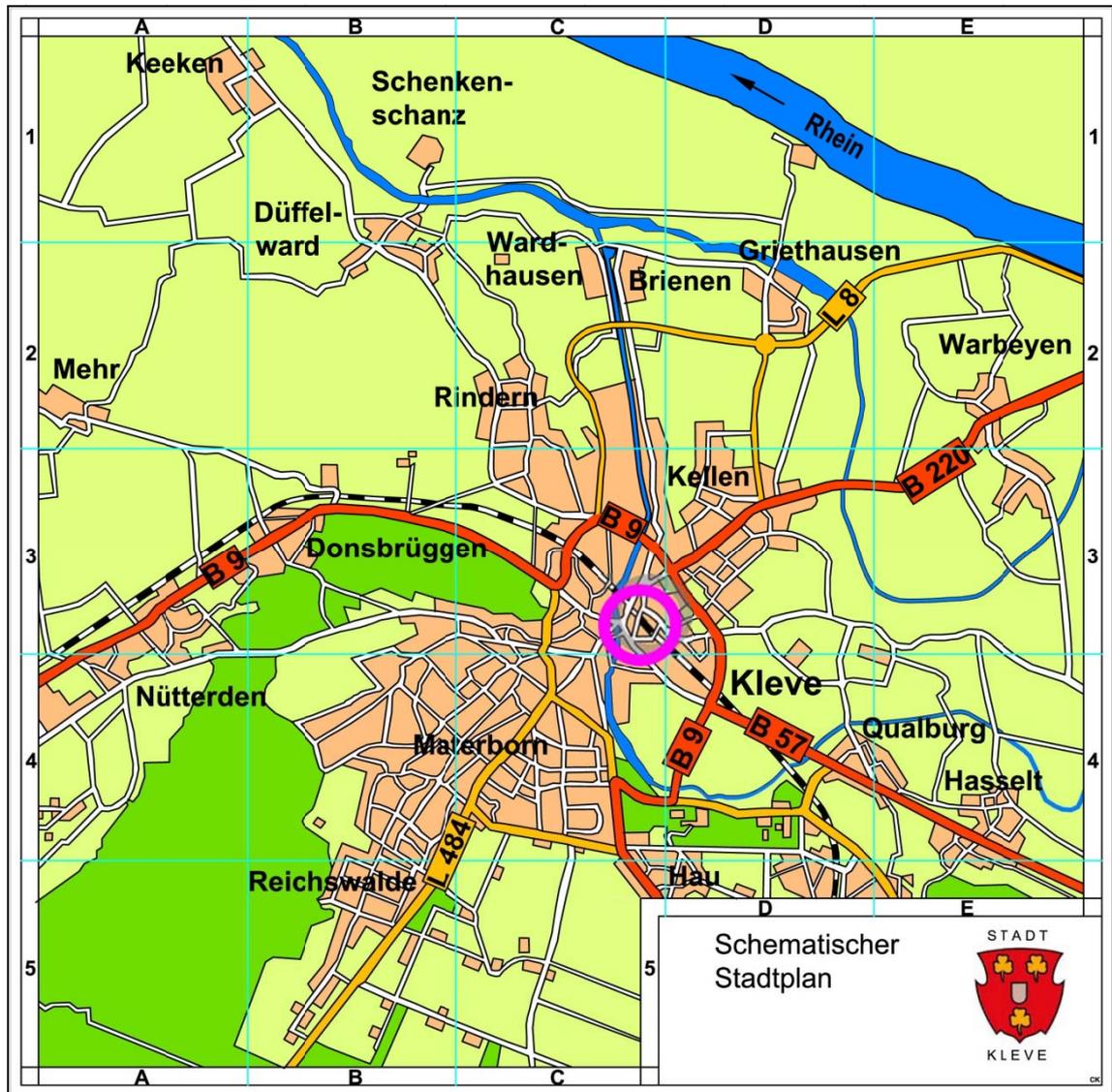


Abbildung 1 Lage im Stadtgebiet, unmaßstäblich

Die Untere Herzogstraße kann die notwendige räumlich-funktionale Beziehung zwischen Innenstadt und Bahnhofsumfeld nicht gewährleisten. Die Lage abseits der Fußgängerzone führt dazu, dass der vorhandene Einzelhandel kaum wahrgenommen und die Straßen nicht als Einkaufsbereich erkannt werden. Daher ist die Straße durch Laufkundschaft nur wenig frequentiert. Eine Belebung des öffentlichen Raums wird somit auch durch den vorhandenen Einzelhandel nicht erreicht.

Die an den Geltungsbereich angrenzenden Wohngebäude am Bahnhofsplatz werden bzw. wurden bereits saniert und renoviert, so dass im direkten Umfeld bereits Maßnahmen zur Aufwertung des Bereichs getroffen wurden. Ein Neubau arrondiert die vorhandene Bebauung und trägt ebenfalls zu einem gepflegten Erscheinungsbild bei. Die Neuplanung des Bebauungsplans 1-293-0 fügt sich in diese Entwicklungen ein und verbessert den Gesamteindruck des Bahnhofsumfelds.

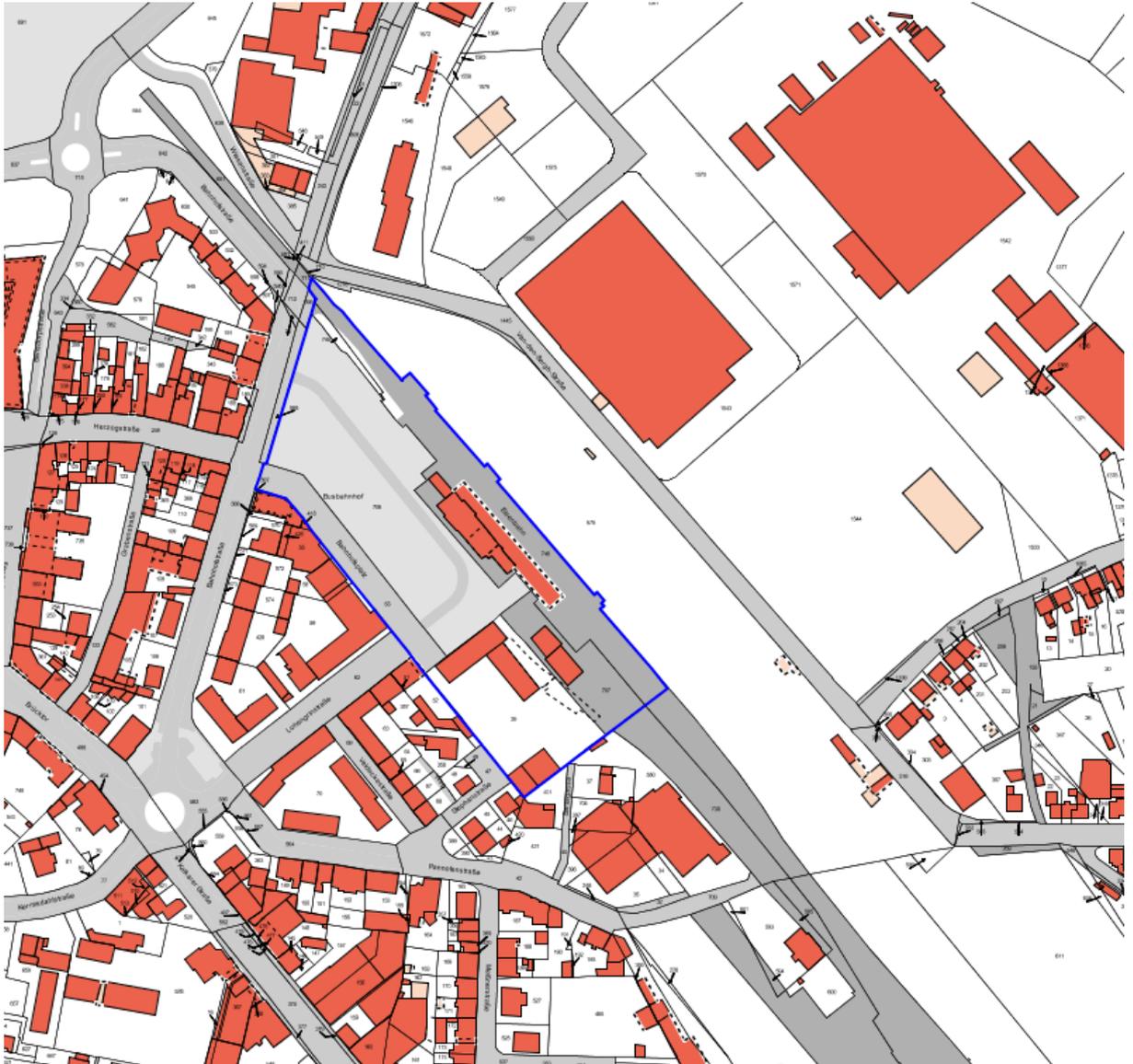


Abbildung 2 GIS-Auszug (ALKIS) mit dem Geltungsbereich des Bebauungsplans Nr. 1-293-0, unmaßstäblich

### 3. Planerische Ausgangssituation

#### 3.1 Regionalplan für den Regierungsbezirk Düsseldorf (GEP 99)

Die landesplanerischen Ziele für den Regierungsbezirk Düsseldorf werden im Regionalplan der Bezirksregierung aus dem Jahr 1999 (GEP 99) festgeschrieben. Die Ziele sind gemäß § 1 Abs. 4 BauGB sowie § 4 Abs. 1 Raumordnungsgesetz (ROG) von den Kommunen bei der Aufstellung ihrer Bauleitpläne zu beachten, d.h. die Bauleitpläne sind an die Ziele des Regionalplans anzupassen. Der Regionalplan formuliert die Ziele sowohl in zeichnerischer als auch in textlicher Form.

Im Allgemeinen Siedlungsbereich (ASB) ist gemäß Ziel 1 in Kap. 1.2 des GEP 99 das Wohnen zu entwickeln, aber auch komplementäre Nutzungen wie Versorgungseinrichtungen, Dienstleistungen, nicht wesentlich störende Gewerbebetriebe und Sport-, Grün- und Erholungsflächen sind dort vorzusehen.

Bereiche für gewerbliche und industrielle Nutzungen (GIB) sind gemäß Ziel 1 in Kap. 1.3 des GEP 99 für gewerbliche Betriebe vorzuhalten. Insbesondere emittierende Betriebe sollen hier angesiedelt werden, während nicht störendes Gewerbe zunehmend in ASB unterzubringen ist.



Abbildung 3 Auszug aus dem Regionalplan für den Regierungsbezirk Düsseldorf (GEP 99), unmaßstäblich

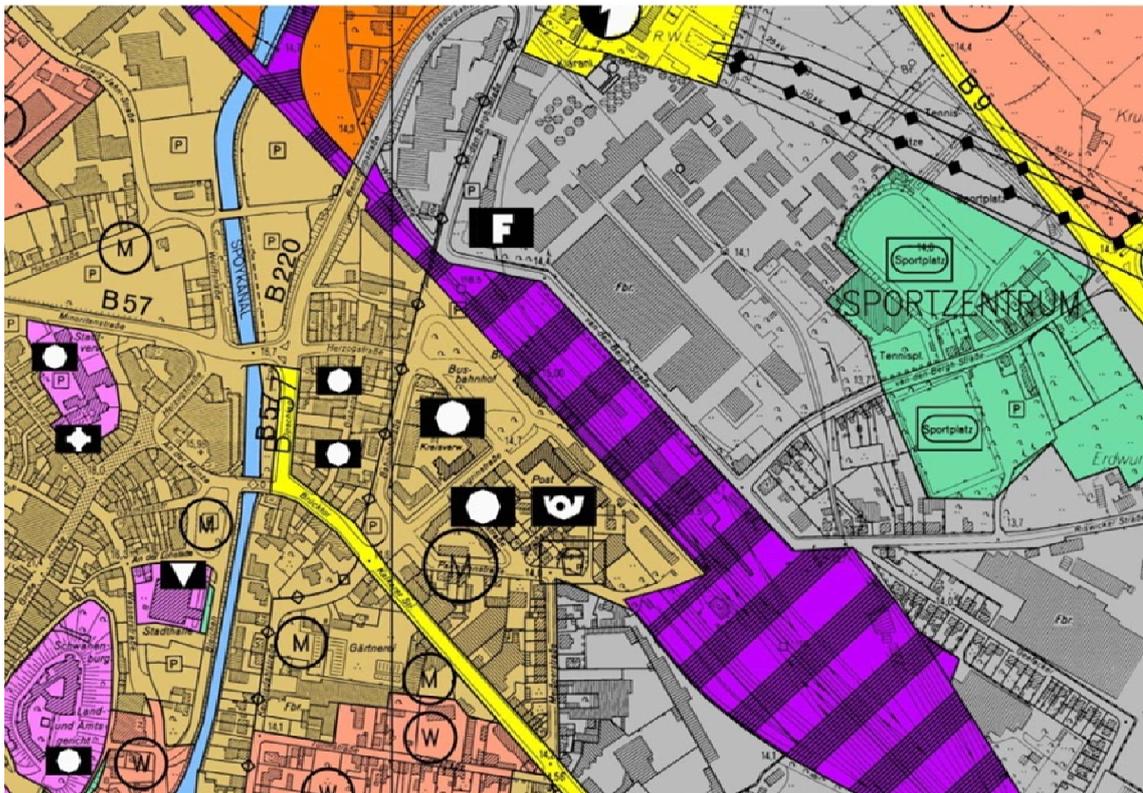
Der Geltungsbereich des Bebauungsplans Nr. 1-293-0 ist als allgemeiner Siedlungsbereich ausgewiesen, was auch den neuen Planungen entspricht.

Der Regionalplan befindet sich aktuell in der Aufstellung. Auch der neue Entwurf des Regionalplans Düsseldorf (RPD) sieht für den Geltungsbereich des Bebauungsplans Nr. 1-293-0 ebenfalls die Darstellung eines Allgemeinen Siedlungsbereichs vor.

### 3.2 Flächennutzungsplan der Stadt Kleve

Bebauungspläne sind nach den Vorschriften des § 8 Abs. 2 Satz 1 BauGB aus dem Flächennutzungsplan (FNP) zu entwickeln. Der wirksame Flächennutzungsplan der Stadt Kleve stammt aus dem Jahr 1976. Im Jahr 1998 erfolgte seine Neubekanntmachung unter Berücksichtigung aller bis dahin durchgeführten Änderungen.

Der Flächennutzungsplan der Stadt Kleve befindet sich derzeit in der Neuaufstellung. Der Rat der Stadt hat am 07.07.2010 das Verfahren zur Neuaufstellung des Flächennutzungsplans eingeleitet. Die frühzeitige Beteiligung hat in 2013, die Offenlage in 2015 stattgefunden. Die eingegangenen Stellungnahmen werden zurzeit gesichtet und die Abwägung vorbereitet, was aufgrund der Vielzahl eingegangener Anregungen und Stellungnahmen einige Zeit in Anspruch nehmen wird.



**Abbildung 4** Auszug aus dem aktuell gültigen Flächennutzungsplan der Stadt Kleve, unmaßstäblich

Der Flächennutzungsplan sieht für den Bereich des Bebauungsplans Nr. 1-293-0 ein Mischgebiet sowie Bereiche der Bahnanlagen vor. Das Plangebiet ist in Teilen als Mischgebiet und in Teilen als eingeschränktes Gewerbegebiet festgesetzt. Damit entspricht die Festsetzung nicht vollständig den Darstellungen des Flächennutzungsplans.

Auch der Entwurf zum neuen Flächennutzungsplan sieht ein Mischgebiet für diesen Bereich vor. Hier wird zur erneuten Offenlage eine Anpassung entsprechend den Festsetzungen des Bebauungsplans erfolgen.

### 3.3 Städtebauliche Entwicklungskonzepte der Stadt Kleve

Gemäß § 1 Abs. 6 Nr. 11 Baugesetzbuch können erarbeitete Konzepte mit einem konkreten Raumbezug als städtebauliche Entwicklungskonzepte durch den Rat der Stadt beschlossen werden. Dadurch ist die Verwaltung verpflichtet, bei Planungen diese Konzepte zu berücksichtigen und wenn möglich umzusetzen. Im Folgenden werden drei Konzepte erläutert, die im Rahmen der verbindlichen Bauleitplanung umzusetzen sind und daher in die Festsetzungen des Bebauungsplans eingeflossen sind.

#### Stadtentwicklungskonzept

Der Rat der Stadt Kleve hat am 20.05.2009 das Stadtentwicklungskonzept Kleve als handlungsleitende Grundlagen für die künftige Entwicklung Kleves gem. § 1 Abs. 6 Nr. 11 BauGB als städtebauliches Entwicklungskonzept beschlossen.

Das Stadtentwicklungskonzept dient als Wegweiser für die zukünftige Entwicklung und Positionierung der Stadt. Es zeigt Potenziale und Schwächen verschiedener Funktionen der Stadt auf und formuliert darauf aufbauend unter dem Leitbild „Qualität vor Quantität“ Zielaussagen und Handlungsfelder, an denen zukünftige, für die Stadtentwicklung relevante Planungen und Entscheidungen auszurichten sind. Dazu zählen u.a. das Ziel der behutsamen Siedlungsflächenentwicklung und der Vorrang der Innen- vor der Außenentwicklung. Unter dieser Maxime soll sich die Siedlungsflächenentwicklung vorrangig auf die Nachverdichtung, Schließung von Baulücken, Arrondierung von Siedlungsrändern und Wiedernutzung/ Umstrukturierung von Flächen innerhalb des bereits bebauten Stadtgebiets konzentrieren, um gleichzeitig den Freiraum zu schonen.

Die Ziele des Stadtentwicklungskonzepts sind in der Bauleitplanung zu berücksichtigen und bilden insbesondere bei der Neuaufstellung des Flächennutzungsplans die wesentlichen Rahmenbedingungen für die zukünftige Entwicklung.

Der Bebauungsplan Nr. 1-293-0 entspricht vollkommen den Grundsätzen des Stadtentwicklungskonzepts. Das Bahnhofsumfeld ist explizit als zukünftiges Entwicklungsgebiet benannt worden. Laut Stadtentwicklungskonzept soll der Bereich als repräsentativer Eingang der Stadt Kleve entwickelt werden, mit Verbindung zur Unterstadt. Genau dieses Ziel verfolgt der Bebauungsplan Nr. 1-293-0. Die Verlagerung des Busbahnhofs und damit die Umnutzung der frei werdenden Fläche sowie der Verkauf und die damit einhergehende Umnutzung des denkmalgeschützten Bahnhofsgebäudes ermöglichen eine Umstrukturierung und Neuordnung des gesamten Bereichs.



**Abbildung 5 Leitbild und Ziele des Stadtentwicklungskonzeptes**

### Einzelhandelskonzept

Der Rat der Stadt Kleve hat am 12.02.2014 das Einzelhandelskonzept Kleve als handlungsleitende Grundlagen für die künftige Entwicklung Kleves beschlossen. Das Konzept ist gem. § 1 Abs. 6 Nr. 11 BauGB als städtebauliches Entwicklungskonzept in der Bauleitplanung zu berücksichtigen.

Mit dem Einzelhandelskonzept wird eine Grundlage zur Steuerung der Einzelhandelsentwicklung in der Stadt geschaffen. Dies ist notwendig, um die bestehenden Stadt- bzw. Stadtteilzentren zu schützen und weiterzuentwickeln und gleichzeitig die Nahversorgung der Bevölkerung sicher zu stellen. Dies geschieht hauptsächlich durch die Ausweisung von Zentralen Versorgungsbereichen und die Aufstellung einer Sortimentsliste mit einer Auflistung von nahversorgungs-, zentren- sowie nicht-zentrenrelevanten Sortimenten (Klevert Liste).

Durch die genaue Zuordnung, welche Sortimente in welchen Bereichen der Stadt zulässig bzw. unzulässig sind, können negative Entwicklungen verhindert werden – vorausgesetzt, es findet eine entsprechende Umsetzung in der Bauleitplanung statt.

So empfiehlt das Einzelhandelskonzept grundsätzlich folgenden Umgang mit Einzelhandel in der Bauleitplanung:

- Einzelhandelsbetriebe mit nahversorgungsrelevanten Kernsortimenten sollten außerhalb des Zentralen Versorgungsbereichs nur an städtebaulich integrierten Standorten zugelassen werden, die der wohnungsnahen Versorgung der Bevölkerung dienen, sofern die Zielsetzung der Entwicklung der Zentralen Versorgungsbereiche nicht entgegensteht und sonstige, der Nahversorgung dienende Standorte nicht geschwächt oder in ihren städtebaulich wünschenswerten Entwicklungsmöglichkeiten gehemmt werden.
- Um die Zentralen Versorgungsbereiche zu stärken und ihre Entwicklung zu fördern, sollten Einzelhandelsbetriebe mit nahversorgungs- und zentrenrelevanten Kernsortimenten an Konkurrenzstandorten konsequent über Bebauungsplanfestsetzungen ausgeschlossen werden. Einzelhandelsbetriebe und sonstige Gewerbebetriebe mit Verkaufsflächen für den Verkauf an Endverbraucher sollten vor allem im Gewerbegebiet ausgeschlossen werden, sofern sich das Kernsortiment aus zentren- oder nahversorgungsrelevanten Sortimenten zusammensetzt. Zentrenrelevante Sortimente sollten nur als Randsortimente zulässig sein, die dem nicht-zentrenrelevanten Kernsortiment sachlich zugeordnet und diesem im Angebotsumfang deutlich untergeordnet sind (Einzelfallprüfung).

Die Definition der Sortimente ist der nachfolgenden Klever Liste zu entnehmen:

Nahversorgungsrelevante Sortimente	
	Nahversorgungs- und Genussmittel, Getränke, Tabakwaren
	Apotheken
	Drogeriewaren, kosmetische Erzeugnisse und Körperpflegemittel
	Wasch-, Putz-, Reinigungsmittel
Zentrenrelevante Sortimente	
	Dateiverarbeitungsgeräte, periphere Geräte und Software
	Telekommunikationsgeräte
	Geräte der Unterhaltungselektronik
	Haushaltstextilien (Haus-, Tisch- und Bettwäsche), Kurzwaren, Schneidereibedarf, Handarbeiten, Meterware für Bekleidung und Wäsche
	Elektrische Haushaltsgeräte
	Keramische Erzeugnisse, Glaswaren
	Musikinstrumente, Musikalien
	Haushaltsgegenstände (u. a. Koch-, Brat-, Tafelgeschirre, Schneidwaren, Bestecke, nicht elektrische Haushaltsgeräte)
	Bücher
	Fachzeitschriften, Unterhaltungszeitschriften, Zeitun-

	gen
	Schreib- und Papierwaren, Schul- und Büroartikel
	Ton- und Bildträger
	Sportartikel (inkl. Sportbekleidung, -schuhe, -geräte)
	Spielwaren, Bastelartikel
	Bekleidung
	Schuhe, Lederwaren, Reisegepäck
	Medizinische und orthopädische Artikel
	Blumen
	Uhren und Schmuck
	Augenoptiker
	Foto- und optische Erzeugnisse
	Kunstgegenstände, Bilder, kunstgewerbliche Erzeugnisse, Briefmarken, Münzen, Geschenkartikel

nicht-zentrenrelevante Sortimente	
	Bettwaren (u. a. Matratzen, Lattenroste, Oberdecken)
	Metall- und Kunststoffwaren (u. a. Eisenwaren, Bauartikel, Installationswaren für Gas, Wasser, Heizung und Klimatechnik, Werkzeuge, Spielgeräte für Garten und Spielplatz, Rasenmäher)
	Anstrichmittel, Bau- und Heimwerkerbedarf
	Vorhänge, Teppiche, Bodenbeläge und Tapeten
	Wohnmöbel, Kücheneinrichtungen, Büromöbel
	Holz-, Flecht- und Korbwaren (u. a. Drechslerwaren, Korbmöbel, Bast- und Strohwaren, Kinderwagen)
	Lampen, Leuchten und Beleuchtungsartikel
	Sonstige Haushaltsgegenstände (u. a. Bedarfsartikel für den Garten, Garten- und Campingmöbel, Grillgeräte)
	Fahrräder, Fahrradteile und -zubehör
	Sportgroßgeräte, Campingartikel
	Pflanzen, Sämereien und Düngemittel
	Zoologischer Bedarf und lebende Tiere (inkl. Futtermittel für Haustiere)
	Antiquitäten und Gebrauchsgüter
	Kraftwagenteile und -zubehör

Tabelle 1 Klever Liste

Bei der Aufstellung des Bebauungsplans wurden die Ziele des Einzelhandelskonzepts der Stadt Kleve berücksichtigt.

Der Geltungsbereich des Bebauungsplans Nr. 1-293-0 Bahnhofsumfeld / Bahnhofplatz liegt außerhalb des Zentralen Versorgungsbereichs, der an der Unteren Herzogstraße endet. Daher ist eine Einzelhandelsansiedlung in diesem Bereich nur bedingt möglich. Durch textliche Festsetzungen wurde daher die Ansiedlung von Einzelhandelsbetrieben mit zentren- und nahversorgungsrelevanten Kernsortimenten stark eingeschränkt.

#### Vergnügungsstättenkonzept

Das Vergnügungsstättenkonzept wurde vom Rat der Stadt Kleve am 22.05.2013 als städtebauliches Entwicklungskonzept beschlossen. Durch diese Konzeption werden transparente und einheitliche Entscheidungsregeln für die Einzelfallbewertung geschaffen sowie eine hohe (bau)rechtliche Planungssicherheit erreicht.

Die Entwicklungen der letzten Jahre haben gezeigt, dass sich in Städte vermehrt Vergnügungsstätten ansiedeln. Insbesondere in Kerngebieten sind diese auch grundsätzlich zulässig, in einigen anderen Gebietstypen sind sie ausnahmsweise zulässig. Da jedoch Vergnügungsstätten ein Indikator für den sogenannten Trading-Down-Effekt sind, ist eine Steuerung ihrer Ansiedlung sinnvoll und für eine geordnete städtebauliche Entwicklung notwendig. Wesentliche Voraussetzung für eine gesamtstädtische Steuerung ist die hinreichend detaillierte städtebauliche Begründung.

Die räumliche Steuerung von Vergnügungsstätten, also auch der Ausschluss, ist grundsätzlich zulässig. Allerdings ist es planungsrechtlich notwendig, Gebiete/ Stadtbereiche/ Räume auszuweisen, in denen Vergnügungsstätten zulässig sind - ein Totalausschluss im gesamten Stadtgebiet ist rechtlich grundsätzlich nicht möglich. Eine häufig formulierte (politische) Zielsetzung zur Steuerung von Vergnügungsstätten ist der Nutzungsausschluss zum Schutz der Innenstadt. Eine Konsequenz dieser Zielsetzung ist die Ausweisung von Zulässigkeitsbereichen in einem/ mehreren Gewerbegebiet(en) oder sonstigen Gebieten.

Grundsätzlich stehen drei Steuerungsrichtungen zur Verfügung:

- Einzelfallbewertung im Sinne räumlicher Ausnahmen
- Ausschluss in Gebieten mit allgemeiner Zulässigkeit und Definition von Standorten außerhalb der allgemeinen Zulässigkeit,
- Beschränkung der Spielstätten auf die Gebiete mit allgemeiner Zulässigkeit mit entsprechender Feinsteuerung.

Für das gesamte Plangebiet werden analog zu den Vorgaben des Vergnügungsstättenkonzepts Vergnügungsstätten ausgeschlossen.

### 3.4 Rechtskräftige Bebauungspläne der Stadt Kleve

Für den Geltungsbereich des Bebauungsplans Nr. 1-293-0 liegen rechtskräftige Bebauungspläne vor. Im Bereich des jetzigen Busbahnhofs befindet sich der Geltungsbereich des Bebauungsplans Nr. 1-092-0 für den Bereich Bahnhofstraße / Bahnhofplatz der am 20.06.1981 Rechtskraft erlangt hat.



Abbildung 5 Festsetzungen des Bebauungsplans Nr. 1-092- 0 unmaßstäblich

Dieser setzt die Nutzung des Bahnhofsvorplatzes als Busbahnhof fest und zudem die an die Straße Bahnhofplatz angrenzende Bebauung als Kerngebiet. Durch die Verlagerung und Verkleinerung des Busbahnhofs werden die Festsetzungen dieses Bebauungsplans überholt. Der Bereich des Kerngebiets liegt außerhalb des Geltungsbereichs des Bebauungsplans Nr. 1-293-0, ist jedoch bereits durch den Bebauungsplan Nr. 1-271-1 überplant worden.

Der Bebauungsplan Nr. 1-271-1 für den Bereich Bahnhofstraße / Bahnhofplatz/ Lohengrinstraße grenzt im Bereich des Bahnhofplatzes direkt an den Geltungsbereich des Bebauungsplans Nr. 1-293-0 an und hat am 12.01.2013 Rechtskraft erhalten. Der Bebauungsplan sichert überwiegend den Gebäudebestand planungsrechtlich ab. Er setzt hauptsächlich eine drei- bis viergeschossige Bebauung fest, an markanten Stellen erhöht sich die zulässige Geschossigkeit auf bis zu sechs Vollgeschosse. Zudem wird an der Straße Bahnhofplatz eine Baulinie festgesetzt, um eine geschlossene Gebäudefront zu ermöglichen. Die vorhandene Bebauung entspricht den Festsetzungen des Bebauungsplans, daher ist der Bebauungsplan Nr. 1-271-1 eine der Grundlagen, an denen sich bei der Aufstellung des Bebauungsplans Nr. 1-293-0 orientiert wird.



Abbildung 6 Festsetzungen des Bebauungsplans Nr. 1-271-1, unmaßstäblich

Weiterhin befindet sich angrenzend im Westen der Geltungsbereich des Bebauungsplans Nr. 1-212-0 für den Bereich Spoykanal / Wiesenstraße / Bahnlinie / Bahnhofplatz / Brücktor / Opschlag / Herzogstraße / Kavarinerstraße / Hafenstraße / Ludwig-Jahn-Straße (Unterstadt), der am 16.09.1994 rechtskräftig wurde.

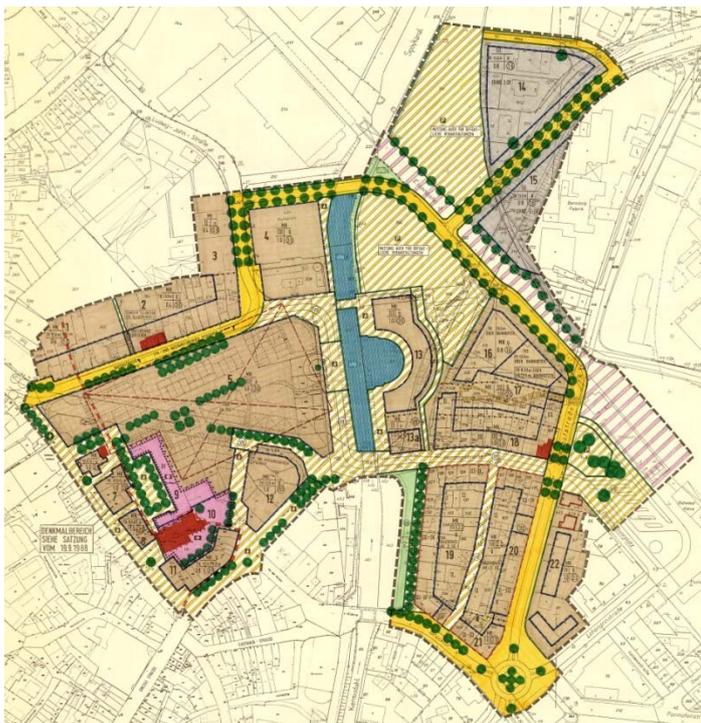


Abbildung 7 Festsetzungen des Bebauungsplans Nr. 1-212-0, unmaßstäblich

Der Bebauungsplan sieht für die im Westen und Süden an den Geltungsbereich des Bebauungsplans Nr. 1-293-0 angrenzende Bereiche ein Kerngebiet vor. Diese Festsetzung entspricht nicht mehr den heute vorherrschenden Bedingungen, da der Bereich die Eigenschaften eines Mischgebiets aufweist, und wird für die Aufstellung des Bebauungsplans Nr. 1-293-0 daher nicht als richtungsweisend betrachtet.

Im Osten angrenzend befindet sich der Bebauungsplan 1-311-0 im Verfahren. Diese sieht für den Geltungsbereich ein Mischgebiet vor. Die Ziele und Festsetzungen des Bebauungsplans ergänzen den Bebauungsplan 1-293-0 sehr gut und daher wird kein Konflikt zwischen den unterschiedlichen Planungen gesehen.

#### **4. Ziele und Zwecke der Planung, städtebauliches Konzept**

Der Bereich des Bahnhofsumfelds war über Jahre stark geprägt von seiner Funktion als Haltepunkt des öffentlichen Verkehrs. Insbesondere der Busbahnhof sowie die vorhandene Verkehrsführung verhinderte eine Entwicklung des Bahnhofsvorplatzes zu einem repräsentativen Eingang der Stadt. Ziel ist es, diese Rahmenbedingungen zu ändern und den gesamten Bereich umzustrukturieren und umzugestalten. Dies wird durch zwei wesentliche Veränderungen ermöglicht: den Verkauf des Bahnhofgebäudes und die Verlagerung des Busbahnhofs.

Die geplanten Umstrukturierungen ermöglichen eine Umgestaltung des gesamten Bahnhofsbereichs und die Entwicklung eines attraktiven Eingangsbereichs, insbesondere eines attraktiven Bahnhofsvorplatzes durch die Verlagerung des Busbahnhofs. Die Umgestaltung des Bahnhofsvorplatzes ist eine Teilmaßnahme im integrierten Handlungskonzept der Stadt Kleve und soll nach jetzigem Stand bis Ende 2019 umgesetzt werden. So können Städtebaufördermittel für die Baumaßnahme verwendet werden. Zudem kann die Anbindung des Bahnhofs an die Untere Herzogstraße und somit an die Innenstadt durch die Neustrukturierung verbessert und neu entwickelt werden. Die Entwicklungen am Bahnhof ergänzen daher die aktuellen Entwicklungen im Bereich der Unterstadt

Die Umstrukturierungen haben Auswirkungen auf die verkehrliche Situation und die Erschließungsstrukturen. Die Verlagerung des Busbahnhofs führt dazu, dass die Verkehrssituation neu geordnet und organisiert werden muss.

#### **Verkehr**

##### **Busbahnhof**

Der alte Busbahnhof entsprach nicht mehr den aktuellen Anforderungen und war überdimensioniert, zudem fehlten Überdachungen für die Wartenden. Die umgebende Grünfläche ist unattraktiv und hat keine Aufenthaltsqualität.

Der Busbahnhof wurde bereits verlagert und umgebaut. In 2016 konnte er eröffnet werden. Auf dem ehemaligen Parkplatz westlich des Bahnhofsgebäudes wurde nun ein moderner neuer Busbahnhof errichtet, der sich u. a. durch eine große, moderne Überdachung, elektronische Anzeigetafeln und neue Fahrradabstellmöglichkeiten sowie einem direkten Übergang zwischen Bus und Bahn auszeichnet. Eine bessere Strukturierung der Haltestellen sowie eine Verkehrsführung, die nur dem Linienverkehr vorbehalten ist, führt dazu, dass die Kapazität des Busbahnhofs trotz der geringeren Flächen ausreichend ist und zudem noch Erweiterungspotenzial besteht, sollte sich das Passagieraufkommen in Zukunft erhöhen.

Durch die Verlagerung und flächenhafte Verkleinerung des Busbahnhofs kann die aktuell als Busbahnhof genutzte Fläche einer neuen Nutzung zugeführt werden.

Durch die Verlagerung und Umstrukturierung der Zufahrten zum Busbahnhof wurde zudem der Bereich vor dem Bahnhofsgebäude frei, so dass hier ein neuer repräsentativer Platz entstehen kann. Dieser Platz kann autofrei gestaltet werden, da die Busse eine neue direkte Zufahrt erhalten haben. Es besteht nun die Möglichkeit diesen Platz als Eingang zur Stadt zu gestalten. Dafür wurden durch das Integrierte Handlungskonzept Städtebaufördermittel eingeworben. Eine Umsetzung soll bis Ende 2019 erfolgen. Hier sollen auch die potenziellen neuen Nutzungen im ehemaligen Bahnhofsgebäude berücksichtigt werden. Wünschenswert wäre z. B. eine Inanspruchnahme von Teilen des Platzes durch Außengastronomie.

#### Straßenführung

Aufgrund zahlreicher Entwicklung im Bereich des Bahnhofumfeldes wird auch die Erschließung in Teilbereichen verändert.

Im östlichen Bereich des Plangebietes ist eine neue Erschließungsstraße vorgesehen, die hinter dem Postgebäude parallel zu den Bahnschienen verläuft. Diese soll eine Erschließung der hinterliegenden, momentan stärker gewerblich genutzten Bereiche dienen und die Kalkarer Straße entlasten. Die Planungen für die Straße sind bislang nicht abgeschlossen, daher ist der genaue Verlauf noch nicht festgelegt. Je nach Ausführung ist ggf. ein Baum, der sich momentan auf der Fläche der Stellplätze vor der Post befindet, zu entfernen. Daher wurde dieser im Plan gesondert gekennzeichnet. Sollte die Straßenplanung die Wegnahme nicht erfordern, ist der Baum zu erhalten.

Der Bereich vor dem Bahnhofsgebäude ist als besondere Verkehrsfläche mit der Zweckbindung Fußgängerbereich festgesetzt. Hier soll ein befestigter Platz entstehen, der Aufenthaltsqualitäten aufweist und Raum beispielsweise für Außengastronomie bietet.

Der Busbahnhof wird ebenfalls als besondere Verkehrsfläche festgesetzt, da hier nur der Busverkehr fahren darf. Für den normalen Verkehr ist der Bereich nicht zugänglich.

## **Bebauung**

### Eingeschränktes Gewerbegebiet (GEE1)

Für den Bereich des ehemaligen Bahnhofgebäudes und seiner Anbauten wird ein eingeschränktes Gewerbegebiet festgesetzt.

Der Haltepunkt Kleve soll langfristig ohne Empfangsgebäude betrieben werden. Das Bahnhofgebäude ist inzwischen verkauft und soll einer neuen Nutzung zugeführt werden. Dabei ist jedoch der Denkmalschutz des Hauptgebäudes zu beachten. Aktuell entwickelt der neue Eigentümer Konzepte für eine Umnutzung. Vorgesehen sind ein Abriss von den nicht denkmalgeschützten Anbauten und eine Ergänzung des alten Baukörpers durch zwei neue moderne Gebäude auf beiden Seiten. Westlich des Bahnhofgebäudes soll ein kleineres Gebäude entstehen, welches beispielsweise eine gastronomische Nutzung erhalten könnte. Auf der anderen Seite des Bahnhofgebäudes plant der Eigentümer einen modernen dreigeschossigen Neubau, der sich an der Gesamthöhe an dem denkmalgeschützten Gebäude orientiert. Hier können unterschiedliche Nutzungen untergebracht werden. Ziel ist es, den neu entstehenden Platz vor dem Bahnhofgebäude baulich und optisch zu fassen und durch weitere Nutzungen zu beleben.

Die moderne Architektur schafft einen Kontrast zum Denkmal. Um das Denkmal jedoch trotz der neuen Bebauung frei zustellen und ausreichend Platz zu geben, rückt der Neubau mindestens fünf Meter von dem Bestandsgebäude ab. Diese Planungen sind in großen Teilen bereits mit der zuständigen Denkmalschutzbehörde abgestimmt.

Für das ehemalige Bahnhofgebäude und baulichen die Ergänzungen sind gewerbliche Nutzungen vorgesehen. Der im Gebäude vorhandene Ticketverkauf soll auch weiterhin in diesem Bereich verbleiben.

### Mischgebiet (MI2 du MI3)

Der Geltungsbereich des Bebauungsplans schließt auch den Standort der Post mit ein. Dieser Bereich wird durch ein großzügiges Baufenster überplant, um bei einer möglichen Neuentwicklung des Grundstücks vielfältigere Nutzungsmöglichkeiten zu geben. Die Ausweisung Mischgebiet entspricht der bereits vorhandenen Nutzung mit einer Mischung aus Dienstleistung und wohnen.

## **Grünflächen**

Im Plangebiet wurde südlich des Bahnhofgebäudes eine großzügige, öffentliche Grünfläche festgesetzt. Eine weitere öffentliche Grünfläche wird in Richtung Herzogstraße am Busbahnhof festgesetzt. Zudem wurden die vorhandenen Bäume als erhaltenswert festgesetzt.

So kann eine neue Aufenthaltsqualität für das Bahnhofsumfeld geschaffen werden. Da sich im Umfeld wenige Freiflächen befinden und vermehrt Wohnraum in direkter Nachbarschaft geschaffen wird, ist eine Auflockerung der Strukturen sinnvoll und notwendig. Die Gestaltung der Grünfläche muss jedoch an die Lage im Stadtraum angepasst werden. Es gilt, insbesondere Angsträume zu vermeiden.

## **5. Festsetzungen zur baulichen Nutzung**

### **5.1 Art der baulichen Nutzung**

Im Plangebiet werden ein eingeschränktes Gewerbegebiet und ein Mischgebiet festgesetzt.

#### **Eingeschränktes Gewerbegebiet GEE1**

Das eingeschränkte Gewerbegebiet GEE1 wird für den Bereich des ehemaligen Bahnhofgebäudes sowie der geplanten Neubauten ausgewiesen. Die Einschränkung bezieht sich darauf, dass lediglich Gewerbebetriebe zugelassen werden, welche das angrenzende Mischgebiet nicht stört, sowie Geschäfts-, Verwaltungs- und Bürogebäude. Diese Festsetzung sichert, dass im Bahnhofsgebäude und den angrenzenden Neubauten keine Wohnnutzung entstehen kann. Hier sollen möglichst Nutzungen angesiedelt werden, die eine Belebung des Platzes und des gesamten Eingangsbereichs ermöglichen. Wünschenswert ist zumindest in Teilbereichen eine gastronomische Nutzung, welche auch den neuen Platz bespielen könnte. Ergänzend könnten sich bahnhofsaffine Nutzungen ansiedeln. Da das Bahnhofsgebäude direkt am Busbahnhof, am Bahnsteig und an dem neuen Vorplatz liegt, ist eine Wohnnutzung in diesem Bereich nicht gewünscht, da sie ein hohes Konfliktpotenzial birgt.

Gemäß § 1 Abs. 5 Baunutzungsverordnung (BauNVO) werden weitere Differenzierungen des Gewerbegebietes vorgenommen. Es wird festgesetzt, dass die im Gewerbegebiet nach § 8 Abs. 2 BauNVO allgemein zulässige Nutzungsart „Tankstelle“ nicht zulässig ist. Aufgrund der Lage des Gebietes und der geplanten Entwicklung des Bahnhofsvorplatzes – insbesondere in Bezug auf den Platzbereich, der autofrei und lediglich für Fußgänger zugänglich sein soll – würde diese Nutzung städtebaulich dem Charakter des Gebietes nicht gerecht.

Gemäß § 1 Abs. 6 BauNVO, wird festgesetzt, dass die im Gewerbegebiet ausnahmsweise zulässige Nutzungsart Vergnügungsstätten nach § 8 Abs. 3 BauNVO nicht zulässig ist. Dies entspricht den Aussagen des Vergnügungsstättenkonzepts der Stadt Kleve, welches am 22.05.2011 vom Rat der Stadt Kleve beschlossen wurde.

Ziel des Bebauungsplanes ist es im Sinne des städtebaulichen Konzeptes, das einen neuen Eingangsbereich mit nicht störendem Gewerbe und ergänzenden bahnhofsaffinen Nutzungen zu entwickeln. Vor diesem Hintergrund ist die Zielsetzung, durch den Ausschluss der o. g. Vergnügungsstätten attraktiven Arbeitsstandort und Aufenthaltsbereich in Innenstadtnähe zu gestalten und mittel- bis langfristig die Attraktivität dieser Bereiche für die hier vorgesehenen Nutzungen zu erhalten. Der Ausschluss von Vergnügungsstätten entspricht den Festsetzungen des Vergnügungsstättenkonzeptes der Stadt Kleve. Durch eine Ansiedlung von Vergnügungsstätten besteht, aufgrund der oftmals reißerischen Werbung und Außendarstellung sowie des damit verbundenen negativen Stadtbildes, die Gefahr der Senkung der Qualität des Angebotes (sog. „Trading-Down-Effekt“), die als besonderer städtebaulicher Grund höchstrichterlich anerkannt ist (vgl. BVerwG, B. v. 21.12.1992 – 4 B 182.92 und B. v. 15.12.1994 – 4 C 13.93). Eine solche Entwicklung würde die städtebauliche Bedeutung dieses innenstadtnahen Bereichs mit Stadteingangsfunktion abwerten und die funktionale Ausrichtung gefährden.

Gemäß § 1 Abs. 5 BauNVO i.V.m. § 1 Abs. 9 BauNVO wird festgesetzt, dass die nach § 8 Abs. 2 BauNVO im eingeschränkten Gewerbegebiet zulässigen Nutzungsarten Gewerbebetriebe aller Art und Geschäftsgebäude eingeschränkt werden. Einzelhandelsbetriebe mit zentrenrelevanten Kernsortimenten können ausnahmsweise zugelassen werden, wenn im Genehmigungsverfahren der Nachweis erbracht wird, dass von einem geplanten Vorhaben keine schädlichen Auswirkungen auf die bestehenden Zentralen Versorgungsbereiche ausgehen. Einzelhandelsbetriebe mit nahversorgungsrelevanten Kernsortimenten sind zulässig, solange sie der Versorgung des Gebiets dienen. Daher sind lediglich Einzelhandelsbetriebe mit einer Verkaufsfläche von maximal 400 m<sup>2</sup> zulässig, welche dem Betriebstyp "Convenience-Store" bzw. "Nachbarschaftsladen" zugehörig sind.

Die Definition der zentren-, nicht-zentren und nahversorgungsrelevanten Sortimente ist der Klever Liste zu entnehmen.

### **Mischgebiet MI 2 und MI 3**

Der östliche Bereich des Plangebietes, in dem sich aktuell die Post sowie Wohnnutzungen befinden, wird als Mischgebiet MI2 und MI3 ausgewiesen. Mischgebiete dienen laut § 6 Baunutzungsverordnung (BauNVO) der Unterbringung von Wohnen und von Gewerbebetrieben, die das Wohnen nicht wesentlich stören.

Die Lage in unmittelbarer Nähe zum Bahnhof und zur Fußgängerzone bietet Raum für vielfältige Nutzungsmöglichkeiten. Die Bestandsgebäude entlang der Straße Bahnhofsplatz zeichnen sich bereits durch eine gut funktionierende Mischung aus Wohnen und Einzelhandel bzw. Dienstleistungen aus, was auch in den neu geplanten Baufeldern denkbar ist. Für das gesamte Mischgebiet werden auf Grundlage des Einzelhandelskonzeptes der Stadt Kleve, welches gem. § 1 Abs. 6 Nr. 11 BauGB bei der Planung zu berücksichtigen ist, Einzelhandelsnutzungen eingeschränkt. Dies dient der im Einzelhandels- sowie im Stadtentwicklungskonzept Kleve formulierten Stärkung der Innenstadt Kleves als zentraler Einkaufsplatz.

Von der Gliederungsmöglichkeit der jeweiligen Baugebiete gem. § 1 Abs. 5, 6 und 7 BauNVO wird zur weitergehenden Definition des angestrebten Gebietscharakters sowie zur Wahrung der städtebaulichen Interessen der Stadt Kleve wie folgt Gebrauch gemacht:

- Die gem. § 6 Abs. 2 Nr. 6 Bau NVO allgemein zulässige Nutzung „Gartenbaubetriebe“ wird im gesamten Mischgebiet ausgeschlossen. Gartenbaubetriebe in ihrer heute üblichen Ausprägung passen wegen ihrer großflächigen und niedrigen Bauweisen nicht in die angestrebte, großteils bereits vorhandene Baustruktur in unmittelbarer Nähe der Innenstadt. Es gilt den urbanen Charakter des Gebiets zu fördern und den Nutzungen Vorrang einzuräumen, die die im Stadtentwicklungskonzept angestrebte funktionale und gestalterische Aufwertung unterstützen. Der Gebietscharakter eines Mischgebiets bleibt gewahrt.
- Im gesamten Mischgebiet ist die gem. § 6 Abs. 2 Nr. 6 BauNVO allgemein zulässige Nutzung „Tankstelle“ unzulässig, um den Übergang von Bahnhof zur Innenstadt nicht zusätzlich mit einer verkehrsintensiven Nutzung zu belegen. Entlang der im Süden befindlichen stark frequentierten Kalkarer Straße und entlang der im Norden des Plangebiets verlaufenden, ebenfalls stark frequentierten „Wiesenstraße“ sind Mischgebiete mit einem eher gewerblichen Schwerpunkt vorzufinden. Hier sind bereits Tankstellen ansässig.
- Vergnügungsstätten gem. § 6 Abs. 2 Nr. 8 sowie § 6 Abs. 3 BauNVO sind im gesamten Mischgebiet nicht zulässig. Ziel des Bebauungsplanes ist es im Sinne des städtebaulichen Konzeptes, die ausgewiesenen Mischgebiete zu urbanen Bereichen mit Wohnnutzung zu entwickeln und eine Mischung aus dienstleistungsorientierten Betrieben, gastronomischen Einrichtungen sowie Wohnnutzung anzubieten. Vor diesem Hintergrund ist die Zielsetzung, durch den Ausschluss der o. g. Vergnügungsstätten die Wohn- und Arbeitsruhe im Quartier zu wahren und so einen attraktiven Wohn- und Arbeitsstandort in Innenstadtnähe zu gestalten und mittel- bis langfristig die Attraktivität dieser Bereiche für die hier vorgesehenen Nutzungen zu erhalten. Der Ausschluss von Vergnügungsstätten entspricht den Festsetzungen des Vergnügungsstättenkonzepts der Stadt Kleve. Durch eine Ansiedlung von Vergnügungsstätten besteht, aufgrund der oftmals reißerischen Werbung und Außendarstellung sowie des damit verbundenen negativen Stadtbildes, die Gefahr der Senkung der Qualität des Angebotes (sog. „trading-down-Effekt“), die als besonderer städtebaulicher Grund höchststrichterlich anerkannt ist (vgl. BVerwG, B. v. 21.12.1992 – 4 B 182.92 und B. v. 15.12.1994 – 4 C 13.93). Eine solche Entwicklung würde die städtebauliche Bedeutung dieses innenstadtnahen Bereichs mit Stadteingangsfunktion abwerten und die funktionale Ausrichtung gefährden.
- Gemäß § 1 Abs. 6 BauNVO wird die nach § 6 Abs. 3 BauNVO ausnahmsweise zulässige Nutzungsart Einzelhandelbetriebe entsprechend den Aussagen des Einzelhandelskonzepts eingeschränkt. Gemäß § 1 Abs. 5 BauNVO i.V.m. § 1 Abs. 9 BauNVO wird festgesetzt, dass die im Mischgebiet nach § 6 Abs. 2 BauNVO allgemein zulässige Nutzungsart Einzelhandelsbetrieb eingeschränkt wird. Einzelhandelbetriebe mit zentrenrelevanten Kernsortimenten können ausnahms-

weise zugelassen werden, wenn im Genehmigungsverfahren der Nachweis erbracht wird, dass von einem geplanten Vorhaben keine schädlichen Auswirkungen auf die bestehenden Zentralen Versorgungsbereiche ausgehen. Einzelhandelsbetriebe mit nahversorgungsrelevanten Kernsortimenten sind zulässig, solange sie der Versorgung des Gebiets dienen. Daher sind lediglich Einzelhandelsbetriebe mit einer Verkaufsfläche von maximal 400 m<sup>2</sup> zulässig, welche dem Betriebstyp "Convenience-Store" bzw. "Nachbarschaftsladen" zugehörig sind. Die Definition der Sortimente ist der Klever Liste (siehe Tabelle 1) zu entnehmen.

## 5.2 Maß der baulichen Nutzung, Bauweise, überbaubare Grundstücksfläche

Das Maß der baulichen Nutzung ist je nach Nutzungsgebiet unterschiedlich festgesetzt.

### Nutzungsgebiet GEe1

Das Nutzungsgebiet GEe1 deckt in großen Teilen das unter Denkmalschutz stehende Bahnhofsgebäude ab. Daher ist dieser Bereich auch als Denkmal gekennzeichnet. Das Baufenster ist jedoch größer gefasst, so dass der geplante Anbau im Westen ebenfalls errichtet werden kann. Das bestehende Gebäude sowie der geplante Neubau grenzen direkt an den neuen Bahnhofsvorplatz an.

Im Nutzungsgebiet GEe1 wird eine dreigeschossige Bauweise festgesetzt. Diese Festsetzung orientiert sich an der Gesamthöhe des vorhandenen Baudenkmals. Um eine Anpassung an das denkmalgeschützte Gebäude darüber hinaus zu sichern wird ergänzend eine Höhenfestsetzung gemacht. Die Höhen der baulichen Anlagen gem. § 16 Abs. 3 und § 18 BauNVO sind als maximale Gebäudehöhen (GH max.) festgelegt. Die maximale Gebäudehöhe ist das Maß von der Bezugsebene bis zum oberen Abschluss des Gebäudes. Bezugsebene ist der angegebene Referenzpunkt mit einer Höhe von 14,74 m ü. NN.

Weiterhin wird im GEe1 gem. § 9 Abs. 2 BauGB eine abweichende Bauweise festgesetzt. Die abweichende Bauweise wird so definiert, dass gem. § 9 Abs. 1 Nr. 2a BauGB Gebäude ohne seitlichen Grenzabstand sowie auf der Grundstücksgrenze errichtet werden dürfen, solange andere bauordnungsrechtlichen Aspekte dem nicht entgegenstehen. Diese Definition wurde vorgenommen, um sicherzustellen, dass eventuelle Neubauten in diesem Bereich die vorgegebenen Baufenster weitestgehend ausnutzen können. Da bislang unklar ist, wie genau die Teilung der Grundstücke zum Bahnhofsvorplatz und zum Bahnsteig vorgenommen werden sollen, ist möglicherweise eine Grenzbebauung sinnvoll, um die entstehenden Platzräume ausreichend fassen zu können. Auf die Festsetzung einer Baulinie wird jedoch verzichtet, um bei eventuellen Abständen, die sich im bauordnungsrechtlichen Verfahren z.B. aus Denkmalschutzgründen ergeben können, keine Konflikte durch das Planungsrecht zu erzeugen. So wird eine größere Flexibilität ermöglicht.

Geplant ist, dass die neuen Nutzungen wie z. B. gastronomische Einrichtungen, den neuen Platz nutzen z.B. durch Außengastronomie. Daher wird für das Gebiet die Grundflächenzahl (GRZ) auch auf 1,0 festgesetzt. Die Nutzungen sollen nicht auf privatem Grundstück Außenbereiche nutzen, vielmehr soll der Platz belebt werden. Die

Anzahl der Vollgeschosse wird auf drei festgesetzt, da aufgrund der Höhe des bestehenden Denkmals drei Vollgeschosse sich optisch einfügen. Da das Denkmal jedoch keine drei Vollgeschosse hat, wird die Geschossflächenzahl lediglich auf 2,4 festgesetzt.

Es wird zudem ein zweites Baufenster festgesetzt, welches den östlichen Neubau eines dreigeschossigen Gebäudes ermöglichen soll. Um sicherzustellen, dass die Höhen des Neubaus denen des Denkmals entsprechen wird zudem eine maximal zulässige Gebäudehöhe von 24,90 m über NN definiert. Dies entspricht der Höhe des Denkmals.

#### Nutzungsgebiet MI2

In dem Nutzungsgebiet MI2 sind Gebäude mit drei bis vier Vollgeschossen zulässig. So wird ausreichend Möglichkeit für eine Mischnutzung gegeben und die Gebäude haben eine ausreichende Höhe, um die großen Verkehrsräume baulich zu fassen. Die angrenzenden Gebäude am „Bahnhofplatz“ sind bis zu sechs Geschosse hoch. Eine Abstufung nach Norden ist sinnvoll, um eine ausreichende Besonnung im Gebäudebestand zu gewährleisten. Weiterhin wird an den Seiten zum neuen Bahnhofsvorplatz hin eine Baulinie festgesetzt. So wird eine baulich geschlossene Kante für den Platz geschaffen. Diese Kante setzt sich fort zur Lohengrinstraße hin. Unterstützt wird die durch die Festsetzung einer geschlossenen Bauweise. Es wird eine GRZ von 0,6 und eine GFZ von 2,4 festgesetzt.

#### Nutzungsgebiet MI3

Im Nutzungsgebiet MI 3 ändern sich die Festsetzungen im Vergleich zum MI2. Hier werden nur noch drei Vollgeschosse festgesetzt. Diese Festsetzung orientiert sich an den angrenzenden Gebäudebestand und die Festsetzungen des Bebauungsplans Nr. 1-311-0, der diesen Bereich planungsrechtlich regelt (befindet sich jedoch noch im Verfahren). Hier werden auch keine Baulinien mehr festgesetzt sondern nur Baugrenzen, da hier die prägnante Einfassung des Straßenraums nicht mehr notwendig ist. Ebenso verhält es sich mit der Festsetzung einer offenen Bauweise. Analog zu den maximal zulässigen drei Vollgeschossen wird die GRZ auf 0,6 und die GFZ auf 1,8 festgesetzt.

### **5.3 Stellplätze, Garagen und Nebenanlagen**

Im gesamten Geltungsbereich des Bebauungsplans sind Nebenanlagen und Garagen außerhalb der überbaubaren Fläche nicht zulässig.

Durch die sehr großzügig ausgewiesenen Baufelder besteht auch die Möglichkeit - je nach realisiertem Bauvorhaben - in den nicht bebauten Bereichen der überbaubaren Flächen Nebenanlagen zu errichten.

#### **5.4 Verkehrliche Erschließung**

Für den Geltungsbereich des Bebauungsplans Nr. 1-293-0 besteht ein Verkehrskonzept, was sich überwiegend an der Verlagerung des Busbahnhofs und der Erreichbarkeit des Bahnhalt punktes Kleve orientiert. Durch den Wegfall des jetzigen Busbahnhofs kann dieser Bereich gequert und somit die Erschließung des Gebiets deutlich verändert werden.

Der Busbahnhof wird auf den jetzigen Parkplatz westlich des Bahnhofgebäudes verlagert. Dazu wurde eine neue Erschließungsstraße gebaut, die kommend von der Bahnhofsstraße zum neuen Busbahnhof führt. Diese Straße ist jedoch nur für Busse freigegeben. So kann den Bussen verkehrlich Vorrang gegeben werden und es wird verhindert, dass diese Straße ein zu hohes Verkehrsaufkommen erhält.

Parkplätze für Kurzzeitparker (Kiss-and-Ride-Parkplätze), sowie Behindertenparkplätze und Taxistände werden im östlichen Bereich vor dem Postgebäude angesiedelt, wo bereits heute einige Stellplätze vorhanden sind.

Weiterhin besteht die Möglichkeit Stellplätze – auch als Nachweis für die kommenden Nutzungen – im Bereich der neu geplanten Straße anzubieten. Daher ist in diesem Bereich die Straßenfläche sehr weit gefasst. Auf eine Differenzierung für die Stellplätze wurde bislang verzichtet, da noch nicht absehbar ist, wie viele Stellplätze für die neuen Nutzungen benötigt werden.

#### **6. Natur und Landschaft, Umweltschutz**

Im Rahmen des Bebauungsplanverfahrens wurden ein landschaftspflegerischer Fachbeitrag und ein Umweltbericht erstellt, die beide Bestandteil des Bebauungsplans sind. Hier wurden alle Belange bezüglich Natur und Landschaft und Umweltschutz betrachtet.

Grundlage für die Bewertung der Leistungsfähigkeit des Naturhaushaltes und des Landschaftsbildes bildet der Landschaftspflegerische Fachbeitrag zum Bebauungsplan Nr.1-293-0. In diesem erfolgt auf der Grundlage einer aktuellen Biotop- und Nutzungstypenkartierung, einer Artenschutzprüfung und der Auswertung des bestehenden Planungsrechts sowie der Darstellung und Bewertung weiterer Bestandteile des Naturhaushaltes eine Bewertung des Ausgangszustandes des Geltungsbereichs sowie eine Prognose der Auswirkungen des Vorhabens inkl. des hieraus abgeleiteten Kompensationsbedarfes. Die Ergebnisse des Landschaftspflegerischen Fachbeitrages flossen im Rahmen der Umweltprüfung in die Entwicklung von geeigneten Maßnahmen zur Vermeidung, Minimierung und zum Ausgleich von erheblichen Umweltauswirkungen ein. Für eine detaillierte Beschreibung der zu erwartenden Eingriffe und der festgesetzten landschaftspflegerischen Maßnahmen sei daher auf den Fachbeitrag verwiesen.

Die Analyse und Bewertung der abiotischen und biotischen Schutzgüter erfolgt auf der Grundlage der heutigen Biotop- und Nutzungsstrukturen. Aus naturschutzfachlicher Sicht wird die Auswirkungen des vorliegenden Bebauungsplans als gering erheblich, insbesondere für das Schutzgut Boden und das Schutzgut Wasser eingestuft. Der wertvollste Biotoptyp, in den eingegriffen wird, ist das im östlichen Teilbereich liegende Biotop der Brachfläche, welche sich auf dem Bahngelände befindet. Essentielle Nahrungshabitate oder Lebensstätten werden dabei jedoch bei Berücksichtigung der festgelegten Maßnahmen im Rahmen der Artenschutzprüfung nicht beeinträchtigt. Erhebliche Beeinträchtigungen der Schutzgüter durch die Festsetzungen des Bebauungsplans sind nicht zu erwarten.

Die zu erwartenden Umweltauswirkungen betreffen im Vergleich mit den vorhandenen Biotop- und Nutzungsstrukturen vorwiegend Biotoptypen mit überwiegend geringer ökologischer Bedeutung. Einen Biotoptyp mit wesentlich höherer ökologischer Bedeutung stellen die Einzelbäume, unter anderem die Horstbäume der Saatkrähen, dar. Diese werden durch den Bebauungsplan zum Erhalt festgesetzt.

Der Bebauungsplan kann gemäß angewandtem Bewertungsschema als in sich kompensiert bewertet werden. Es sind daher keine Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen erforderlich.

## **7. Artenschutz**

Im Landschaftspflegerischen Fachbeitrag zum Bebauungsplan Nr. 1-293-0 wurde der artenschutzrechtliche Fachbeitrag integriert. Die Einzelheiten zur Artenschutzprüfung sind im Fachbeitrag zum Bebauungsplan dargestellt.

Das zu untersuchende Artenspektrum wird auf Arten eingegrenzt, die u. a.

- im Untersuchungsgebiet potentiell vorkommen können,
- vom Vorhaben tatsächlich betroffen sein könnten und
- empfindlich darauf reagieren könnten.

Aufgrund der Ausprägung des Geltungsbereiches als Bahnhofsareal sowie mit einem etwas älteren Gebäudebestand und der vorhandenen Grünflächen wird die Bedeutung als Lebensraum für empfindliche und gefährdete Arten als mittelmäßig eingestuft. Nach Angabe der Unteren Landschaftsbehörde des Kreises Kleve ist in den Bäumen der Fläche Gemarkung Kleve, Flur 44, Flurstück 706, seit Jahren eine Kolonie der planungsrelevanten Art Saatkrähe bekannt. Zudem gibt es für die Gebäude im Bebauungsplanbereich Hinweise auf Fortpflanzungsstätten der Zwergfledermaus.

Da keine über die Informationen des Kreises hinausgehenden Kartierungen während der Bearbeitung der Artenschutzprüfung vorliegen, wird weiterhin in Bezug auf die Art 'Zwergfledermaus' mit einer sogenannten Worst-Case-Betrachtung gearbeitet. Bei einem Abriss von Gebäuden oder baulichen Veränderungen an Gebäuden innerhalb des Geltungsbereichs könnten Quartiere und somit auch Fortpflanzungsstätten beschädigt oder zerstört werden. Da bereits Hinweise auf das Vorkommen der Zwergfledermaus in Gebäuden vorhanden sind, ist auch das Vorkommen in Baumhöhlen nicht pauschal auszuschließen. Um das Angebot an Quartieren im Geltungsbereich stabil zu halten sind im Vorfeld von Abrissmaßnahmen vorgezogene Ausgleichsmaßnahmen umzusetzen.

Weiterhin ist das Vorkommen einer Saatkrähenkolonie innerhalb des Geltungsbereichs bekannt. Die Saatkrähen nisten in den großen Platanen innerhalb des Geltungsbereichs. Gemäß den Festsetzungen des Bebauungsplans 1-293-0 sind sämtliche Platanen dauerhaft zu erhalten, so dass die Horstbäume selbst geschützt sind. Der Bebauungsplan kann jedoch zu einer Veränderung der Anflugmöglichkeiten/ des Anflugwinkels für die Saatkrähen auf die Platanen aus Richtung Süd-Osten führen. Aufgrund der Größe des Abstandes zwischen Horstbäumen und Gebäude ist jedoch anzunehmen, dass diese mögliche Veränderung der Anflugsituation keine erheblichen Auswirkungen auf die Saatkrähe darstellt. Weiterhin bleiben Flugschneisen zwischen den Gebäuden vorhanden.

Durch die Festsetzung als eingeschränktes Gewerbegebiet und Mischgebiet werden keine erheblichen Störungen der Saatkrähen hervorrufen. Baubedingt mögliche Beunruhigungen sind zeitlich und lokal beschränkt, bei Beachtung der festgesetzten Vermeidungsmaßnahmen sind keine erheblichen Störungen und Auswirkungen auf die planungsrelevante Art 'Saatkrähe' zu erwarten, darüber hinaus sind die Horstbäume selbst geschützt, für Arbeiten im Traufbereich wurden zusätzliche Vermeidungsmaßnahmen festgesetzt.

Bei Berücksichtigung der genannten Vermeidungsmaßnahmen und bei Beachtung des Zeitraumes der Baufeldfreimachung und Schnitt- und Rodungsmaßnahmen (1. Oktober bis Ende Januar), sowie der angeordneten weiterführenden, einzelfallbezogenen Untersuchungen und vorgezogenen Ausgleichsmaßnahmen sind keine erheblichen Beeinträchtigungen planungsrelevanter Arten zu erwarten. Die Protokolle der Artenschutzprüfung (inkl. des Art-für-Art-Protokolls der Art 'Saatkrähe') sind beigefügt.

## **8. Denkmalschutz**

Das Bahnhofsgebäude steht unter Denkmalschutz. Sowohl das Hauptgebäude als auch der Anbau der ehemaligen Gastronomie sind zu erhalten. Die kleineren Anbauten können entfernt werden. Im weiteren Verfahren werden die Aspekte des Denkmalschutzes Beachtung finden und wenn notwendig weiter vertieft.

## **9. Altlasten**

Im Plangebiet befinden sich zwei Altlastenverdachtsflächen, die in der Planzeichnung dargestellt sind.

Die eine Fläche befindet sich östlich des Bahnhofgebäudes und wird im Altlastenkataster als Fläche mit der Nummer 1102 „Zugbetankung Bahnhof Kleve“ geführt.

Weiterhin befindet sich auf dem Gelände der Post eine Altlastenverdachtsfläche, welche im Altlastenkataster als Fläche Nummer 0862 EVT (Post) geführt wird. Bei baulichen Veränderungen ist die Altlastensituation auf den Flächen zu prüfen und zu beachten.

## **10. Sonstige Belange**

Sonstige Belange sind nach derzeitigem Kenntnisstand nicht bzw. in keinem nennenswerten Umfang betroffen. Wird im Zuge der Beteiligung der Behörden (Träger öffentlicher Belange) und der Bürger auf weitere Belange hingewiesen oder werden weitere Gutachten für notwendig erachtet, so wird darüber im Rahmen der Abwägung entschieden.

Aufgestellt: Kleve, den 05.09.2017