

## **Arbeitsentwurf der Leitlinien für die Regionalplanfortschreibung** *Stellungnahme der Stadt Kleve*

Sehr geehrte Damen und Herren,

mit Schreiben vom 04.01.2012 haben Sie der Stadt Kleve den o. g. Arbeitsentwurf übersandt. Die Stadt Kleve möchte die Chance nutzen und folgende Stellungnahme, welche der Rat der Stadt Kleve am 28.03.2012 beschlossen hat, zum aktuellen Stand der Leitlinien abgeben.

### **Vorbemerkungen:**

Die Stadt Kleve begrüßt und unterstützt die Regionalplanfortschreibung. Insbesondere gilt es den aktuellen Regionalplan hinsichtlich aktueller und künftiger Erfordernisse zu überarbeiten und auf dieser Ebene tragfähige Grundlagen für die weiteren Planungen der Kommunen zu schaffen.

Die Stadt Kleve hat in den vergangenen Jahren die Weichen für die zukünftige Entwicklung der Stadt gestellt. So wurden ein Stadtentwicklungs- und ein Einzelhandelskonzept erarbeitet. Beide Konzepte bilden die Grundlage für alle weiteren Planungen in Kleve.

Die regionale (grenzüberschreitende) Komponente wurde durch die euregionale Verflechtungsstudie Grenzregion Kleve-Nimwegen (ROT 8) in den Fokus gerückt, um gemeinsam mit den Projektpartnern sinnvolle und tragfähige Handlungsfelder zu identifizieren.

Aktuell stellt die Stadt Kleve den Flächennutzungsplan neu auf. Dies geschieht zeitlich parallel zur Fortschreibung des Regionalplans. Die Stadt Kleve hat daher ein besonders Interesse an einer größtmöglichen Kooperation mit Ihrem Hause, um einen reibungslosen Ablauf beider Planungsprozesse zu gewährleisten.

### **Die Region heute und morgen:**

Die allgemeinen, perspektivischen Ausführungen zur gemeinsamen und nachhaltigen Entwicklung der Gesamtregion sind schlüssig und tragfähig. Dass im Rahmen dieser nachhaltigen Entwicklung die Besonderheiten der Teilräume angemessen berücksichtigt werden sollen, ist sehr zu begrüßen. Auf dieser Grundlage lässt sich eine ausgewogene, die verschiedenen und unterschiedlich ausgeprägten Chancen und Stärken aufgreifende und entsprechend differenzierte Regionalplanung entwickeln und können die notwendigen wirtschaftlichen, ökologischen und räumlichen Entwicklungsmöglichkeiten auch des ländlichen Raumes gewahrt werden.

Für den Kreis Kleve wird weiterhin ein Bevölkerungswachstum prognostiziert. Auch die künftige Entwicklung der Stadt Kleve beruht auf einem weiterhin positiven Wachstum. Unter Berücksichtigung der Ansiedlung der Hochschule Rhein-Waal in Kleve einerseits und dem demografischen Wandel andererseits, ist Kleve künftig in zunehmendem Maße auf ein größeres Angebot an Single-, Zwei-Personen- und altersgerechten Wohnungen angewiesen. Der Anteil der Bevölkerung im erwerbsfähigen Alter und der Anteil der sozialversicherungspflichtig Beschäftigten wird weiter ansteigen.

Kleve hebt sich von seinen Nachbarkommunen insbesondere durch seine Funktion als Kreisstadt ab. Aber auch die Grenznähe zu den Niederlanden und die damit einhergehende internationale Ausrichtung, vor allem durch die enge Verbundenheit mit den niederländischen Nachbargemeinden, macht Kleve aus. Darüber hinaus ist Kleve ein wichtiger Wirtschaftsstandort sowie eine Einkaufsstadt mit regionaler Bedeutung und der wirtschaftliche Motor für eine ganze Region. Kleve ist eine Stadt mit bedeutender Vergangenheit und großem kulturellen Erbe.

Daneben ist Kleve geprägt von seiner geographischen Lage. Die Stadt ist eingebettet in Naturräume mit zum Teil internationaler Bedeutung. Der Tourismus spielt, in Kooperation mit benachbarten Kommunen und Regionen, eine immer größer werdende Bedeutung und stellt somit eine Säule für die Zukunft dar, die es auszubauen gilt.

Aus dem Dargestellten lässt sich erkennen, dass Kleve in seiner Gesamtheit von mehreren Qualitäten getragen wird und sich hierin bislang auch seine Stärke begründet. Dieser Nutzungsmix, diese verschiedenartigen tragfähigen Potentiale, sollten bei der Fortschreibung des Regionalplans Berücksichtigung finden.

**Hieraus ergeben sich für die Stadt Kleve bestimmte, grundsätzliche Anforderungen an die Leitlinien und die kommende Regionalplanänderung. Insbesondere ist zu gewährleisten, dass**

- **in ausreichendem Maße geeignete Flächen für die wohnbauliche Nutzung und die gewerbliche Entwicklung vorgehalten werden,**
- **die grenzüberschreitenden und vielfältigen Verflechtungen mit den Niederlanden intensiver in den Leitlinien berücksichtigt werden,**
- **die verkehrliche Anbindung an die Niederlande, die Bundesautobahnen 3 und 57 sowie den Flughafen Niederrhein in Weeze verbessert wird,**
- **die Beseitigung von Verkehrsengpässen und der Bau von Ortsumgehungen unterstützt und ermöglicht werden,**

- die landwirtschaftlichen und gartenbaulichen Nutzflächen vor konkurrierenden Nutzungen geschützt und die wirtschaftliche, innovative Weiterentwicklung von Betrieben ermöglicht werden,
- für den Kies- und Sandabbau keine neuen Flächen ausgewiesen werden,
- Häfen und sonstige Logistikstandorte sich weiter entwickeln können,
- die Qualität von Natur und Landschaft als Lebensgrundlage von Menschen, Pflanzen und Tieren und als Voraussetzung für Freizeit- und Erholungsnutzung erhalten bleibt; (landschafts- und bio-) ökologisch wertvolle Bereiche sollten auch unter dem Aspekt der Nutzung erneuerbarer Energien soweit wie möglich geschont und von störenden Anlagen frei gehalten werden.

Diese Anforderungen sollten bei der Aufarbeitung der Leitlinien und der bevorstehenden Regionalplanänderung unter Würdigung der Planungshoheit der Kommunen besonders berücksichtigt werden. Die Leitlinien sind dabei behutsam und flexibel anzuwenden und in enger Zusammenarbeit mit den Kreisen, Städten und Gemeinden im Sinne der konkreten Bedürfnisse so auszugestalten, dass den Kommunen die notwendigen und gesetzlich zugestandenen Handlungsspielräume uneingeschränkt erhalten bleiben.

In diesem Zusammenhang bestehen aus Sicht der Stadt Kleve Bedenken gegen die **angedachten Erhebungen, Planungs- und Prüfkriterien, weil sie vielfach zu unbestimmt und insgesamt zu aufwendig sind.** Dieser Aufwand wird weder der besonderen, eigenen Planungsverantwortung der Kommunen noch den teilregional sehr unterschiedlichen Verhältnissen gerecht und wird zu nicht vertretbaren Verfahrensverzögerungen führen.

Zu den einzelnen Leitlinien wird folgendes angemerkt:

### **1 Siedlungsraum:**

#### *1.1.1 Bedarfsgerechte Siedlungsentwicklung:*

Gegen eine bedarfsgerechte Siedlungsentwicklung bestehen im Grundsatz keine Bedenken. Es ist jedoch sicher zu stellen, dass den teilregionalen Besonderheiten Rechnung getragen wird, flexible Lösungen möglich bleiben und insbesondere der Prüf- und Verfahrensaufwand für die Kommunen im Zuge der Bedarfsanerkennung verhältnismäßig bleibt. Es wird großer

Wert darauf gelegt, dass teilträumlich unterschiedliche Verhältnisse und Bedingungen in den Berechnungen berücksichtigt werden. Dieser Anspruch gilt auch für die in Arbeit befindliche „landeseinheitliche Bedarfsberechnungsmethode für NRW“.

#### *1.1.2 Innen- vor Außenentwicklung*

##### *1.2.1 Starke Zentren – starke Region!*

Diese Ansätze werden unterstützt, da sie bereits im Stadtentwicklungs- bzw. Einzelhandelskonzept der Stadt Kleve als Ziele definiert sind. Die genaue Ausgestaltung der Ziele ist jedoch im weiteren Verfahren zu erarbeiten.

##### *1.2.2 Siedlungsentwicklung an der Schiene stärken*

Die Leitlinie sollte um den Satz „In den anderen Kommunen sollte sich die Siedlungsentwicklung am übrigen ÖPNV ausrichten“ ergänzt werden. Damit ließe sich eine Benachteiligung bei der Siedlungsentwicklung von Kommunen vermeiden, die keine SPNV-Haltestellen aufweisen. Auch Orte mit vergleichsweise geringem ÖPNV-Angebot dürfen nicht von einer angemessenen Siedlungsentwicklung abgeschnitten werden.

##### *1.2.3 Raum für gute Ideen und Kooperation!*

Es ist sehr zu begrüßen, dass für gute Planungsideen auch gute Planungslösungen möglich sein sollen. Sie sollte jedoch deutlich als Ausnahme gekennzeichnet werden, um eine Aushebelung anderer Regelungen zu vermeiden.

Da es im Einzelfall schwierig oder streitig sein dürfte, ein Vorhaben als „von herausragender Bedeutung“ oder als „außergewöhnliche Planungsidee“ einzustufen, ist zu empfehlen, im Erarbeitungsverfahren die Kriterien für eine Auswahl zu benennen.

##### *1.2.4 „Planungsleichen“ fortschaffen*

Gegen die Überprüfung der ASB-Reserven, die noch nicht in die Bauleitplanung eingeflossen sind, bestehen grundsätzlich keine Bedenken. Jedoch sollte sichergestellt werden, dass der Prüfaufwand verhältnismäßig bleibt, dies nicht zu Verzögerungen führt und eine enge Abstimmung mit den Kommunen gesucht wird.

##### *1.2.5 Wohnbaulandentwicklung „In und um Düsseldorf“*

Die Initiative „In und um Düsseldorf“ ist ein gutes Beispiel für interkommunale Zusammenarbeit. Fraglich ist allerdings, die Wohnbaulandentwicklung im Raum Düsseldorf von einem Flächenranking abhängig zu machen, dass Kriterien wie Flächenverfügbarkeit und Realisierbarkeit nicht bzw. zu wenig in den Fokus nimmt. Wichtig ist außerdem eine

klarere Abgrenzung des betroffenen Raums. Die Stadt Kleve zählt in diesem Zusammenhang nicht zum Raum Düsseldorf und weist an dieser Stelle nochmals auf seine funktionalen Verflechtungen mit den Niederlanden hin. Die Stadt Kleve regt an - separat zur Leitlinie 1.2.5 – die Wohnbaulandentwicklung „In und um Arnheim/ Nimwegen“ in den Niederlanden zu thematisieren. Dies würde zum einen eine verstärkte Kooperation mit den niederländischen Kommunen bzw. der Städteregion Arnheim/ Nimwegen sicherstellen und zum anderen den räumlich-funktionalen Verflechtungen im Nordkreis Kleve mit der o. g. Städteregion gerecht werden.

#### *1.2.6. Aus dem „Überhang“ das Beste machen – gute Flächen entwickeln*

Die planerische Intention wird zur Kenntnis genommen. Es sollte eine Klarstellung bzw. räumliche Differenzierung erfolgen. So sind Flächen in den Ballungsgebieten (z. B. Düsseldorf) nur begrenzt mit den Flächen im ländlichen Raum hinsichtlich ihrer planerischen Eignung zu vergleichen. Insbesondere wird hier im weiteren Verfahren über die Qualitäten einer Entwicklung zu diskutieren sein. Die Stadt Kleve lehnt die Leitlinie nicht konsequent ab, steht der Entwicklung jedoch sehr kritisch gegenüber, da sie letztlich einen Eingriff in die Planungshoheit der Kommune darstellen könnte. Ferner ist der mit Einführung der Leitlinie erforderliche Arbeitsaufwand der Kommunen nicht vertretbar.

#### *1.2.7 Allgemeine Siedlungsbereiche effektiv ausnutzen*

Das Ziel des Flächensparens ist grundsätzlich zu begrüßen. Allerdings darf eine enge Vorgabe von „effektiven Dichtewerten“ nicht zu einer Einheitsplanung oder gar Verhinderungsplanung führen. Die Wohnansprüche der Menschen, die Familiengrößen und Lebensgemeinschaften, die gewachsenen Siedlungsstrukturen und -bilder sind unterschiedlich. Auch die Größe, Nutzungsmöglichkeit und ökologische Qualität der Freiräume im direkten Wohnumfeld sind nicht vergleichbar. Hierauf ist in der Planung Rücksicht zu nehmen. Wenn überhaupt Dichtewerte eingeführt werden sollten, müssten sie sich auf jeden Fall stark an die tatsächlichen Verhältnisse in den Teilregionen anlehnen. Hier bedarf es weiterer Konkretisierungen.

#### *1.2.8 Vorausschauende Berücksichtigung von Infrastrukturfolgekosten*

Die planerische Intention wird zur Kenntnis genommen und in Teilen unterstützt. Allerdings sollte – wie auch schon unter den vorgenannten Punkten tlw. angeregt – eine intensivere Bezugnahme auf die spezifische Situation vor Ort in den Teilregionen vorgenommen werden.

Die Stadt Kleve steht der Leitlinie zunächst kritisch gegenüber, da sie letztlich einen Eingriff in die Planungshoheit der Kommune darstellen könnte. Ferner ist der mit Einführung der Leitlinie ein hoher Arbeitsaufwand der Kommunen zu befürchten, der nicht vertretbar wäre.

#### *1.3.1 Großflächige Einzelhandelsbetriebe nur im ASB*

#### *1.3.2 Zentrale Versorgungsbereiche stärken*

#### *1.3.3 Einzelhandelsbetriebe mit nicht-zentrenrelevantem Kernsortiment*

Diese Zielsetzungen werden unterstützt. Sie sind konform mit dem Stadt- bzw. Einzelhandelskonzept der Stadt Kleve.

#### *1.3.4 Einzelhandels- und Zentrenkonzepte fördern*

Die Zielsetzung wird ebenfalls befürwortet. Die Leitlinie sieht vor, regionale bzw. teilregionale Einzelhandelskonzepte in der Planung besonders zu berücksichtigen. Soweit sich im Rahmen interkommunaler Zusammenarbeit gemeinsame Zielvorstellungen ergeben, sind solche Abstimmungen zu begrüßen. In Respekt vor der Planungshoheit der Städte und Gemeinden muss es allerdings jeder Kommune selbst überlassen bleiben, regionale Kooperationen einzugehen. Lokale Konzepte dürfen daher auch nicht a priori schlechter gestellt werden als andere.

#### *1.3.5 Einzelhandelsagglomerationen entgegenwirken*

Die Leitlinie wird unterstützt. Sie ist konform mit dem Stadt- bzw. Einzelhandelskonzept der Stadt Kleve.

#### *1.4.1 GIB für Emittenten sichern*

Grundsätzlich ist diese Zielsetzung richtig. Die Festlegung von Grenzen zwischen GIB und ASB bzw. zwischen störenden und schützenswerten Nutzungen setzt eine enge Abstimmung mit den Städten und Gemeinden voraus. Der im Text genannte Orientierungswert von 1.500 m als notwendiger Abstand zu sensiblen Nutzungen ist sehr hoch angesetzt. Damit würden viele Planungen von vorn herein unmöglich und es würde stark in die Planungskompetenz der Träger der Bauleitplanung eingegriffen.

Im Übrigen ist sicherzustellen, dass die Umsetzung des (landesplanerisch geregelten) virtuellen Gewerbeflächenpools nicht durch die Einführung von Abstandsgrößen eingeschränkt wird.

#### *1.4.2 Überregional bedeutsame Standorte für emittierendes, flächenintensives Gewerbe vorhalten*

Gegen das Leitbild bestehen keine Bedenken. Allerdings sollte klargestellt werden, dass es sich bei dieser Leitlinie um eine Ausnahme handelt. Die Kriterien sind zu konkretisieren. Die Verknüpfung mit einem regionalen Entwicklungskonzept wird als zu weitgehend erachtet (vgl. Anmerkungen zu 1.3.4). Jedoch wäre eine regionale Kooperation, z. B. in Anlehnung an den virtuellen Gewerbeflächenpool, sinnvoll, um die Auswirkungen (z. B. weitere Entwicklungsimpulse etc.) einer solchen Ansiedlung in den einzelnen Kommunen berücksichtigen zu können.

#### *1.5.1 Raumbedeutsame Brachflächen*

Grundsätzliche Zustimmung. Die Stadt Kleve ist Pilotkommune des Flächenpools NRW, der die integrierte Entwicklung von Brachflächen zum Ziel hat. Die diesbezüglichen Erfahrungen sind positiv. Jedoch ist anzumerken, dass die Entwicklung von Brachflächen sehr aufwendig ist und zudem die Realisierung der Planung aus unterschiedlichen Gründen nicht immer gelingt. Insofern ist es richtig, raumbedeutsame Brachflächen als besondere Chance für kommunale Entwicklungsmöglichkeiten zu verstehen. Diese Chancen sollten nicht, wie im Text erläutert, durch Flächentausch, Bedarfsbilanzen oder andere Vorgaben eingeschränkt werden.

#### *1.5.2 Konversionsflächen – Zeit für gute Nutzungskonzepte geben*

Grundsätzliche Zustimmung. Es sollte eindeutig definiert werden, was eine Konversionsfläche ist und welche Kriterien zur Inanspruchnahme vorliegen müssen.

## **2 Freiraum:**

#### *2.1.1 Den Freiraum nachhaltig und zielgerichtet schützen*

Die Einschätzung, dass sich die Ziele und Darstellungen des GEP 99 zu den regionalen Erfordernissen des Naturschutzes und der Landschaftspflege bewährt haben, wird geteilt. Weitergehende Zielsetzungen und Darstellungen sind daher nicht erforderlich.

#### *2.1.2 Freiraummonitoring*

Bedarf für ein Freiraummonitoring besteht aus Sicht der Stadt Kleve nicht. Sollte die Leitlinie weiter verfolgt werden, sollte im weiteren Verfahren geregelt werden, wer die jeweiligen Daten erheben soll. Insgesamt ist festzustellen, dass in der Vergangenheit immer häufiger

Aufgaben den Kommunen übertragen wurden. Gleichzeitig besteht aber auch ein knapper Personalbestand, so dass eine zusätzliche Aufgabe und damit ein nicht vertretbarer Arbeitsaufwand grundsätzlich abgelehnt werden.

#### *2.2.1 Die Region in den Köpfen der Akteure suchen – Kulturlandschaftliche Leitbilder für Teilregionen entwickeln*

Es ist sinnvoll, im Zuge der Regionalplanung auch kulturlandschaftliche Aspekte zu berücksichtigen. Die skizzierten Teilräume (KL 10, 11, 12, 13, 17, 18, 19 und 20) sind naturräumlich und kulturlandschaftlich jedoch so unterschiedlich, dass sie nicht zu den vorgeschlagenen vier Teilregionen zusammengefasst werden sollten. KL 10 (Unterer Niederrhein) und KL 11 (Niederrheinische Höhen) z.B. weisen auch visuell gut wahrnehmbar markante Unterschiede auf.

#### *2.3.1 Klimaschutz – eine Querschnittsaufgabe*

#### *2.3.2 Klimaanpassung – Unvermeidbares mitdenken*

Die Einschätzung, dass keine speziellen Zielsetzungen und Darstellungen erforderlich sind, wird geteilt.

#### *2.4.1 Energieversorgung – Zukunftsfähiges Handeln gefragt*

#### *2.4.2 Konventionelle Kraftwerke und Kraft-Wärme-Kopplung*

#### *2.4.3 Windenergie*

#### *2.4.4 Solarenergie*

#### *2.4.5 Bioenergie*

#### *2.4.6 Geothermie und Wasserkraft*

#### *2.4.7 Lagerstätten fossiler Energien*

Der Regionalplan soll zu „einer kostengünstigen, sicheren und umweltfreundlichen Energieversorgung“ beitragen (2.4.1). Dieser Zielvorstellung wird zugestimmt. Erreicht werden sollte dieses Ziel aus Sicht der Stadt Kleve durch Energieeinsparung, Energieeffizienz, Energiemix und umwelt- und landschaftsfreundliche Energiegewinnung.

Zum Schutz von Natur und Landschaft und unter dem Aspekt des Immissionsschutzes sollten die Bereichsdarstellungen sensible Flächen und Räume aussparen (z.B. Wald, Vogelschutzgebiete, Naturschutzgebiete, historisch wertvolle Kulturlandschaften, Naturparke, Siedlungen).

Kritisch zu hinterfragen ist die Aussage zur Netzinfrastruktur auf Seite 60, zweiter Absatz: „Es spricht hierbei vieles für die Annahme, dass die im Plangebiet vorhandene Netzinfrastruktur ausreichend dimensioniert ist und zusätzliche Anlagen zur

Energiegewinnung ... an diese Netze angeschlossen werden können“. Vor der Ausweisung von Vorranggebieten ist unbedingt in belastbarer Form zu klären, ob die Netzinfrastruktur tatsächlich ausreicht; bloße Annahmen sind keine geeignete Planungsgrundlage.

Um die Akzeptanz der Planungen zu verbessern, ist eine äußerst enge Abstimmung mit den Kommunen erforderlich. Insbesondere bei der Ausweisung von Vorranggebieten für die Windkraftnutzung, die nicht zugleich die Wirkung von Eignungsgebieten haben sollen (2.4.3), ist auf die schon bestehenden kommunalen Planungen von Konzentrationszonen für Windkraftanlagen sehr weitgehend Rücksicht zu nehmen. Dabei ist auch zu bedenken, dass diese Vorranggebiete sonstige im Interesse der Städte und Gemeinden liegende Flächennutzungen blockieren könnten. So könnte zum Beispiel die Umsetzung des Virtuellen Gewerbeflächenpools bei fehlender Abstimmung wesentlich erschwert werden. Ebenso sind die fachlichen Aspekte, namentlich landschaftsrechtliche, wasserrechtliche und immissionsschutzrechtliche Aspekte, besonders zu berücksichtigen. Aus fachlicher Sicht gegebenenfalls notwendige Höhenbegrenzungen von Windkraftanlagen dürfen nicht ausgeschlossen werden.

Zu 2.4.7 wird angeregt in das Kapitel „Energie“ auch Aussagen zum Verzicht auf die Fracking-Technologie zur „unkonventionellen“ Gewinnung von Erdgas mit aufzunehmen. Zum Schutz der Umweltgüter Boden und Wasser ist ein sehr restriktiver Planungsansatz bei der Erschließung von Erdgaslagerstätten mittels Fracking erforderlich. Auf jeden Fall wäre zunächst der Nachweis der Unschädlichkeit der Fracking-Technologie zu erbringen.

#### *2.5.1 Den Wasserhaushalt stets im Blick*

#### *2.5.2 Trinkwasservorkommen langfristig sichern*

#### *2.5.3 Überschwemmte Bereiche freihalten und auf Gefahren hinweisen*

Die Leitlinien sind noch sehr unbestimmt; sie werden zur Kenntnis genommen.

#### *2.6.1 Strukturellen Veränderungen im Gartenbau einen Rahmen geben*

Gegen den skizzierten Planungsansatz bestehen keine Bedenken. Grundsätzlich sollte die Ansiedlung eines Agroparks auch an günstigen Standorten im Freiraum möglich sein, insbesondere dort, wo sich bereits entsprechende Ansätze für intensive landwirtschaftliche und/ oder gartenbauliche Nutzungen finden oder z. B. Synergien mit anderen Raumnutzungen (z.B. Energiegewinnung) entstehen können.

#### *2.7.1 Grundkonzept Rohstoffsicherung,*

### *2.7.2 Fortschreibung der BSAB und Sondierungsbereiche*

### *2.7.3 Ausgebeutete und rekultivierte BSAB*

Aus Sicht der Stadt Kleve ist auch künftig ein restriktiver Planungsansatz erforderlich. Die Restriktionen sollten greifen bei der Dimension der Bereichsdarstellungen, dem Flächenverbrauch und dem zeitlichen Geltungsrahmen. Änderungen am Flächengerüst sollten im vorgegebenen Planungszeitraum nur in begründeten Ausnahmefällen möglich sein. Derzeit besteht kein Bedarf für die Neudarstellung von Abgrabungsbereichen oder die Vergrößerung der Sondierungsbereiche. Die Leitlinien sollten daher entsprechend konsequent angewendet und weiter entwickelt werden.

## **3 Infrastruktur:**

### *3.1.1 Verkehr und Logistik – Chancen nutzen und Herausforderungen annehmen*

Dieses Leitbild ist – in Verbindung auch mit den folgenden Leitbildern - von besonderer Bedeutung für die erforderliche Stärkung und Entwicklung des Wirtschaftsraumes im gesamten Regierungsbezirk und darüber hinaus. Die prognostizierte, stark zunehmende Menge des Güterverkehrs und die damit einhergehende Belastung der Verkehrswege und Logistikstandorte führen zu einem dringenden, planerischen Handlungsbedarf. Aufgabe der Regionalplanung muss es sein, die bestehenden Verkehrsdrehscheiben und Logistikzentren ausbau- und entwicklungsfähig zu halten und an ausgewählten, besonders verkehrsgünstig gelegenen Standorten die Voraussetzungen für die Ansiedlung leistungsfähiger Logistikbetriebe zu schaffen. Der Bedarf hierfür ist vorausschauend einzuplanen und nicht an in der Vergangenheit liegenden Zahlen festzumachen.

Die Stadt Kleve hat ein besonderes Interesse an einer besseren Anbindung an den Raum Arnheim/ Nimwegen in den Niederlanden. Bei der weiteren Ausarbeitung des Regionalplans sind die grenzüberschreitenden Verkehrsströme zu berücksichtigen.

### *3.2.1 Nachhaltigen Gütertransport stärken*

### *3.3.1 Optionen für den Schienenverkehr offen halten*

### *3.4.1 Straßendarstellung im fachrechtlichen Konzept*

### *3.5.1 Flughäfen als Verkehrsdrehscheiben mit Mehrwert*

Die Zielsetzungen werden begrüßt.

Wie unter 3.1.1 bereits erläutert, fordert die Stadt Kleve eine optimierte Anbindung im Grenzraum. In diese Kategorie fällt auch als eine Möglichkeit die Reaktivierung der

Bahnstrecke Kleve-Nimwegen. Diese Option sollte verstärkt gefördert und für weitere verkehrliche Verbesserungen offen gehalten werden.

Schienenstrecken wie die so genannte Betuwe-Linie sind leistungsfähig auszubauen (zu 3.2.1 und 3.3.1). Dabei ist zugleich auf ein hohes Maß an Qualität, Sicherheit und Lärmschutz zu setzen. Ebenso ist der Schienenpersonennahverkehr zu sichern. Die Haltepunkte, z. B. der Bahnhof Kleve, sind mit Park- und Ride- bzw. Bike- und Ride-Anlagen gut auszustatten.

#### *3.6.1 Radverkehr unterstützen*

Die Stadt Kleve regt an, das Anlegen von Radwegen auf den Deichen wohlwollend zu fördern.

Mit freundlichen Grüßen

Brauer