

**ERK  
EL  
ENZ**



Echt. Ehrlich. Einzigartig.

**STADT ERKELENZ**  
**Bebauungsplan Nr. I/1**  
**" Stadtkern"**  
**3. Änderung**  
**Erkelenz**  
AZ.: 61 26 02

**Begründung**  
gemäß § 9 Abs. 8 BauGB

Teil 1:  
Ziele, Zwecke, Inhalte und wesentliche Auswirkungen des Bauleitplanes

Teil 2:  
Umweltbericht

**Rechtsbasis:**

Baugesetzbuch (BauGB) in der Fassung der Bekanntmachung vom 3. November 2017 (BGBl. I S. 3634) in der zum Zeitpunkt des Satzungsbeschlusses des Bebauungsplanes geltenden Fassung.

Verordnung über die bauliche Nutzung der Grundstücke (Baunutzungsverordnung - BauNVO) in der Fassung der Bekanntmachung vom 21. November 2017 (BGBl. I S. 3786) in der zum Zeitpunkt der Offenlage des Bebauungsplanes gemäß § 3 Abs. 2 BauGB geltenden Fassung.

Planungssicherstellungsgesetz (PlanSiG)  
Planungssicherstellungsgesetz in der Fassung der Bekanntmachung vom 20.05.2020 (BGBl. I S. 1041), in der zum Satzungsbeschluss gültigen Fassung,

Verordnung über die Ausarbeitung der Bauleitpläne und die Darstellung des Planinhaltes (Planzeichenverordnung - PlanZV) vom 18. Dezember 1990 (BGBl. 1991 I S. 58) in der zum Zeitpunkt des Satzungsbeschlusses des Bebauungsplanes geltenden Fassung.

Bauordnung für das Land Nordrhein-Westfalen (Landesbauordnung 2018 - BauO NRW 2018) vom 21. Juli 2018 in der zum Zeitpunkt des Satzungsbeschlusses des Bebauungsplanes geltenden Fassung.

**Bebauungsplan Nr. I/1**  
**3. Änderung**  
**" Stadtkern "**  
**Erkelenz**  
AZ.: 61 26 02

**Begründung**

Teil 1:  
Ziele, Zwecke, Inhalte und wesentliche Auswirkungen des Bauleitplanes

## Inhaltsverzeichnis

TEIL A: Grundlagen und Planung	5
1. Räumlicher Geltungsbereich	5
2. Planungsbindungen	6
2.1. Ziele der Raumordnung und Landesplanung (Regionalplan)	6
2.2. Landschaftsplanung	6
2.3. Flächennutzungsplan	6
2.4. Bestehende Bebauungspläne	6
2.5. Städtebauliches Sanierungsgebiet	6
2.6. Einzelhandels- und Zentrenkonzept	7
2.7. Satzung über Werbeanlagen	8
2.8. Integriertes Handlungskonzept (InHK) Erkelenz-Mitte (2030)	9
2.9. Schutzgebiete	10
2.10. Vermutetes Bodendenkmal	10
3. Derzeitige Situation im Plangebiet	11
3.1. Derzeitige Nutzungen	11
3.2. Verkehrliche Erschließung	11
3.3. Ver- und Entsorgung	11
3.4. Kampfmittel	11
3.5. Boden	12
3.6. Emissionen/ Immissionen	13
3.7. Hochwasser	13
4. Sonstige Belange	14
4.1. Gestaltungsleitfaden für die Innenstadt von Erkelenz (2020)	14
4.2. Verkehr	15
4.3. Immissionsschutz	15
4.3.1. Schallimmissionen	15
4.3.2. Lichtimmissionen	17
4.4. Artenschutz	18
5. Allgemeine Ziele und Zwecke der Planung	19
5.1. Ziele und Zwecke der Planung	19
5.2. Klimaschutz	19
6. Planverfahren	19
7. Konzeption	20
7.1. Städtebauliches Konzept	20
7.2. Erschließungskonzept	21
7.3. Energiekonzept	21
8. Planungsrechtliche Festsetzungen	22
8.1. Gliederung nach § 30 BauGB	22
8.2. Art der baulichen Nutzung	22
8.3. Maß der baulichen Nutzung	23
8.3.1. Grundflächenzahl (GRZ)	23
8.3.2. Höhe der baulichen Anlagen - Anzahl der Vollgeschosse und Gebäudehöhen	24

8.4.	Vom Bauordnungsrecht abweichende Maße der Tiefe der Abstandsflächen	25
8.5.	Bauweise, Baugrenzen, überbaubare Grundstücksflächen	25
8.5.1.	Bauweise	25
8.5.2.	Baugrenzen, überbaubare Grundstücksflächen	25
8.5.3.	Überschreitung der Baugrenzen	25
8.6.	Garagen, Carports und Stellplätze	26
8.7.	Öffentliche Verkehrsflächen	26
8.7.1.	Verkehrsflächen besonderer Zweckbestimmung Zweckbestimmung: Verkehrsberuhigter Bereich	26
8.7.2.	Verkehrsflächen besonderer Zweckbestimmung Zweckbestimmung: Fußweg	26
8.8.	Maßnahmen zum Schutz vor schädlichen Umwelteinwirkungen im Sinne des Bundes-Immissionsschutzgesetzes	26
8.8.1.	Nutzungszeiten Parkhaus	26
8.8.2.	Lärmindernde Fahrbahnbeläge/ Ausführungen Geschossdecken	27
8.8.3.	Fassaden Kerngebiet Teilbereich MK 1.1 und MK 1.2	27
8.8.4.	Ausnahmen	27
8.8.5.	Hinweis	27
8.9.	Anpflanzen von Bäumen, Sträuchern und sonstigen Bepflanzungen sowie Bindungen für Bepflanzungen und für die Erhaltung von Bäumen, Sträuchern und sonstigen Bepflanzungen	28
9.	Bauordnungsrechtliche Festsetzungen	28
9.1.	Dachform/ Dachneigung	28
9.2.	Nebenanlagen	29
9.3.	Technische und sonstige Aufbauten und Anlagen	29
10.	Eingriff/ Ausgleich von Natur und Landschaft	29
11.	Bodenordnung	29
12.	Städtebauliche Kenndaten	30
13.	Gutachten	30

TEIL B: Umweltbericht

## TEIL A: Grundlagen und Planung

### 1. Räumlicher Geltungsbereich

Das Plangebiet befindet sich in der Stadtmitte von Erkelenz östlich vom Markt. Es ist umgeben von der Straße „Ostpromenade“ und umfasst eine Fläche von ca. 3.490 m<sup>2</sup>.

Die Flächen im Geltungsbereich befinden sich innerhalb des rechtskräftigen Bebauungsplanes Nr. I/1 „Stadtkern“ und beinhalten die Flurstücke 559, 560, 561, 562, 563, 564, 566 der Flur 45 der Gemarkung Erkelenz.

Die genaue Abgrenzung des Geltungsbereiches ist der Planzeichnung zu entnehmen.



Übersichtsplan (ohne Maßstab)

## **2. Planungsbindungen**

### **2.1. Ziele der Raumordnung und Landesplanung (Regionalplan)**

Gemäß § 1 Abs. 4 Baugesetzbuch (BauGB) sind die Bauleitpläne den Zielen der Raumordnung anzupassen. Der Regionalplan (Gebietsentwicklungsplan) für den Regierungsbezirk Köln, Teilabschnitt – Region Aachen (2003) stellt für das Plangebiet „Allgemeinen Siedlungsbereich“ (ASB) dar. Dieser wird mit der Darstellung Grundwasser- und Gewässerschutz überlagert.

### **2.2. Landschaftsplanung**

Das Plangebiet liegt außerhalb des rechtskräftigen Landschaftsplanes I/1 „Erkelenzer Börde“ des Kreises Heinsberg.

### **2.3. Flächennutzungsplan**

Der gültige Flächennutzungsplan der Stadt Erkelenz (2001) stellt für die Flächen im Plangebiet für die Art der baulichen Nutzung Kerngebiet dar. Zudem werden die Flächen mit einem „P“ für ruhenden Verkehr ausgewiesen. Des Weiteren liegt das Plangebiet innerhalb von nachrichtlich übernommenen Flächen mit wasserrechtlichen Festsetzungen (Wasserschutzzone IIIa) (s. Kap 2.9).

Bebauungspläne sind gemäß § 8 Abs. 2 BauGB aus dem Flächennutzungsplan zu entwickeln. Der wirksame Flächennutzungsplan stellt für das Plangebiet Kerngebiet dar. Mit der geplanten Festsetzung eines Kerngebietes als Art der baulichen Nutzung ist der Bebauungsplan aus dem Flächennutzungsplan entwickelt.

### **2.4. Bestehende Bebauungspläne**

Die Flächen im Geltungsbereich liegen innerhalb des rechtskräftigen Bebauungsplanes Nr. I/1 „Stadtkern“ (12.05.1984). Dieser Bebauungsplan setzt für das Plangebiet Verkehrsfläche besonderer Zweckbestimmung, Zweckbestimmung öffentliche Parkfläche fest. Zusätzlich ist festgesetzt, dass das Parken bis 5,0 m über Oberkante Verkehrsfläche zulässig ist. Der Bezugspunkt ist der angrenzende Gehweg der Ostpromenade.

Darüber hinaus ist im westlichen Bereich auf Höhe des Reifferscheidtsgäßchens ein Baum zum Erhalt festgesetzt.

Textlich wurden für die Flächen im Plangebiet Festsetzungen zu Außenwandmaterialien (Putz, Ziegelmauerwerk) und untergeordneten Bauteilen (Sichtbeton, Schiefer, Metall, Holz) sowie Werbeanlagen gemacht.

### **2.5. Städtebauliches Sanierungsgebiet**

Das Plangebiet liegt innerhalb des gemäß § 142 BauGB förmlich festgelegten städtebaulichen Sanierungsgebietes Innenstadt Erkelenz-Mitte.

Für das Plangebiet sind die Maßnahmen M 1.1.14a und M 1.1.14b festgelegt. Diese Maßnahmen sehen eine Attraktivitätssteigerung des bestehenden Parkdecks bzw. eine städtebauliche Lösung / Neubebauung (Anteil öffentliche Stellplätze in TG) vor. Im Hinblick auf die Maßnahme M 1.1.14b ist die Freilegung des Grundstückes Ostpromenade als Ordnungsmaßnahme vorgesehen.

In dem Strukturkonzept der Sanierungssatzung ist das Plangebiet als Stadtraum mit besonderem Handlungsbedarf/ Neuordnungsbereich dargestellt. Hierfür wurden folgende Vorschläge entwickelt:

- offene / gesicherte Abstellanlage Fahrrad,
- Freiraumparken / Parkhaus MIV / Park + Ride,
- Mobilstation und

- Ergänzung Wohnbebauung / Nachverdichtung.

## **2.6. Einzelhandels- und Zentrenkonzept**

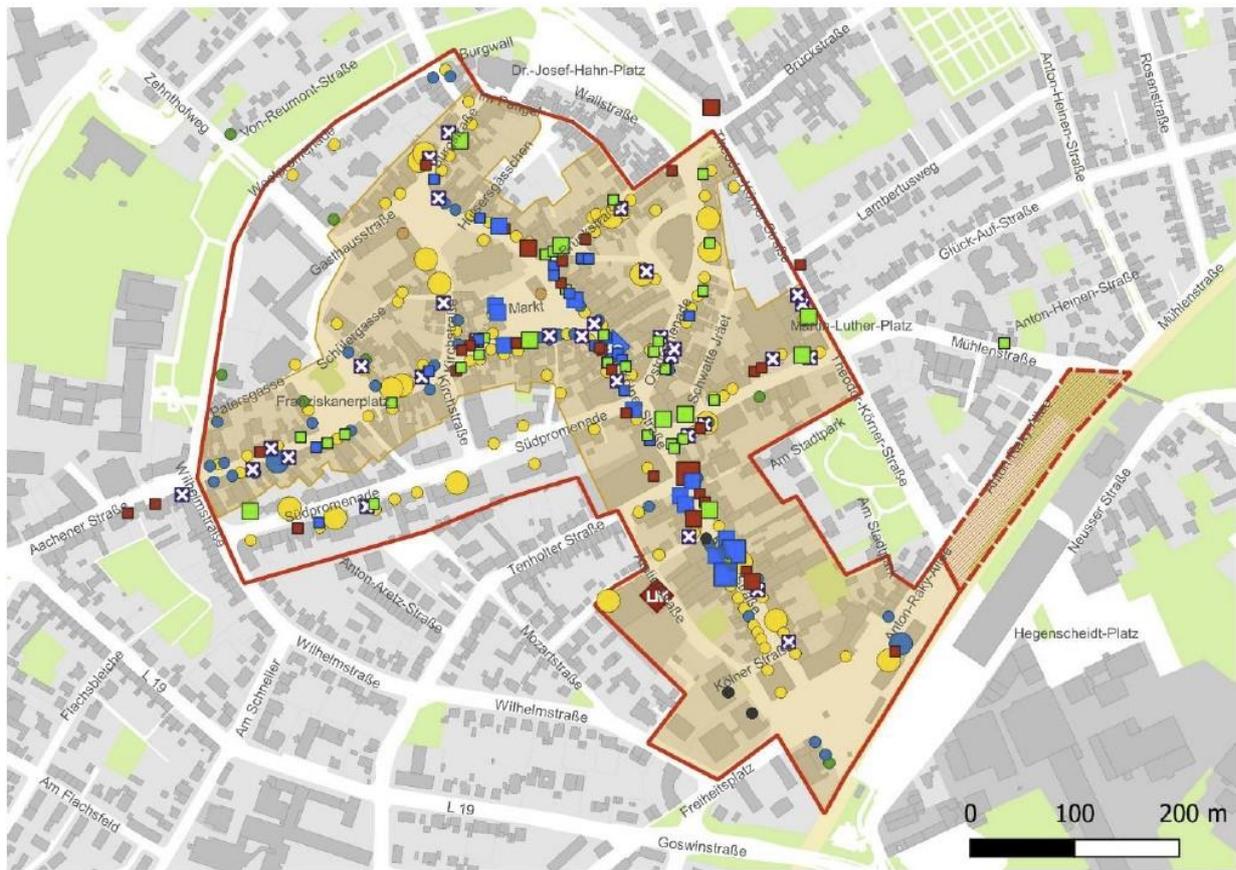
Im Jahr 2011 wurde für die Stadt Erkelenz ein Einzelhandels- und Zentrenkonzept erstellt, in dem die Entwicklungsziele für den Einzelhandel festgelegt wurden. Das Einzelhandels- und Zentrenkonzept wurde vom Rat der Stadt Erkelenz am 02.02.2011 gemäß § 1 Abs. 6 Nr. 11 BauGB als städtebauliches Entwicklungskonzept beschlossen und war bislang bei der Aufstellung von Bauleitplänen zu berücksichtigen.

Um das Einzelhandels- und Zentrenkonzept zu aktualisieren erfolgte 2022 eine Fortschreibung. Die Fortschreibung wurde ebenfalls vom Rat der Stadt Erkelenz (06.04.2022) beschlossen und ist somit künftig bei der Aufstellung von Bauleitplänen zu berücksichtigen.

Im Rahmen des Einzelhandels- und Zentrenkonzeptes wurden bereits 2011 die zentralen Versorgungsbereiche festgelegt. Die zentralen Versorgungsbereiche stellen die künftigen Entwicklungsbereiche insbesondere für den nahversorgungsrelevanten und zentrenrelevanten Einzelhandel dar. Im Sinne des Einzelhandelskonzeptes für die Stadt Erkelenz sind als zentrale Versorgungsbereiche jene Bereiche im Stadtgebiet zu verstehen, die eine funktionale Einheit aus Einkaufen, Versorgen und Dienstleistungen bilden. Hierzu zählt neben den zwei Nahversorgungszentren Erkelenz-Nord und Gerderath insbesondere die Innenstadt von Erkelenz. Das Plangebiet liegt in der Innenstadt und demnach in dem festgelegten zentralen Versorgungsbereich innerstädtischer Hauptgeschäftsbereich (ZVB Innerstädtischer Hauptgeschäftsbereich, s. Abb. unten). Dieser Versorgungsbereich bildet das Zentrum des Kernorts und das Aushängeschild der Stadt Erkelenz und verfügt über ein breites Warenangebot. Im Rahmen der Fortschreibung des Einzelhandels- und Zentrenkonzeptes wurde die räumliche Ausdehnung des ZVB überprüft und im Hinblick auf die Sicherung einer zukunftsfähigen Entwicklung und langfristigen Stärkung kompakter und in Teilen räumlich enger gefasst. In dem ZVB Innerstädtischer Hauptgeschäftsbereich befinden sich aktuell ca. 100 Einzelhandelsbetriebe mit insgesamt rund 11.800 m<sup>2</sup> Verkaufsfläche.

Die Tradition der europäischen Stadt weist insbesondere den innerstädtischen Geschäftszentren eine hervorgehobene Funktion zu. Der innerstädtische Hauptgeschäftsbereich als Hauptzentrum stellt den historisch, siedlungsräumlich und städtebaulich wichtigsten Einzelhandelsstandort innerhalb der Stadt Erkelenz dar, der sich vor allem durch seine Multifunktionalität mit Einzelhandel, Dienstleistungen, Kultur- und Freizeiteinrichtungen, Verwaltung, Volkshochschule, Wohnen etc. auszeichnet. Diese Vielfalt ist prägend für die Attraktivität der Erkelenzer Innenstadt und soll langfristig gesichert und gestärkt werden. Dies wird in der Fortschreibung des Einzelhandels- und Zentrenkonzeptes als Ziel für diesen Bereich formuliert.

### Karte 17: Zentraler Versorgungsbereich Innerstädtischer Hauptgeschäftsbereich



- |  |   |  |
|--|---|--|
| <p><b>großflächiger Einzelhandel (&lt; 800 m<sup>2</sup> VKF)</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li><span style="color: green;">◆</span> BM Baummärtsortimente</li> <li><span style="color: blue;">◆</span> Be Bekleidung</li> <li><span style="color: red;">◆</span> BZ Blumen (Indoor) / Zoo</li> <li><span style="color: green;">◆</span> GM Gartenmärtsortimente</li> <li><span style="color: blue;">◆</span> GH Glas / Porzellan / Keramik / Haushaltswaren</li> <li><span style="color: green;">◆</span> Mf Möbel</li> <li><span style="color: red;">◆</span> LM Nahrungs- und Genussmittel</li> <li><span style="color: grey;">◆</span> So Sonstiges</li> <li><span style="color: blue;">◆</span> SF Sport und Freizeit</li> </ul> | <p><b>Leerstände</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li><span style="border: 1px solid black; display: inline-block; width: 10px; height: 10px; vertical-align: middle;"></span> Leerstand</li> </ul> <p><b>Sonstiger Einzelhandel (&lt; 800 m<sup>2</sup>)</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li><span style="color: brown;">■</span> kurzfristige Bedarfsstufe</li> <li><span style="color: blue;">■</span> mittelfristige Bedarfsstufe</li> <li><span style="color: green;">■</span> langfristige Bedarfsstufe</li> </ul> <p><b>Größenklassen</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li><span style="border: 1px solid black; display: inline-block; width: 10px; height: 10px; vertical-align: middle;"></span> &lt; 100 m<sup>2</sup> Gesamtverkaufsfläche</li> <li><span style="border: 1px solid black; display: inline-block; width: 15px; height: 15px; vertical-align: middle;"></span> 100 - 399 m<sup>2</sup> Gesamtverkaufsfläche</li> <li><span style="border: 1px solid black; display: inline-block; width: 20px; height: 20px; vertical-align: middle;"></span> 400 - 800 m<sup>2</sup> Gesamtverkaufsfläche</li> </ul> <p><b>Sonstige Nutzungen</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li><span style="color: yellow;">●</span> Dienstleistung &amp; Handwerk</li> <li><span style="color: green;">●</span> Kunst, Kultur, Bildung</li> <li><span style="color: blue;">●</span> Gastgewerbe</li> </ul> | <ul style="list-style-type: none"> <li><span style="color: grey;">●</span> KFZ-Handel</li> <li><span style="color: brown;">●</span> Öffentliche Einrichtung</li> <li><span style="color: black;">●</span> Leerstand (kein EH-Leerstand)</li> </ul> <p><b>Größenklassen</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li><span style="border: 1px solid black; display: inline-block; width: 10px; height: 10px; vertical-align: middle;"></span> 1 sonstige Nutzung</li> <li><span style="border: 1px solid black; display: inline-block; width: 15px; height: 15px; vertical-align: middle;"></span> 2 bis 4 sonstige Nutzungen</li> <li><span style="border: 1px solid black; display: inline-block; width: 20px; height: 20px; vertical-align: middle;"></span> mehr als 4 sonstige Nutzungen</li> </ul> <p><b>Abgrenzung</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li><span style="border: 2px solid red; display: inline-block; width: 15px; height: 10px; vertical-align: middle;"></span> ZVB 2011</li> <li><span style="border: 2px dashed red; display: inline-block; width: 15px; height: 10px; vertical-align: middle;"></span> ZVB 2011 Erweiterungsbereich</li> <li><span style="background-color: yellow; display: inline-block; width: 15px; height: 10px; vertical-align: middle;"></span> ZVB 2022</li> <li><span style="background-color: yellow; border: 2px dashed red; display: inline-block; width: 15px; height: 10px; vertical-align: middle;"></span> ZVB 2022 Erweiterungsbereich</li> </ul> |
|--|---|--|

Auszug: Einzelhandels- und Zentrenkonzept Fortschreibung 2022

## 2.7. Satzung über Werbeanlagen

Die Satzung über Werbeanlagen (2019) gilt im Innenstadtbereich der Stadt Erkelenz. Das Plangebiet fällt unter die festgelegte Zone II weitere Geschäftsstraßen.

Die Satzung ist bei der Planung und Errichtung von Werbeanlagen zu beachten.

## 2.8. Integriertes Handlungskonzept (InHK) Erkelenz-Mitte (2030)

Vor dem Hintergrund der Herausforderungen des Strukturwandels, insbesondere im Einzelhandel, des demographischen Wandels sowie ständiger Veränderungen im Mobilitätsverhalten wurde für die Stadt Erkelenz 2019 ein Integriertes Handlungskonzept (InHK) erstellt. Das Untersuchungsgebiet umfasst schwerpunktmäßig den Kernbereich des Zentralortes mit dem erweiterten Hauptgeschäftsbereich und den zentralen Einrichtungen. Die vorhandenen Verknüpfungen und Abhängigkeiten mit den umliegenden Quartieren und Stadträumen bilden den erweiterten Untersuchungsbereich.

Im Ergebnis wurden 4 Handlungsfelder definiert:

- Handlungsfeld 1 „Stadtbild und öffentliche Räume“
- Handlungsfeld 2 „Mobilität / Verkehr“
- Handlungsfeld 3 „Stadtmarketing, EZH, Gastronomie“
- Handlungsfeld 4 „Wohnen / Soziales“

Für das Plangebiet sind im Hinblick auf die geplante Mobilstation folgende Ziele aus dem Handlungsfeld 2 von Bedeutung:

- Steigerung des Anteils des nichtmotorisierten Verkehrs und gemeinschaftlich nutzbarer Angebote (ÖPNV, Carsharing, Bikesharing, etc.).
- Schaffung von sicheren und attraktiven Fuß- / Radwegeverbindungen.
- Vermeidung überflüssigen Verkehrs, insbesondere des Parksuchverkehrs in der Innenstadt.
- Neuordnung des ruhenden Verkehrs und der Bewirtschaftungsgrundsätze.

Die Möglichkeit, an diesem Standort ggf. Wohnnutzung zu realisieren entspricht den Zielen des Handlungsfeldes 4 „Wohnen / Soziales“:

- Bereitstellung von bedarfsgerechten, qualitätsvollen und bezahlbaren Wohnraumangeboten.
- Stärkung des Wohnstandortes Innenstadt: Ausgleich bei Interessenskonflikten, z.B. Lärmschutz und Belebung der Innenstadt.

Am 25.09.2019 wurde das Integrierte Handlungskonzept Erkelenz-Mitte durch den Rat der Stadt Erkelenz beschlossen und ist somit als städtebauliches Entwicklungskonzept gemäß § 1 Abs. 6 Nr. 11 BauGB bei der Bauleitplanung zu berücksichtigen.

### Mobilitätskonzept 2021

Im Rahmen des InHK wurde u. a. auch ein Mobilitätskonzept erarbeitet. In dem Mobilitätskonzept wurden unterschiedliche Ziele formuliert. Hierzu gehören z. B.

- die Steigerung des Anteils des nichtmotorisierten Verkehrs,
- die Schaffung von sicheren und attraktiven Fuß- / Radwegeverbindungen,
- der Ausbau der Mobilitätsangebote,
- die Entschärfung von verkehrlichen Konfliktbereichen,
- die Vermeidung überflüssigen Verkehrs, insbesondere des Parksuchverkehrs,
- die Neuordnung des ruhenden Verkehrs etc.

Für die Ostpromenade wurde im Rahmen des Mobilitätskonzeptes eine Machbarkeitsstudie (Machbarkeitsstudie Baublock Ostpromenade) erstellt, welche den Baublock mit dem bestehenden Parkdeck im Innenbereich betrachtet und hierfür verschiedene Varianten für eine Mobilstation aufzeigt. Aus diesen Varianten wurde ein Entwurf weiterentwickelt, der diesem Bebauungsplan zugrunde liegt (s. Kap. 7).

## 2.9. Schutzgebiete

### Wasserschutzgebiet Erkelenz-Mennekrath

Das Plangebiet befindet sich in der Wasserschutzzone IIIa des Wasserschutzgebietes Erkelenz-Mennekrath. Hier gilt die vorläufige Anordnung Wegberg-Uevekoven und Erkelenz-Mennekrath vom 07.11.2011 - Festsetzung eines Wasserschutzgebietes -.

## 2.10. Vermutetes Bodendenkmal

Der Schutz des Denkmalschutzgesetzes (DSchG NRW) greift grundsätzlich erst mit der Eintragung oder der vorläufigen Unterschutzstellung des Denkmals. Eine der Ausnahmen bildet das sogenannte vermutete Bodendenkmal. Aufgrund der Tatsache, dass sich Bodendenkmäler mehrheitlich noch unerkannt und nicht förmlich unter Schutz gestellt im Boden befinden, ist eine Vorwirkung des Denkmalschutzes für nicht eingetragene, aber vermutete Bodendenkmäler von großer Bedeutung. Nach § 3 Abs. 1 Satz 4 DSchG gelten die Vorschriften der §§ 1 Abs. 3, 11, 13 bis 17, 19, 28 und 29 DSchG unabhängig von der Eintragung der Bodendenkmäler in die Denkmalliste. Das Denkmalschutzgesetz ordnet demnach an, dass in den genannten Vorschriften unter „Denkmälern“ und „Bodendenkmälern“ auch nicht eingetragene Bodendenkmäler zu verstehen sind und dass in § 1 Abs. 3 DSchG „die Belange des Denkmalschutzes und der Denkmalpflege“ auch auf den Schutz nicht eingetragener Bodendenkmäler gerichtet sind.

Die Flächen im Plangebiet liegen innerhalb des vermuteten Bodendenkmals *NWP 2017/0136, mittelalterliche bis neuzeitliche Stadt- und Stadtbefestigung Erkelenz*. Die Eintragung als Bodendenkmal *HS 181* ist derzeit in Vorbereitung.

Erkelenz lag an der mittelalterlichen Fernstraße Köln – Roermond – Antwerpen und wurde bereits im Jahr 966 erstmalig urkundlich belegt. Aus dem Ortskern sind bereits karolingerzeitliche Siedlungsspuren nachgewiesen, wie karolingische Funde aus dem 9. Jahrhundert am Süd- und Südoststrand des Marktes belegen. Die im 2. Weltkrieg bis auf den Turm zerstörte spätbarocke Pfarrkirche hatte aufgrund von Grabungsergebnissen zwei Vorgängeranlagen. Die erste, vermutlich ein Holzbau, wird in die Zeit zwischen 800 – 1000 n. Chr. datiert und durch eine steinerne Saalkirche abgelöst. Diese frühe Siedlung wird durch die Aachener Straße, dem ehemaligen Maar (Franziskanerplatz), Gasthausstraße, Johannismarkt, Markt und heutigen Marktgasse eingefasst und von einer Befestigung begrenzt. Dies belegen historische Überlieferungen. 1148 wurde ein Wassergraben östlich der Königsgasse, 1480 ein Graben am Kirchhof und 1557 ein Graben auf dem alten Markt erwähnt. Im Hoch-/Spätmittelalter wurde die Siedlung vergrößert. 1540 wurde die Stadt durch einen Brand fast vollständig vernichtet und 1945 durch ein Bombardement fast flächendeckend zerstört. Trotz der Zerstörung im 2. Weltkrieg und des darauffolgenden Wiederaufbaus blieb die mittelalterliche Struktur der Stadt mit seinem Straßensystem, der Stadtmauer und dem Stadtgraben bis in die Gegenwart erhalten.

Archäologisch relevant ist zum einen die ehemals straßenseitige Bebauung, die zum Teil bis in die heutigen Hinterhöfe hineinreicht. Trotz des nachkriegszeitlichen Wiederaufbaus ist davon auszugehen, dass sich Fundamente und Keller dieser Bebauung im Untergrund erhalten haben. Bedeutende archäologische Zeugnisse werden auch in den rückwärtigen Bereichen der Parzellen zu finden sein, da hier mit materiellen Hinterlassenschaften die Arbeits-, Ver- und Entsorgungsbereiche, aber auch diverse Siedlungsschichten archäologisch fassbar werden. Sie geben wertvolle Informationen über die Entwicklung der Arbeits- und Produktionsverhältnisse. Darüber hinaus erlauben die in den Verfüllschichten enthaltenen Zeugnisse tierischen und pflanzlichen Lebens Aussagen über die Ernährungsgewohnheiten der damaligen Bewohner und ermöglichen eine Rekonstruktion der Umwelt. Des Weiteren sind hier aber auch z. B. Brandschichten zu erwarten, die auf eine Brandkatastrophe oder Kriegseinwirkungen hinweisen. Für das Plangebiet besteht daher eine konkrete Befunderwartung. Es ist davon auszugehen, dass sich im Untergrund Reste der früh- und hochmittelalterlichen Besiedlung erhalten haben. Bei Erdingriffen ist daher mit dem Antreffen von Bau- und Erdbefunden, Kulturschichten, Bodenveränderungen sowie darin eingeschlossenen Funden zu rechnen, die im Zusammenhang mit historischen Entwicklungen der Stadt Erkelenz entstanden bzw. in den Boden gelangten.

In Abstimmung mit dem LVR - Amt für Bodendenkmalpflege und der Unteren Denkmalbehörde der Stadt Erkelenz wird im Zuge des Abrisses des bestehenden Parkhauses eine archäologische Baubegleitung in Kombination mit der Sachverhaltsermittlung durchgeführt.

Den Belangen des Denkmalschutzes und der Denkmalpflege wird im Weiteren somit Rechnung getragen.

### **3. Derzeitige Situation im Plangebiet**

#### **3.1. Derzeitige Nutzungen**

Im Plangebiet ist derzeit ein Parkhaus/ Parkdeck mit zwei Ebenen zur Unterbringung von insgesamt 125 Stellplätzen für Pkw vorhanden.

Umrahmt wird das Parkhaus mit den Verkehrsflächen der Ostpromenade. Vereinzelt befinden sich im Norden, Westen und Süden Einzelbäume zwischen Verkehrsfläche und Parkhaus. Darüber hinaus befinden sich im Straßenraum straßenbegleitende Stellplätze und eine E-Ladesäule.

#### **3.2. Verkehrliche Erschließung**

Die Verkehrsanbindung des Plangebietes ist als sehr gut zu charakterisieren: Die Kernstadt ist umgeben von der A 46 und der B 57 und im Zentrum bestehen viele Parkmöglichkeiten. Somit ist eine gute Erreichbarkeit mit dem motorisierten Individualverkehr (MIV) gegeben. Des Weiteren erfolgt durch den Bahnhof Erkelenz ein Anschluss an den Fern- und Regionalverkehr. Der Bahnhof dient darüber hinaus neben dem Zentralen Omnibusbahnhof (ZOB) auch als zentrale Bushaltestelle. An der Bushaltestelle Kölner Tor hält derzeit der ErkaBus, welcher künftig an der neuen Haltestelle an der geplanten Mobilstation halten soll.

Das Plangebiet selbst wird von der Ostpromenade erschlossen. Diese verläuft von dem nördlich gelegenen Kreisverkehr Nordpromenade/ Theodor.Körner-Straße Richtung Süden und schließt dort an die Kölner Straße an. Durch einen zusätzlichen Ring der Ostpromenade auf der westlichen Seite ist das Plangebiet in Gänze umgeben von Verkehrsflächen und somit von allen Seiten erschlossen.

Über den Ring der Ostpromenade und das Reifferscheidtsgäßchen im Westen ist das Plangebiet an den Stadtkern und den Markt angebunden. In Verlängerung des Reifferscheidtsgäßchens über den Ring der Ostpromenade in Richtung Osten gelangt man in die gassenartige Straße Schwatte Jräet.

Fuß- und radläufig ist das Plangebiet von allen Richtungen über die bestehenden Straßen ebenfalls gut erschlossen.

#### **3.3. Ver- und Entsorgung**

Die Netze zur Ver- und Entsorgung sind in der Ostpromenade vorhanden. Die geplante Bebauung kann dementsprechend direkt an die bestehenden Ver- und Versorgungsnetze angeschlossen werden.

#### **3.4. Kampfmittel**

Nach Aussage der Bezirksregierung Düsseldorf liefern Luftbilder und andere historische Unterlagen Hinweise auf vermehrte Bombenabwürfe. Die Luftbildauswertung ergab jedoch, dass innerhalb des Plangebietes keine Hinweise auf Kampfmittel bestehen. Eine Überprüfung der Flächen auf Kampfmittel ist somit nicht zwingend erforderlich.

Vorsorglich wurde jedoch ein Hinweis in den Bebauungsplan aufgenommen, dass bei einem Verdacht auf Kampfmittel Baugrundeingriffe sofort einzustellen sind und umgehend die örtliche Ordnungsbehörde oder Polizei zu informieren ist.

Bei Erdarbeiten mit erheblichen mechanischen Belastungen, wie Rammarbeiten, Pfahlgründungen, Verbauarbeiten etc. wird eine Sicherheitsdetektion empfohlen. Zu beachten ist in diesem Fall das Merkblatt für Baugrundeingriffe der Bezirksregierung Düsseldorf.

### **3.5. Boden**

#### Baugrund/ Bodendurchlässigkeit

Im Zuge der Entwurfsplanung wurde ein Geotechnischer Bericht erstellt (Kramm Ingenieure GmbH & Co.KG, Juni 2022), in welchem der Baugrund und die Bodendurchlässigkeit untersucht und Vorschläge zur Gründung gemacht wurden.

Die in diesem Rahmen erstellten chemischen Bodenuntersuchungen ergaben, dass die Analyseergebnisse der Mischproben in die Zuordnungswertebereiche der LAGA TR Boden (2004) bzw. der LAGA TR Bauschutt und der Deponieverordnung (DepV) in Z 0 und Z 1.2 bzw. DK 0 und DK I eingestuft werden. Der Aushub ist entsprechend der Zuordnung zu entsorgen.

Die vorhandenen Schwarzdecken wurden ebenfalls auf die schwarzdeckentypischen Parameter  $PAK_{EPA}$ -Gehalt im Feststoff sowie Phenolindex im Eluat chemisch untersucht. In den beiden Proben aus dem Parkdeck und der Rampe wurden keine PAK-Konzentrationen nachgewiesen. Der Phenolindex lag ebenfalls unterhalb der analytischen Bestimmungsgrenze. Somit ist der Straßenaufbruch als Ausbauasphalt einzustufen und könnte im Falle einer Abfuhr in einem Asphaltrecyclingwerk verwertet werden. Gemäß der Richtlinie für die umweltverträgliche Verwertung von Ausbaustoffen mit teer-/pechtypischen Bestandteilen sowie für die Verwertung von Ausbauasphalt im Straßenbau, Ausgabe 2001 (RuVA-StB 01) kann hierfür die Verwertungsklasse A angesetzt werden.

Im Hinblick auf die Versickerung von Niederschlagswasser wurde im Rahmen des Geotechnischen Berichtes ein Durchlässigkeitsbeiwert ermittelt, welcher zwar gerade noch die technischen Anforderungen gemäß Arbeitsblatt DWA-A 138 ( $k \geq 1 \times 10^{-6} \text{ m/s}$ ) erfüllt, aber an der untersten Grenze der Machbarkeit liegt. Aufgrund dessen wird gutachterlich von einer gezielten Versickerung abgeraten.

Gemäß der Entwässerungssatzung der Stadt Erkelenz besteht ein Anschluss- und Benutzungszwang für das anfallende Schmutz- und Niederschlagswasser. Alle befestigten Flächen sind daher ohnehin an das Kanalnetz anzuschließen. Art und Menge der Einleitung sind mit der Stadt Erkelenz abzustimmen.

#### Bergbaubedingte Grundwasserabsenkungen/ Bodenbewegungen

Das Plangebiet liegt im Einwirkungsbereich des Braunkohlentagebaus Garzweiler II mit Auswirkungen auf das Grundwasser und ist dementsprechend von durch Sumpfungsmaßnahmen des Braunkohlenbergbaus bedingten Grundwasserabsenkungen betroffen. Nach Beendigung der bergbaulichen Sumpfungsmaßnahmen ist ein Grundwasserwiederanstieg zu erwarten.

Durch die Änderungen der Grundwasserflurabstände sind hierdurch bedingte Bodenbewegungen möglich. Diese Aspekte sollten bei der Umsetzung der Planung berücksichtigt werden.

#### Altstandorte/ Altlastenverdachtsflächen

Altstandorte bzw. Altlastenverdachtsflächen sind im Geltungsbereich dieses Bebauungsplanes nicht bekannt.

### Erdbebengefährdung

Das Plangebiet ist der Erdbebenzone/ geologischer Untergrundklasse `Stadt Erkelenz, Gemar-  
kung Erkelenz: **2 / T** zuzuordnen. Die entsprechenden Regelwerke für die Bemessung und Kon-  
struktion von Bauwerken in Erdbebengebieten sind zu beachten.

### Bodendenkmäler

Es wird zudem darauf hingewiesen, dass beim Auffinden von archäologischen Bodenfunden oder  
Zeugnissen tierischen und pflanzlichen Lebens aus erdgeschichtlicher Zeit, die Stadt Erkelenz  
als Untere Denkmalbehörde oder der LVR – Amt für Bodendenkmalpflege im Rheinland unver-  
züglich zu informieren sind.

Hierbei sind die Vorschriften des Denkmalschutzgesetzes (DSchG NRW) zu beachten.

### **3.6. Emissionen/ Immissionen**

Durch das bestehende Parkhaus/ Parkdeck werden die umliegenden Nutzungen bereits derzeit  
schon mit Schallimmissionen beaufschlagt. Das Parkhaus ist öffentlich zugänglich und wird zur  
Tag- als auch zur Nachtzeit ohne Einschränkungen genutzt.

### **3.7. Hochwasser**

Der weltweite Anstieg der Durchschnittstemperaturen (0,8 Grad Celsius in den letzten 100 Jah-  
ren) als Folge der global anhaltenden Emission von Treibhausgasen führt zu einer spürbaren  
Änderung des weltweiten Klimageschehens mit unterschiedlichen Auswirkungen in den ver-  
schiedenen Klimazonen. Dabei werden die verschiedenen Regionen Deutschlands, auch auf-  
grund ihrer natürlichen Gegebenheiten, jeweils unterschiedlich betroffen sein. Tatsächlich las-  
sen sich in Deutschland bereits heute verschiedene Klimaveränderungen beobachten, die nach  
gegenwärtigem Kenntnisstand auf den Klimawandel zurückzuführen sind, wie beispielsweise  
die Erhöhung der Durchschnittstemperatur in Deutschland um mindestens 1 Grad Celsius oder  
die Zunahme von extremen Hitze- und Niederschlagsereignissen<sup>1</sup>.

Eine Studie der internationalen Forschergruppe des World Weather Attribution (WWA 2021)  
zeigt auf, dass der Klimawandel die Wahrscheinlichkeit extremer Regenfälle und damit von  
Hochwasserkatastrophen erhöhen wird. Laut dieser Studie werden die Starkregenfälle zwi-  
schen 3 und 19 % heftiger ausfallen und die Wahrscheinlichkeit, dass solche extremen Wetter-  
ereignisse eintreten, sich um das 1,2- bis 9-fache erhöhen.

Dem Schutz vor Hochwasser und Überschwemmungen kommt folglich eine immer größere Be-  
deutung zu. Die maßgeblichen Vorschriften hierzu finden sich im Wasserhaushaltsgesetz  
(WHG). Mit der „Verordnung über die Raumordnung im Bund für einen länderübergreifenden  
Hochwasserschutz“ (BRPHV) vom 19.08.2021 wurde ein bundesweiter Raumordnungsplan auf-  
gestellt. Die dort enthaltenen Ziele und Grundsätze sind im Rahmen von Bauleitplanverfahren  
zu beachten bzw. zu berücksichtigen.

Nach dem WHG galten bislang bereits in Überschwemmungsgebieten und Hochwasserrisikoge-  
bieten baubeschränkende Regelungen zum Schutz vor Hochwasser.

Der Raumordnungsplan enthält zu beachtende Ziele und im Rahmen der Abwägung zu berück-  
sichtigenden Grundsätze. Hier ist insbesondere der Grundsatz enthalten, dass in festgesetzten  
Überschwemmungsgebieten Siedlungen entsprechend den Regelungen der §§ 78, 78a WHG  
nicht erweitert oder neu geplant werden sollen.

Der Raumordnungsplan ist komplementär zum Regelungsregime des Fachrechts, dem WHG,

---

<sup>1</sup> The National Academies of Sciences, Engineering, Medicine

konzipiert. Daher erfolgt zum einen für die festgesetzten oder vorläufig gesicherten Überschwemmungsgebiete sowie die Risikogebiete außerhalb der Überschwemmungsgebiete im Sinne des WHG eine Bezugnahme auf die Regelungen des WHG, soweit diese abschließend sind. Diese Regelungen bleiben also unberührt.

In der Bauleitplanung sind nach WHG die Belange des Hochwasserschutzes in der Abwägung nach § 1 Abs. 7 BauGB zu berücksichtigen.

#### Planung

Das Plangebiet befindet sich in der Stadtmitte von Erkelenz östlich vom Markt. Oberflächengewässer sind im direkten Umfeld nicht vorhanden. Das Plangebiet liegt nicht in einem festgesetzten Überschwemmungsgebiet, noch sind Ausweisungen für den Geltungsbereich in den Risiko- oder Gefahrenkarten nach der Hochwasserrisikomanagement-Richtlinie (HWRM-RL) enthalten.

In dem Kommunensteckbrief der Hochwasserrisikomanagementplanung in NRW (Stand Dezember 2021) sind für Erkelenz die Risikogewässer Niers und Baaler Bach verzeichnet. Die Niers befindet sich im Nordosten des Stadtgebietes. An der Niers sind im Stadtgebiet Erkelenz keine Überschwemmungen im Siedlungsbereich zu erwarten. Der Baaler Bach verläuft im Süden des Stadtgebietes im Stadtteil Lövenich. Das Plangebiet liegt jedoch deutlich außerhalb der Überflutungsbereiche (extremes Hochwasserereignis –  $HQ_{\text{extrem}}$ ) dieser Risikogewässer. Maßnahmen sind hier nicht erforderlich.

Starkregenhinweiskarten/Starkregenkarten liefern ergänzend zu den deutschlandweit verfügbaren Hochwassergefahrenkarten und Hochwasserrisikokarten im Rahmen der EU- Hochwasser-rahmenrichtlinie wertvolle Informationen auf lokaler Ebene über die mögliche Überflutungsgefahr durch Starkregenereignisse außerhalb von Fließgewässern bei Gebäuden, Unterführungen sowie der allgemeinen und kritischen Infrastruktur. In der Starkregenkarte für NRW wird für ein extremes Starkregenereignis ( $h_N = 90 \text{ mm/qm/h}$ ) innerhalb des Geltungsbereiches im nördlichen Bereich der Ostpromenade eine Überschwemmungsfläche mit einer Wasserhöhe von ca. 0,26 m dargestellt. Mit dieser Thematik wird im Bestand seit langer Zeit umgegangen und aufgrund der Geringfügigkeit der Flächen und Wasserhöhe ist hier nicht mit Schäden zu rechnen. Im Zuge der Neuerrichtung der Mobilstation und des Kubus sollen die Dachflächen extensiv begrünt werden, sodass hier bereits eine Regenrückhaltung und ein verzögerter Ablauf stattfinden.

In Gänze ist im Geltungsbereich dieses Bebauungsplanes daher nicht mit Überflutungsgefahr zu rechnen.

## **4. Sonstige Belange**

### **4.1. Gestaltungsleitfaden für die Innenstadt von Erkelenz (2020)**

Das Erscheinungsbild der Innenstadt von Erkelenz ist geprägt von Gebäuden aus unterschiedlichen Zeitepochen, die das charakteristische Ortsbild der Stadt geformt haben. Um diesen Charakter und die damit einhergehende Identität zu erhalten und zu pflegen, wurde ein Gestaltungsleitfaden als Orientierungshilfe erstellt. Dieser Leitfaden ist eine der Maßnahmen zur Umsetzung der Ziele des InHK Erkelenz-Mitte (s. Kap 2.8).

In dem Gestaltungsleitfaden werden u. a. Gestaltungsvorschläge und -beispiele für Dächer, Fassaden, Türen und Fenster, Vordächer, Sonnenschutz sowie für Bepflanzung dargestellt. Darüber hinaus werden separate Kapitel der Gestaltung von Werbeanlagen sowie der Gestaltung von Freiflächen und Sondernutzungen im öffentlichen Raum gewidmet.

## 4.2. Verkehr

Für die geplante Mobilstation wurde im Rahmen des Verfahrens eine verkehrliche Erhebung und Prognose erstellt (squadra+ Ingenieure für Infrastruktur). Zur aktuellen Datenerhebung wurde eine 48-Stunden-Zählung am 28. und 29.04.2022 durchgeführt.

Im Ergebnis zeigte sich, dass das bestehende Parkhaus, auch in der Spitzenzeit (Freitagvormittag – Markttag), nicht zu 100 % belegt ist. Es wurde im Zeitraum von 6-22 Uhr eine maximale Bewegungshäufigkeit von 0,50 Bewegungen je Stellplatz und Stunde ermittelt. Nach der Parkplatzlärmstudie des Bayerischen Landesamt für Umwelt entspricht dieser Wert innerstädtisch gelegenen Parkhäusern, die darüber hinaus in unmittelbarer Nähe zu Einkaufsmöglichkeiten gelegen sind. Als Fahrzeug- oder Parkbewegung wird dabei die Anfahrt oder Abfahrt eines Fahrzeugs definiert. Dies schließt ein Rangieren, Türenschnellen usw. ein, definiert also einen vollständigen Parkvorgang.

Die erhobenen Daten waren auch Grundlage für die schalltechnische Untersuchung. (s. Kap. 4.3)

## 4.3. Immissionsschutz

### 4.3.1. Schallimmissionen

Das bestehende Parkhaus soll durch eine zeitgemäße Mobilstation mit ca. 180 Stellplätzen für Pkw und ca. 130 Fahrradstellplätzen ersetzt werden. Im Rahmen dieses Verfahrens ist die schalltechnische Verträglichkeit der neuen Mobilstation nachzuweisen. Diesbezüglich wurde eine schalltechnische Verträglichkeitsanalyse (Müller-BBM GmbH, Juni 2022) erstellt, welche die Geräuschimmissionen an den umliegenden schutzbedürftigen Nutzungen prognostiziert und nach den Anforderungen der TA Lärm (Technische Anleitung zum Schutz gegen Lärm) beurteilt.

Grundsätzlich sind bei städtebaulichen Planungen die Anforderungen an den Schallschutz nach DIN 18005 zu beurteilen. Die Einhaltung bzw. Unterschreitung der schalltechnischen Orientierungswerte der DIN 18005 ist zwar wünschenswert, in vorbelasteten Bereichen, insbesondere bei vorhandener Bebauung, bestehenden Verkehrswegen und in Gemengelage, jedoch oft nicht möglich.

Für Parkhäuser und Tiefgaragen sind in der durch die Verkehrslärmschutzverordnung 16. BImSchV eingeführte RLS-90 bzw. RLS-19 keine Berechnungsverfahren enthalten. Die Bayerische Parkplatzlärmstudie verweist bei der Beurteilung von Parkhäusern im Rahmen der Bauleitplanung auf die Orientierungswerte der DIN 18005 für Gewerbelärm bzw. auf die TA Lärm. Nicht öffentliche Parkhäuser werden grundsätzlich nach TA Lärm beurteilt. Da im Rahmen des nachfolgenden Baugenehmigungsverfahrens die geplante Mobilstation ohnehin nach TA Lärm beurteilt werden muss, wird die TA Lärm auch im vorliegenden Bebauungsplanverfahren angewendet, auch wenn die Immissionsrichtwerte (60/45 dB(A) tags/nachts) für Kerngebiete strenger sind als die Orientierungswerte der DIN 18005 (65/50 dB(A) tags/nachts) für Kerngebiete.

Die Immissionsrichtwerte beziehen sich auf die Summe aller auf einen Immissionsort einwirkenden Geräuschimmissionen gewerblicher Schallquellen. Hierzu zählen auch die Verkehrsgeräusche auf dem Grundstück selbst sowie bei der Ein- und Ausfahrt. Zur Berücksichtigung der gewerblichen Vorbelastung werden die vorliegend anzuwendenden Immissionsrichtwerte pauschal um 6 dB(A) gemindert (Irrelevanzkriterium nach TA Lärm). Im vorliegenden Fall sind somit die Werte 54/39 dB(A) tags/nachts maßgeblich.

Im Rahmen der Untersuchung wurden zwei Varianten in Bezug auf die Ausführung der Geschossdecken der Mobilstation betrachtet. In Variante 0 werden schallharte Geschossdecken mit einem mittleren Absorptionsgrad von  $\alpha_w \geq 0,07$  und in Variante 1 werden hochabsorbierende Decken mit einem mittleren Absorptionsgrad von  $\alpha_w \geq 0,95$  zugrunde gelegt. In Variante 1 wird zudem angenommen, dass der Fahrbahnbelag in den Ebenen E-1 und E0 aus einem Pflaster mit einer Fugenbreite von maximal 3 mm besteht und in den übrigen Ebenen ein glatter Belag wie z.B. Asphalt aufgebracht wird.

Im Ergebnis der Berechnungen werden bei Variante 0 an allen Immissionsorten tags die Immissionsrichtwerte um mindestens 2 dB unterschritten. In der lautesten Nachtstunde wird der Immissionsrichtwert am Immissionsort (IO) 1 (Brückstraße 29) eingehalten und an den übrigen IO um mindestens 3 dB unterschritten. Zwar werden bei Variante 0 die Immissionsrichtwerte eingehalten bzw. unterschritten, das o. g. Irrelevanzkriterium nach der TA Lärm jedoch nicht erreicht.

Durch die Verwendung eines hochabsorbierenden Deckenmaterials sowie eines Bodenbelages aus Pflaster mit reduzierter Fugenbreite in den Ebenen E-1 und E0 lassen sich die Beurteilungspegel deutlich reduzieren. In der Variante 1 kann so an allen IO der Immissionsrichtwert tags um mindestens 6 dB unterschritten werden. Demnach kann hier das Irrelevanzkriterium eingehalten werden. Dies gilt auch in der lautesten Nachtstunde für die IO 2 bis 5. Am IO 1 wird der Immissionsrichtwert von 45 dB(A) nachts um 5 dB unterschritten. Beträgt die Geräuschvorbelastung weniger als 44 dB(A) wird auch hier der Immissionsrichtwert der TA Lärm eingehalten. Im Vergleich zu den Orientierungswerten der DIN 18005 Beiblatt 1 ist eine Unterschreitung von 10 dB festzustellen.

Mittels eines akustisch unauffälligen Bodenbelages wie beispielsweise Asphalt auch in den Ebenen E-1 und E0 lassen sich weitere geringfügige Verbesserungen von ca. 0,1 dB erzielen.

Erhöhungen der Lärmbelastung unterhalb der Wahrnehmbarkeitsschwelle sind grundsätzlich auch im Rahmen der Abwägung zu berücksichtigen. Die Wahrnehmbarkeitsschwelle beginnt nach obergerichtlicher Rechtsprechung bezogen auf einen rechnerisch ermittelten Dauerschallpegel bei Pegelunterschieden von 1-2 dB(A). Da am IO 1 die Überschreitung des Irrelevanzkriteriums maximal 1 dB beträgt und somit unterhalb der Wahrnehmbarkeitsschwelle liegt, ist die Erhöhung des Immissionspegels in dem bereits vorbelasteten Innenstadtbereich grundsätzlich zumutbar. Darüber hinaus werden die für die Bauleitplanung geltenden Orientierungswerte der DIN 18005 an allen IO tags und nachts deutlich unterschritten.

### Kurzzeitige Geräuschspitzen

Die höchsten Geräuschspitzen nach TA Lärm werden durch das Türeenschlagen innerhalb der Parkebenen verursacht.

Die Anforderungen an die kurzzeitigen Geräuschspitzen nach TA Lärm von maximal 95 dB(A) in der Tagzeit werden an allen IO eingehalten. In der Nachtzeit kann es ausschließlich am IO 1 möglicherweise zu einer geringfügigen Überschreitung bis zu 2 dB kommen. Jedoch nur, wenn ein Pkw den nördlichen Stellplatz in den Ebenen 0, 2, 4 oder 6 verlässt (s. Kap. 8.8).

### Verkehr auf öffentlichen Verkehrsflächen

Nach Vorgaben der TA Lärm müssen Geräusche des An- und Abfahrverkehrs auf öffentlichen Verkehrsflächen in einem Abstand von bis zu 500 m von dem Betriebsgrundstück berücksichtigt werden. Auf der Ostpromenade fahren nach Aussage der Stadt Erkelenz ca. 3.000 Kfz. Hierbei sind bereits überwiegend Fahrten zum derzeit bestehenden Parkhaus enthalten.

Im Tageszeitraum ist entsprechend der berücksichtigten Bewegungsfaktoren mit bis zu ca. 1.350 Kfz zu rechnen. Dieses betriebsbedingte Verkehrsaufkommen ist nicht in der Lage die Immissionsgrenzwerte der 16. BImSchV erstmals oder weitergehend zu überschreiten. Für den Nachtzeitraum trifft dies aufgrund der geringen Anzahl der Fahrten ebenfalls zu. Die zusätzlichen Haltevorgänge vor der Schrankenanlage sind ebenfalls diesbezüglich als nicht relevant einzustufen.

Demzufolge sind organisatorische Maßnahmen bzgl. des betriebsbedingten Verkehrs auf öffentlichen Verkehrsflächen nicht erforderlich.

### 4.3.2. Lichtimmissionen

Im Rahmen des Verfahrens wurde im Hinblick auf die an der östlichen Seite der Ostpromenade gelegene schützenswerte Wohnnutzung eine lichttechnische Untersuchung in Bezug auf die Kfz-Scheinwerfer (Müller-BBM GmbH, Stand August 2022) und eine mögliche Blendwirkung erstellt.

Grundsätzlich sind die Fassaden der geplanten Mobilstation offen geplant. Einzige Ausnahme stellt die Ostfassade dar, die aufgrund der schalltechnischen Auswirkungen auf die gegenüberliegende Bebauung der Ostpromenade zu mindestens 55 % geschlossen auszuführen ist (s. Kap. 8.8). Im Rahmen der Untersuchung wurde geprüft, ob die Kfz-Scheinwerfer störende Lichtimmissionen in Form von Raumaufhellungen bzw. Blendungen hervorrufen können. In einem ersten Schritt wurden hierzu exemplarisch die Lichtimmissionen für das 1. Obergeschoss unter Berücksichtigung der Öffnungsflächen der Fassade untersucht. Da die Fassade gleichmäßig gestaltet ist, sind damit auch alle weiteren Geschosse hinreichend geprüft.

Die Ermittlung und Bewertung der Lichtimmissionen erfolgt nach der Licht-Richtlinie des LAI (Länderausschuss für Immissionsschutz). In dieser Richtlinie werden für künstliche Lichtquellen zwei Beurteilungskriterien genannt; zum einen das Kriterium der Raumaufhellung und zum anderen das der Blendung. Die Beurteilungsgröße für die Raumaufhellung ist die mittlere Beleuchtungsstärke  $E_F$  am Immissionsort in der Fensterebene in Abhängigkeit der Gebietseinstufung. Im vorliegenden Fall liegt der Immissionsort (Ostpromenade 29) in einem Kerngebiet. Hier gelten die Immissionsrichtwerte von 15 lx tags (6:00 – 22:00 Uhr) und 5 lx nachts (22:00 – 6:00 Uhr). Die Immissionsrichtwerte beziehen sich auf zeitlich konstantes Licht, welches mehrmals in der Woche jeweils länger als eine Stunde eingeschaltet ist. Neben der Raumaufhellung am Immissionsort sind auch die Eigenschaften der Lichtquelle und deren Umgebung von Bedeutung. Hier ist insbesondere die Blendung gewichtig. Diese wird unterteilt in physiologische (Herabsetzung des Sehvermögens) und psychologische (Störeffindung) Blendung. Im Rahmen des Immissionsschutzes wird die psychologische Blendung betrachtet. In Abhängigkeit der Gebietseinstufung darf der Immissionsrichtwert  $k$  für die Beurteilung von Blendung nicht überschritten werden. Der Immissionsrichtwert der maximal zulässigen Blendung für ein Kerngebiet liegt nachts (22:00 – 6:00 Uhr) bei 160. Tagsüber sind für Kerngebiete keine Maximalwerte festgelegt.

Im Ergebnis wurde festgestellt, dass Fahrzeuge, die an der Ostseite der geplanten Mobilstation ein- bzw. ausfahren an dem o.g. Immissionsort in allen Geschossen Lichteinwirkungen verursachen. Da die Scheinwerfer fast senkrecht auf die Fassade gerichtet sind, kann der Scheinwerferkegel mit der maximalen Lichtstärke auftreffen. Um den worst-case-Fall abzubilden, wurde den Berechnungen generell die maximale Lichtstärke zugrunde gelegt.

Der Richtwert der Raumaufhellung für die kritische Nachtzeit von 5 lx für Kerngebiete wird z. B. beim Ausfahren eines Pkw von der Ebene E3 in Höhe des Immissionsortes (Ostpromenade 29) mit einer prognostizierten Beleuchtungsstärke von maximal  $E_V = 355$  lx während der Einwirkzeit von wenigen Sekunden deutlich überschritten. Die Richtwerte der Licht-Richtlinie sind jedoch nur für Anlagen gültig, deren Betriebsdauer eine Stunde überschreitet. Nach dieser Regelung liegt demnach keine Überschreitung des Immissionsrichtwertes vor.

Der für die Beurteilung der psychologischen Blendung maßgebliche Proportionalitätsfaktor wurde beim Ausfahren eines Pkw auf z. B. der Ebene E3 in Höhe des o. g. Immissionsortes mit  $k_L = 84.234$  ermittelt. Der Richtwert für die kritische Nachtzeit von 160  $k$  für ein Kerngebiet wird während der Einwirkzeit von wenigen Sekunden somit deutlich überschritten. Den Berechnungen liegt eine geringere Umgebungsleuchtdichte ( $0,1$  cd/m<sup>2</sup>) zugrunde, als in der Realität im innerstädtischen Bereich generell vorzufinden ist, sodass der tatsächliche Proportionalitätsfaktor geringer ausfallen wird. Demnach wurde hier ein worst-case-Ansatz zugrunde gelegt. Darüber hinaus ist der Immissionsrichtwert der Licht-Richtlinie für Kerngebiete nur für Anlagen gültig, deren Betriebsdauer mindestens eine Stunde pro Tag beträgt. Eine Überschreitung des Immissionsrichtwertes bzgl. einer psychologischen Blendung liegt nach den Regelungen der Licht-Richtlinie demnach nicht vor.

Die zu erwartenden, zeitlich stark begrenzten o. g. Einwirkungen (Raumaufhellung und psychologische Blendung) sind als hinnehmbar einzustufen, insbesondere vor dem Hintergrund, dass eine Nachnutzung des Parkhauses im Regelbetrieb nicht zulässig ist (s. Kap 8.8.1).

Die gutachterlichen Empfehlungen hinsichtlich einer nichttransparenten Brüstung an der Ostfassade der Mobilstation werden im nachfolgenden Baugenehmigungsverfahren berücksichtigt.

Im Hinblick auf eine Raumaufhellung und psychologische Blendung können demzufolge unzumutbare Beeinträchtigungen ausgeschlossen werden.

#### **4.4. Artenschutz**

Im Rahmen des Bebauungsplanverfahrens wurde zur Ermittlung der zu erwartenden artenschutzrechtlichen Konflikte eine Artenschutzprüfung der Stufe I (Dipl.-Biol. Michael Straube, Wegberg, März 2022) durchgeführt.

Im Rahmen der Artenschutzprüfung Stufe I wurde festgestellt, dass lokal mindestens acht Fledermausarten vorkommen, von denen vier Arten häufig Gebäude als Quartiere nutzen: Braunes Langohr, Breitflügelfledermaus, Kleine Bartfledermaus und Zwergfledermaus. Mit den Arten Abendsegler, Kleinabendsegler, Rauhaut- und Wasserfledermaus beziehen vier weitere Arten gelegentlich Gebäude als Quartiere. Konkrete Hinweise auf Vorkommen von Fledermäusen liegen jedoch nicht vor.

Außerdem ist das Vorkommen von 21 planungsrelevanten Vogelarten in der Umgebung bekannt oder möglich, welche Bruthabitate, wie sie im Plangebiet und der näheren Umgebung bestehen, besiedeln können: Baumpieper, Bluthänfling, Feldsperling, Habicht, Kleinspecht, Kuckuck, Mäusebussard, Mehlschwalbe, Rauchschnalbe, Schleiereule, Schwarzspecht, Sperber, Star, Steinkauz, Turmfalke, Turteltaube, Uferschnalbe, Waldkauz, Waldohreule, Wanderfalke und Wespenbussard. Die genannten Arten sowie regional gefährdete Vogelarten können jedoch aufgrund ihrer Habitatansprüche und der Ergebnisse der Begehung im Plangebiet ausgeschlossen werden.

Lebensstätten von Fledermäusen sind unwahrscheinlich, wenn auch nicht völlig ausgeschlossen. Entsprechend könnten Lebensstätten von Fledermäusen zerstört und Tiere getötet werden. Lebensstätten von Tieren aus anderen planungsrelevanten oder lokal gefährdeten Arten sind am Parkhaus und in den Gehölzen nicht vorhanden. Eine Störung von Tieren der betrachteten Arten mit der Folge einer Verschlechterung der lokalen Erhaltungszustände ist demnach ausgeschlossen.

Störungen und Zerstörungen von Brutstätten häufiger und verbreiteter Vogelarten in Gehölzen im Bereich des Parkhauses sind möglich und wahrscheinlich. Zum Ausschluss von Verstößen gegen Störungs- und Tötungsverbote sind die nachfolgend genannten Maßnahmen umzusetzen:

Zum Schutz von Fledermäusen müssen die Spalten am Parkhaus vor dem Beginn des Rückbaus endoskopisch untersucht werden. Sollten Tiere gefunden werden, sind sie zu bergen, ggf. zu pflegen und zeitnah bei geeigneter Witterung wieder in der Nähe freizusetzen. Dies erfordert ggf. eine ökologische Baubegleitung. Sollten Quartiere nachgewiesen werden, sind sie möglichst zeitnah durch geeignete Ersatzquartiere zu kompensieren.

Im Hinblick auf die Vermeidungs- und Minderungsmaßnahmen wurden entsprechende Hinweise in den Bebauungsplan aufgenommen.

Bei Beachtung der Maßnahmen können Verstöße gegen §§ 39 und 44 BNatSchG (Zerstörung von Lebensstätten, Tötung und Störung von Tieren) ausgeschlossen werden. Eine vertiefende artenschutzrechtliche Prüfung (ASP II) mit umfangreichen Untersuchungen von Vögeln, Fledermäusen oder anderen Tiergruppen über die o. g. Maßnahmen hinaus sind nach derzeitigem Kenntnisstand nicht erforderlich.

Den artenschutzrechtlichen Belangen wird damit Rechnung getragen.

## **5. Allgemeine Ziele und Zwecke der Planung**

### **5.1. Ziele und Zwecke der Planung**

Generelles Ziel dieses Bebauungsplanes ist die Schaffung der planungsrechtlichen Voraussetzungen für die Umsetzung der geplanten Mobilstation und des städtebaulich wirksamen Solitärs für Co-Working-Angebote bzw. Wohnen.

Folgende konkrete Ziele werden insbesondere durch die Aufstellung dieses Bebauungsplanes verfolgt:

- die Schaffung einer städtebaulich integrierten, mehrgeschossigen Mobilstation,
- die Schaffung neuer Sharing-Angebote für Pkw, Fahrräder, Lastenfahrräder, Roller etc.,
- die Schaffung von neuer Ladeinfrastruktur für die E-Mobilität (Pkw, Fahrräder),
- die Schaffung einer neuen ÖPNV-Haltestelle,
- die Verbesserung der Parkplatzsituation in der Innenstadt,
- die Verbesserung der Erreichbarkeit des zentralen Geschäftsbereiches sowie
- die Schaffung eines multifunktional nutzbaren Baukörpers für Co-Working-Space, andere Büroformen, Praxen oder Wohnen.

Im Rahmen dieses Bebauungsplanes werden die Ziele des städtebaulichen Sanierungsgebietes, des Integrierten Handlungskonzeptes, des Mobilitätskonzeptes sowie des Gestaltungsleitfadens für die Innenstadt berücksichtigt. Darüber hinaus wird mit dem Energiekonzept dem Klimaschutz bzw. der Klimaanpassung Rechnung getragen.

### **5.2. Klimaschutz**

Mit der BauGB-Novelle 2011 wurde der Klimaschutz als Grundsatz der Bauleitplanung gesetzlich einbezogen. Inhaltliche Vorgaben für die Berücksichtigung macht die Klimaschutzklausel des § 1a Abs. 5 BauGB. Hiernach soll den Erfordernissen des Klimaschutzes sowohl durch Maßnahmen, die dem Klimawandel entgegenwirken, als auch durch solche, die der Anpassung an den Klimawandel dienen, Rechnung getragen werden. Die Erfordernisse des Klimaschutzes sind in die bauleitplanerische Abwägung einzustellen.

Der Klimawandel ist ein globales Problem, welches nur durch viele lokale Beiträge gelöst werden kann. Mit der Entwicklung auf der innerstädtischen bereits bebauten Fläche wird eine bessere Ausnutzung der Fläche bewirkt, werden neue Angebote für Mobilität, Arbeiten und Wohnen geschaffen und durch die Nähe zum Zentrum einen Beitrag zur „Stadt der kurzen Wege“ und somit einer kompakten Stadt geleistet und damit die bestehende Infrastruktur gestärkt, des Weiteren wird die Inanspruchnahme von Flächen im Außenbereich reduziert und folglich dem Klimaschutz Rechnung getragen.

Für die Mobilstation ist eine extensive Dachbegrünung vorgesehen, welche zur Regenrückhaltung dient, Starkregenereignisse mindert, den Schutz vor Hitze und Kälte und das Mikroklima verbessert. Zudem wirkt sich eine Dachbegrünung positiv auf die Biodiversität aus.

Darüber hinaus soll mit dem geplanten Energiekonzept für die neuen Gebäude den Erfordernissen des Klimaschutzes ebenfalls Rechnung getragen.

## **6. Planverfahren**

Das Verfahren zur Aufstellung des Bebauungsplanes Nr. I/1 „Stadtkern“ 3. Änderung in Erkelenz erfolgt im Regelverfahren gemäß § 2 BauGB inklusive der Erstellung eines Umweltberichtes, der gesonderter Teil dieser Begründung ist.

## 7. Konzeption

### 7.1. Städtebauliches Konzept

Im Rahmen des Integrierten Handlungskonzeptes Erkelenz-Mitte (s. Kap. 2.8) spielt das Thema Mobilität eine wichtige Rolle. In diesem Zusammenhang kommt dem Baublock Ostpromenade eine große Bedeutung zu. Der ca. 2.000 m<sup>2</sup> große Bereich ist durch ein in die Jahre gekommenes Parkdeck gekennzeichnet, welches nicht ausgelastet ist.

Die Stadt Erkelenz ist bestrebt einen Nutzungsmix verschiedener Mobilitätslösungen zu unterstützen und arbeitet an der Förderung des Radverkehrs ebenso wie an der Stärkung der Nahmobilität und Attraktivierung des ÖPNV. Gleichzeitig soll der Motorisierte Individualverkehr (MIV) nicht aus der Kernstadt verdrängt werden, da ca. die Hälfte der Erkelenzer Bevölkerung in Ortsteilen außerhalb der Kernstadt lebt.

In den kommenden Jahren soll der Markt umgestaltet und in seiner Aufenthaltsqualität verbessert werden und im Zuge dessen die Anzahl der Pkw-Stellplätze reduziert werden. Ähnliches gilt für weitere Plätze in der Innenstadt. Für die Besucher der Innenstadt soll es jedoch weiterhin attraktive Angebote geben. Der Baublock an der Ostpromenade stellt aufgrund der Entfernung vom Markt mit weniger als 200 m eine Option dar.

2021 wurden erste Entwürfe für den Markt entwickelt und ein Förderantrag bei der Bezirksregierung eingereicht. Aufgrund dessen wurde ebenfalls 2021 eine Machbarkeitsstudie für das Grundstück an der Ostpromenade erstellt. In dieser Studie sollte geprüft werden, wie das bestehende Parkhaus rückgebaut und eine städtebaulich integrierte, mehrgeschossigen Mobilstation entwickelt werden kann. Diese soll zu einer Verbesserung der Parkplatzsituation beitragen und zudem eine städtebaulich attraktive Lösung für die aktuelle Situation bieten.

Im Rahmen der o. g. Studie wurden unterschiedliche Varianten geprüft und die Machbarkeit für eine neue Mobilstation nachgewiesen. Neben den Pkw-Stellplätzen sollen Stellplätze für Fahrräder inklusive Abstellmöglichkeiten für Lastenfahräder, Sharing-Angebote für Pkw, Fahrräder, Roller etc. sowie Ladestationen für Pkw und Fahrräder angeboten werden. Die Mobilstation soll, genau wie das derzeitige Parkhaus, öffentlich zugänglich sein. In Ergänzung zur Mobilstation ist an der Ostseite eine neue ÖPNV-Haltestelle für den ErkaBus geplant.

Neben der Mobilstation soll im Süden des Plangebietes ein Kubus entstehen, der städtebaulich als Solitär/ Eye-Catcher fungieren soll. In diesem Kubus könnte im Erdgeschoss beispielsweise eine Fahrradstation untergebracht werden. In den Obergeschossen könnte der steigenden Nachfrage nach wohnstandortnahen Büroarbeitsplätzen in Form von Co-Working-Angeboten nachgekommen werden. Der Standort im Stadtkern von Erkelenz mit optimaler verkehrlicher Erreichbarkeit sowie allen Infrastrukturangeboten eignet sich in hervorragender Weise für die Etablierung eines Co-Working-Angebotes. Darüber hinaus wären an diesem Standort auch andere Büroformen, Praxen, Wohnen oder dergleichen denkbar. Im Hinblick auf ein zukunftsfähiges Konzept soll daher ein multifunktional nutzbarer Baukörper entstehen, welcher mit seinen künftigen Nutzungen zur Belebung der Erkelenzer Innenstadt beitragen kann.

Mit der Errichtung der Mobilstation werden innovative Mobilitätsangebote gefördert und damit die Erreichbarkeit des zentralen Geschäftsbereiches von Erkelenz verbessert.

In der näheren Umgebung sowie im gesamten Innenstadtbereich ist vielfach der Ziegel als Fassadenmaterial und somit als Gestaltungselement anzutreffen. Neben klassisch ziegelfarbenen Fassaden finden sich auch weiß geschlämmte Ziegelfassaden sowie als weiteres Material Putz. Auffällig sind in ihrer Wirkung und Dominanz auch die als Einfriedung dienenden Ziegelmauern. Um die neuen Gebäude städtebaulich in den Kontext einzubinden, sollen die Fassaden der Mobilstation und des Solitärs mit einer regionaltypischen Ziegelfassade in zeitgemäßer Fassadenkomposition gestaltet werden. Darüber hinaus ist vorgesehen, Teile der Fassaden zu begrünen.

Um eine natürliche Belüftung der Mobilstation gewährleisten zu können, sind die Fassaden weitgehend offen gehalten, in Teilen auch in Kombination mit Lochziegelelementen. Eine Ausnahme bildet die östliche Fassade, die zum Schutz der gegenüberliegenden Bebauung in größeren Teilen mit Lochziegelelementen gegliedert werden soll.

Die Dächer der neuen Baukörper sind mit extensiver Dachbegrünung in Kombination mit Anlagen zur Nutzung solarer Strahlungsenergie vorgesehen.

Die Mobilstation verfügt über 5 Geschosse unterteilt in 9 Split-Level-Ebenen. Mit der ca. 13 m Gesamthöhe fügt sich das Gebäude gut in die Höhenlage der umliegenden Struktur ein. Der geplante Solitär soll als städtebaulicher Akzent im südlichen Bereich des Grundstücks eine Höhe von mindestens vier Geschossen aufweisen, um eine entsprechende Wirkung entfalten zu können.

## **7.2. Erschließungskonzept**

Die geplante Mobilstation wird über den östlich des Plangebietes verlaufenden Straßenzug der Ostpromenade verkehrlich erschlossen. Fuß- und radläufig ist das Gebiet aus allen Richtungen erreichbar.

Die Einfahrt zur Mobilstation befindet sich im nordwestlichen Bereich. Die Schrankenanlage ist dem Gebäude vorgelagert. Die innere Erschließung erfolgt über zwei Rampenanlagen, welche auch fußläufig genutzt werden können. Neben der im südlichen Bereich des Gebäudes befindlichen Treppen- und Aufzugsanlage kann man zusätzlich über eine vorgelagerte Freitreppe an der Westfassade in die einzelnen Ebenen gelangen.

## **7.3. Energiekonzept**

Mit dem Energiekonzept für die geplanten Gebäude wird das Ziel verfolgt, energieautarke Gebäude zu errichten. Die Energiegewinnung soll durch Photovoltaikanlagen erfolgen und die gewonnene elektrische Energie in einem Batteriespeicher gespeichert werden.

Das Energiekonzept für den Kubus wird im Rahmen der weiteren Planung konkretisiert.

## **8. Planungsrechtliche Festsetzungen**

### **8.1. Gliederung nach § 30 BauGB**

Der Bebauungsplan wird gemäß § 30 Abs. 1 BauGB als qualifizierter Bebauungsplan aufgestellt.

### **8.2. Art der baulichen Nutzung**

#### Kerngebiet

Entsprechend der Struktur des umliegenden Siedlungsbereiches werden die Flächen im Plangebiet, neben den Verkehrsflächen (s. Kap. 8.7), gemäß § 7 BauNVO als Kerngebiet festgesetzt und dienen damit vorwiegend der Unterbringung von Handelsbetrieben sowie der zentralen Einrichtungen der Wirtschaft, der Verwaltung und der Kultur.

Der Ursprungs-Bebauungsplan Nr. I/1 „Stadtkern“ setzt in Gänze ein Kerngebiet fest. Auch die umliegenden Innenstadtbereiche sind entsprechend ihrer Nutzungen und der auch weiterhin angestrebten vielfältigen, innenstadttypischen Struktur überwiegend als Kerngebiet ausgewiesen. Aufgrund dessen sollen die Flächen der 3. Änderung des Bebauungsplan Nr. I/1 ebenfalls weiterhin als Kerngebiet festgesetzt werden. Dieses Kerngebiet ist somit als kleiner Teilbereich des gesamten Kerngebietes der Innenstadt zu betrachten.

Der Kerngebietsteil im Geltungsbereich der 3. Änderung wird entsprechend der vorgesehenen Nutzungen in zwei Teilbereiche (MK 1.1 und MK 1.2) unterteilt.

Im Bereich der geplanten Mobilstation (Teilbereich MK 1.1) sind ausschließlich Parkhäuser und Großgaragen als zulässig festgesetzt. Der Ausschluss überwiegend anderer kerngebietstypischer Nutzungen für einzelne Bereiche kommt in Betracht, wenn weitere zusammengehörige umliegende Bereiche kerngebietstypische Nutzungen aufweisen und diese im Zusammenwirken faktisch in Gänze den Kerngebietscharakter ausmachen. Im vorliegenden Fall ist dies gegeben, da im gesamten Innenstadtbereich Handelsnutzungen (ca. 100 Einzelhandelsbetriebe im ZVB Innerstädtischer Hauptgeschäftsbereich) (s. Kap. 2.6), zentrale Einrichtungen der Wirtschaft, der Verwaltung und der Kultur vorhanden sind. Um für diese kerngebietstypischen Nutzungen entsprechende Parkmöglichkeiten und zukunftsweisende andere Mobilitätsangebote bereitzustellen, soll u. a auf den Flächen im festgesetzten Teilbereich MK 1.1 die erforderliche Mobilstation (s. Kap. 7) errichtet werden. Dies entspricht den Zielsetzungen des InHK (s. Kap. 2.8) für das Handlungsfeld 2 „Mobilität / Verkehr“ sowie den Zielen des Mobilitätskonzeptes 2021. Im Hinblick auf den Bau der Mobilstation wurde bereits am 08.06.2022 vom Ausschuss für Bauen, Betriebe, Klimaschutz und Umwelt der Stadt Erkelenz der entsprechende Beschluss gefasst.

Eine Benachteiligung für Eigentümer bzw. Mieter/ Pächter durch den Ausschluss der weiteren kerngebietstypischen Nutzungen in diesem Bereich entsteht nicht, da sich die Flächen im Plangebiet im Eigentum der Stadt Erkelenz befinden, die geplante Mobilstation seitens der Stadt errichtet und betrieben werden und auch weiterhin im Eigentum der Stadt verbleiben soll.

Im Teilbereich MK 1.2 sind die generell kerngebietstypischen Nutzungen Geschäfts-, Büro- und Verwaltungsgebäude, Einzelhandelsbetriebe, Schank- und Speisewirtschaften, Betriebe des Beherbergungsgewerbes, sonstige nicht wesentlich störende Gewerbebetriebe sowie Anlagen für kirchliche, kulturelle, soziale, gesundheitliche und sportliche Zwecke allgemein zulässig. Entsprechend der städtebaulichen Zielsetzung sind in diesem Teilbereich von den allgemein zulässigen Nutzungen nur Vergnügungsstätten, Einzelhandelsbetriebe, deren Zweck auf den Verkauf von Artikeln mit sexuellem Charakter ausgerichtet ist, sonstige Gewerbebetriebe, soweit es sich um Bordelle und bordellartige Betriebe handelt sowie alle Arten von Tankstellen nicht zulässig. Zu Vergnügungsstätten zählen u. a. Spiel- und Automatenhallen, Wettbüros, Nachtlokale, Swinger-Clubs und Diskotheken. Diese besitzen eine besondere städtebauliche Relevanz, da von ihnen Störpotenziale ausgehen, insbesondere die ausgedehnten Öffnungs- bzw. Nutzungszeiten, die sich auch über die Nacht ausdehnen können. Zudem kann die äußere Gestaltung als störend

empfunden werden und größere Einzugsgebiete teilweise zu erheblichen Verkehrs- und Lärmproblemen führen. Städtebaulich relevant sind Vergnügungsstätten auch aufgrund ihrer Rolle als Indikator für sogenannte Trading-Down-Effekte. Von Vergnügungsstätten können somit auch Verdrängungseffekte ausgehen.

Vergnügungsstätten im Sinne von gewerblichen Nutzungsarten, die in unterschiedlicher Ausprägung unter Ansprache des Sexual-, Spiel- und/ oder des Geselligkeitstriebes einer bestimmten gewinnbringenden „Freizeit“-Unterhaltung dienen, sind daher nicht zulässig, da sie den geplanten Nutzungen, welche im Zuge der Umstrukturierung der Innenstadt hochwertige urbane Qualitäten sicherstellen sollen, entgegenstehen. Die städtebauliche Lage inmitten des Innenstadtbereiches birgt die Gefahr der Ansiedelung solcher Nutzungen, die das gesamte Gebiet negativ prägen würden. Diesbezüglich werden aus städtebaulichen Gründen an diesem zentralen Bereich zum Zwecke der Verhinderung eines sogenannten „Trading-down-Effekts“ Vergnügungsstätten ausgeschlossen. Weiterhin werden aus denselben Gründen im Kerngebiet Einzelhandelsbetriebe, deren Zweck auf den Verkauf von Artikeln mit sexuellem Charakter ausgerichtet sind und Bordelle sowie bordellartige Betriebe und Einrichtungen, die bauplanungsrechtlich als Gewerbebetriebe einzuordnen sind, ausgeschlossen. Diese Untersagungen sind gerade in einer traditionsverpflichteten Stadt wie Erkelenz erforderlich, um den Charakter der Innenstadt zu erhalten, Beeinträchtigungen des Stadt- und Straßenbildes sowie Qualitätsminderungen des Warenangebotes zu verhindern.

Die bei Tankstellen auftretenden Emissionen von Luftschadstoffen sowie das vermehrte Verkehrsaufkommen und die damit verbundenen Geräuschentwicklungen sind an diesem innerstädtischen Standort zur Wahrung gesunder Wohn- und Arbeitsverhältnisse nicht verträglich. Aufgrund dessen werden alle allgemein und ausnahmsweise zulässigen Tankstellen im Kerngebiet ausgeschlossen.

Innenstadtgebiete, die ausschließlich der Unterbringung von Handelsbetrieben und zentralen Wirtschafts-, Verwaltungs- und Kultureinrichtungen dienen, entsprechen nicht mehr den heutigen Leitbildern des Städtebaus. Im Sinne einer Belebung der Innenstädte wird auch für Gebiete, in denen sich zentrale Versorgungs- und Dienstleistungseinrichtungen konzentrieren sollen, eine Mischung mit Wohnnutzungen angestrebt. Zur Wahrung der allgemeinen Zweckbestimmung des gesamten Kerngebietes muss die Zulässigkeit des Wohnens jedoch auf Teile des Kerngebietes begrenzt bleiben. Um im Innenstadtbereich eine Wohnnutzung im Kerngebiet zu ermöglichen, die nicht an betriebliche Nutzungen gebunden ist, wird für den Teilbereich MK 1.2 festgesetzt, dass Wohnungen ab dem 1. Obergeschoss allgemein zulässig sind. Diese Festsetzung dient der angestrebten Nutzungsmischung, wie sie im Bereich der Erkelenzer Innenstadt schon heute vorzufinden ist.

Aufgrund der geplanten Mobilstation im Bereich des festgesetzten Teilbereiches MK 1.1 sind hier Wohnungen nicht zulässig.

### **8.3. Maß der baulichen Nutzung**

Das Maß der baulichen Nutzung soll im Kerngebiet (MK 1.1 und MK 1.2) durch die Festsetzung einer Grundflächenzahl (GRZ), durch die Zahl der Vollgeschosse als Mindest- und Höchstmaß sowie durch Gebäudehöhen als Höchstmaß und als Mindest- und Höchstmaß festgesetzt werden.

#### **8.3.1. Grundflächenzahl (GRZ)**

Für das Kerngebiet (MK 1.1 und MK 1.2) wird eine GRZ von 1,0 festgesetzt. Dieser Wert orientiert sich an den Orientierungswerten der Obergrenzen für das Maß der baulichen Nutzung gemäß § 17 BauNVO. In Zusammenhang mit den weiteren Festsetzungen zum Maß der baulichen Nutzung wird damit die städtebaulich gewünschte Baudichte für kerngebietstypische Bereiche, wie er in der Innenstadt von Erkelenz vorzufinden ist, gesichert.

Wie bereits in Kapitel 7 beschrieben, sollen im Geltungsbereich eine Mobilstation mit unterschiedlichen Angeboten und ein städtebaulich wirksamer Solitär errichtet werden. Um diese Strukturen

zu ermöglichen, ist eine überwiegende Überbauung des Grundstückes erforderlich. Da heute bereits an dieser Stelle ein Parkhaus/ Parkdeck vorhanden ist, wird sich die zusätzliche Versiegelung auf ein Minimum beschränken.

Der Bebauungsplan enthält aufgrund einer planerischen Zurückhaltung keine Festsetzung zur Geschossflächenzahl (GFZ). Die Orientierungswerte für die Obergrenzen des § 17 Abs. 1 BauNVO gelten jedoch auch ohne Festsetzung. Grundsätzlich sind Orientierungswerte erwünschte Zielwerte und keine verbindlichen Obergrenzen.

Der Bebauungsplan erlaubt im Teilbereich MK 1.1 insoweit eine Überschreitung der Orientierungswerte für die Obergrenzen des § 17 Abs. 1 BauNVO für die GFZ von 3,0 für Kerngebiete. Hier sind mit den Festsetzungen der maximalen Gebäudehöhe und einer faktischen Höhe von ca. 13 m theoretisch bis zu vier Vollgeschosse möglich und damit eine GFZ von insgesamt 4,0 zulässig.

Innerhalb des Teilbereiches MK 1.2 werden mit den festgesetzten maximal fünf Vollgeschossen die Orientierungswerte für die Obergrenzen des § 17 Abs. 1 BauNVO für Kerngebiete mit einer GFZ von 5,0 ebenfalls überschritten.

Die Überschreitungen der GFZ sollen, wie oben und in Kap. 7 bereits beschrieben, aus städtebaulichen Gründen zulässig sein. Zudem soll damit der Bedarf an einem Nutzungsmix verschiedener Mobilitätslösungen in der Innenstadt zumindest teilweise gedeckt werden. Darüber hinaus sollen mit dem geplanten Kubus wohnstandortnahe Büroarbeitsplätze, Praxen oder Wohnen auf kleiner Grundfläche ermöglicht werden, um hiermit zur Belebung der Erkelenzer Innenstadt beizutragen.

Es ist davon auszugehen, dass die allgemeinen Anforderungen an gesunde Wohn- und Arbeitsverhältnisse eingehalten werden. Zudem wird mit der Verdichtung dem Prinzip eines sparsamen und schonenden Umgangs mit Grund und Boden und dem Prinzip einer „Stadt der kurzen Wege“ Rechnung getragen. Die Belange der umliegenden bestehenden sowie der geplanten Bebauung werden auf Ebene der Bebauungsplanung umfassend berücksichtigt.

Um nachteilige Auswirkungen auf die Umwelt einschätzen zu können, werden im Rahmen des Verfahrens die einzelnen Schutzgüter betrachtet. Die Ergebnisse werden im beiliegenden Umweltbericht dargestellt und bewertet und in der Abwägung berücksichtigt. Durch die geplante Bebauung sind unter Berücksichtigung der schalltechnischen Maßnahmen keine erheblichen Auswirkungen auf die Umwelt zu erwarten.

Sonstige öffentliche Belange stehen einer Überschreitung der Orientierungswerte der Obergrenzen des § 17 BauNVO nicht entgegen.

### **8.3.2. Höhe der baulichen Anlagen - Anzahl der Vollgeschosse und Gebäudehöhen**

Zur Begrenzung der baulichen Höhenentwicklung soll im Kerngebiet Teilbereich MK 1.1 für die Mobilstation nur die maximale Gebäudehöhe festgesetzt werden. Durch die niedrigeren Geschosshöhen und die Ausbildung im Split-Level ist in diesem Bereich eine Festsetzung über die Zahl der Vollgeschosse nicht sinnvoll und zielführend. Faktisch wären bei ca. 13 m Gebäudehöhe vier übliche Vollgeschosse möglich, geplant sind jedoch 9 versetzte Ebenen mit einer teilweise im Gelände befindlichen Ebene.

Im Teilbereich MK 1.2 wird eine Mindestgeschossigkeit von vier und eine Maximalgeschossigkeit von fünf Vollgeschossen festgesetzt. In Kombination mit der minimalen und maximalen Gebäudehöhe kann in diesem Bereich sichergestellt werden, dass der städtebaulich gewünschte Hochpunkt an dieser Stelle entstehen und ein geordnetes städtebauliches Erscheinungsbild in angemessener Höhe geschaffen werden kann.

Durch die Festsetzung der maximalen Gebäudehöhen sollen architektonische Überhöhungen vermieden werden, der städtebauliche Maßstab gewahrt bleiben und sich in dem städtebaulichen

Kontext eine verträgliche Höhenstruktur entwickeln. Die Höhen der umliegenden Bestandsbebauung werden berücksichtigt, so dass eine verträgliche Höhenentwicklung der Neubebauung gewährleistet werden kann.

Die maximale Gebäudehöhe wird dabei als höchster Punkt der Dachkonstruktion definiert. Für Flachdächer ist dann der oberste Punkt der Attika dieser höchste Punkt. Der Bezugspunkt ist Normalhöhennull (Nullniveau der Höhen über dem Meeresspiegel).

#### **8.4. Vom Bauordnungsrecht abweichende Maße der Tiefe der Abstandsflächen**

Um die gewünschten Raumkanten entlang des Fußweges sicherzustellen und die vorgesehene städtebauliche Dichte in diesem Bereich entwickeln zu können, soll es möglich sein, den Abstand zwischen der Mobilstation und dem Solitär auf 5,0 m zu reduzieren. Dementsprechend wird festgesetzt, dass an den jeweiligen Seiten entlang des Fußweges die Abstandsfläche 2,5 m beträgt. Somit kann auf jeder Teilfläche des Kerngebietes die verringerte Abstandsfläche bis zur Mitte der öffentlichen Verkehrsfläche (s. Kap. 8.7.2) abgetragen werden.

Im Hinblick auf die möglichen Nutzungen in dem Solitär führt ein Heranrücken an die Mobilstation nicht zu unzumutbaren Wohn- und Arbeitsverhältnissen, da aufgrund des erforderlichen Schallschutzes hier ohnehin offenbare Fenster zu Aufenthaltsräumen von Wohnungen und sonstigen schutzbedürftigen Räumen an der nördlichen Fassade ausgeschlossen sind. Diesbezüglich ist davon auszugehen, dass in der Grundrissgestaltung an dieser Seite Nebenräume, Treppenhaus, Aufzug, Nasszellen oder dergleichen vorgesehen werden.

#### **8.5. Bauweise, Baugrenzen, überbaubare Grundstücksflächen**

##### **8.5.1. Bauweise**

Im Kerngebiet (MK 1.1 und MK 1.2) wird im Wege planerischen Zurückhaltung die Bauweise nicht bestimmt. Auf diese Weise wird hier, im Zusammenspiel mit den Mindest- und Maximalvorgaben zur Geschossigkeit und der minimalen und maximalen Gebäudehöhen, die Möglichkeit zur Errichtung der geplanten Mobilstation und des Kubus in ihrer Lage untereinander und direkt angrenzend an die öffentlichen Verkehrsflächen ermöglicht.

##### **8.5.2. Baugrenzen, überbaubare Grundstücksflächen**

Die überbaubaren Grundstücksflächen werden gemäß § 23 BauNVO durch Baugrenzen bestimmt.

Für den Teilbereich MK 1.1 sind die überbaubaren Grundstücksflächen so gefasst, dass an allen Seiten ca. 1,0 m Puffer zur derzeitigen Planung existiert. Damit kann sichergestellt werden, dass ausreichend Flexibilität im Rahmen der weiteren Planung besteht.

Für den südlich des Fußweges geplanten Teilbereich MK 1.2 liegt noch keine konkrete Planung vor, sodass die überbaubaren Grundstücksflächen in diesem ohnehin kleinen Bereich auf die maximal mögliche Fläche ausgedehnt worden sind.

In Gänze sind die überbaubaren Grundstücksflächen so angeordnet, dass die Umsetzung der Idee des dem Bebauungsplan zugrunde liegenden städtebaulichen Entwurfes umgesetzt werden kann und darüber hinaus ausreichender Spielraum für die Gestaltung und Gliederung der künftigen Baukörper sichergestellt ist.

##### **8.5.3. Überschreitung der Baugrenzen**

Um geringfügige Überschreitungen beispielsweise im Hinblick auf die noch zu konkretisierende Überdachung der neuen Bushaltestelle oder im Bereich der Freitreppe an der Westseite der Mobilstation zu ermöglichen, werden Überschreitungen der Baugrenzen durch Überdachungen und Gebäudeteile bis zu 1,0 m als zulässig festgesetzt.

## **8.6. Garagen, Carports und Stellplätze**

Im Teilbereich MK 1.1 sind bezüglich der geplanten Mobilstation Stellplätze für Pkw und Fahrräder generell zulässig.

Im südlichen Teilbereich MK 1.2 soll ein Solitär an einer städtebaulich prägnanten Stelle, umgeben von einer neu zu gestaltenden Mischverkehrsfläche entstehen, sodass hier im direkten Umfeld keine oberirdischen Garagen und Carports die Wirkung stören sollen. Daher sind diese als nicht zulässig festgesetzt. Stellplätze für Fahrräder oder ggf. einen Behindertenstellplatz sind aus dem gleichen Grund nur innerhalb eines Gebäudes zulässig. Diese Festsetzung würde beispielsweise die in der Machbarkeitsstudie (s. Kap. 7) dargestellte Fahrradstation im Erdgeschoss des Solitärs ermöglichen.

Die notwendigen Stellplätze für die angestrebten Nutzungen können in der unmittelbar angrenzenden Mobilstation untergebracht werden. Fahrradstellplätze sind ebenfalls in ausreichender Anzahl vorhanden.

## **8.7. Öffentliche Verkehrsflächen**

### **8.7.1. Verkehrsflächen besonderer Zweckbestimmung Zweckbestimmung: Verkehrsberuhigter Bereich**

Innerhalb des Geltungsbereiches ist vorgesehen, die Verkehrsflächen der Ostpromenade als Mischverkehrsflächen zu gestalten. Hiermit soll die Gleichberechtigung der Verkehrsteilnehmer in diesem Innenstadtbereich gestärkt werden. Die Sicherung erfolgt über die Festsetzung von öffentlichen Verkehrsflächen mit der Zweckbestimmung: „Verkehrsberuhigter Bereich“.

Die Dimensionierung der Flächen ist so gewählt, dass die Erschließung der geplanten Mobilstation sowie eine Umfahrung des gesamten Bereiches gesichert ist. Die Befahrbarkeit durch Rettungs- und Müllfahrzeuge kann ebenfalls gewährleistet werden.

### **8.7.2. Verkehrsflächen besonderer Zweckbestimmung Zweckbestimmung: Fußweg**

Die fußläufige Verbindung zwischen dem Markt über das Reifferscheidtsgäßchen und die Ostpromenade und weiter Richtung Osten in die gassenartige Straße Schwatte Jräet soll mit einem Fußweg zwischen der Mobilstation und dem geplanten Kubus gesichert werden. Diesbezüglich wird hier eine 3,0 m breite Fläche als Verkehrsfläche besonderer Zweckbestimmung „Fußweg“ festgesetzt. Damit ist die fußläufige Vernetzung des Plangebietes in alle Richtungen gesichert.

## **8.8. Maßnahmen zum Schutz vor schädlichen Umwelteinwirkungen im Sinne des Bundes-Immissionsschutzgesetzes**

Wie bereits in Kapitel 4.3 beschrieben, wurden in einer schalltechnischen Verträglichkeitsanalyse die Geräuschimmissionen von der geplanten Mobilstation an den umliegenden schutzbedürftigen Nutzungen prognostiziert und beurteilt.

Im Rahmen des Bebauungsplanverfahrens werden diesbezüglich auf Grundlage der Empfehlungen des Gutachters geeignete Maßnahmen zum Schutz vor Gewerbelärm festgesetzt.

### **8.8.1. Nutzungszeiten Parkhaus**

Zur Sicherung der weitgehenden Einhaltung des Immissionsrichtwertes der TA Lärm inklusive des Irrelevanzkriteriums (s. Kap. 4.3) für Kerngebiete zum Nachtzeitraum wird festgesetzt, dass die Nutzung des Parkhauses im Regelbetrieb nachts nicht zulässig ist.

Der Regelbetrieb ist definiert als Zu- und Abfahrt für alle Nutzer sowie die gesamte Nutzung der Mobilstation auf allen Ebenen und allen Stellplätzen. Nach 22:00 Uhr wird durch eine Schrankenanlage geregelt, dass keine öffentlichen Nutzer in die Mobilstation einfahren können. Die Ausfahrt

der bereits vor 22:00 Uhr im Gebäude befindlichen Pkw soll jedoch möglich sein. Für Dauerparker wird es eine Ausnahme geben, die aufgrund der Geringfügigkeit dieser Fahrbewegungen eine Nutzung auch zur Nachtzeit erlauben soll. Diese Annahmen wurden auch in der schalltechnischen Verträglichkeitsanalyse berücksichtigt. Bei den nächtlichen Fahrbewegungen handelt es sich bei den Dauerparkern (Ebene -1) zur lautesten Nachtstunde um lediglich 0,04 Bewegungen und auf den übrigen Ebenen um lediglich 0,03 Bewegungen in der lautesten Nachtstunde.

Im Hinblick auf die in Kapitel 4.3 beschriebene Überschreitung der kurzzeitigen Geräuschspitzen nach TA Lärm zur Nachtzeit am IO 1 (Brückstraße 29) durch die Nutzung der jeweils nördlich gelegenen Stellplätze, können im Rahmen der nachfolgenden Baugenehmigung entsprechende Maßnahmen festgelegt werden. Hierfür stehen verschiedene Optionen wie beispielsweise ein Nutzungsverbot zur Nachtzeit für diese Stellplätze oder die Schließung der Fassade an dieser Stelle zur Verfügung. Da die Stadt Erkelenz Eigentümer der Mobilstation ist und auch weiterhin bleiben wird, ist die Umsetzung der entsprechenden Maßnahme durch die Selbstbindungspflicht der Stadt Erkelenz sichergestellt.

### **8.8.2. Lärmindernde Fahrbahnbeläge/ Ausführungen Geschossdecken**

Wie in (s. Kap. 4.3) beschrieben, wurden bei den Berechnungen zur Variante 1 lärmindernde Fahrbahnbeläge und hochabsorbierende Geschossdecken in der Mobilstation zugrunde gelegt. Um die weitgehende Einhaltung des Immissionsrichtwertes der TA Lärm inklusive des Irrelevanzkriteriums für Kerngebiete sicherzustellen, werden die entsprechenden Vorgaben aus der Verträglichkeitsanalyse festgesetzt.

### **8.8.3. Fassaden Kerngebiet Teilbereich MK 1.1 und MK 1.2**

Bei den schalltechnischen Berechnungen wurden entsprechend dem derzeitigen Entwurf für die Fassaden der Mobilstation die Öffnungsgrade der Fassaden berücksichtigt. Um eine natürliche Lüftung zu ermöglichen, sollen die Fassaden weitgehend geöffnet sein. Aufgrund der Nähe der Ostfassade zur gegenüberliegenden Bebauung wurde hier jedoch bereits mit einer Teilgeschlossenheit gerechnet. Der zur Sicherheit aufgerundete Wert (55 %) wurde für die gesamte Ostfassade festgesetzt.

Im Teilbereich MK 1.2 wird für die Nordfassade des geplanten Solitärs zum Schutz vor Gewerbelärm festgesetzt, dass hier offenbare Fenster zu Aufenthaltsräumen von Wohnungen und sonstigen schutzbedürftigen Räumen nicht zulässig sind. Da es sich um die Nordfassade handelt, der öffentliche Fußweg hier zwischen den beiden Gebäuden verläuft und in diesem Bereich aus städtebaulichen Gründen ohnehin die Abstandsflächen reduziert werden können, sind hier Aufenthaltsräume zweifelsohne unattraktiv. Für die spätere Grundrissgestaltung ist dieser Faktor als nicht kritisch anzusehen, da aufgrund der geringen Grundfläche für dieses Gebäude Aufenthaltsräume und sonstige schutzbedürftige Räume an drei anderen Seiten mit deutlich besserer Himmelsausrichtung orientiert werden können.

### **8.8.4. Ausnahmen**

Um eine unnötige Härte bei der Umsetzung der Planung auszuschließen, können in Abstimmung mit den zuständigen Fachbehörden Ausnahmen von allen Festsetzungen unter Ziffer 8.8 zugelassen werden, wenn gutachterlich nachgewiesen wird, dass die tatsächliche Lärmbelastung (z. B. durch Abschirmwirkung anderer Gebäude, die Anordnung schutzbedürftiger Bereiche zur lärmabgewandten Gebäudeseite) oder andere geeignete Maßnahmen zur Einhaltung des Schallschutzes ausreichen.

### **8.8.5. Hinweis**

Es wird zusätzlich darauf hingewiesen, dass bei der Errichtung und des Betriebes von Klima-, Kühl- und Lüftungsanlagen, Luft- und Wärmepumpen sowie Blockheizkraftwerken der „Leitfaden

für die Verbesserung des Schutzes gegen Lärm bei stationären Geräten“ der Bund/ Länder-Arbeitsgemeinschaft für Immissionsschutz-LAI zu beachten ist.

## **8.9. Anpflanzen von Bäumen, Sträuchern und sonstigen Bepflanzungen sowie Bindungen für Bepflanzungen und für die Erhaltung von Bäumen, Sträuchern und sonstigen Bepflanzungen**

### Dachbegrünung

Zur Stärkung einer Durchgrünung des Innenstadtbereiches, zur Verminderung der Aufheizung von Gebäuden, zur Speicherung des Niederschlagswassers sowie zur Verbesserung des Kleinklimas sollen die Flachdächer und flach geneigten Dächer (0 – 15°) der geplanten Gebäude mindestens extensiv begrünt werden.

Ausgenommen von der Dachbegrünungspflicht sind begehbare Dachterrassen, verglaste Flächen und technische und sonstige Aufbauten, soweit sie nach anderen Festsetzungen auf der Dachfläche zulässig sind. Diese Ausnahme gilt nicht für aufgeständerte Anlagen zur Nutzung solarer Strahlungsenergie, da eine Kombination mit extensiver Dachbegrünung technisch machbar und klimatechnisch wünschenswert ist.

Um die Begrünung und Bepflanzung dauerhaft zu sichern, sind die entsprechenden Festsetzungen für die Art des Pflanzsubstrats bestimmt. Das Substrat für die jeweilige Begrünung ist entsprechend der jeweils bei Eingang des Bauantrages eingeführten Fassung der Dachbegrünungsrichtlinie vorzusehen.

Mit den Dachbegrünungen kann die ökologische Funktion der Dachflächen aufgewertet werden. Zudem wird mit dieser Festsetzung ein wichtiger Beitrag zur Niederschlagsentwässerung, zur Verbesserung der Biodiversität und zum Klimaschutz geleistet.

## **9. Bauordnungsrechtliche Festsetzungen**

Gebäude mit ihrer Kubatur und den Dächern tragen zum wirksamen Erscheinungsbild von öffentlichen Räumen bei. Das optische Zusammenspiel einzelner Komponenten entscheidet hierbei über den Charakter und somit die Attraktivität eines Quartiers. Nur aufeinander abgestimmte oder gleiche Grundregeln ergeben zusammen ein harmonisches Stadtbild.

Um die Qualität des zu überplanenden Innenstadtbereiches zu gewährleisten, werden einige wenige grundsätzliche Gestaltungsvorgaben zur zukünftigen Bebauung als Gestaltungsvorschriften festgesetzt.

### **9.1. Dachform/ Dachneigung**

Neben der Fassade als „Gesicht zur Straße“ bildet der Baukörper mit seinem Volumen, seiner Dachform, seiner Stellung zur Straße und seiner Höhe das wesentliche bauliche Gestaltungselement der Stadt. Neben dem Stellenwert der Dachformen für die Fernwirkung entscheidet die Dachneigung im Stadtbild über Harmonie oder Missklang der einzelnen Baukörper untereinander.

Im Plangebiet werden in Gänze nur Flachdächer und flach geneigte Dächer von 0 bis 15° als zulässig festgesetzt. Die geplante Mobilstation ist im Entwurf mit einem Flachdach geplant. Ein steileres Dach mit einer Dachneigung von mehr als 15° würde den ohnehin schon massiven Baukörper weiter erhöhen und sich nicht mehr verträglich in die Umgebung einfügen.

Der an der Südseite der Mobilstation geplante Solitär soll städtebaulich wirksam den Eckpunkt des Grundstücks an der Zusammenführung der beiden Ostpromenaden-Verkehrsflächen betonen. Mit seinen vier bis fünf Vollgeschossen soll dieser Baukörper die Mobilstation überragen, sich aber dennoch verträglich in den städtebaulichen Kontext einfügen. Aufgrund dessen sind auch für das südliche Teilgebiet MK 1.2 nur Flachdächer und flach geneigte Dächer von 0 bis 15°

zulässig. Mit Flachdächern und flach geneigten Dächern sind für heutige Architektur angemessene Dachformen vorgegeben.

## **9.2. Nebenanlagen**

Der öffentliche Straßenraum mit der neu gestalteten Verkehrsfläche, welcher die geplanten Gebäude umgibt, soll frei von Nebenanlagen wie z. B. Abfallbehälter sein. Aufgrund dessen werden innerhalb des Kerngebietes (MK 1.1 und MK 1.2) untergeordnete Nebenanlagen und Einrichtungen gemäß § 14 BauNVO nur innerhalb von Gebäuden zugelassen.

Ausgenommen von der Regelung sind Photovoltaik und Solaranlagen, da diese aus klimatischen und energetischen Gründen auf den Dächern oder an den Fassaden möglich sein sollen.

## **9.3. Technische und sonstige Aufbauten und Anlagen**

Neben der Dachform und der Dachneigung entscheiden auch technische Dachaufbauten über Harmonie oder Missklang im Stadtbild.

Um das Erscheinungsbild der Dachlandschaft nicht zu stören, werden Festsetzungen zur Höhe und Lage solcher Aufbauten getroffen. Dementsprechend dürfen technische und sonstige Aufbauten und Anlagen sowie Anlagen zur Nutzung der solaren Strahlungsenergie die festgesetzte maximale Gebäudehöhe nur bis zu einer Höhe von maximal 1,0 m überschreiten. Zudem sollen diese Aufbauten und Anlagen von den jeweils darunterliegenden Außenwänden um mindestens das Maß ihrer Höhe zurückversetzt werden, um vom Straßenraum aus nicht in Erscheinung zu treten.

## **10. Eingriff/ Ausgleich von Natur und Landschaft**

Grundsätzlich sind bei der Aufstellung von Bebauungsplänen Eingriffe in Natur und Landschaft zu erwarten und gemäß Eingriffsregelung hinreichend zu qualifizieren und zu quantifizieren. Die Vermeidung und der Ausgleich des Eingriffs sind nach § 1a BauGB in der Abwägung zu berücksichtigen.

Ein Ausgleich ist nicht erforderlich, soweit die Eingriffe bereits vor der planerischen Entscheidung erfolgt oder zulässig waren. Dies ist im vorliegenden Fall gegeben. Mit dem derzeit rechtskräftigen Bebauungsplan Nr. I/1 „Stadtkern“ ist eine Überbauung der Flächen im Geltungsbereich der 3. Änderung bereits heute vollständig möglich. Mit dem bestehenden Parkhaus/ Parkdeck sind die Flächen überwiegend versiegelt. Eine Eingriffs-/Ausgleichsbilanzierung und ein Ausgleich ist demnach nicht erforderlich.

## **11. Bodenordnung**

Die Flächen im Geltungsbereich dieses Bebauungsplanes befinden sich im Eigentum der Stadt Erkelenz. Eine Grundstücksneuordnung / Bodenordnung ist nicht erforderlich.

## 12. Städtebauliche Kenndaten

<i>Kerngebiet (Teilbereiche MK 1.1 und MK 1.2)</i>	<i>ca. 2.022 m<sup>2</sup></i>
<i>Verkehrsfläche besonderer Zweckbestimmung: Verkehrsberuhigter Bereich</i>	<i>ca. 1.383 m<sup>2</sup></i>
<i>Verkehrsfläche besonderer Zweckbestimmung: Fußweg</i>	<i>ca. 85 m<sup>2</sup></i>
<b>Größe des Geltungsbereichs</b>	<b>ca. 3.490 m<sup>2</sup></b>

## 13. Gutachten

- Artenschutzprüfung Stufe I, Dipl.-Biol. Michael Straube, März 2022,
- Schalltechnische Verträglichkeitsanalyse, Müller BBM GmbH, Juni 2022,
- Lichttechnische Untersuchung in Bezug auf Kfz Scheinwerfer, Müller BBM GmbH, August 2022

Erkelenz, November 2022