

Stadt Mayen

Integriertes Städtebauliches Entwicklungskonzept

**Förderprogramm
„Lebendige Zentren – Erhalt und Entwicklung
der Orts- und Stadtkerne“**

„Nordöstliche Innenstadt - Erweiterung“

Vorbereitende Untersuchung nach § 141 BauGB

Stand: Januar 2021

Bearbeitet im Auftrag der Stadt Mayen



Stadt-Land-plus GmbH

**Büro für Städtebau
und Umweltplanung**

Geschäftsführer:
Friedrich Hachenberg
Dipl.-Ing. Stadtplaner

Sebastian von Bredow
Dipl.-Bauingenieur

HRB Nr. 26876
Registergericht: Koblenz

Am Heidepark 1a
56154 Boppard-Buchholz

T 0 67 42 - 87 80 - 0
F 0 67 42 - 87 80 - 88

zentrale@stadt-land-plus.de
www.stadt-land-plus.de



Inhaltsverzeichnis

1. Anlass und Ziel des Integrierten Städtebaulichen Entwicklungskonzeptes	6
1.1 Förderprogramm „Lebendige Zentren – Erhalt und Entwicklung der Orts- und Stadtkerne“	13
1.2 Untersuchungs-/Programmgebiet „Nordöstliche Innenstadt - Erweiterung“ ..	15
1.3 Methodik/Vorgehensweise	16
2. Allgemeine Grundlagen	17
2.1 Lage und Verkehrsanbindung.....	17
2.2 Übergeordnete Planungen und Zielsetzungen	18
2.3 Bauleitplanung	21
2.4 Stadtsanierung.....	23
2.5 Einzelhandelskonzept	26
2.6 Standortmarketingkonzept	27
2.7 Dachgestaltungssatzung	28
2.8 Überschwemmungsgebiet/Gefährdungsanalyse Sturzflutentstehungsgebiet ..	29
3. Beteiligungsprozess	30
3.1 Bürgerinformation – Auslegung der Planwerke / Beteiligung und Mitwirkung öffentlicher Aufgabenträger	30
3.2 Eigentümerbefragung	30
4. Gebietsbezogene Bestandsaufnahme und -analyse	35
4.1 Strukturdaten	35
4.2 Ortsbild und Baustruktur.....	39
4.3 Nutzungen, Wohnen und Infrastruktur	53
4.4 Verkehr, Parken und Straßenraum.....	57
4.5 Grün- und Freiräume	65
4.6 Tourismus	66
4.7 Stärken- und Schwächenanalyse.....	67
4.8 Abgrenzung des Programmgebiets	69
5. Städtebauliche Missstände nach BauGB.....	70
6. Modernisierungsrichtlinie	71
6.1 Instandsetzungs-, Modernisierungs- und Sanierungsbedarf	72
7. Leitlinien/Räumliches Leitbild und Handlungsfelder	74
8. Entwicklungskonzept (Rahmenplan) und Maßnahmen	78
8.1 Konzeptbeschreibung	78
8.2 Vorgesehene öffentliche und private Maßnahmen.....	80
8.2.1 Investitionsvorbereitende und -begleitende Maßnahmen (VM)	81



8.2.2	Ordnungsmaßnahmen (OM)	84
8.2.3	Baumaßnahmen (BM)	95
8.3	Maßnahmenübersicht	97
9.	Festlegung Programmgebiet und Sanierungsverfahren	103
9.1	Abgrenzung des Programmgebiets/Sanierungsgebiets	103
9.2	Festlegungsmöglichkeiten	104
9.3	Sanierungsverfahren	105
9.4	Auswirkungen der Planung/Maßnahmen	106
9.5	Umsetzung, Organisation, Erfolgskontrolle	106
10.	Ausblick	107

Anlagen zum Städtebaulichen Entwicklungskonzept:

- 1 Plan 1: Übersichtsplan, M. 1:5.000
- 2 Plan 2: Analyseplan Fragebogenrücklauf, M. 1:1.000
- 3 Plan 3: Analyseplan Markante Baustrukturen/Funktionsmängel, M. 1:1.000
- 4 Plan 4: Analyseplan Gebäudesubstanz, M. 1:1.000
- 5 Plan 5: Analyseplan Nutzung, M. 1:1.000
- 6 Plan 6: Analyseplan Leerstand, M. 1:1.000
- 7 Plan 7: Analyseplan Verkehr, M. 1:1.000
- 8 Plan 8: Analyseplan Grünflächen, M. 1:1.000
- 9 Plan 9: Leitbild, M. 1:1.000
- 10 Plan 10: Rahmenplan, M. 1:1.000
- 11 Plan 11: Maßnahmenübersicht, M. 1:1.000
- 12 Plan 12: Förderfähige Gebäudesubstanz gemäß Modernisierungsrichtlinie, M. 1:1.000
- 13 Plan 13: Neugestaltung des nordöstlichen Innenstadteingangs Am Mühlenturm
- 14 Plan 14: Neugestaltung und Aufwertung des Parkplatzes sowie der Bushaltestelle und Schaffung einer Mobilitätsstation nördlich des Mühlenturms
- 15 Plan 15: Städtebauliche Integration und Aufwertung Areal Kriegerdenkmal
- 16 Kurz-Erläuterungen zur Eigentümerbefragung



Projektablauf und Verfahrensvermerke

20.06.2018	Stadtratsbeschluss über die Erweiterung des bestehenden Programmgebiets „Nordöstliche Innenstadt“ im Städtebauförderprogramm „Aktive Stadt- und Ortsteilzentren“
14.09.2018	Zustimmung zur Erweiterung durch das Ministerium des Innern und für Sport (Rheinland-Pfalz)
07/2019 - 04/2020	Durchführung der Vorbereitenden Untersuchungen durch Aufstellung eines Integrierten Städtebaulichen Entwicklungskonzepts
01.01.2020	Überführung des bestehenden Programmgebiets „Aktive Stadt- und Ortsteilzentren“ in das neue Städtebauförderprogramm „Lebendige Zentren – Erhalt und Entwicklung der Orts- und Stadtkerne“
11.03.2020	Vorstellung und Beratung über die Vorbereitenden Untersuchungen gemäß §141 BauGB und des Vorentwurfs des Integrierten Städtebaulichen Entwicklungskonzepts im Stadtentwicklungsausschuss
25.06.2020	Beratung und Zustimmung durch den Stadtrat über die Ergebnisse der Vorbereitenden Untersuchung und den Entwurf des Integrierten Städtebaulichen Entwicklungskonzepts
XX.XX.XXXX	Genehmigung des Integrierten Städtebaulichen Entwicklungskonzepts durch die Aufsichts- und Dienstleistungsdirektion, Koblenz
XX.XX.XXXX	Beschlussfassung über die Satzung zur förmlichen Festlegung des Programmgebiets als Sanierungsgebiet, der Modernisierungsrichtlinie sowie Billigung der Vorbereitenden Untersuchungen in Form des Integrierten Städtebaulichen Entwicklungskonzepts
XX.XX.XXXX	Öffentliche Bekanntmachung

Beteiligung der Öffentlichkeit nach § 137 BauGB/

Beteiligung öffentlicher Aufgabenträger gemäß §139 (2) BauGB

28.07.2020 –	
28.08.2020	Beteiligung der Öffentlichkeit und Träger öffentlicher Belange/Ausstellung der Ergebnisse der Vorbereitenden Untersuchungen und des Integrierten Städtebaulichen Entwicklungskonzepts im Büro des Citymanagers
30.09.2020	Beschluss der Würdigung der Stellungnahmen durch den Stadtrat

Abstimmung mit der Aufsichts- und Dienstleistungsdirektion, Koblenz/

Ministerium des Innern und für Sport (Rheinland-Pfalz):

14.07.2020	Vorstellung und Abstimmung der Ergebnisse der Vorbereitenden Untersuchung und des Entwurfs des Integrierten Städtebaulichen Entwicklungskonzepts, Ortsbegehung sowie Abstimmung über die förderfähige Gebäudesubstanz
------------	---

Expertengespräch:

17.05.2019	Projekterörterung und Ortsbegehung mit Vertretern der Stadtverwaltung und Oberbürgermeister
13.01.2020	Vorstellung erster Ergebnisse der Vorbereitenden Untersuchungen und erster Maßnahmen vor Vertretern der Stadtverwaltung



Städtebauliches Entwicklungskonzept für das Untersuchungs-/Programmgelände „Nordöstliche Innenstadt - Erweiterung“ in der Stadt Mayen



Untersuchungsgebiet „Nordöstliche Innenstadt - Erweiterung“, ohne Maßstab



1. Anlass und Ziel des Integrierten Städtebaulichen Entwicklungskonzeptes

Die Stadt Mayen plant die städtebauliche Erneuerung des Bereichs „Nordöstliche Innenstadt - Erweiterung“. Hierdurch soll städtebaulichen Missständen und drohenden Funktionsverlusten im nordöstlichen Innenstadtbereich entgegengewirkt bzw. sollen diese beseitigt werden, um das Mittelzentrum Mayen zukunftsfähig zu machen. Das übergeordnete Ziel der städtebaulichen Erneuerung liegt insbesondere darin, die zentrale Versorgungs- und Wohnfunktion, eine hohe Qualität des Stadtbildes sowie das Image der Stadt Mayen als Arbeits-, Einkaufs- sowie Wohnstandort langfristig zu sichern. Gleichzeitig werden Vorbereitungen auf die Folgen des Klimawandels getroffen.

Bereits im Jahr 2012 wurde die nordöstliche Innenstadt in das Förderprogramm „Aktive Stadt- und Ortsteilzentren“ aufgenommen. Im Jahr 2015 wurde das durch das Planungsbüro ISU erarbeitete Integrierte Städtebauliche Entwicklungskonzept (ISEK) durch den Stadtrat der Stadt Mayen beschlossen und durch das Ministerium des Innern, für Sport und Infrastruktur und die Aufsichts- und Dienstleistungsdirektion genehmigt.

Im weiteren Verlauf des Stadterneuerungsprozesses sah die Stadt Mayen auch für die angrenzenden, außerhalb des Förderprogramms liegenden nordöstlichen Innenstadtbereiche erheblichen Handlungsbedarf. Daraufhin wurde das Büro Stadt-Land-plus GmbH mit der Erarbeitung der Vorbereitenden Untersuchungen und des ISEK für den Erweiterungsbereich der nordöstlichen Innenstadt beauftragt. Die hier vorliegenden Vorbereitenden Untersuchungen und das ISEK greifen die bislang noch nicht erneuerten Bereiche im historischen Stadtzentrum auf und vervollständigen somit den Stadterneuerungsprozess in der Innenstadt.

Die Städtebauförderung bietet den notwendigen Rahmen mit einer entsprechenden Förderquote für öffentliche und private Maßnahmen, das erweiterte Sanierungsgebiet zielgerichtet zu entwickeln.

Mit Schreiben vom 28.11.2019 teilt das Ministerium des Innern und für Sport Rheinland-Pfalz mit, dass mit der Neufassung der Verwaltungsvereinbarung Städtebauförderung ab dem Jahr 2020 eine Neustrukturierung der bisherigen Städtebauförderprogramme vorgenommen wird. Die bisherigen Förderprogramme werden in neue Programme überführt. Dies bedeutet, dass das bisherige Programm „Aktive Stadt- und Ortsteilzentren“ in das neue Programm „Lebendige Zentren – Erhalt und Entwicklung der Orts- und Stadtkerne“ übergeleitet wird.

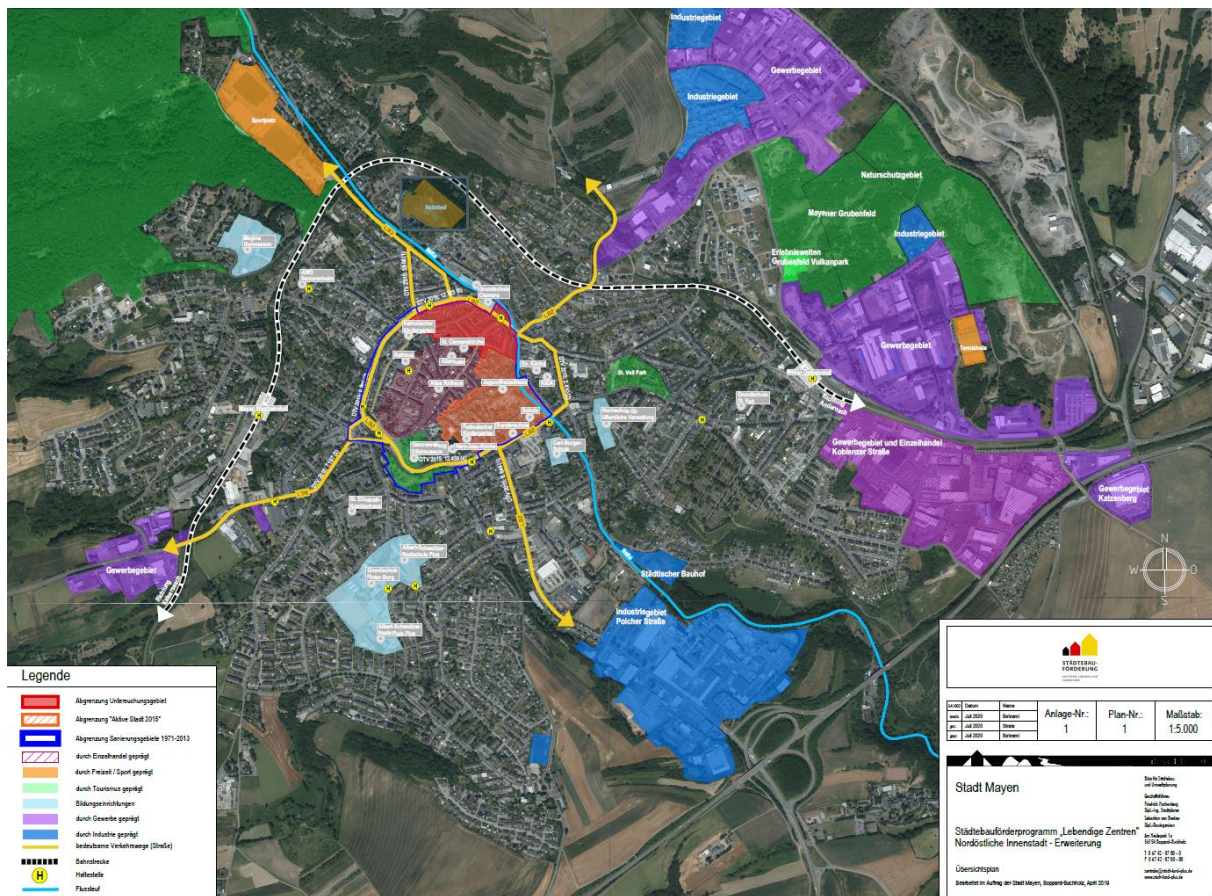
Die Stadt Mayen verfolgt dabei im Rahmen des Städtebauförderprogramms „Lebendige Zentren – Erhalt und Entwicklung der Orts- und Stadtkerne“ folgende grundsätzliche Ziele:

- Entwicklung eines attraktiven und durchgrüntem innerstädtischen Quartiers, damit einhergehend die Schaffung von modernem, attraktivem und barrierefreiem innerstädtischem Wohnraum, insbesondere auch durch Entkernung der Blockinnenbereiche,
- Belebung des Handels, bspw. durch Zusammenlegung von Ladenlokalen und durch die Entwicklung von konkreten Handlungsansätzen zur Reduzierung und Vermeidung von Leerständen,
- Nachnutzung mindergenutzter Liegenschaften und Schließung von Baulücken,



- Klimafolgenanpassung durch Verbesserung der Mobilität und Energieeffizienz sowie die Durchgrünung ihrer Innerstädtischen Räume,
- Aufwertung der öffentlichen Bereiche, bspw. des nördlichen Eingangs der Fußgängerzone als Zugang zur Innenstadt,
- Sanierung von Straßen,
- Beruhigung des fließenden Verkehrs,
- Konzentration und Aufwertung des innerstädtischen Parkraums (u.a. der Parkplatz nördlich des Mühlenturms),
- Erhalt und die Sanierung weiterer Teile der denkmalgeschützten Stadtmauer.

Das innerhalb des Innenstadtkerns liegende und rd. 4 ha große Erweiterungsgebiet grenzt unmittelbar nördlich an das „Aktive Stadt- und Ortsteilzentren“ Fördergebiet „Nordöstliche Innenstadt“ an. Es schließt zudem das Kriegerdenkmal sowie den daran anschließenden Fußweg und den Parkplatz nördlich des Mühlenturms am Habsburgerring ein. Das Untersuchungsgebiet „Nordöstliche Innenstadt - Erweiterung“ zeichnet sich durch eine enge Baustruktur in zentraler Lage aus. Es bildet den Übergang zwischen der zentralen Innenstadt und den nördlichen sowie nordöstlichen Stadtbereichen.



Das Untersuchungsgebiet im gesamtörtlichen Gefüge, Übersichtsplan ohne Maßstab



Örtliche Infrastruktur¹

Die Stadt Mayen, die auch als Tor zur Eifel bezeichnet wird, weist eine vielfältige Infrastruktur auf. Der Übersichtsplan zeigt die infrastrukturelle Ausstattung von Mayen mit mittelzentralen Ausstattungsmerkmalen auf. Als Sitz der Verbandsgemeinde Vordereifel bildet Mayen das Versorgungszentrum für das Umland. Bildungsangebote aller Bildungszweige sowie großflächige Einzelhandelszentren und Gewerbegebiete konzentrieren sich in Mayen. Entlang der Marktstraße, die sich unter anderem innerhalb des Untersuchungsgebiets befindet, sind vielfältige Gastronomie- und Einzelhandelsbetriebe anzutreffen. Die Nahversorgung ist durch zahlreiche Lebensmittelhändler und Fachmärkte sichergestellt. 2011 wurde Mayen als „Fairtrade-Stadt“ ausgezeichnet. Auch liegt in Mayen der Bundeswehrstandort „Zentrum Operative Kommunikation der Bundeswehr“.

In den nordöstlich gelegenen und verkehrstechnisch gut angebundenen **Gewerbegebieten** entlang der B 262 haben sich mittelständige Unternehmen angesiedelt. Freie Flächen ermöglichen weiteres Entwicklungspotenzial, um den Arbeitsplatzstandort Mayen künftig auszubauen und zu sichern.

Hinsichtlich der **vorschulischen und schulischen Versorgung** ist die Stadt gut aufgestellt. Derzeit befinden sich 12 Kindertagesstätten in Mayen. Insgesamt gibt es fünf Grundschulen, wovon zwei als Ganztags- und eine als Schwerpunktschule ausgestaltet ist. Weiterführende Schulen in Mayen sind die Albert-Schweitzer-Realschule, das Megina Gymnasium, die Carl-Burger-Schule (berufsbildende Schule) sowie drei Förderschulen und seit Sommer 2019 eine Walddorfschule.

Darüber hinaus sind in Mayen einige Ausbildungszentren mit überregionaler Bedeutung zu Hause: Vor allem die rheinland-pfälzische Hochschule für öffentliche Verwaltung (HöV), das Bundesbildungszentrum des Deutschen Dachdeckerhandwerks und das Fachzentrum für Bienen und Imkerei haben Mayen über die Stadtgrenzen hinaus landes- und bundesweit bekannt gemacht. Auch eine Volkshochschule ist in Mayen ansässig.²

In Bezug auf die **medizinische/ärztliche Versorgung** ist das Mittelzentrum Mayen sehr gut ausgestattet und bildet einen weiteren Versorgungsschwerpunkt für das Umland. Das Angebot reicht von Allgemeinmedizinerinnen über zahlreiche Fachärzte verschiedener Spezialisierungen bis hin zu Physiotherapeuten. Mit dem Gemeinschaftsklinikum Mittelrhein St. Elisabeth Mayen verfügt die Stadt auch über ein Krankenhaus.

In der Stadt Mayen gibt es ungefähr 100 Vereine. Das Angebot reicht dabei von großen Vereinen wie Sport-, Musik- und Schützenvereinen über die Angebote der Kirchen und Parteien bis hin zu Literatur- und Kulturkreisen. Sie leisten einen wichtigen Beitrag zur Bildung und Stärkung des **Gemeindelebens**.

Das „Haus der Jugend“ widmet sich mit der Organisation von Veranstaltungen und Projekten der außerschulischen Kinder- und Jugendarbeit, u. a. Ferienbetreuung und Prävention. Neben umfangreichen Freizeitgestaltungen wird hier auch Mittagessen sowie Hausaufgabenbetreuung angeboten.

¹ Die nachstehenden Informationen stammen von der stadteigenen Internetseite: <http://www.mayen.de/> [Letzter Aufruf: 18.12.2019]

² Lebenswertes Mayen. Informationsbroschüre. Stadt Mayen und Weiss-Verlag GmbH & Co. KG. 2019.



„Auch für Senioren existieren zahlreiche Angebote z.B. vom Caritas-Verband Rhein-Mosel-Ahr e.V., der Arbeiterwohlfahrt oder der Kirchengemeinden. Seniorenbegegnungen, organisiert von sozialen Vereinigungen sowie kirchlichen und politischen Organisationen, finden regelmäßig in der Kernstadt statt.“³

Im Bereich **Kultur, Kunst und Tourismus** ist die Stadt Mayen mit dem Eifelmuseum & dem deutschen Schieferbergwerk, den Erlebniswelten Grubenfeld sowie dem Karnevalsmuseum sehr gut aufgestellt. Auch die Genovevaburg als in der Stadt gut sichtbares Wahrzeichen mit dem Goloturm, den Burggärten und dem Rosengarten stellt eine der touristischen Hauptattraktionen dar. Der Vulkanpark sei an dieser Stelle ebenfalls genannt. Neben einer Vielzahl an kulturellen Veranstaltungen ist die Stadt der Märkte insbesondere für den Pfingstmarkt, den Lukasmarkt, das Stein- und Burgfest, das Römerfest, das Festival der Magier und Hexen sowie den Burgfestspielen Mayen als kulturelles Highlight überregional bekannt. Im Bereich Kunst befindet sich in Mayen auch eine Vielzahl an Kunstateliers.

Gut ausgebaute regionale und überregionale Wander- und Radwege bieten den Bewohnern und Touristen die Möglichkeit, Mayen und seine Umgebung kennenzulernen. Zu den überregional bedeutenden Wanderwegen gehören bspw. der Förstersteig, der Vulkanpfad, das Traumpfadchen Eifeltraum, der Eifeler Mühlsteinwanderweg oder der Römerweg und eine Vielzahl weiterer Wanderwege. Neben den zahlreichen Wanderwegen gibt es verschiedene touristische und themenbezogene Straßen wie die Moselschiefer-Straße, die durch die Vulkanlandschaft der Osteifel führt, der Rheinische Sagenweg, die Straße der Römer mit verschiedenen Sehenswürdigkeiten oder die Vulkanstraße, die kulturhistorische Sehenswürdigkeiten zum Thema Eifelvulkanismus bietet. Auch Radfahrer sind mit verschiedenen Radwegen und einem Fahrrad-Verleih gut bedient. Zu den bedeutenden Radwegen gehören der Moselschiefer-Radweg und der Vulkanpark-Radweg. Darüber hinaus besteht die Möglichkeit, an Segway-Touren in Mayen und Umgebung teilzunehmen. Der westlich an das Stadtgebiet angrenzende Mayener Vorderwald sowie der südöstliche Polcher Wald haben für die Naherholung insgesamt eine hohe Bedeutung. Zu erwähnen ist noch, dass nördlich des Programmgebiets der Fluss Nette fließt, der am nördlichen Schöneberg in der Gemeinde Hohenleimbach im Ortsteil Lederbach entspringt und bei Weißenthurm in den Rhein mündet. Er tangiert das Untersuchungsgebiet ab dem Parkplatz, gegenüber des Mühlenturms, an der östlichen Flanke. Der Flusslauf belebt das Stadtbild besonders beim Betreten bzw. Verlassen der Stadt durch das Brückentor. In der "Nordöstlichen Innenstadt" trägt die Nette im Bereich der umgestalteten Grünfläche Im Trinnel wesentlich zur Naherholung und Verbesserung der Wohn- und Lebensqualität in der Innenstadt bei. Zukünftig wird dieser Bereich durch die Neugestaltung der Straße Wasserpfortchen komplettiert und abgerundet.

Mit der Dachmarke „Elzerland – Traumorte rund um Burg Eltz und Laacher See“ als eine Kooperation der Stadt Mayen, der Verbandsgemeinde Vordereifel, der Verbandsgemeinde Rhein-Mosel, der Verbandsgemeinde Kaisersesch, dem Grafen und der Gräfin Eltz, der Abtei Maria Laach sowie der Generaldirektion Kulturelles Erbe ist die Stadt Mayen kultur-touristisch bestens in der Region vernetzt. Das Projekt hat als Ziel die bessere Vernetzung der Kooperationspartner und damit einhergehend die Schaffung eines qualitativ hochwertigen kulturtouristischen Angebots.

³ Vorbereitende Untersuchungen nach § 141 BauGB mit integriertem städtebaulichen Entwicklungskonzept zur Aufnahme in das Programm „Aktive Stadt- und Ortsteilzentren“. ISU Immissionsschutz, Städtebau, Umweltplanung. Bitburg, 2014, S. 22f.



Auch im **Freizeitsektor** weist die Stadt Mayen ein vielfältiges Angebot auf: An erster Stelle ist hier das Sport- und Freizeitbad Nettebad zu nennen, das neben einem Frei- und Hallenbad auch einen Wellnessbereich bietet. Das Freizeitzentrum Mayen liegt im Nettetäl und hält mit seinen Grillhütten, Trimm-Geräten, einem Spielplatz, einem Beach-Volleyball-Feld sowie dem Tolli-Park im Industriegebiet Mayener Tal, sowohl im Indoor als auch Outdoorbereich, ein breitgefächertes Angebot für die Naherholung bereit.

Darüber hinaus gibt es mit Hinblick auf das Sportangebot *„neben den örtlichen Fußballvereinen auch Tennisvereine, Leichtathletik mit entsprechenden Außenanlagen sowie eine große Anzahl von Sporthallen, in denen die örtlichen Vereine ebenfalls Angebote bereithalten. Zudem gibt es einen Bogenschützenverein, der auf dem Grubengelände trainiert.“*⁴ Insgesamt gibt es in Mayen rund 40 Kinderspiel- und Bolzplätze.

Zur Weiterentwicklung der Stadt Mayen als Einkaufs-, Arbeits- und Wohnstandort hat sich der Verein „MY-Gemeinschaft e.V.“ im Jahr 2010 gegründet. *„Ziel und Zweck des Vereins ist die Förderung, Aufwertung und attraktive Gestaltung der Stadt Mayen. Dadurch soll der Wirtschaftsstandort gestärkt werden. Insbesondere sollen die Funktionen Einkaufen, Arbeiten, Wohnen, Kultur, Bildung und Freizeit und die Bedeutung von Mayen als Mittelzentrum in der Region hervorgehoben werden. Der Verein strebt eine enge Zusammenarbeit mit allen an, deren Aufgaben ebenfalls auf diese Ziele gerichtet sind, insbesondere mit Handel, Handwerk, Industrie, Banken, Haus- und Grundbesitzern, Gastronomie, städtischen Behörden, Verbänden, Vereine und sonstigen Institutionen. Dem Vereinszweck dienen insbesondere:*

- *Durchführung/Förderung von Maßnahmen zur Verbesserung der Attraktivität der Stadt Mayen,*
- *Image fördernde Maßnahmen z.B. Erstellung/Umsetzung von Werbekonzeptionen oder Durchführung von Veranstaltungen,*
- *Mitwirkung an der Wirtschaftspolitik der Stadt Mayen,*
- *Beratung von städtischen Gremien in Zusammenarbeit mit der Stadtverwaltung (z.B. Verkehrsregelung, Parkraumbewirtschaftung, Gestaltung des öffentlichen Raums, des Einzelhandels und die Umsetzung von Projekten mit stadtprägender Bedeutung),*
- *Optimierung der Kooperation der in der und für die Stadt tätigen Institutionen,*
- *Öffentlichkeitsarbeit.“*⁵

Die Brückenstraße zwischen Brückentor und Marktstraße war die erste rheinland-pfälzische Fußgängerzone. Mit ihrer Entstehung vor 50 Jahren wurde die Brückengemeinschaft gegründet, die die gleichen Ziele verfolgt wie die MY-Gemeinschaft, jedoch im Wesentlichen bezogen auf die Brückenstraße und den Bereich am Brückentor sowie seit den letzten Jahren auf den östlichen Abschnitt der Marktstraße. Mit viel Engagement veranstaltet die Brückengemeinschaft das jährliche Frühlingsfest. Beim Brückenstraßenfest nimmt sie das Thema des jeweiligen Kinderstücks der Burgfestspiele auf und "trägt" es sozusagen in das Quartier. Die Teilnahme am Festival der Magier und Hexen rundet den Reigen der Festivitäten in der Brückenstraße und am Brückentor ab.

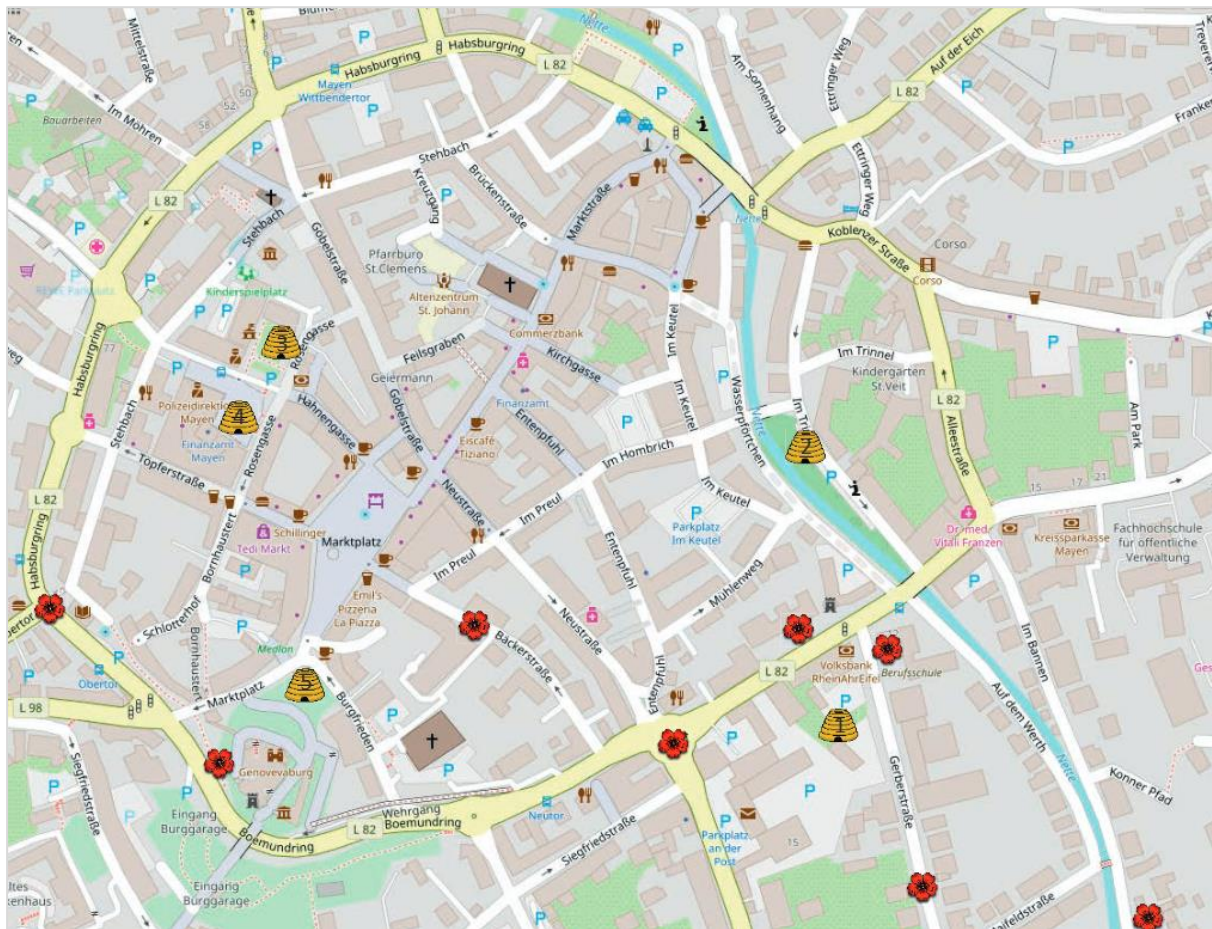
⁴ Vorbereitende Untersuchungen nach § 141 BauGB mit integriertem städtebaulichen Entwicklungskonzept zur Aufnahme in das Programm „Aktive Stadt- und Ortsteilzentren“. ISU Immissionsschutz, Städtebau, Umweltplanung. Bitburg, 2014, S. 22f.

⁵ Auszug aus der Satzung des Vereins „MY-Gemeinschaft e.V.“. Mayen, 10.06.2010.



Um einen Beitrag zur Erhaltung der Lebensgrundlage der Insekten zu leisten, verpflichtet sich die Stadt Mayen eine bienenfreundliche Stadt zu werden. Im Zuge dessen wurden unterschiedliche Projekte umgesetzt. Zum einen wurden die Kreisel und Beete in der Innenstadt mit Stauden bepflanzt und verschönern somit nicht nur das Stadtbild, sondern tragen durch die Dauerbepflanzung zu einem erhöhten Pollen- und Nektarangebot bei. Zusätzlich baute eine Schule Insektenhotels. Diese wurden an unterschiedlichen Standorten in und um Mayen aufgestellt. Des Weiteren wurden die Dächer von öffentlichen Gebäuden und Buswartehäusern wie bspw. der beiden Feuerwehrehäuser in Hausen und Kürrenberg sowie anteilig des Bauhofs begrünt, um den Bienen Lebensräume und Nahrungsquellen in der Innenstadt zu bieten und gleichzeitig das Stadtbild aufzuwerten.

Im Rahmen des Konzepts wurde ein abwechslungsreicher Rundweg durch die Innenstadt von Mayen mit fünf Stationen angelegt. Je nach Station wird eine andere Biene bzw. Wildbiene vorgestellt. Langfristig ist eine Erweiterung des Rundweges geplant, sodass im gesamten Stadtgebiet Stationen zu finden sein werden.



Auszug aus dem Flyer „Stadt der Bienen – Das Bunte Band“

Um die Stadtsanierung besser in den öffentlichen Fokus zu rücken, wurde im Oktober 2016 für das Förderprojekt "Aktive Stadt- und Ortsteilzentren" ein Citymanager eingestellt. Er übernimmt die Aufgabe des städtischen Kümmerers und Ansprechpartners der Bürger zu den Belangen der Stadtsanierung. Die Öffentlichkeitsarbeit und das Marketing



sind wesentliche Aufgaben aus seinem Arbeitsfeld. Daneben befasst er sich mit dem Leerstandsmanagement und betreut die private Modernisierung. Sein Büro liegt in der Neustraße und somit unmittelbar im Sanierungsgebiet. Mit seiner Präsenz vor Ort ist für ihn selbst das Sanierungsgebiet erlebbarer und für die Bewohner ist er auf kurzem Wege erreichbar.

Zusammenfassend erfüllt die Stadt Mayen als Mittelzentrum und Sitz der Verbandsgemeinde Vordereifel wichtige Zentrumsaufgaben. Das Integrierte Städtebauliche Entwicklungskonzept dient der Sicherung und Stärkung der Versorgungsfunktion im Zusammenspiel von Einzelhandel, Dienstleistung, Gastronomie, Sport und Kultur. Auch die sich hierdurch ergebenden Synergien eröffnen vielfältige Möglichkeiten zur Weiterentwicklung von Mayen als lebendiges Zentrum. Auch sind insbesondere vor dem aktuellen Hintergrund des Klimawandels entsprechende Leitziele zu formulieren, um diesem mit geeigneten Maßnahmen zu begegnen. Vor allem die Themen nachhaltige Mobilität und Durchgrünung innerstädtischer Räume spielen eine große Rolle im Kontext der städtebaulichen Erneuerung.

Somit ist das wesentliche Ziel, das Stadtzentrum von Mayen zu stärken, den anteilig umfangreichen Leerstand zu beheben und das äußere Erscheinungsbild und damit das Image der Stadt insgesamt zu verbessern und aufzuwerten. Bestandsaufnahme und Analyse des Gebietes führten zu dem nun vorliegenden Konzept. Es bildet die Grundlage, um den Innenstadtbereich weiter zu entwickeln und zielgerichtet, gemeinsam mit den Eigentümern und Bewohnern, als attraktiven Wohn-, Arbeits- und Lebensstandort zu gestalten und fortzuentwickeln.



1.1 Förderprogramm „Lebendige Zentren – Erhalt und Entwicklung der Orts- und Stadtkerne“

Städtebauliche Erneuerung ist eine langfristige Schwerpunktaufgabe des Landes Rheinland-Pfalz sowie der Städte und Gemeinden. Durch die Bereitstellung von Städtebau-Fördermitteln sollen die Städte und Gemeinden erhalten, erneuert und entwickelt werden. Grundlage des Programms bildet die Verwaltungsvereinbarung Städtebauförderung (VV StBauE).

Das Förderprogramm „Lebendige Zentren – Erhalt und Entwicklung der Orts- und Stadtkerne“ ist ein Städtebauförderungsprogramm, das vom Bund und den Ländern ab 2020 aufgelegt wurde.

Das Fördergebiet „Aktive Stadt- und Ortsteilzentren“ ist gemäß der Mitteilung durch das Ministerium des Innern und für Sport Rheinland-Pfalz vom 28.11.2019 in das neue Programm zu überführen.

Ziel ist es in erster Linie, die mit Funktionsverlusten und strukturellen Wandlungsprozessen konfrontierten Innenstädte und Ortsteilzentren an veränderte Rahmenbedingungen sowie Anforderungen anzupassen und somit einen Beitrag zur Innenentwicklung zu leisten. Es handelt sich um eine gebietsbezogene städtebauliche Erneuerungsmaßnahme.

Das Fördergebiet muss räumlich abgegrenzt werden. Die räumliche Festlegung des Programmgebiets kann als Sanierungsgebiet nach § 142 BauGB (umfassendes oder vereinfachtes Sanierungsverfahren), als Städtebauliches Entwicklungsgebiet nach § 165 BauGB, oder als Erhaltungsgebiet nach § 172 BauGB (Erhaltungssatzung) erfolgen. Die Art des Sanierungsverfahrens wird mit Fertigstellung des Integrierten Städtebaulichen Entwicklungskonzeptes festgelegt.⁶

Fördergrundlagen

Für den Förderzeitraum von 6 Jahren werden in dem räumlich abgegrenzten Programmgebiet „Nordöstliche Innenstadt - Erweiterung“ städtebauliche Maßnahmen im Sinne eines zentralen Versorgungsbereichs gefördert und die Innenstadt aktiviert. Da das Erweiterungsgebiet das bereits bestehende Programmgebiet „Nordöstliche Innenstadt“ räumlich erweitert und in einem Zusammenhang zu betrachten ist, wird keine gesonderte Förderperiode festgesetzt, sondern die bestehende aus dem Förderprogramm „Aktive Stadt- und Ortsteilzentren“ verlängert.

Grundlage für die Förderung bilden die Gebietsabgrenzung, das Integrierte Städtebauliche Entwicklungskonzept und eine Maßnahmen-, Kosten- und Finanzierungsübersicht sowie ggfs. städtebauliche Verträge. Das Integrierte Städtebauliche Entwicklungskonzept sowie die abschließende Satzung für das Programmgebiet werden durch den Stadtrat der Stadt Mayen beschlossen.

⁶ Aufgrund der Umstrukturierung der Städtebauförderung ist eine Festlegung des Programmgebiets als Stadtbaugebiet nach § 171 b BauGB oder als Gebiet der Sozialen Stadt nach § 171 e BauGB voraussichtlich nicht möglich.



Fördergegenstand

Gegenstand der Förderung sind Investitionen zur Profilierung und Aufwertung der nordöstlichen Innenstadt als Standort für Handel, Gewerbe, Dienstleistung, Wohnen, Kultur und Tourismus. Die Fördermittel können insbesondere eingesetzt werden für:

- die Vorbereitung der Gesamtmaßnahme, Erarbeitung und Fortschreibung von Planungen und Konzepten, Bürgerbeteiligung und die Leistungen von Sanierungsträgern und anderen bestätigten Beauftragten zur Beratung von Eigentümern bzw. Investoren,
- die Instandsetzung und Modernisierung stadtbildprägender Gebäude einschließlich ihrer energetischen Sanierung,
- die Aufwertung des öffentlichen Raums (Straßen, Wege, Plätze),
- die Durchführung von Bau- und Ordnungsmaßnahmen zur Wiedernutzung leerstehender bzw. untergenutzter Gebäude oder Brachflächen (auch städtebaulich verträgliche Zwischennutzungen),

Modernisierungsrichtlinie

Auf der Grundlage der Verwaltungsvorschrift über die Förderung der Städtebaulichen Erneuerung (VV-StBauE) werden von der Stadt Mayen mit finanzieller Unterstützung von Bund und Land private Modernisierungs- bzw. Instandsetzungsmaßnahmen an baulichen Anlagen im wohnbaulichen wie auch im gewerblichen Bereich gemäß den Vorgaben einer sogenannten Modernisierungsrichtlinie gefördert.

Die Modernisierungsrichtlinie der Stadt Mayen (vgl. Anlagen Modernisierungsrichtlinie, Modernisierungsvereinbarung und Richtlinienplan mit Abgrenzung des Programmgebiets und förderfähiger Gebäudesubstanz) bildet die Grundlage zur Förderung von privaten Maßnahmen innerhalb des Programmgebiets.

In der Förderrichtlinie werden u.a. die Ziele der Förderung, die förderfähigen Maßnahmen, Art und Höhe der Förderung (**Obergrenze 30.000,00 EUR**) und Angaben zum Förderverfahren gemacht. Grundsätzliche Fördervoraussetzung ist ein Beratungsgespräch und ein schriftlicher Vertrag (Modernisierungsvereinbarung) zwischen der Stadt und dem Maßnahmenträger (Eigentümer) vor dem eigentlichen Maßnahmenbeginn. Die Förderung erfolgt als verllorener Zuschuss und wird im Regelfall auf 40 Prozent der förderfähigen Gesamtkosten begrenzt. Genauere Angaben sind der Richtlinie zu entnehmen.

Geltendes Recht wie z.B. Bauplanungsrecht, Bauordnungsrecht, Fachplanungen wie Denkmalschutz oder städtebauliche Satzungen werden grundsätzlich nicht durch die Modernisierungsrichtlinie aufgehoben und sind zu beachten.

Der Aufbau, die inhaltliche Gestaltung sowie die Förderkulisse dieser Richtlinie wurden mit der Aufsichts- und Dienstleistungsdirektion Rheinland-Pfalz abgestimmt und am 09.12.2015 mit Aussagen zu Förderquoten und Förderfähigkeit von Maßnahmen durch den Stadtrat für das Programmgebiet „Nordöstliche Innenstadt“ beschlossen. Diese Modernisierungsrichtlinie ist nun auf das Erweiterungsgebiet durch einen erneuten Stadtratsbeschluss zu übertragen. Nach Genehmigung des ISEK durch die ADD liegen die Fördervoraussetzungen für private Maßnahmen vor.



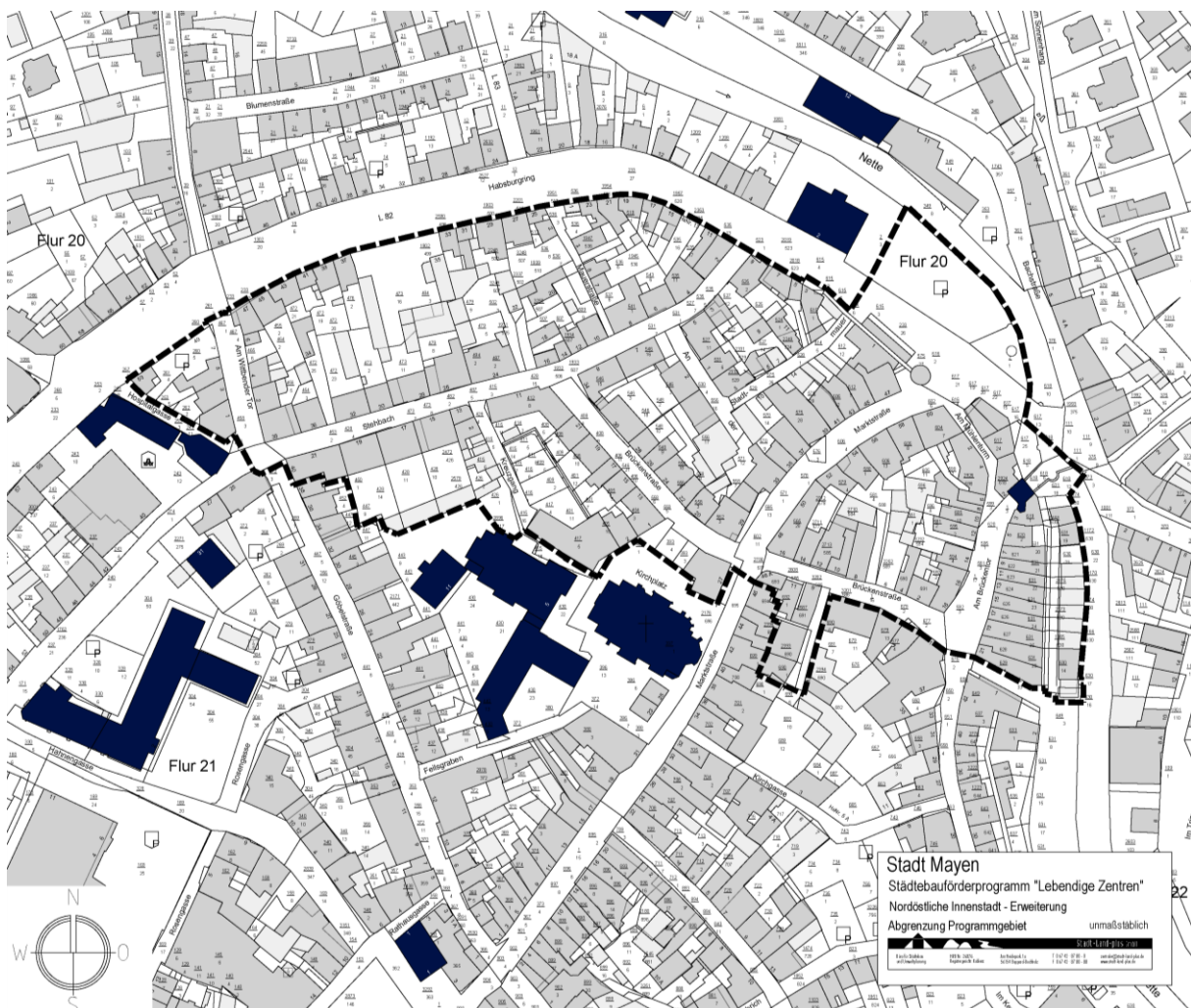
1.2 Untersuchungs-/Programmgebiet „Nordöstliche Innenstadt - Erweiterung“

Das Untersuchungsgebiet „Nordöstliche Innenstadt - Erweiterung“ ist zu Beginn der Vorbereitenden Untersuchungen ca. 4 ha groß. Es umfasst im Wesentlichen den nordöstlichen Bereich des historischen Stadtzentrums. Das Gebiet wird nördlich durch die L 82 und östlich durch den Fluss „Nette“ begrenzt. Entlang der Straße Stehbach und der nördlichen Brückenstraße befinden sich hauptsächlich Wohngebäude. In der Marktstraße und der Straße Am Brückentor konzentrieren sich Gastronomiebetriebe, Einzelhandels- und Fachgeschäfte sowie Dienstleistungsbetriebe. Das Untersuchungsgebiet erstreckt sich im Wesentlichen entlang der nachfolgend aufgeführten Straßen und Straßenabschnitte:

- Am Brückentor
- Am Mühlenturm
- Am Wittbender Tor
- An der Stadtmauer
- Brückenstraße
- Kreuzgang
- Mauerstraße

Folgende Straßen liegen teilweise im Untersuchungs-/Programmgebiet:

- Habsburgerring
- Marktstraße
- Stehbach



Das Untersuchungsgebiet „Nordöstliche Innenstadt - Erweiterung“, ohne Maßstab



1.3 Methodik/Vorgehensweise

Das vorliegende Integrierte Städtebauliche Entwicklungskonzept (ISEK) beschreibt die Voraussetzung für eine Förderung von daraus entstehenden Einzelmaßnahmen. Das Integrierte Städtebauliche Entwicklungskonzept ist wie folgt aufgebaut:

- die **Bestandsaufnahme** vor Ort sowie die Datenerfassung als Grundlage für das weitere Vorgehen,
- **Auswertung** der Informationen und Erarbeitung einer **Stärken-Schwächen-Analyse**,
- **Beteiligung, Moderation und Beratung**: Zusammenarbeit mit allen Akteuren, Bürgerinnen und Bürgern,
- **Entwicklung eines** von den beteiligten Akteuren gemeinsam vertretenen **Leitbildes** für zukünftige Planungen,
- zusammenfassende Darstellung des **Städtebaulichen Entwicklungskonzepts** in einem **Abschlussbericht** sowie in **Plänen**.



Ablaufschema, Inhalte des Integrierten Städtebaulichen Entwicklungskonzepts mit modularem Beteiligungsprozess (© Stadt-Land-plus GmbH)

Innerhalb des Gesamtkonzeptes werden fünf verschiedene Bereiche des Städtebaus untersucht, die in die Gesamtbetrachtung – wie nachfolgend erläutert – mit einfließen.

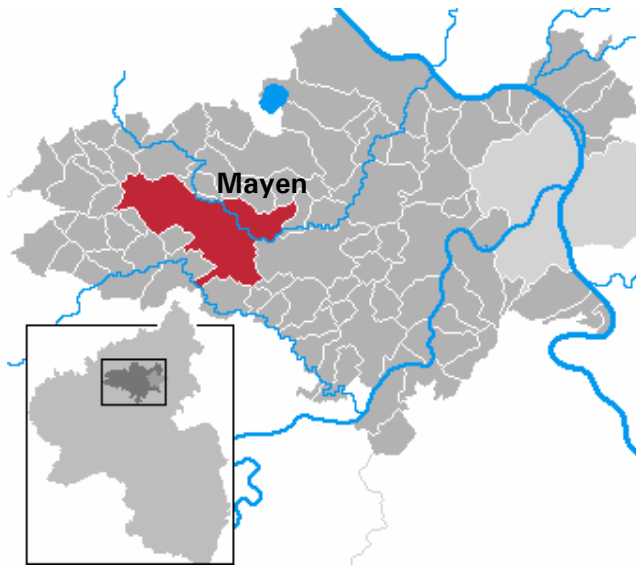
- Siedlungs- und Baustruktur,
- Freiraum und Natur,
- Wirtschaft und Nutzung,
- Verkehr und Infrastruktur,
- Soziales und Demographie.



2. Allgemeine Grundlagen

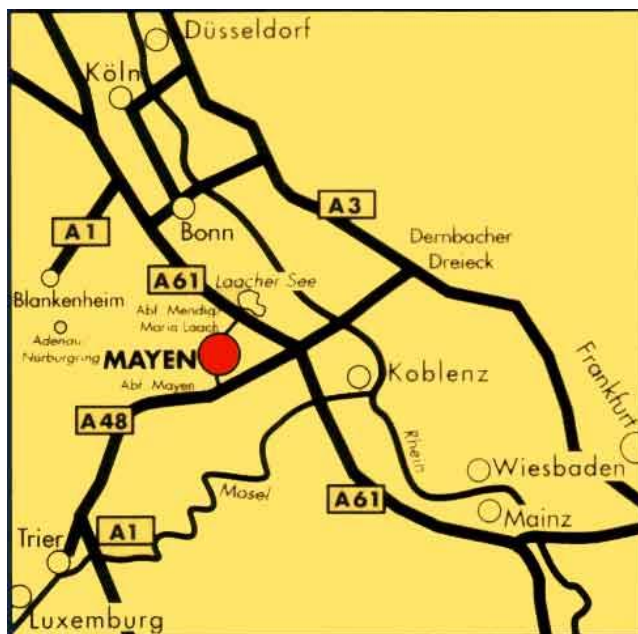
Die Grundlage für das Integrierte Städtebauliche Entwicklungskonzept bildet eine umfassende Datenerfassung und -analyse. Dazu wurden die relevanten Planungsgrundlagen auf unterschiedlichen Maßstabsebenen ermittelt. Die wichtigsten Aussagen im gesamtstädtischen Überblick und mit Gebietsbezug werden nachfolgend dargestellt.

2.1 Lage und Verkehrsanbindung



Die verbandsfreie Stadt Mayen liegt im **Landkreis Mayen-Koblenz** in Rheinland-Pfalz und ist gleichzeitig Verwaltungssitz der **Verbandsgemeinde Vordereifel**. Die Stadt Mayen verzeichnete zum 30.04.2019 insgesamt **19.965** Einwohner.

Lage der Stadt Mayen im Landkreis Mayen-Koblenz⁷



Die Stadt Mayen ist über die Bundesstraßen B 256, B 258 sowie die B 262, die die Verbindung zwischen BAB 61 und BAB 48 herstellt, erschlossen. Über diese Bundesautobahnen sind Köln, Koblenz, Trier sowie Wiesbaden/Frankfurt gut erreichbar. Darüber hinaus ist die Stadt Mayen über die „Eifelquerbahn“ an das überregionale Schienennetz der „Deutschen Bahn“ Richtung Köln und Koblenz angebunden (Bahnhof Andernach). Die regionale Erschließung erfolgt außerdem über verschiedene Buslinien in Richtung Koblenz, Neuwied, Maria-Laach und Andernach sowie in die Eifel.⁹

Verkehrsanbindung⁸

⁷ Wikimedia Commons

⁸ <http://www.mayen.de/Tourismus-und-Events/Anfahrt/>

⁹ ISEK „Nördlich der Innenstadt“. ISU Immissionsschutz, Städtebau, Umweltplanung. 2014.



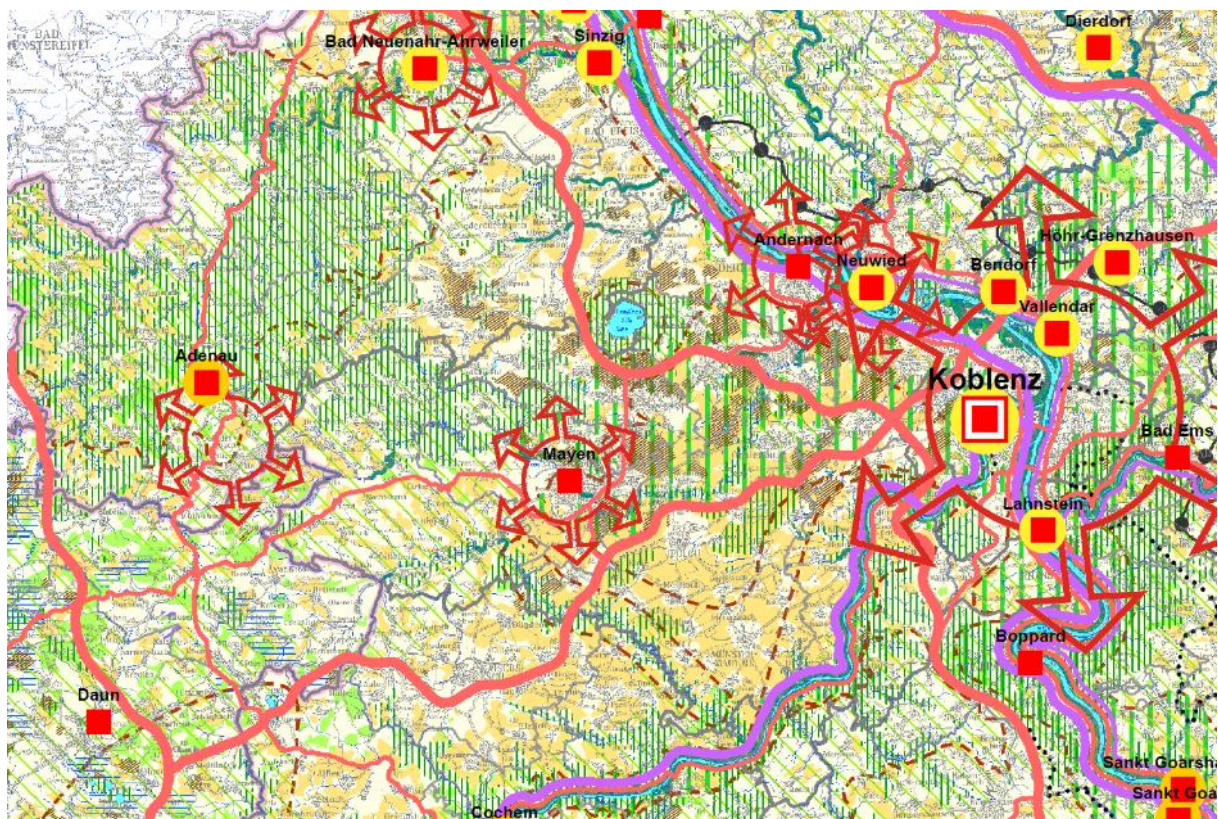
2.2 Übergeordnete Planungen und Zielsetzungen

Die Stadt Mayen ist Mittelzentrum und beherbergt neben der eigenen Stadtverwaltung auch den Verwaltungssitz der Verbandsgemeinde Vordereifel.

Landesentwicklungsprogramm LEP IV

Entsprechend den Aussagen des Landesentwicklungsprogramms IV (2008) liegt die Stadt Mayen in einem ländlichen Bereich mit disperser Siedlungsstruktur (Bevölkerungsanteil in OZ/MZ < 33 %). Dem Landkreis Mayen-Koblenz wird nach einer Bevölkerungsprojektion von 2006 bis 2020 ein Schrumpfungsprozess prognostiziert. Der Wanderungsgewinn wird demnach kleiner sein als der Sterbeüberschuss.

Funktional stellt die Stadt Mayen ein Mittelzentrum innerhalb eines landesweit bedeutsamen Arbeitsmarktschwerpunktes und einem sonstigen projektbezogenen Entwicklungsschwerpunkt dar. Die Stadt Mayen liegt in einem Bereich, der eine hohe Zentrenereichbarkeit und –auswahl aufweist, in der 8 bis 20 Zentren in weniger als 30 PKW-Minuten erreicht werden können



Auszug aus dem LEP IV (2008)



Landesentwicklungsprogramm Rheinland-Pfalz - LEP IV (Stand: Oktober 2008)

Im LEP IV werden für die Stadt Mayen folgende Vorgaben und Entwicklungsziele benannt:

Landschaftstyp:	Agrarlandschaft, Westlich angrenzend Waldlandschaft, nördlich angrenzend vulkanisch geprägte Landschaft und Weinbaulich geprägte Tal- landschaft der großen Flüsse im Mittelgebirge
Erholungs- und Erlebnisräume:	Nördlich angrenzend Pellenz/Umfeld Laacher See
Historische Kulturlandschaften:	Bereich landesweit bedeutsame historische Kulturlandschaft
Biotopverbund:	östlich angrenzender landesweiter Biotopver- bund
Grundwasserschutz:	Nördlich angrenzend Bereich von herausra- gender Bedeutung
Klima:	Klimaökologischer Ausgleichsraum, Luftaus- tauschbahn
Landwirtschaft:	Umgeben von landesweit bedeutsamen Be- reich für die Landwirtschaft
Rohstoffsicherung:	Grenzt nordöstlich an bedeutsame standort- gebundene Vorkommen mineralischer Roh- stoffe/landesweit bedeutsamer Bereich für die Rohstoffsicherung
Erholung und Tourismus:	Westlich angrenzend an landesweit bedeutsa- mer Bereich für Erholung und Tourismus
Erneuerbare Energien:	Westlich angrenzend an landesweit bedeut- same Räume hoher Windhöflichkeit, 5,5 bis > 5,5 m pro Sekunde

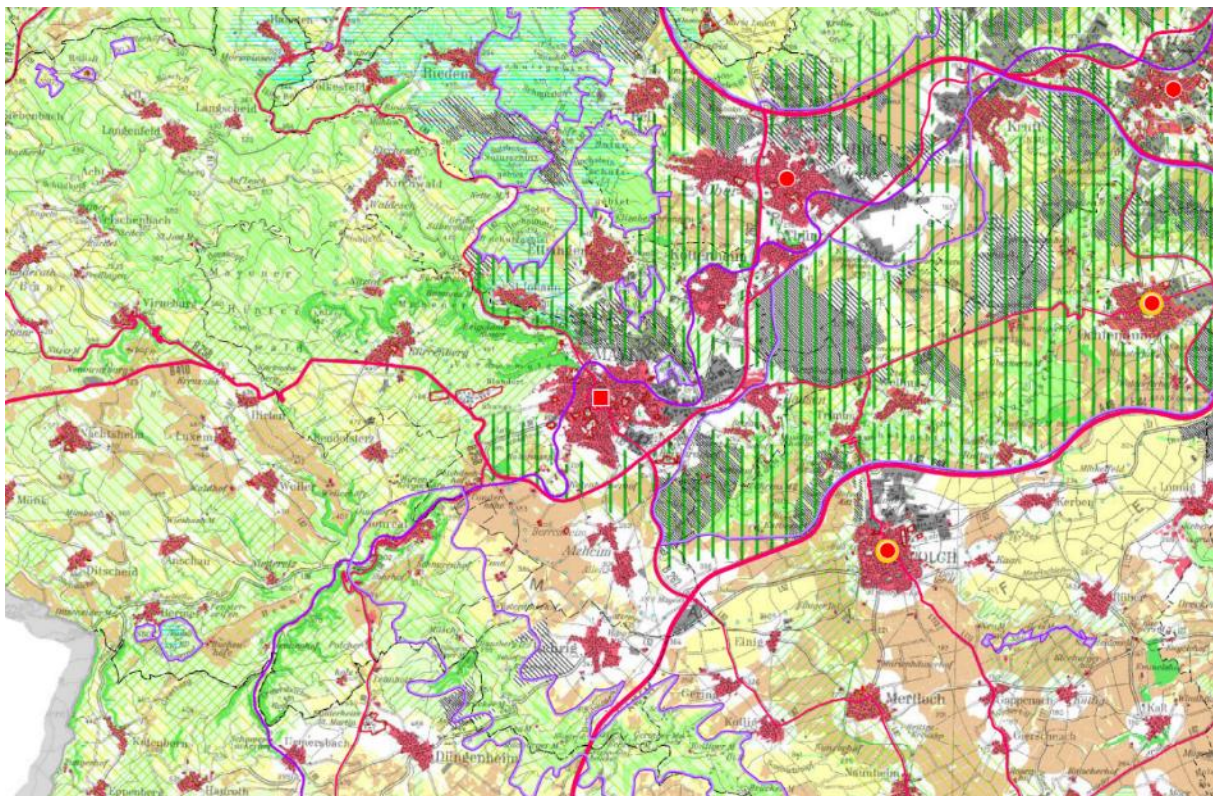
Regionaler Raumordnungsplan „Mittelrhein-Westerwald“ (RROP 2017)

Nachfolgend werden ergänzend zum Landesentwicklungsprogramm IV die planerischen Vorgaben des Regionalen Raumordnungsplans „Mittelrhein-Westerwald“ für die Stadt Ma-
yen dargestellt:

Raumstrukturgliederung:	Ländlicher Bereich mit disperser Siedlungs- struktur
Raum- und Siedlungsstrukturentwick- lung:	Schwerpunktentwicklungsraum
Zentrale Orte und Versorgungsberei- che:	Mittelzentrum
Klimaschutz, Regionale Grünzüge	Vorbehaltsgebiet besondere Klimafunktion, angrenzend regionaler Grünzug
Biotopverbundräume und Wildtierkorri- dore:	Westlich angrenzend Vorbehaltsgebiet Regio- naler Biotopverbund
Radonpotenzial:	Westlich und östlich umgeben von Bereichen mit einem lokal hohem Radonpotenzial (> 100 kBq/m ³) zumeist eng an tektonische Bruchzonen und Kluftzonen gebunden



Historische Kulturlandschaften:	landesweit bedeutsame historische Kulturlandschaft, hohe Stufe
Funktionales Straßennetz	Flächenerschließende Verbindung, angrenzenden überregionale Verbindung
Funktionales Netz des öffentlichen Verkehrs:	Flächenerschließende Busverbindung Richtung Westen, Nordwesten, Norden Regionale Verbindung Schiene (nur Freizeitverkehr) Richtung Südwesten/Nordosten; Regionaler Verbindungbus (nur Freizeitverkehr) Richtung Osten/Südosten
Funktionales Radwegemetz:	Großräumiges Radwegenetz Richtung Südwesten, Norden, Osten;
Planungsbedürftige Räume	Regionales Radwegenetz Richtung Süden Mayen



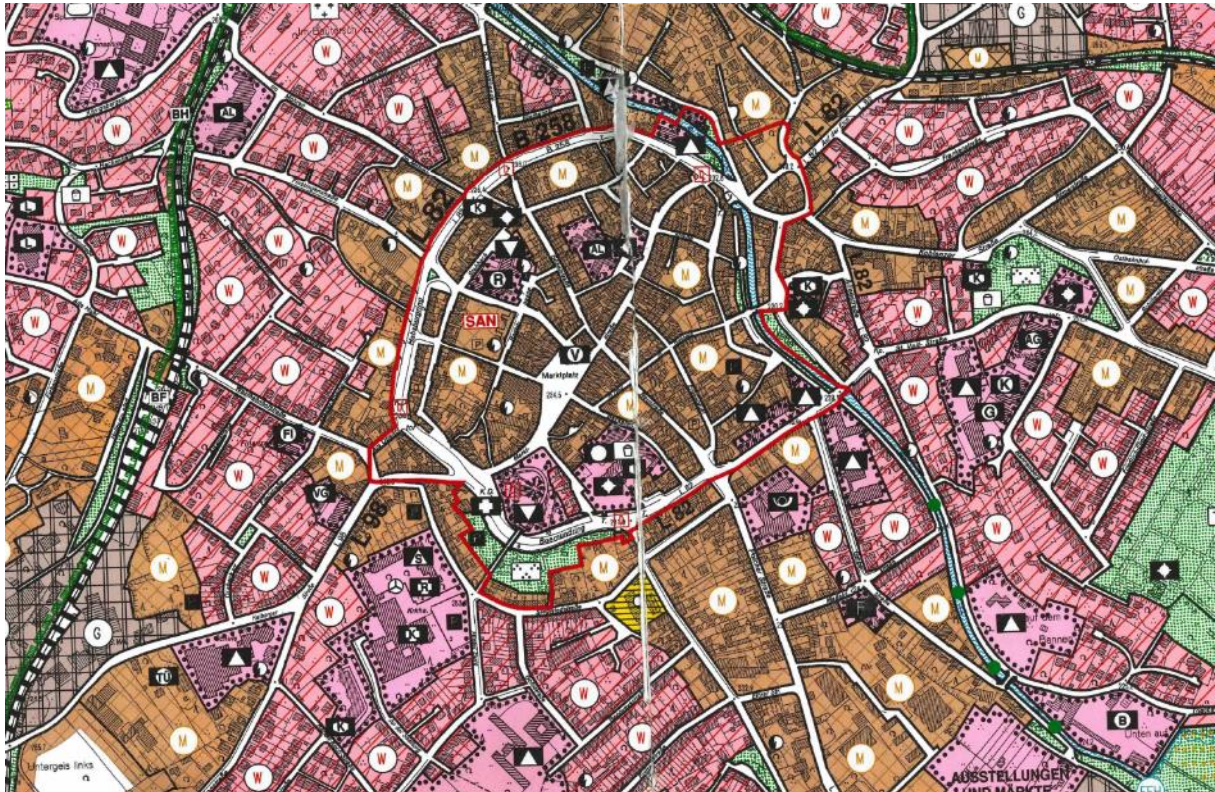
Auszug aus dem RROP Mittelrhein-Westerwald



2.3 Bauleitplanung

Flächennutzungsplan

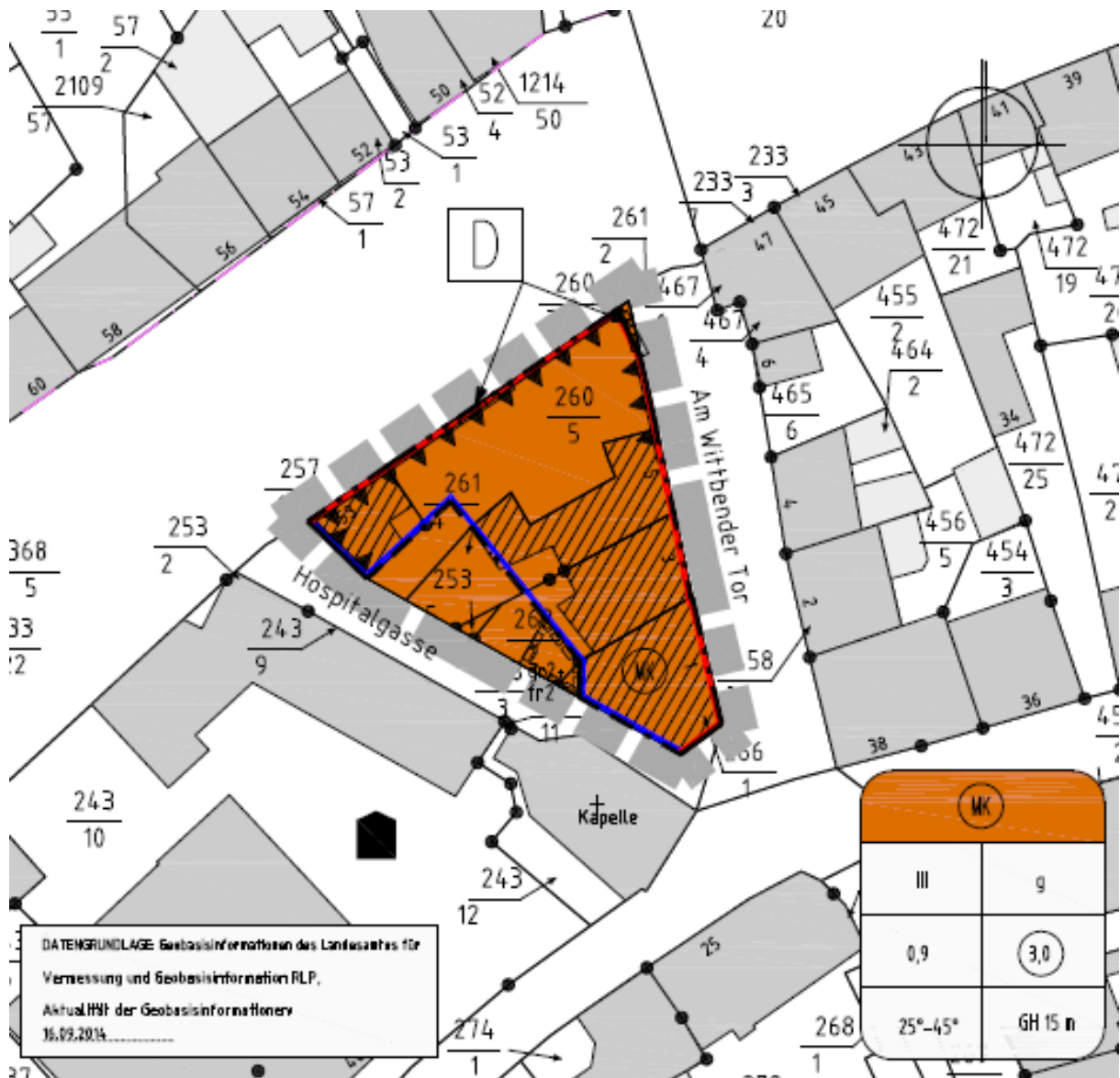
Der Flächennutzungsplan der Stadt Mayen stellt den überwiegenden Bereich des Untersuchungsgebiets als gemischte Bauflächen dar.



Ausschnitt des Flächennutzungsplans, Stadt Mayen, ohne Maßstab

Bebauungspläne

Im Bereich des Untersuchungsgebiets liegt ein Teilbereich des Bebauungsplans „Obere Stehbach I“. Dieser umfasst den nordwestlichsten Bereich, der durch die Straßen Hospitalgasse, Am Wittbender Tor sowie Habsburgring ein räumliches Dreieck bildet. Für diesen Bereich ist die 7. Änderung des Bebauungsplans am 05.12.2015 in Kraft getreten. Diese setzt im Geltungsbereich des Bebauungsplans ein Kerngebiet mit einer Grundflächenzahl von 0,9, einer Geschossflächenzahl von 3,0 sowie eine maximale Zahl der Vollgeschosse von III in geschlossener Bauweise fest. Erfordernis der 7. Änderung war die Anpassung des Bebauungsplans, um eine sinnvolle Nachverdichtung im Sinne der Gewährleistung einer geordneten städtebaulichen Entwicklung vollziehen zu können.



Auszug 7. Änderung Bebauungsplan „Obere Stehbach I“, ohne Maßstab

Im Untersuchungsgebiet liegen darüber hinaus keine weiteren Bebauungspläne. Damit ist für den Großteil des Untersuchungsgebiets § 34 BauGB wesentlich. Eine Planung ist daher gesichert, wenn sie sich in die Eigenart der näheren Umgebung einfügt und die Erschließung gesichert ist. Trotzdem fehlt es im unbeplanten Innenbereich an konkreten Maßfestsetzungen, an denen das jeweilige Vorhaben gemessen werden könnte. Zu berücksichtigen ist, dass im unbeplanten Innenbereich die Vorschriften der BauNVO in ihrer jeweils aktuellen Fassung gelten.



2.4 Stadtsanierung

Städtebauliches Entwicklungskonzept „Nordöstliche Innenstadt“



Im Vorfeld des Programmgebiets „Nordöstliche Innenstadt - Erweiterung“ wurde 2014 für das unmittelbar südlich angrenzende Programmgebiet „Nordöstliche Innenstadt“ ein Integriertes Städtebauliches Entwicklungskonzept erarbeitet.

Die Ergebnisse liegen als eigenständiger Bericht vor und sind im vorliegenden Konzept berücksichtigt.

Das Integrierte Städtebauliche Entwicklungskonzept wurde am 15.07.2015 vom Stadtrat beschlossen. Die Zustimmung zum ISEK durch das Ministerium des Innern, für Sport und Infrastruktur und der Aufsichts- und Dienstleistungsdirektion erfolgte am 24.08.2015 als Grundlage für die nachfolgende Festsetzung als rechtskräftiges Sanierungsgebiet.

Titelblatt der Erläuterungen

Sanierungsgebiete

Neben der städtebaulichen Erneuerung der „nordöstlichen Innenstadt“ wurden in den 1980er Jahren zwei weitere Stadtsanierungsgebiete förmlich festgelegt. Die bisherigen Sanierungsgebiete fasst das Büro ISU im Rahmen der Vorbereitenden Untersuchungen folgendermaßen zusammen:¹⁰

„Für die Sanierung der Innenstadt wurden 1972 vorbereitende Untersuchungen durchgeführt. 1975 wurde das Sanierungsgebiet „Obere Stehbach“ festgelegt, welches 1979 erweitert wurde. Beide Gebiete liegen im süd/südwestlichen Teil der Innenstadt. Im Anschluss an die 1. Erweiterung des Sanierungsgebietes wurde noch die Ausweisung des Ersatz- und Ergänzungsgebietes „An der Burgbrücke“ erforderlich. Das Sanierungsgebiet wurde erneut durch folgende Ergänzungen erweitert:

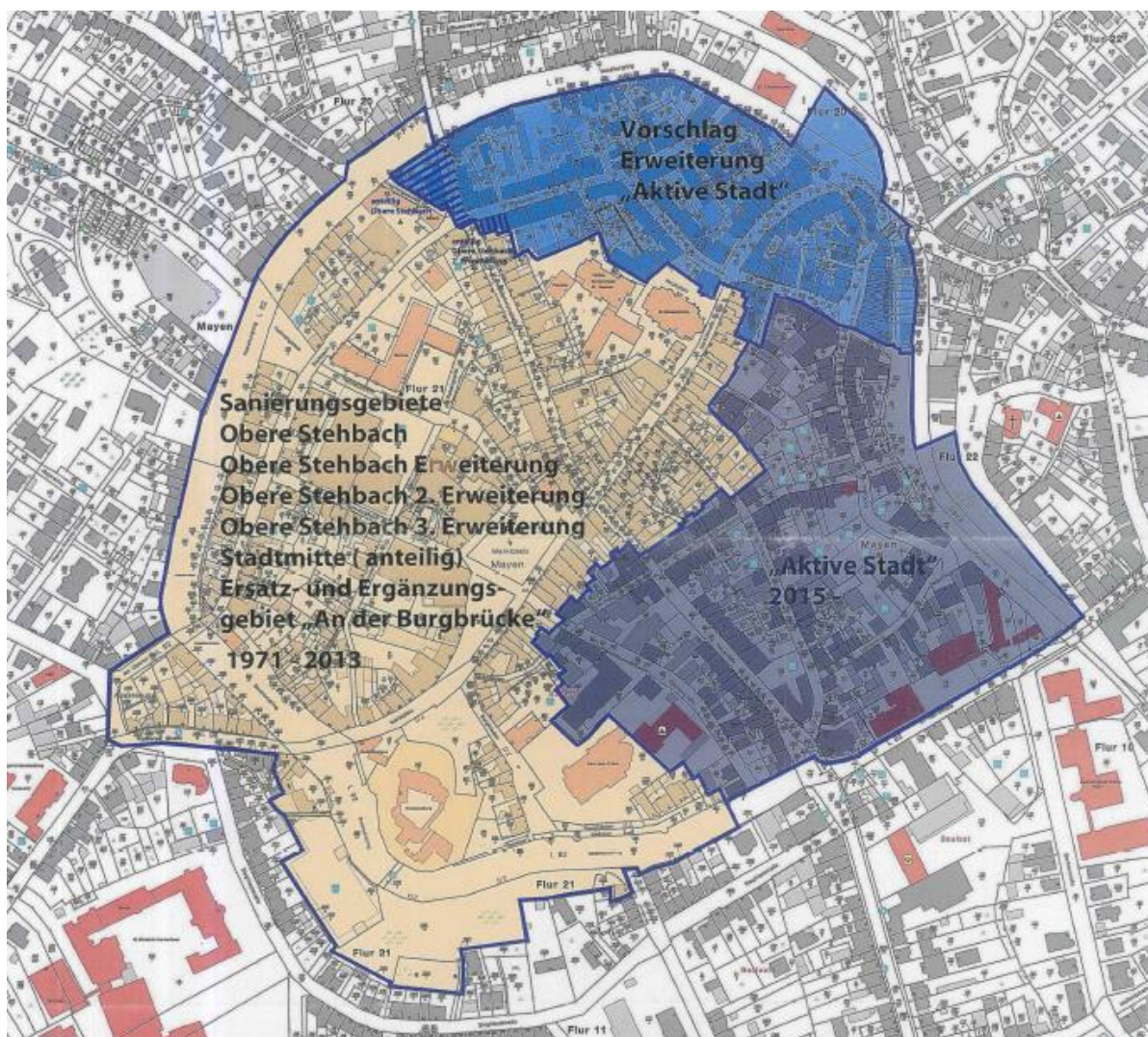
„Obere Stehbach“ -2. Erweiterung (1984) und „Obere Stehbach“ -3. Erweiterung (1995). Das Untersuchungsgebiet „Nordöstliche Innenstadt“ wurde von Teilflächen verschiedener Sanierungsgebiete der Stadt Mayen überlagert. Die Straßen Im Preul, Im Hombrich (Abschnitt zwischen Neustraße und Entenpuhl) sowie die Neustraße zwischen der Straße Im

¹⁰ Vorbereitende Untersuchungen nach § 141 BauGB mit integriertem städtebaulichen Entwicklungskonzept zur Aufnahme in das Programm „Aktive Stadt- und Ortsteilzentren“. ISU Immissionsschutz, Städtebau, Umweltplanung. Bitburg, 2014, S. 14.



Hombrich und Marktstraße waren Teil des Sanierungsgebietes „Obere Stehbach“ – Erweiterung. Die Fläche, die von der Marktstraße, dem Entenpfuhl, Im Hombrich (teilweise), Im Keutel (teilweise) und der Kirchgasse umgrenzt wird, war in vollem Umfang in dem Sanierungsgebiet „Obere Stehbach“ – 2. Erweiterung enthalten. Der überwiegende Teil des Untersuchungsgebietes wurde von dem Sanierungsgebiet „Obere Stehbach“ – 3. Erweiterung überlagert. Dieses Gebiet wurde eingefasst vom Entenpfuhl, der rückwärtigen Grenzen des ehemaligen Hotels Am Neutor und der Sonderschule bis hin zum Vogelsturm, versprang dort zur St.-Veit-Straße, Wasserpförtchen bis hin zum Haus Brückenstraße Nr. 1, verlief durch das Viertel bis zum Haus Marktstraße 38, Marktstraße, Kirchgasse, Im Keutel (teilweise) und Im Hombrich (teilweise).

Die Aufhebung aller genannten Sanierungssatzungen wurde am 13.03.2013 durch den Stadtrat beschlossen und mit der öffentlichen Bekanntmachung am 26.03.2013 rechtskräftig.



Übersicht Sanierungsgebiete und Untersuchungsgebiet „Nordöstliche Innenstadt - Erweiterung“, ohne Maßstab¹¹

¹¹ Quelle: Stadt Mayen.



Zu erwähnen ist noch, dass wie in der Übersicht der Sanierungsgebiete dargestellt, Teile des ehemaligen Sanierungsgebietes „Obere Stehbach 3. Änderung“ im Untersuchungsgebiet „Nordöstliche Innenstadt – Erweiterung“ liegen. Dazu zählen:

- Der vom Habsburgerring, der Hospitalgasse und der Straße Am Wittbender Tor umgrenzte Bereich,
- Die Liegenschaft Obere Stehbach 21/Göbelstraße 40



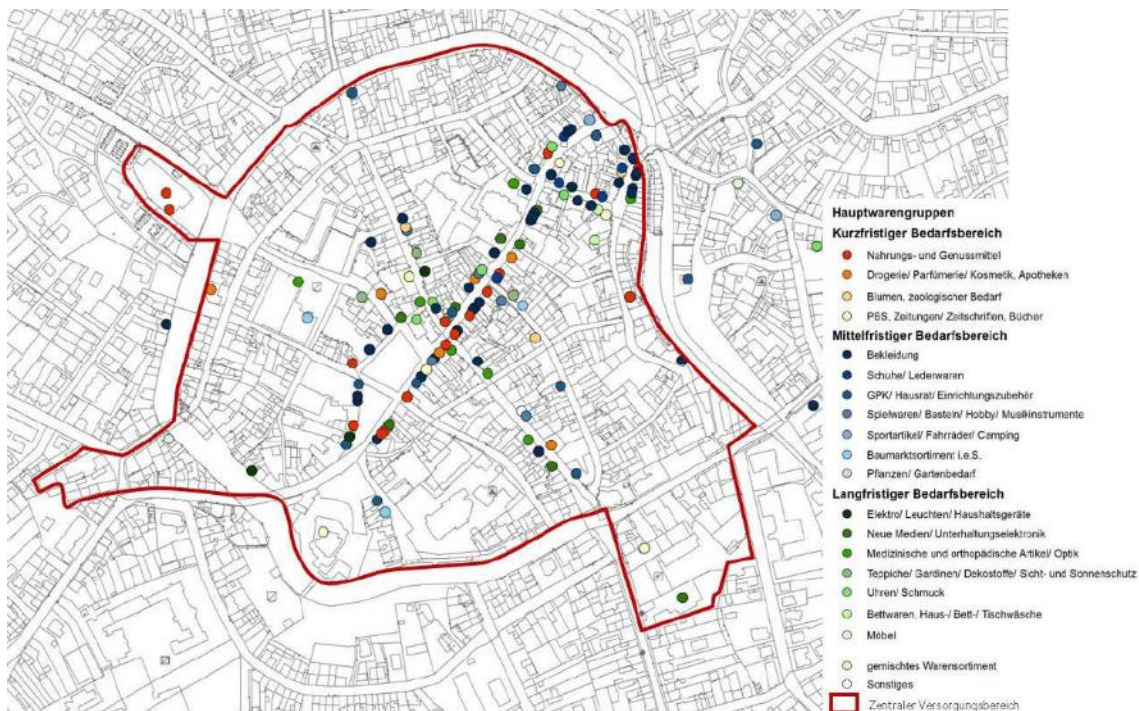
2.5 Einzelhandelskonzept¹²

Die Fortschreibung des Einzelhandelskonzepts für die Stadt Mayen wurde am 09. Dezember 2015 vom Rat der Stadt Mayen beschlossen. Das Einzelhandelskonzept informiert umfassend über die Einzelhandelsituation, die städtebauliche Situation des Einzelhandels und gibt Empfehlungen für die Einzelhandels- und Zentrumsentwicklung.

Annähernd das gesamte Untersuchungsgebiet liegt innerhalb des zentralen Versorgungsbereichs Innenstadtzentrum Mayen. Lediglich der Bereich nördlich der Marktstraße/Habsburgerring liegt nicht im zentralen Versorgungsbereich. Die Übersicht über die Branchenstruktur verdeutlicht den Einzelhandelsschwerpunkt im Untersuchungsgebiet entlang der Marktstraße, der Brückenstraße und Am Brückentor.

Der Zentrale Versorgungsbereich Innenstadtzentrum Mayen übernimmt eine zentrale Versorgungsfunktion für das gesamte Stadtgebiet. Für diesen werden folgende Entwicklungsziele formuliert:

- Sicherung und Stärkung des Zentralen Versorgungsbereichs Innenstadtzentrum als Ganzes,
- Weiterentwicklung der Funktionsmischung aus Einzelhandel, Dienstleistungs- und Gastronomiebetrieben,
- Ausbau der mittelfristigen Versorgungsfunktion insbesondere mit kurz-, mittel und langfristigen Bedarfsgütern,
- Schaffung von marktagäquaten und zukunftsfähigen Flächen.



Abgrenzung Zentraler Versorgungsbereich „Innenstadtzentrum Mayen“ sowie Übersicht Branchenstruktur im Innenstadtzentrum, ohne Maßstab¹³

¹² Fortschreibung des Einzelhandelskonzepts für die Stadt Mayen. Stadt + Handel. 2005.

¹³ Quelle: Einzelhandelsbestandserhebung Stadt + Handel 01/2015 und 02/2015; Kartengrundlage: Stadt Mayen.



2.6 Standortmarketingkonzept

Im August 2013 beauftragte die Stadt Mayen ein Standortmarketingkonzept, das von der Firma imakomm AKADEMIE GmbH erarbeitet wurde. Ziel des Konzeptes war es, Vermarktungsstrategien mit konkreten Vermarktungsmaßnahmen für die Bereiche Innenstadt, Tourismus, Stadtmarketing sowie Wirtschaftsförderung/Wirtschaftsstandort zu entwickeln. Zusätzlich sollten selbsttragende Vermarktungsstrukturen abgeleitet und eine Vernetzung der Akteure vor Ort gefördert werden.

Zur Umsetzung der Ziele wurden verschiedene Methoden aus einem vorher definierten Methodenmix, der sich durch Kundenansichten und den Anforderungen verschiedener Akteure aus Einzelhandel und Tourismus zusammensetzt, zu Rate gezogen, um ein optimales Ergebnis zu erzielen. Dazu zählten eine Online-Umfrage der Einwohner im zufälligen Auswahlprinzip, die Auswertung bestehender Unterlagen und städtischer Kennzahlen, ein städtebaulicher Kurzcheck mit dem Fokus auf die Innenstadt, die Erfassung und Bewertung innerstädtischer Leerstände im Bereich der Ladenlokale im Erdgeschossbereich, eine Wettbewerbsanalyse, Expertengespräche sowie die Veranstaltung von Workshops.

Im Zuge dessen bildete sich eine Projektgruppe, die Zwischenergebnisse diskutierte und weiterentwickelte.

Folgende Aussagen der Ergebnisanalyse der einzelnen Themenfelder sind dabei besonders markant:

- Mayen hat Optimierungsbedarf in „Qualitätsfragen“, insbesondere in den Bereichen Aufenthalt, Gastronomie, Vermarktung und Einzelhandel.
- Die Einwohner der Stadt erkennen keine Visionen und fürchten sich vor dem Verlust der starken Innenstadt.
- Mayen lässt teilweise Potenziale ungenutzt.
- Alleinstellungsmerkmale, die es in Mayen gibt, sind für Außenstehende in Teilen nicht immer einfach zu erkennen.
- Die Stadt Mayen hat Optimierungsbedarf in Bezug auf „Logik/Netzwerke“.

Schlussfolgernd aus der Analyse wurden Schwerpunkte für das Standortmarketing zusammengetragen. Das Ziel der Strategie ist es, die Stärken von Mayen herauszuarbeiten und die Schwächen sukzessiv zu bearbeiten. Hierzu mussten die Schwerpunkte festgelegt werden, auf denen im ersten Schritt ein besonderes Augenmerk lag.

Zuletzt wurde zu jedem Schwerpunkt eine konkrete Maßnahme ausgearbeitet und zusätzlich weitere Maßnahmen den Schwerpunkten als „Ideenpool“ zugeordnet. In Bezug auf die Innenstadt wurden folgende zentrale Maßnahmen definiert:

- Durch die „bienenfreundliche Stadt“ mehr Frequenz in der Innenstadt,
- Freies W-Lan in der Innenstadt,
- Gründung des „Expertenrates Leerstandsmanagement“,
- Gemeinsame Erarbeitung einer Gestaltungssatzung.

Die Umsetzung der Maßnahmen und Inhalte wurde mittels konkreter Umsetzungsziele formuliert. Des Weiteren wurden die Maßnahmen nach Kernprojekten und einzelne Maßnahmen nach Fristigkeit aufgeteilt. Zur Finanzierung einzelner Projekte im Rahmen des



Standortmarketings wurde ein Standortmarketingfonds eingerichtet, in den die Stadtverwaltung, die MY-Gemeinschaft e.V. und weitere „Premiumpartner“ (z.B. Banken) einzahlen. Weitere Sponsoren, jedoch ohne Stimmrecht, können entweder den Fonds unterstützen oder projektbezogene Finanzierungen beisteuern. Über die Vergabe der Mittel entscheidet jeweils ein Vertreter der Stadt, der Stadtentwicklungsgesellschaft (STEG), der MY-Gemeinschaft und der Premiumpartner gemeinsam.

2.7 Dachgestaltungssatzung

Für die Kernstadt Mayen wurde am 25.04.2006 durch den Rat der Stadt Mayen eine Dachgestaltungssatzung beschlossen.

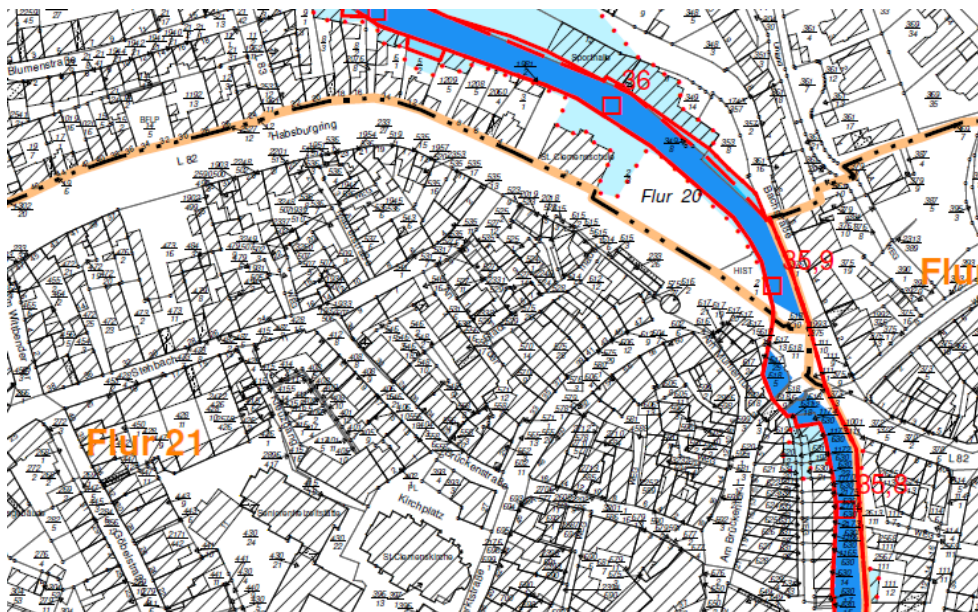
In § 2 der Dachgestaltungssatzung wird für die Gestaltungszone A, die die komplette Innenstadt von Mayen umfasst, folgendes bestimmt:

- *„Im Kernbereich der Innenstadt (Gestaltungszone A) ist ausschließlich Schiefer aus einem heimischen Vorkommen (Eifel) bzw. Schiefer, der in Form, Farbe und Struktur gleich ist, in altdeutscher und deutscher Deckung sowie in Schuppendeckung zulässig. Ausnahmsweise gilt für Dächer von Gebäuden mit geringerer Dachneigung (2° bis 22°) in der Gestaltungszone A, dass ausschließlich dunkelgraue Bedachungsmaterialien (= RAL Nr. 7011, 7015, 7016, 7021) zulässig sind.“*
- *Solarkollektoren und Solarzellenmodule sind in beiden Gestaltungszonen (A und B) zulässig.*
- *Die Zulässigkeit von Glasdächern in der Gestaltungszone B bleibt von der nachstehenden Bestimmung unberührt. In der Gestaltungszone A sind Glasdächer zulässig, wenn sie von dem direkt angrenzenden öffentlichen Verkehrsraum nicht eingesehen werden können.*
- *In den Gestaltungszonen A und B sind Parabolantennen auf Dächern zulässig, wenn die Farbgebung der Parabolantennen den Farben des jeweilig zulässigen Bedachungsmaterials entspricht.“*



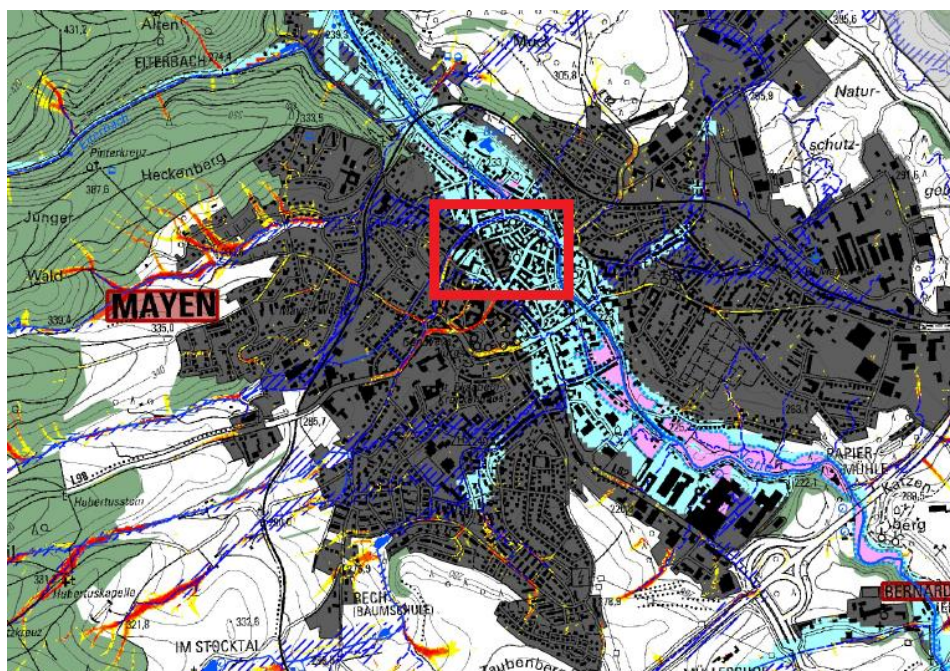
2.8 Überschwemmungsgebiet/Gefährdungsanalyse Sturzflutentstehungsgebiet

Das Sanierungsgebiet befindet sich teilweise in einem festgesetzten Überschwemmungsgebiet. Für Bauvorhaben ist eine gesonderte wasserrechtliche Genehmigung nach § 78 WHG erforderlich. Zudem liegt für die Stadt Mayen eine Gefährdungsanalyse mit ausgewiesenen Sturzflutentstehungsgebieten nach Starkregen (Hochwasserinfopaket, Karte 5) vor. Das Sanierungsgebiet ist daher von Überflutungen nach Starkregen gefährdet. Mögliche Gefährdungen sind bei baukonkreten Planungen zu berücksichtigen.



Überschwemmungsgebiet Netze, ohne Maßstab.

Quelle: Struktur- und Genehmigungsdirektion Nord



Gefährdungsanalyse mit ausgewiesenen Sturzflutentstehungsgebiet, ohne Maßstab

Quelle: Struktur- und Genehmigungsdirektion Nord



3. Beteiligungsprozess

Zeitgemäße Stadtentwicklungsplanung kann nur in unmittelbarer Zusammenarbeit mit den lokalen Akteuren sowie den Bürger/innen sowie Eigentümer/innen umgesetzt werden. Die prozessbegleitende aktive Bürgermitwirkung bildet einen bedeutenden Pfeiler der Aktivierungsstrategie im Rahmen des Förderprogramms.

Aufgrund der Corona-Pandemie und den damit verbundenen massiven Kontaktbeschränkungen war die Umsetzung von umfassenden klassischen Bürgerbeteiligungen (bspw. in Form von Bürgerversammlungen oder Arbeitskreisen) nicht möglich.

In Abstimmung mit der Aufsichts- und Dienstleistungsdirektion wurde eine alternative Beteiligung durchgeführt, die im nachfolgenden Kapitel dargestellt wird.

3.1 Bürgerinformation – Auslegung der Planwerke / Beteiligung und Mitwirkung öffentlicher Aufgabenträger

Im Rahmen einer öffentlichen Sitzung des Stadtentwicklungsausschusses wurden ausgewählte politische Vertreter sowie die Öffentlichkeit über die gebietsbezogene Bestandsaufnahme und –analyse, das Leitbild sowie das Entwicklungskonzept mit Rahmenplan und Maßnahmenliste umfassend informiert.

Eine Beteiligung und Mitwirkung der Betroffenen sowie der öffentlichen Aufgabenträger gemäß §§ 137 und 139 BauGB fand im Rahmen einer öffentlichen Auslegung der Planunterlagen statt.

Mit Bekanntmachung vom 21.07.2020 wurden die Analysepläne, das Leitbild, der Rahmenplan, der Maßnahmenplan sowie der Erläuterungsbericht mit den Vorbereitenden Untersuchungen gemäß § 141 BauGB sowie das Integrierte Städtebauliche Entwicklungskonzept im Zeitraum vom 28.07.2020 bis zum 28.08.2020 zu jedermanns Einsicht im Sinne des § 3 BauGB öffentlich ausgelegt und die öffentlichen Aufgabenträger um Stellungnahme gemäß § 4 BauGB gebeten.

Die Planwerke sowie der Erläuterungsbericht wurden im Büro des Citymanagers, Neustraße 10 in Mayen, ausgestellt. Im Rahmen der Auslegung war es seitens der Öffentlichkeit möglich, vor Ort Fragen zu den Planunterlagen zu stellen.

Den Betroffenen wurde darüber hinaus Gelegenheit zur Stellungnahme gegeben. Eine Erörterung der Stellungnahmen fand im Rahmen der Sitzungen des Stadtentwicklungsausschusses am 09.09.2020 sowie des Stadtrats am 30.09.2020 statt. Die mitgeteilten Hinweise wurden in die Planunterlagen aufgenommen.

3.2 Eigentümerbefragung

Im Rahmen einer umfassenden schriftlichen Befragung der Gebäudeeigentümer im Untersuchungsgebiet wurden zunächst gebäudebezogene Grundlagendaten ermittelt, die Auskunft über die strukturellen und baulichen Verhältnisse und Zusammenhänge geben. Die Befragung fand im August 2019 statt.



- **Gebäudebezogene Grunddaten:**
Zum Baualter, zu Grundstücks- und Gebäudenutzungen, Stellplätzen, Wohneinheiten;
- **Energieeinsparende Ausstattung der Gebäude:**
Wärmeschutz, Heizungsanlage und sonstige energieeinsparende Maßnahmen;
- **Bauliche Beschaffenheit der Gebäude:**
Gebäude- und Umfeld bezogene Nachteile, baulicher Zustand des Gebäudes;
- **Geplante bauliche Maßnahmen an den Gebäuden:**
Art der Modernisierungs-, Sanierungs- oder sonstiger Baumaßnahmen
- **Verkaufs- bzw. Zukaufsabsichten, Interesse an einer Bau- & Energieberatung**

Bitte geben/enden Sie den ausgefüllten Fragebogen an das Planungsbüro Stadt-Land-Plus GmbH zurück!

Städtebauliche Erneuerung der Stadt Mayen, „Nordöstliche Innenstadt“
Förderprogramm „Aktive Stadt“
Befragung der Gebäude-/Wohnungs-/Flächeneigentümer

Eigentümer/-in	Name:
Telefon/Fax:	Email:
Objektanschrift: Straße:	Haus-Nr.:
Wohnen Sie selbst in dem Objekt? ☐ Ja ☐ nein ggfs. abweichende Anschrift: Straße: Haus-Nr.: Stadt/Ort: PLZ:	
Baujahr ihres Gebäudes (Falls Sie das genaue Baujahr nicht kennen, schätzen Sie ca.):	
Grundstücks- und Nutzungsdaten Wie wird das Gebäude/Objekt in den einzelnen Geschossen zurzeit genutzt? (z.B. Wohnen, Gewerbe, Dienstleistung, Gastronomie, sonstiges, leer stehend)	
	Größe in m² *
Erdgeschoss.....	
1. Obergeschoss.....	
2. Obergeschoss.....	
Weitere Obergeschosse.....	
DG – Dachgeschoss.....	
Nebengebäude:.....	
*Bei mehreren Nutzungen pro Geschoss bitte Flächenangabe für jede Nutzungsform nennen!	
Wie viele Kfz-Stellplätze oder Garagen befinden sich auf dem Grundstück? Wie viele zusätzliche Kfz-Stellplätze wären für die Grundstücksnutzung wünschenswert?..... Wo parken Sie sonst regelmäßig Ihr Fahrzeug?	
Wie viele Wohneinheiten/Wohnungen befinden sich in Ihrem Gebäude? Wohneinheiten (Einfamilienhaus ohne Untervermietung = 1 Wohneinheit)	Wie viele Personen leben in Ihrem Gebäude? Personen
Wie beurteilen Sie den baulichen Zustand Ihres Gebäudes/Objekts? Außen: ☐ gut ☐ mittel ☐ schlecht Innen: ☐ gut ☐ mittel ☐ schlecht ☐ modernisierungs-/sanierungsbedürftig ☐ modernisierungs-/sanierungsbedürftig ☐ dringender Sanierungsbedarf ☐ dringender Sanierungsbedarf	
Wie beurteilen Sie den Zustand der technischen Anlagen (z.B. Heizungsanlage, Leitungen, etc.)? ☐ gut ☐ modernisierungsbedürftig ☐ dringender Sanierungsbedarf	
Welche energieeinsparende Ausstattung besitzt Ihr Gebäude? (Mehrfachnennung möglich) ☐ Vollwärmeschutz ☐ Wärmedämmung Geschossdecken ☐ Wärmedämmung Dachflächen ☐ Isolierverglasung ☐ Wärmedämmung Fassadenflächen ☐ Brennwertheizung ☐ Sonstige energetische Sanierungsmaßnahmen: ☐ keine energieeinsparende Ausstattung	

Wurden bereits Modernisierungsmaßnahmen am Gebäude durchgeführt, wenn ja, welche und in welchem Jahr?

Welche Nachteile hat das Gebäude/Grundstück/Objekt nach Ihrer Einschätzung?
(Mehrfachnennung möglich)

☐ Konstruktionsmängel (Schall, Feuchtigkeit)	☐ fehlender Freiraum auf dem Grundstück
☐ fehlende energieeinsparende Ausstattung	☐ wenig Sonne/Belichtung
☐ verschachtelte ungünstige Gebäudestruktur	☐ störende benachbarte Nutzung/Verkehr
☐ Sonstige.....	

Ich/Wir plane(n) kurz- bis mittelfristig folgende Modernisierungs-, Sanierungsmaßnahmen oder sonstige Baumaßnahmen: (Mehrfachnennung möglich)

☐ Anbau	☐ Umbau	☐ Ausbau
☐ Fassade	☐ Dach	☐ Fenster
☐ Heizung/Sanitär/Elektro	☐ Freiraum, Hof- bzw.	☐ Wohnräume
☐ Energetische Optimierung (z.B.: Wärmedämmung)	☐ Gartengestaltung	☐ keine Maßnahme geplant
☐ Sonstiges (z.B. Neubau):		

Wie beurteilen Sie das Wohnumfeld Ihres Gebäudes/Grundstücks/Objekts?

☐ sehr gut ☐ gut ☐ zufriedenstellend ☐ ausreichend ☐ mangelhaft

Was halten Sie für verbesserungswürdig? (Mehrfachnennung möglich)

☐ Nahversorgung ☐ Stadtbild/Leerstand ☐ öffentliche Grünflächen
☐ Miteinander/Treffpunkte/sozialer Zusammenhalt ☐ Verkehr

Haben Sie Interesse, Ihr Gebäude/Grundstück/Objekt zu veräußern?

☐ ja, kurzfristig ☐ ja, mittel – langfristig ☐ nein

Haben Sie Interesse am Zukauf von Grundstücken/Gebäuden in der Nachbarschaft?

☐ ja, kurzfristig ☐ ja, mittel – langfristig ☐ nein

Haben Sie Interesse an einer Bau-/Energieberatung? ☐ ja ☐ nein

Haben Sie weitere Anmerkungen, Ideen und Verbesserungsvorschläge für die Stadtentwicklung?

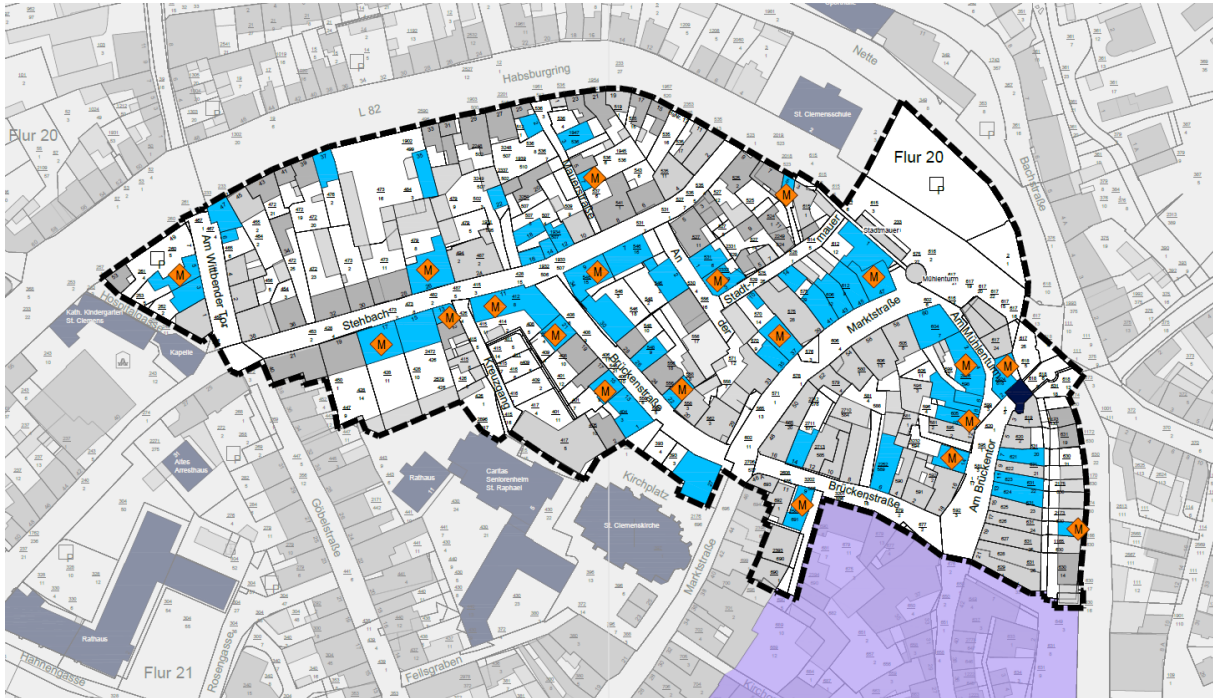
Vielen Dank für Ihre Mitarbeit!
Bitte geben/enden Sie den ausgefüllten Fragebogen bis zum **09.09.2019** per Post, per Email oder persönlich an das Planungsbüro Stadt-Land-Plus GmbH zurück!

Stadt-Land-Plus GmbH, Gerald Pfaff
Am Heidepark 1a, 56154 Boppard-Buchholz
Telefon.: 06742.878025 od. 06742.87800
gerald.pfaff@stadt-land-plus.de
zentrale@stadt-land-plus.de

Darstellung des 2-seitigen Fragebogens

Auswertung

Die nachfolgenden Diagramme und Ergebniskarten geben die wesentlichen Ergebnisse der Eigentümerbefragung wieder. Es ist zu beachten, dass sich die Werte jeweils nur auf die abgegebenen Fragebögen beziehen. Der Querbezug auf das gesamte Untersuchungsgebiet ermöglicht lediglich Anhaltspunkte.



Ergebnisplan zum Rücklauf des Fragebogens, ohne Maßstab

Dank der sehr guten Beteiligung konnten mit der Auswertung der abgegebenen Fragebögen zahlreiche zusätzliche Erkenntnisse zur Beurteilung der derzeitigen Situation in dem Untersuchungsgebiet „Nordöstliche Innenstadt - Erweiterung“ gewonnen werden. Detaillierte Ergebnisse lassen sich den gesonderten Erläuterungen zur Eigentümerbefragung (Kurz-Erläuterungen zur Eigentümerbefragung, siehe Anlage) entnehmen.

Rücklauf

Insgesamt wurden 140 Fragebögen an die Eigentümer im Untersuchungsgebiet verschickt. Der Rücklauf an verwertbaren Fragebögen betrug 61. Die sehr gute Rücklaufquote von 44 % lässt auf einen sehr hohen Identifizierungsgrad der Eigentümer mit dem Ort schließen und zeigt deren großes Interesse an der Zukunftsentwicklung von Mayen. Aus allen Bereichen des Untersuchungsgebietes sind verwertbare Fragebögen eingegangen.

Alter der Gebäude

Die Mehrheit der Gebäude wurde in der Periode zwischen 1945 und 1960 errichtet. 36 Eigentümer (ca. 59 %) gaben an, dass ihr Gebäude aus diesem Zeitraum stammt. Nur 11 Gebäude aus dem Fragebogen wurden laut Eigentümern vor 1945 errichtet und sind damit älter als 74 Jahre. Das älteste Gebäude wurde mit dem Baujahr 1650 angegeben.



Zahl der PKW-Stellplätze auf den Grundstücken

Von den 61 beantworteten Fragebögen machten 59 Eigentümer Angaben zur Stellplatzsituation. Dabei gaben 32 (52,4 %) Gebäudebesitzer an, dass auf ihren Grundstücken keine Pkw-Stellplätze vorhanden seien. Bei 19 (31,1%) Eigentümern sind keine Stellplätze vorhanden und es besteht Bedarf. Außerdem sind bei 7 Eigentümern bereits ein oder mehr Stellplätze vorhanden, sie geben aber zusätzlichen Bedarf an. Insgesamt sahen 42,6% einen Bedarf an Stellplätzen und 54,1% keinen Bedarf.

Nachteile des Gebäudes (nach eigener Einschätzung)

Der am häufigsten genannte Nachteil liegt im Themenfeld des fehlenden Freiraums. 17 Befragte (27,9 %) gaben dies an. Dem folgt die fehlende energiesparende Ausstattung mit 13 Nennungen. 11 Eigentümer gaben an, dass das Gebäude eine verschachtelte bzw. ungünstige Gebäudestruktur aufweist. Weitere Nachteile werden in der störenden benachbarten Nutzung bzw. dem Verkehr (10 Nennungen) und der fehlenden Sonne/Belichtung (8 Nennungen) gesehen. Bauliche Konstruktionsmängel sahen 6 Eigentümer als Nachteil ihres Gebäudes an. Als sonstige Nachteile wurden die Parksituation oder das Fehlen von Balkons genannt. Demnach lässt sich sagen, dass vor allem im Bereich der Freiraumsituation und der Energieeinsparungen Verbesserungsbedarf besteht.

Wohnumfeld des Gebäudes (eigene Einschätzung)

In den Fragebögen wurden 61 Angaben zum Wohnumfeld der Gebäude gemacht.

21 Eigentümer gaben an, dass ihr „Wohnumfeld“ gut bzw. sehr gut sei. 24 Eigentümer bewerteten ihr Wohnumfeld als zufriedenstellend. Es wurde aber auch 14 mal angemerkt, dass das Wohnumfeld lediglich ausreichend bzw. mangelhaft ist.

Für verbesserungswürdig halten 41 Befragte das Stadtbild. Dem folgt der Themenbereich „Verkehr“ mit 8 Nennungen und der Themenkomplex „Miteinander/Treffpunkte/sozialer Zusammenhalt“ mit 6 Nennungen sowie „öffentliche Grünflächen“ mit ebenfalls 6 Nennungen. Lediglich 3 Personen gaben die „Nahversorgung“ als verbesserungswürdig an.

Insgesamt ist festzustellen, dass eine deutliche Mehrheit das Stadtbild bzw. das Vorhandensein von Leerständen bemängelt. Mit ca. 80 % ist es der am häufigsten als verbesserungswürdig eingestufte Bereich.

Geplante Modernisierungsmaßnahmen

Insgesamt planen nur 23 der 61 erfassten Eigentümer Baumaßnahmen an ihren Gebäuden, dies ist weniger als die Hälfte der Teilnehmer der Fragebogenaktion. Allerdings ist hierzu auch zu sagen, dass 13 Eigentümer keine Angaben darüber machten, ob sie Maßnahmen geplant haben oder nicht. 25 Eigentümer haben allerdings keine Maßnahmen an ihren Gebäuden geplant.

Modernisierungsmaßnahmen können helfen, den Wohnstandard im Gebiet zu verbessern und damit die Nordöstliche Innenstadt von Mayen als attraktiven Stadtteil zu sichern.

Abschließend wurden die Eigentümer auch nach ihrem Interesse an einer Bau-/ Energieberatung gefragt. Bei einer deutlichen Mehrheit der Eigentümer (78,7 %) besteht kein Interesse gegenüber der Inanspruchnahme einer solchen Beratungsleistung. Lediglich 9 Eigentümer (14,8 %) haben Interesse an einer Bau-/Energieberatung. 4 Eigentümer (6,6 %)



machten hierzu keine Angaben. Insgesamt herrscht eine geringe Offenheit bei den befragten Eigentümern gegenüber Möglichkeiten der Energieeinsparung und baulichen Anpassungen ihrer Gebäude.

Zusammenfassend ergab die Auswertung der abgegebenen Fragebögen sehr brauchbare Ergebnisse und zusätzliche Erkenntnisse zur Beurteilung der derzeitigen Ist-Situation im Erweiterungsgebiet „Nordöstliche Innenstadt.“

Durch die gute Beteiligung und die Angaben der Eigentümer wird die städtebauliche Beurteilung vereinfacht und eine genauere Abschätzung der jeweiligen Gebäudesubstanzen, des Bauzustandes, des energetischen Standards aber auch der Entwicklungsabsichten der Eigentümer ermöglicht.

Durch die Auswertung ergeben sich erste räumliche und sektorale Maßnahmen- bzw. Entwicklungsschwerpunkte:

- Einige Teilnehmer planen mittelfristig Modernisierungs-/Sanierungs- oder sonstige Baumaßnahmen. Die meisten dieser Maßnahmen sind im Bereich der Heizung-, Sanitär- und Elektroinstallation vorgesehen.
- Defizite werden insbesondere hinsichtlich des fehlenden Freiraums und der fehlenden energiesparenden Ausstattung genannt.
- Bei der Beurteilung des Wohnumfeldes wird der Bereich Stadtbild/Leerstand von einer eindeutigen Mehrheit der Befragten als verbesserungswürdig eingestuft.

Aufgrund der Ergebnisse dieser Fragebogenaktion bietet sich im weiteren Projektverlauf die Möglichkeit, gemeinsam mit kooperationsbereiten Eigentümern gezielte Maßnahmen innerhalb des Untersuchungsgebiets zu entwickeln und anzugehen.



4. Gebietsbezogene Bestandsaufnahme und -analyse

Um die derzeitige Situation vor Ort zu erkennen und Probleme, aber auch vorhandene Qualitäten und Potenziale zu erfassen, wurde im Bereich des Untersuchungsgebiets eine zielgerichtete Bestandsanalyse durchgeführt. Diese betrifft die klassischen städtebaulichen Bereiche **Soziodemographie, Ortsbild/Baustruktur, Verkehr/Parken/Straßenraum, Nutzungen/Wohnen/Infrastruktur, Grün- und Freiräume** sowie **Tourismus** und basiert im Wesentlichen auf Ergebnissen der örtlichen Bestandsaufnahme im Sommer und Herbst 2019 sowie den ab Herbst/Winter 2019 durchgeführten Gesprächen mit der Verwaltung.

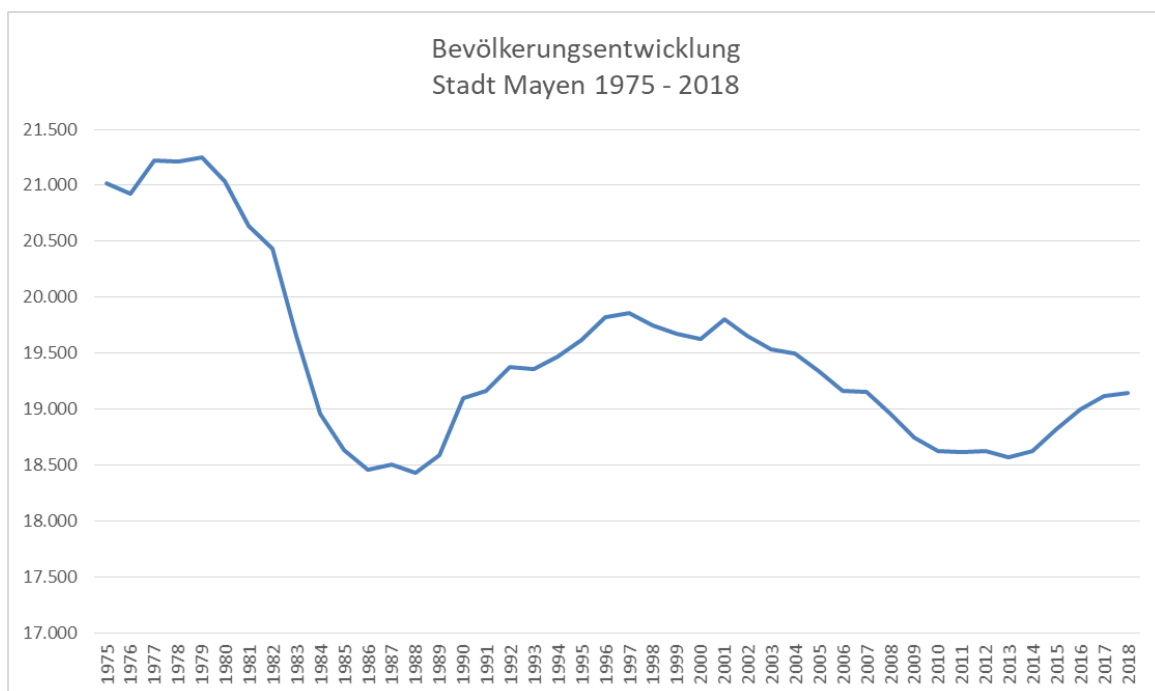
Die im Rahmen der Begehungen sowie in Gesprächen mit lokalen Experten gewonnenen Erkenntnisse bieten eine ausreichende Beurteilungsgrundlage, um aus den so ermittelten Stärken und Schwächen erste Handlungsfelder und Entwicklungsziele für das Untersuchungsgebiet abzuleiten.

Zusammengefasst werden hier die wichtigsten Sachverhalte und Erkenntnisse stichwortartig aufgezeigt und mit Abbildungen und Fotos belegt.

4.1 Strukturdaten

Bevölkerungsentwicklung

In der Stadt Mayen lebten im Jahr 2019 19.965 Menschen (Stand 30.04.2019). Im Untersuchungsgebiet „Nordöstliche Innenstadt - Erweiterung“ leben ca. 428 (2% der Gesamtbevölkerung) Einwohner.

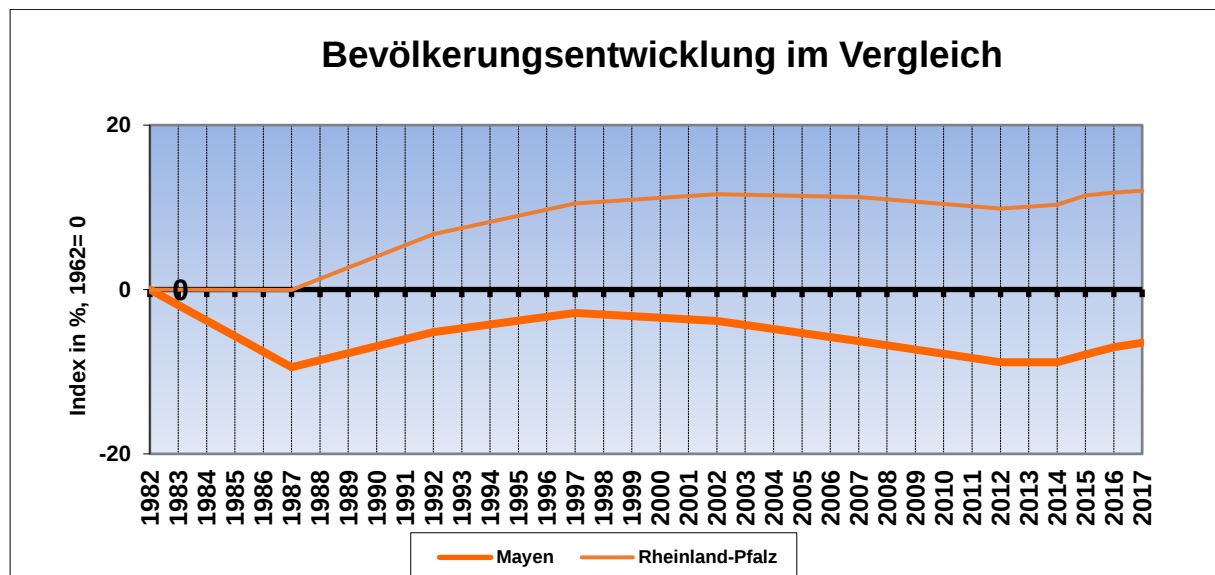


Quelle: Statistisches Landesamt Rheinland-Pfalz, Online-Portal „Meine Heimat“, Zugriff 25.11.2019

In der Zusammenschau weist die Bevölkerungsentwicklung der Stadt Mayen einen sehr bewegten Verlauf auf. Ende der 1970er Jahre verzeichnete die Stadt Mayen im Vergleich



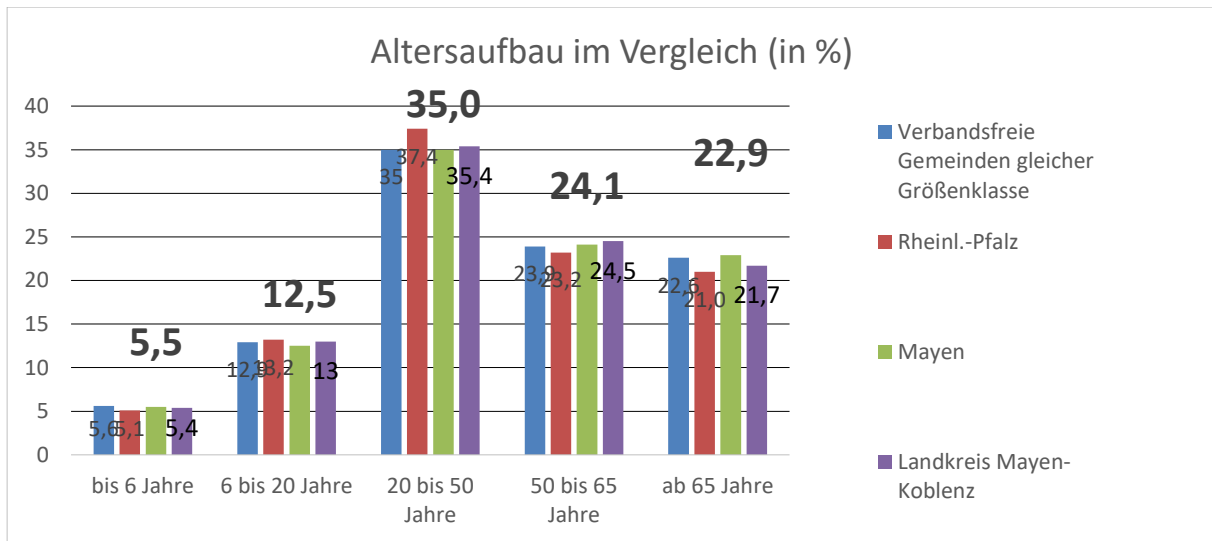
der Jahre 1975-2018 den höchsten Bevölkerungsstand. Die Zahl der Bevölkerung sank im Laufe der 1980er Jahre drastisch von 21.250 auf 18.500. Die Stadt Mayen konnte seit den 1990er Jahren von der allgemeinen Bevölkerungsbewegung in die westlichen Bundesländer erheblich profitieren. Zwischen den Jahren 2000 und 2014 sank die Zahl der Bevölkerung konstant. Anschließend verzeichnete die Stadt wieder einen hohen Einwohnerzuwachs. Dies deckt sich mit dem allgemeinen Trend der Zuwanderung in die zentralen Orte des Landes Rheinland-Pfalz. Die derzeitige Situation der steigenden Einwohnerzahl ist als positiv für die zukünftige Weiterentwicklung der Stadt zu werten.



Quelle: Statistisches Landesamt Rheinland-Pfalz, Online-Portal „Meine Heimat“, Zugriff 25.11.2019

Altersaufbau der Bevölkerung

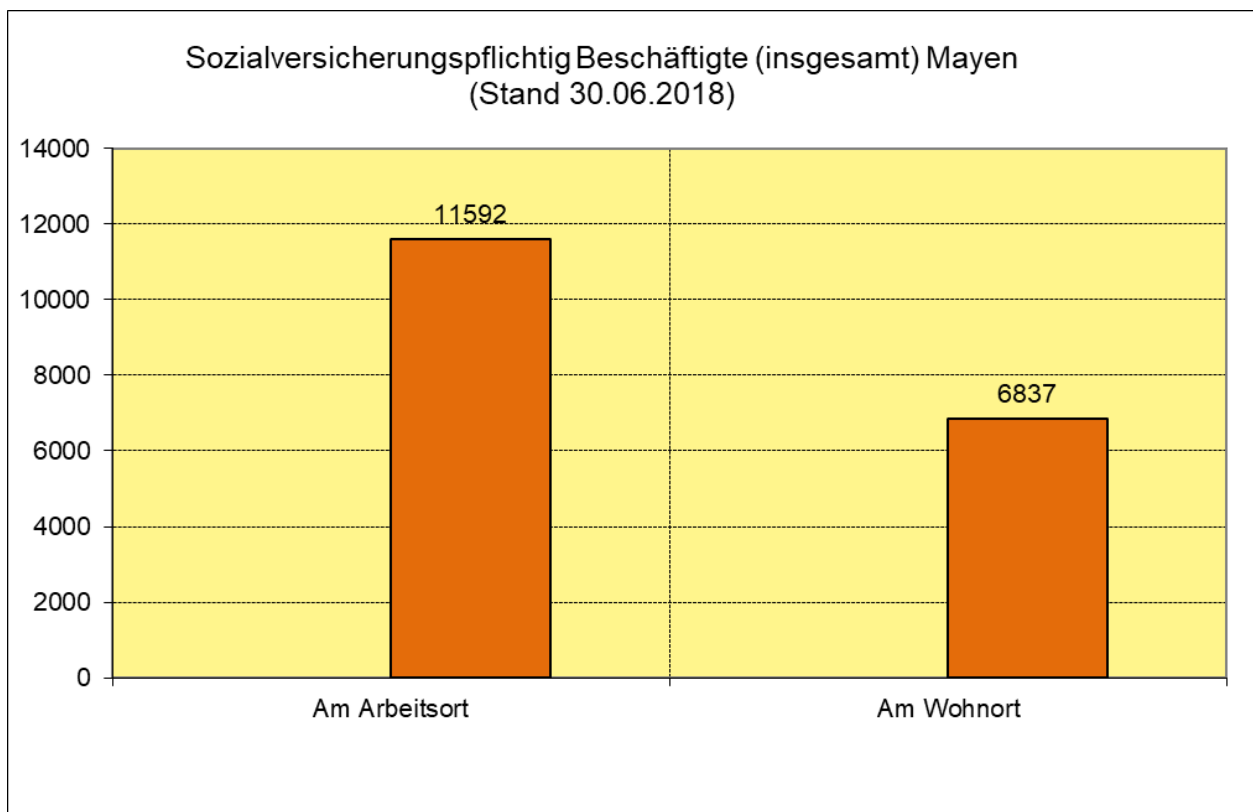
Der Altersaufbau der Bevölkerung zeigt leichte Abweichungen zum Landesdurchschnitt und zum Durchschnitt von Gemeinden gleicher Größenklasse. Der Anteil der über 65-jährigen ist im Vergleich zum Landkreis Mayen-Koblenz und dem Land Rheinland-Pfalz höher. In den Altersgruppen 0 – 20 Jahre weist die Stadt Mayen eine grundsätzlich sehr ähnliche Bevölkerungszusammensetzung auf wie verbandsfreie Gemeinden gleicher Größenklasse, der Landkreis Mayen-Koblenz und das Land Rheinland-Pfalz. In der Gruppe der 20 bis 50 Jährigen liegt es moderat unter dem Landesdurchschnitt.



Quelle: Statistisches Landesamt Rheinland-Pfalz, Online-Portal „Meine Heimat“, Zugriff 25.11.2019

Beschäftigte und Pendler

Die Pendlerstatistik veranschaulicht die Bedeutung der Stadt Mayen als Arbeitsplatzstandort. Am 30.06.2018 waren am Arbeitsort Mayen 11.592 sozialversicherungspflichtige Beschäftigte zu verzeichnen. 8.517 Einpendler stehen 3.765 Auspendlern gegenüber.

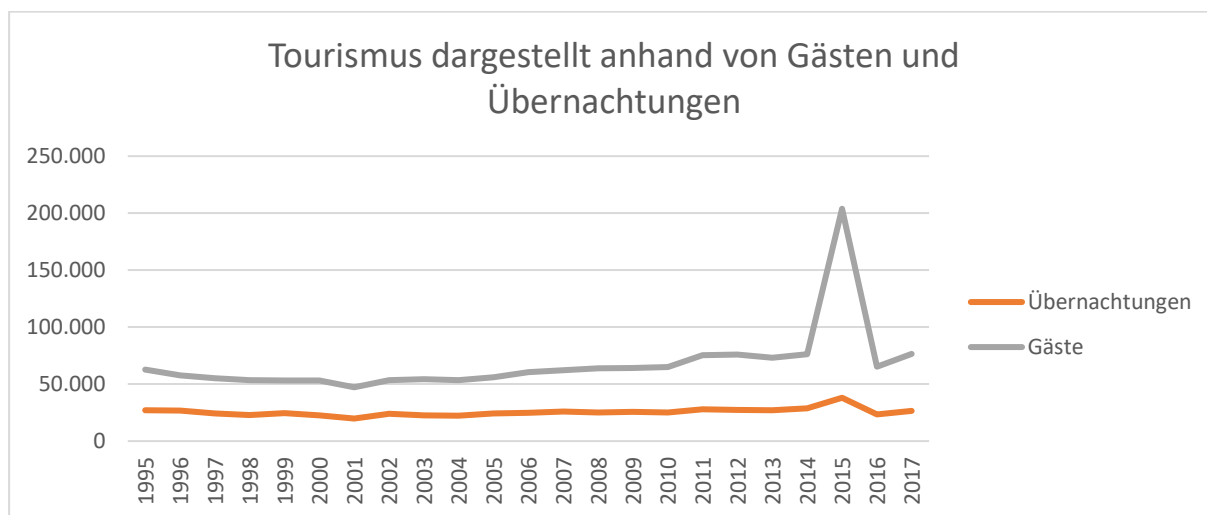


Quelle: Statistisches Landesamt Rheinland-Pfalz, Online-Portal „Meine Heimat“, Zugriff 25.11.2019



Tourismus

Die Anzahl der Gäste und Übernachtungen blieben im Wesentlichen konstant. Der ungewöhnlich extrem hohe Anstieg der Zahl der Gäste im Jahr 2015 ist mit hoher Wahrscheinlichkeit auf einen statistischen Fehler zurückzuführen.

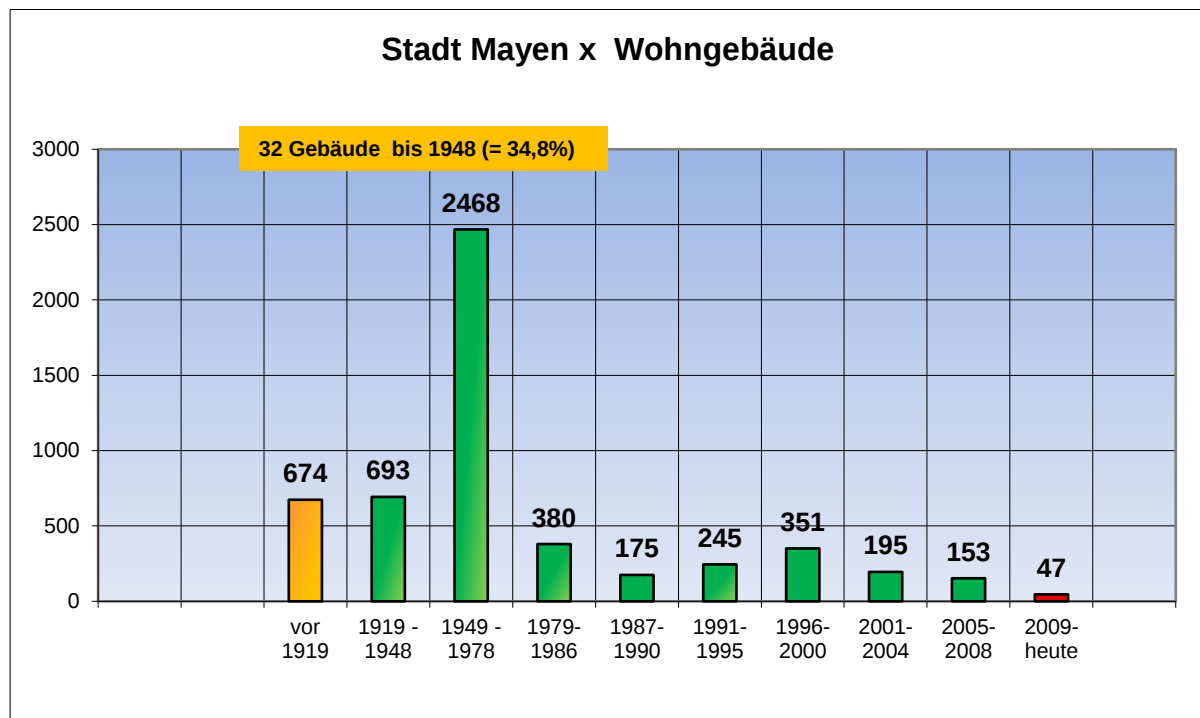


Quelle: Statistisches Landesamt Rheinland-Pfalz, Online-Portal „Meine Heimat“, Zugriff 25.11.2019



4.2 Ortsbild und Baustruktur

Das Erscheinungsbild der Stadt wird durch die ortsbildprägende Bausubstanz geprägt. Von den insgesamt 5.381 Wohngebäuden (Stand: 09. Mai 2011) wurden in der Nachkriegszeit (1949-1978) fast die Hälfte aller Wohngebäude in der Stadt Mayen errichtet. Daraus erschließt sich aus statistischer Sicht ein Sanierungs- und Erneuerungsbedarf im privaten Bereich.



Quelle: Statistisches Landesamt Rheinland-Pfalz, Online-Portal „Meine Heimat“,
Zugriff 25.11.2019, Stand: 09. Mai 2011

Das Untersuchungsgebiet liegt im nordöstlichen Bereich der historischen Innenstadt und ist zum Teil geprägt von historischen Bauwerken sowie einer dichten Blockrandbebauung. Es wird um das nordöstlich gelegene Kriegerdenkmal sowie einen zwischen der Nette und der Innenstadt gelegenen Parkplatz erweitert. Oftmals sind im Untersuchungsgebiet Gebäude vorzufinden, die mit ortstypischen Vulkangesteinen erbaut worden sind.

Im Bereich der Marktstraße, der östlichen Brückenstraße sowie der Straße Am Brückentor befinden sich überwiegend dreigeschossige Gebäude (vereinzelt zwei- und viergeschossige Gebäude) mit gewerblicher Erdgeschossnutzung. Das Ortsbild lässt sich aufgrund unterschiedlich gestalteter Fassaden (Fenster, Materialität) als sehr heterogen beschreiben. Gemäß der Eigentümerbefragung ist der überwiegende Teil der Gebäude im Untersuchungsgebiet zwischen 1945 und 1960 errichtet worden. Auch sind teilweise Fachwerkbauten (Brückenstraße 6, 9, Am Mühlenturm 2, Am Brückentor 5) auszumachen.



Siedlungsstruktur des Untersuchungsgebiets (Abgrenzung in Gelb), ohne Maßstab¹⁴



Am Brückentor



Marktstraße Richtung Habsburgiring



Brückenstraße Richtung Marktstraße



Blockinnenbereich, Brückenstraße 6

¹⁴ Rheinland-Pfalz in 3D. Landesamt für Vermessung und Geobasisinformation Rheinland-Pfalz.



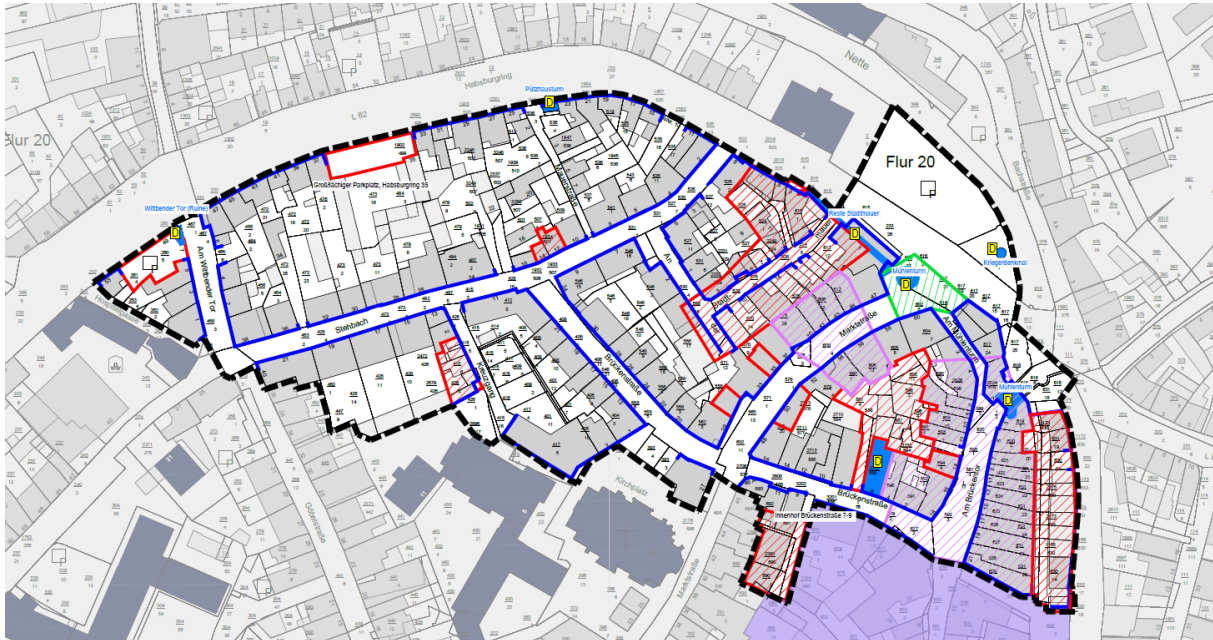
Schwarzplan Innenstadt Mayen, Abgrenzung Programmgebiet in Orange, ohne Maßstab

Die Dächer im gesamten Untersuchungsgebiet sind überwiegend geneigt und haben zum Teil ortsbildprägende und markante Dachaufbauten (Zwerchhäuser, Gauben).

Insgesamt weist das Untersuchungsgebiet im östlichen Bereich aufgrund seiner Pflasterung ein gepflegtes Erscheinungsbild auf. Auch die Straßenbeleuchtung stellt sich als prägnantes Gestaltungsmerkmal im öffentlichen Raum dar.

Entlang der historischen Stadtbefestigung (Denkmalzone) liegen ortsbildprägend der Mühlenturm und das Brückentor, die beide den Zugang zur Innenstadt ermöglichen bzw. markieren. Die Gebäude Am Brückentor und in der Brückenstraße weisen eine klein parzellierte geschlossene Bauweise auf. An der Kreuzung Brückenstraße/Am Brückentor befindet sich ein Stadtbrunnen. Dieser Bereich lässt sich als Stadtplatz interpretieren. Auch der Bereich am Mühlenturm stellt einen Platz dar, der vor allem als Eingangsbereich zur nordöstlichen Innenstadt fungiert. Ansonsten sind keine zusammenhängenden Plätze oder Grünflächen vorhanden. Platzähnliche Räume sind überwiegend private Parkplätze in rückwärtigen Grundstücksbereichen. Auch ist insgesamt wenig Stadtgrün im öffentlichen Raum vorhanden. Das Untersuchungsgebiet weist grundsätzlich einen sehr hohen Versiegelungsgrad auf.

In der östlichen Brückenstraße und insbesondere in der Straße An der Stadtmauer lassen sich ungeordnete Hinterhöfe identifizieren, die durch Garagen und Nebenanlagen mit geringer Bauhöhe geprägt sind und das Ortsbild stark beeinträchtigen.



Analyseplan Markante Baustrukturen und Funktionsmängel, ohne Maßstab

Der öffentliche Raum im Bereich des Mühlenturms markiert den nordöstlichen Eingang zur Innenstadt, wodurch dieser Bereich eine wichtige Rolle einnimmt. Aufgrund seiner Lage an der tangierenden Hauptverkehrsstraße Habsburgerring sowie Gestaltungsdefiziten bedarf es hier einer Neuordnung sowie Neugestaltung des öffentlichen Raums.



Brückentor und Fachwerkhaus



Ortstypische Bebauung Am Brückentor



Brückentor, Habsburging



Mühlenturm, Innenstadtzugang Markstraße am Habsburging

Im westlichen Untersuchungsgebiet bzw. in den Straßen Brückenstraße (Abschnitt Marktstraße – Stehbach), Stehbach, Am Wittbender Tor, sowie Mauerstraße ist eine insgesamt homogene zwei- bis dreigeschossige Wohnbebauung auf größeren Parzellen vorhanden.

Im Kreuzgang sowie An der Stadtmauer befinden sich, bedingt durch ihren innenhofartigen Charakter und teilweise rückwärtiger Bebauung (An der Stadtmauer zur Marktstraße) zahlreiche Nebenanlagen und Garagen, die einen aufwertungsbedürftigen Zustand aufweisen.



Wohnbebauung, Westliche Brückenstraße



Wohnbebauung, Stehbach



Rückwärtige Bebauung, Am Brückentor



Rückwärtige Bebauung, Markstraße 44



Um diese gewachsene und für die Innenstadt von Mayen charakteristische Baustruktur zu bewahren, besteht Handlungsbedarf. Ziel muss sein, die Bebauung im Sinne des historischen Stadtbildes baustrukturell zu erhalten bzw. in verträglichem Maß aufzuwerten und gleichzeitig an energetische Baustandards anzupassen. Dringender städtebaulicher Handlungsbedarf besteht hier vor allem in der Gestaltung und Einbindung von Hinterhofsituationen in das Stadtbild (Schaffung von gestalterischen Übergängen) sowie der Neustrukturierung und Aufwertung rückwärtiger Bebauung (An der Stadtmauer). Bei einer baulichen Nachverdichtung sollte die städtebauliche Verträglichkeit berücksichtigt werden.



Rückwärtige Bebauung, An der Stadtmauer¹⁵



Wohnbebauung Kreuzgang



Wohnbebauung, Am Wittbender Tor

¹⁵ Rheinland-Pfalz in 3D. Landesamt für Vermessung und Geobasisinformation Rheinland-Pfalz.



Mauerstraße, Überreste historische Stadtmauer



Rückwärtige Bebauung, An der Stadtmauer

Kulturdenkmäler/Denkmalschutz

Innerhalb des Untersuchungsgebiets befinden sich entsprechend der Liste der Kulturdenkmäler vier Baudenkmäler und eine Denkmalzone:

Gebäude	Beschreibung, gem. Verzeichnis der Kulturdenkmäler Rheinland-Pfalz	Abbildung
Stadtbefestigung (Denkmalzone)	Baubeginn wohl bald nach 1291 (Stadterhebung), 1329 als vollendet bezeichnet, die unteren Geschosse des „Wittbender“- und „Obertors“, des „Mühlen-“, „Vogels“- und „Pützhausturms“ wohl unter Erzbischof Balduin, Erhöhung der Türme und Aufstockung der Mauer im 15./16. Jh., bis 1944 fast vollständig erhalten; kreisrunder Bering mit ursprünglich vier Toren und 16 Wehrtürmen; von der Mauer erhalten größere Strecken am Boemund- und Habsburgring, in der Nähe des Wasserpfortchens und der St.-Veit-Straße, im Norden entlang der Nette als Vollmauer; neben der Herz-Jesu-Kirche und Burg großer Bereich bez. 1916 (rekonstruiert); fünfgeschossiges „Obertor“, Anfang 14. Jh., Ausbau 15. Jh.; „Wittbendertor“ 1390 erwähnt, 1944 zerstört, angrenzende Mauerreste; Mauerstraße: Reste der Stadtmauer, Schalenturm;	



	„Mühlenturm“ im Nordwesten und angrenzende Mauerreste; Brückentor: Brücke und vorgelagerter Stadtgraben, Anfang 14. Jh., Wiederaufbau mit Treppenturm bez. 1599; Mauer „Am Wasserpfortchen“ hinter der Steinmetzschule, zwei Bauphasen; „Vogelturm“ im Nordosten: mittelalterlicher Rundturm, Anfang 14. Jh., mit der Stadtmauer im 16. Jh. erhöht	
Brückenstraße 6	dreigeschossiges Fachwerkhaus, tlw. massiv, 17. Jh., Dach und rechte Haushälfte 19. Jh.	
Habsburgiring	Kriegerdenkmal, Anlage mit Muschelnische und Block mit Soldatenkopf	

Auch für die erhaltenen Teile der denkmalgeschützten Stadtmauer im Untersuchungsgebiet besteht Aufwertungsbedarf. Um einerseits dem kulturhistorischen Wert dieser Anlagen Rechnung zu tragen und andererseits die Sicherheit im Straßenraum zu gewährleisten¹⁶, sind sie in ihrer Originalität zu erhalten und behutsam zu sanieren.

¹⁶ Im Rahmen der durchgeführten Eigentümerbefragung wurde mitgeteilt, dass bereits Teile der Mauer im Bereich Mühlenturm vom Mauerwerk abgefallen sind.



Habsburging, Am Wittbender Tor



Habsburging, Mauerstraße – Pützhausturm, Teil der ehemaligen Stadtbefestigung

Neben den dargestellten denkmalgeschützten Gebäuden existieren innerhalb des Untersuchungsgebiets „Nordöstliche Innenstadt - Erweiterung“ noch einige ortsbildprägende, mitunter auch denkmalwürdige Gebäude. Besonders die Bebauung in der Straße Am Brückentor stellt sich als besonders ortsbildprägend dar.



Am Brückentor 2



Am Brückentor 3



Am Brückentor 5



Am Brückentor 21



Habsburging 27, 29



Archäologische Fundstellen

Teile des Plangebiets waren bereits in der Antike besiedelt. Daher können bei Bodeneingriffen archäologische Befunde zu Tage treten, die vor ihrer Zerstörung bauvorbereitend oder baubegleitend untersucht werden müssen.

Im Planbereich sind der Direktion Landesarchäologie archäologische Fundstellen bekannt. Diese sind bei Detailplanungen zu berücksichtigen. Seitens der Direktion wurde darauf hingewiesen, dass eine Baumaßnahme in diesem Bereich für einen Bauherrn wegen eventuell notwendiger archäologischer Untersuchungen nach § 21 Abs. 3 DSchG RLP mit finanziellen Mehraufwendungen verbunden sein kann.

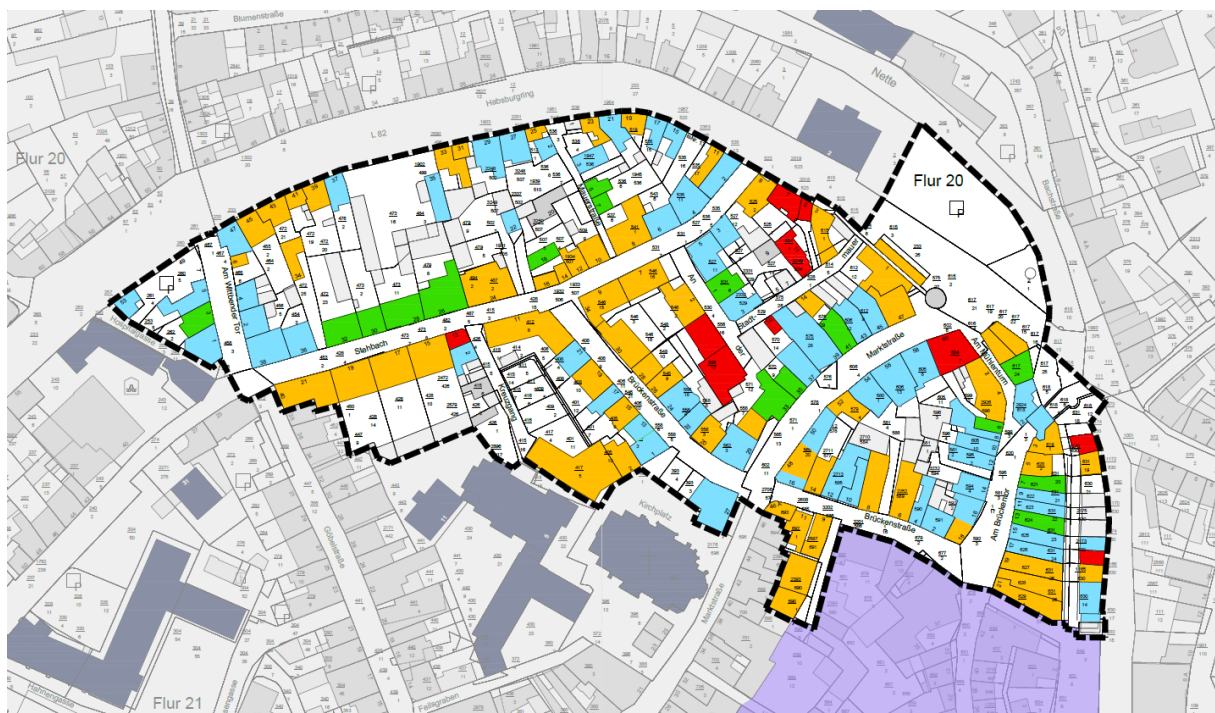
Modernisierungsbedürftige Gebäude

Neben den dargestellten Gebäuden befinden sich innerhalb des Untersuchungsgebiets zurzeit ca. 145 Hauptgebäude; davon sind 58 Gebäude in einem geringen, 60 Gebäude in einem mittleren und 9 Gebäude in einem hohen modernisierungsbedürftigen Zustand.

Insbesondere weisen oftmals Gebäude in zweiter Reihe bzw. in Hinterhöfen augenscheinlich einen hohen Modernisierungsbedarf auf.

Die Bewertung erfolgte augenscheinlich und auf Basis der Eigentümerbefragung.

Auch gestalterische Missstände wurden im Rahmen der Bestandsaufnahme identifiziert. Unter anderem wurden ortstypisch gestaltete Fassaden und Dachformen durch Umgestaltung und Ergänzung durch Dachaufbauten grundlegend überformt, sodass die Bebauung einer innenstadttypischen und anspruchsvollen Gestaltung nicht gerecht wird und das Stadtbild folglich massiv beeinträchtigt.



Analyseplan Gebäudesubstanz, ohne Maßstab



Stehbach 14



Brückenstraße 11



Marktstraße 29



Brückenstraße, Hinterhof



Brückenstraße, Hinterhof



An der Stadtmauer



Marktstraße



Marktstraße



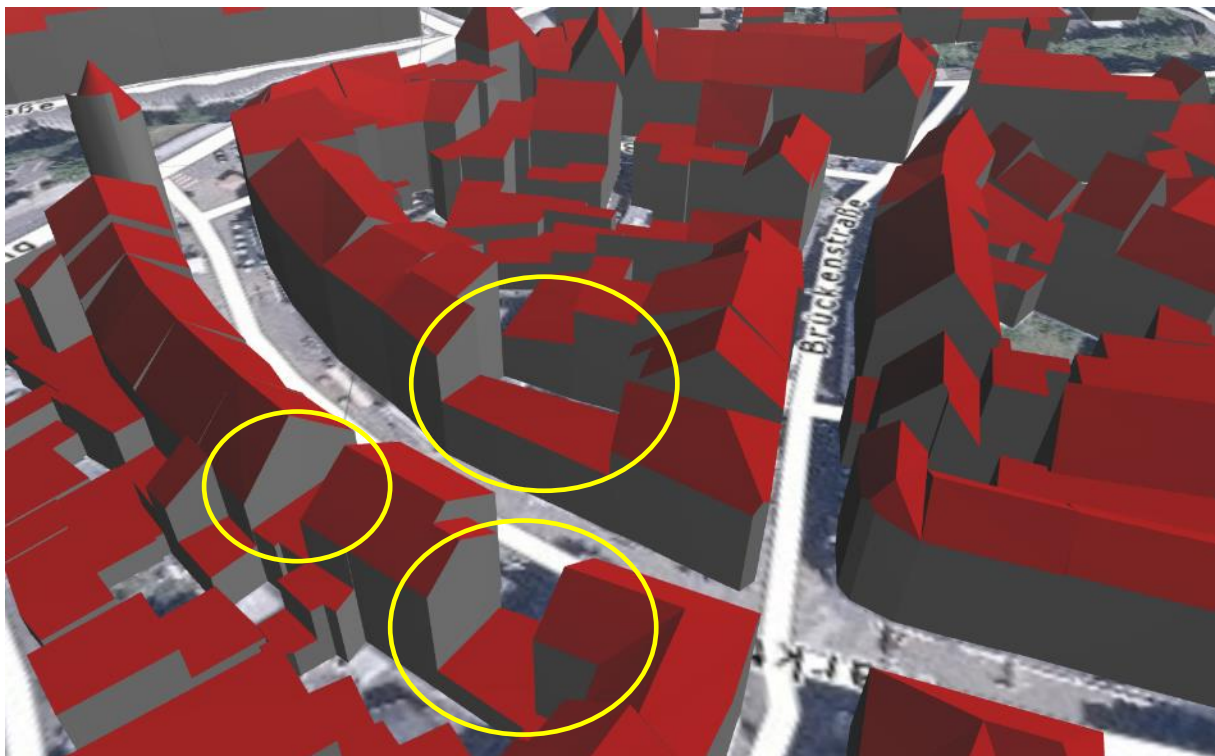
Habsburgiring



Hier gilt es, unter verstärkter Anwendung einer Modernisierungsrichtlinie, die Baustruktur im Gebiet nach und nach zu verbessern. In diesem Zusammenhang ist vorgesehen, die Eigentümer in den Prozess der städtebaulichen Erneuerung im Rahmen eines breit angelegten Informations- und Beteiligungsprozesses mit einzubeziehen. Der Beteiligungsprozess setzt dabei insbesondere auf Information, Motivation und Beratung.

Nachverdichtungspotenziale

Auch lassen sich einige Nachverdichtungspotenziale bzw. Aufstockungspotenziale die u.a. zur Schließung der städtebaulichen Raumkante beitragen würden, identifizieren. Dazu zählen die Markstraße 31, 35 und 50, Am Brückentor 14, Am Wittbender Tor 4 sowie die Grundstücke Habsburgiring 31, 35 und 53.



Nachverdichtungspotenzial Markstraße 31, 35 und 50, in Gelb markiert, ohne Maßstab¹⁷

¹⁷ Rheinland-Pfalz in 3D. Landesamt für Vermessung und Geobasisinformation Rheinland-Pfalz.



Nachverdichtungspotenzial Habsburging 31 und 35, in Gelb markiert, ohne Maßstab¹⁸



Nachverdichtungspotenzial Habsburging 53, Am Wittbender Tor 4 in Gelb markiert, ohne Maßstab¹⁹

¹⁸ Rheinland-Pfalz in 3D. Landesamt für Vermessung und Geobasisinformation Rheinland-Pfalz.

¹⁹ Rheinland-Pfalz in 3D. Landesamt für Vermessung und Geobasisinformation Rheinland-Pfalz.



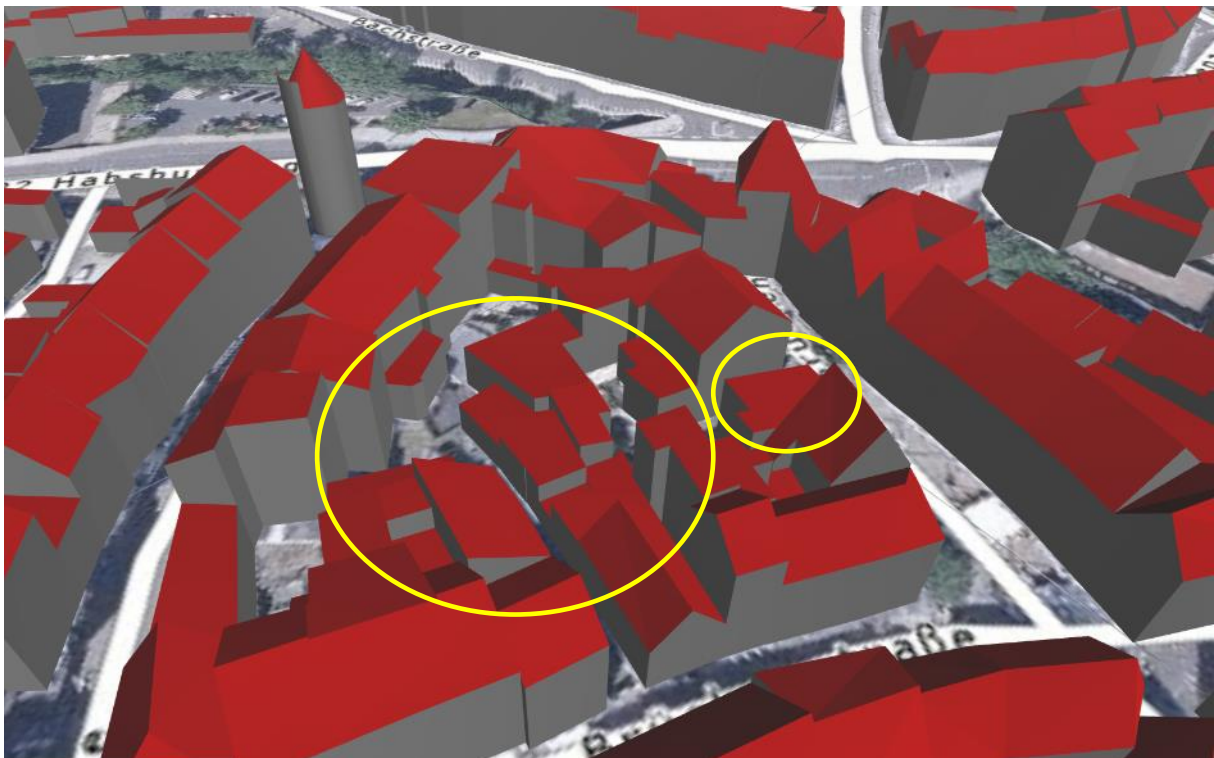
Altlasten

Gemäß den Angaben im Bodenschutzkataster befindet sich im Plangebiet auf der Parzelle 473/16 der Altstandort „Ehem. ED-Tankstelle Geisbüsch, Mayen, Habsburgerring 35“ mit der Reg.-Nr. 137 00 068-5001. Die ehemalige Tankstelle wurde laut Katasterangaben zurückgebaut und dabei festgestellte Bodenverunreinigungen durch Bodenaustausch saniert. Die Fläche ist nun als nicht altlastverdächtig eingestuft.

Allerdings besteht immer ein gewisses Restrisiko, dass ggf. etwaige kleinräumige Untergrund Verunreinigungen nicht entdeckt wurden. Für den Fall einer Nutzungsänderung oder vor Tiefbaumaßnahmen sollte daher im Vorfeld eine Abstimmung mit der Struktur- und Genehmigungsdirektion Nord über ggf. erforderliche Gefahrerforschungsmaßnahmen durchgeführt werden.

Entkernung von Blockinnenbereichen

Der Blockinnenbereich, der von der Marktstraße, der Brückenstraße, Am Brückentor sowie Am Mühlenturm gefasst wird, ist durch bauliche Nebenanlagen hochverdichtet. Nutzbare Freiräume oder private Grünflächen sind in diesem Bereich daher kaum bis gar nicht vorhanden. Mit Blick auf eine mangelnde Belichtung, Besonnung und Belüftung der Wohn- und Arbeitsstätten in diesem Blockinnenbereich bestehen erhebliche städtebauliche Missstände, die durch Abbruch der Nebenanlagen und Schaffung eines qualitativen Freiraums mit Aufenthaltsqualität (bspw. durch Begrünung und Anlage privater Gärten) behoben werden sollten.



Potenzial zur Entkernung: Blockinnenrandbereich Marktstraße, Brückenstraße, Am Brückentor, Am Mühlenturm, sowie Nachverdichtungspotenzial Am Brückentor 14 in Gelb markiert, ohne Maßstab²⁰

²⁰ Rheinland-Pfalz in 3D. Landesamt für Vermessung und Geobasisinformation Rheinland-Pfalz.

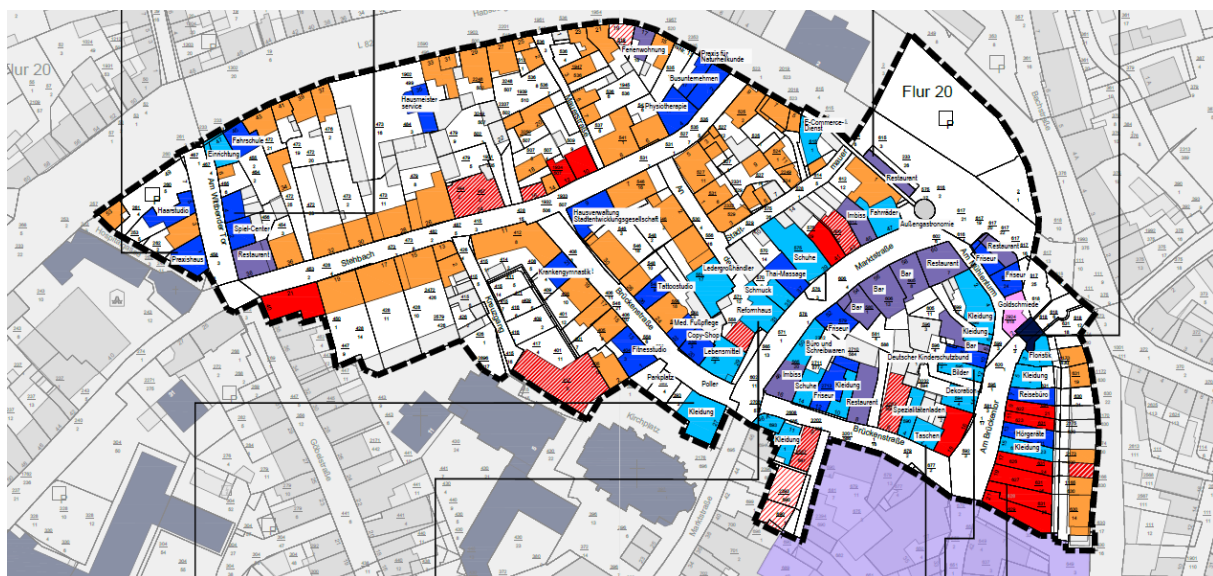


4.3 Nutzungen, Wohnen und Infrastruktur

Einzelhandel und Dienstleistungen

Die bestehenden Einzelhandels- und Dienstleistungsbetriebe befinden sich überwiegend entlang der Marktstraße, der Brückenstraße (zwischen Marktstraße und Am Brückentor) sowie Am Brückentor. Es existiert ein stark diversifizierter Einzelhandels- und Dienstleistungsbesatz. Erwähnt seien an dieser Stelle die Einzelhandelsgeschäfte für Mode, Schmuck, Schuhe, Dekoration, Floristik, Schreibwaren sowie diverse gastronomische Betriebe (Imbissbetriebe, Restaurants und Bars). Vereinzelt sind auch Dienstleister wie vier Friseure, ein Copy-Shop oder eine Praxis für Thai-Massage im Untersuchungsgebiet zu finden.

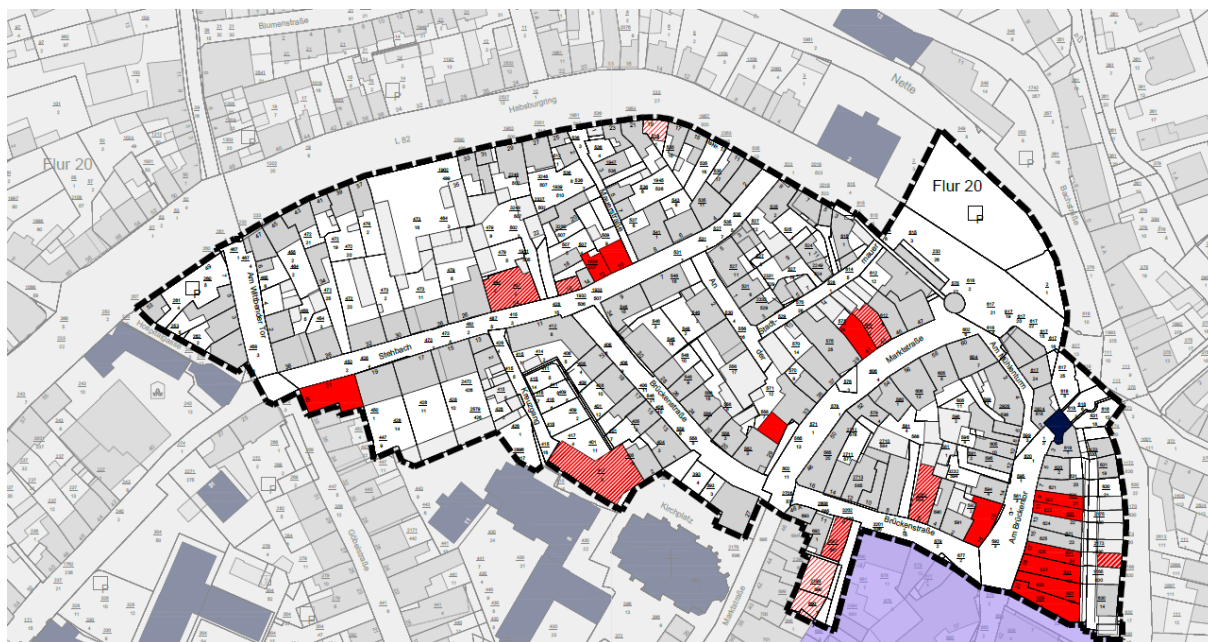
Vertiefende Hinweise zur Einzelhandelssituation in der Stadt Mayen gibt die Fortschreibung des Einzelhandelskonzepts für die Stadt Mayen von 2015 (vgl. 2.4 Einzelhandelskonzept).



Analyseplan Nutzung, ohne Maßstab

Leerstandssituation

Es befanden sich zum Zeitpunkt der Bestandsaufnahme (Oktober 2019 - Oktober 2020) 22 Leerstände im Untersuchungsgebiet – Gebäude, die teilweise bzw. geschossweise oder insgesamt leer stehen. Es ist darauf hinzuweisen, dass dies eine Momentaufnahme der Leerstandssituation ist. Zusammenfassend führt der vermehrte Leerstand – insbesondere in den gewerblich genutzten Erdgeschosszonen bspw. Am Brückentor - zu enormen Funktionsverlusten der Innenstadt als Einkaufs- und Arbeitsstandort. Dies unterscheidet sich bereits von Straße zu Straße. Während sich der Leerstand vor allem im westlichen und östlichen Untersuchungsgebiet konzentriert, ist die zentrale Marktstraße weniger stark von Ladenleerständen betroffen. Es wird deutlich, dass im Untersuchungsgebiet ein vergleichsweise sehr hoher Leerstand vorhanden ist. Die Leerstandssituation stellt sich folglich als sehr problematisch dar und ist im Rahmen des Städtebauförderprogramms prioritär zu behandeln. Ziel muss sein, mittels eines Leerstandsmanagements die leerstehenden Ladenlokale wieder einer neuen Nutzung zuzuführen, um somit insgesamt das Image der Innenstadt als attraktiven Einkaufs- und Ausgehstandort zu stärken. Der Leerstand stellt sich in der Zusammenschau wie folgt dar:



Analyseplan Leerstand, ohne Maßstab



Am Brückentor 9, 11



Am Brückentor 16



Am Brückentor 17



Am Brückentor 18



Am Brückentor 19



Am Brückentor 21



Brückenstraße 6



Brückenstraße 9²¹



Stehbach 10



Stehbach 12



Stehbach 21



Stehbach 24



Marktstraße 43



Habsburging 19

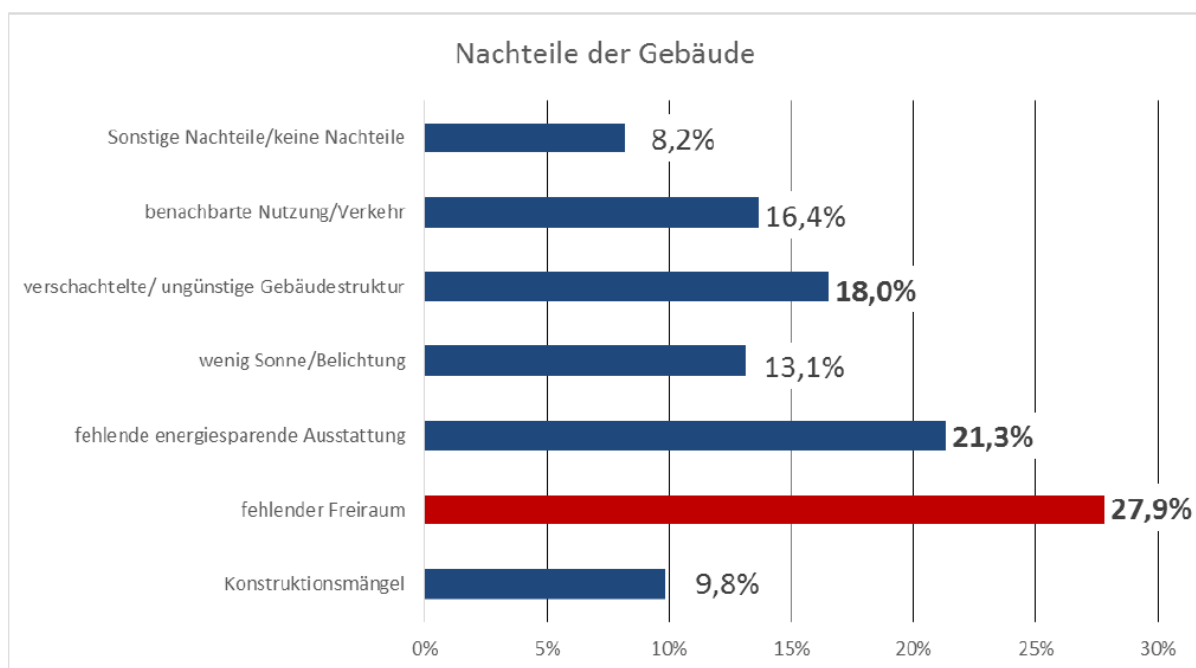
²¹ Quelle: Stadt Mayen. 2019.



Weitere Leerstände befinden sich in der Kirchgasse 2, der Marktstraße 31 und 41 sowie jeweils im rückwärtigen Gebäudebereich der Marktstraße 42 und 44.

Wohnen

Im gesamten Untersuchungsgebiet befindet sich Wohnnutzung, wobei der westliche Bereich überwiegend von reinen Wohngebäuden geprägt ist. Die Eigentümerbefragung hat ergeben, dass insbesondere die folgenden Mängel an den privaten Gebäuden zu einer Minderung der Wohnqualität führen:



Auszug Eigentümerbefragung

Dabei ist insbesondere der fehlende Freiraum, die schlechte Belichtung und die ungünstige Gebäudestruktur zu benennen, die sich als städtebauliche Missstände darstellen. Diese sollten behoben werden, damit sich die Nordöstliche Innenstadt wieder als attraktiven Wohnstandort etablieren kann.

Um insgesamt die Wohnfunktion im Stadtkern zu erhalten, müssen Konzepte zur Innenentwicklung und zur Schaffung von Freiräumen, zum Leerstandsmanagement, zur energetischen Gebäudesanierung und zur Wohnumfeldverbesserung entwickelt werden.

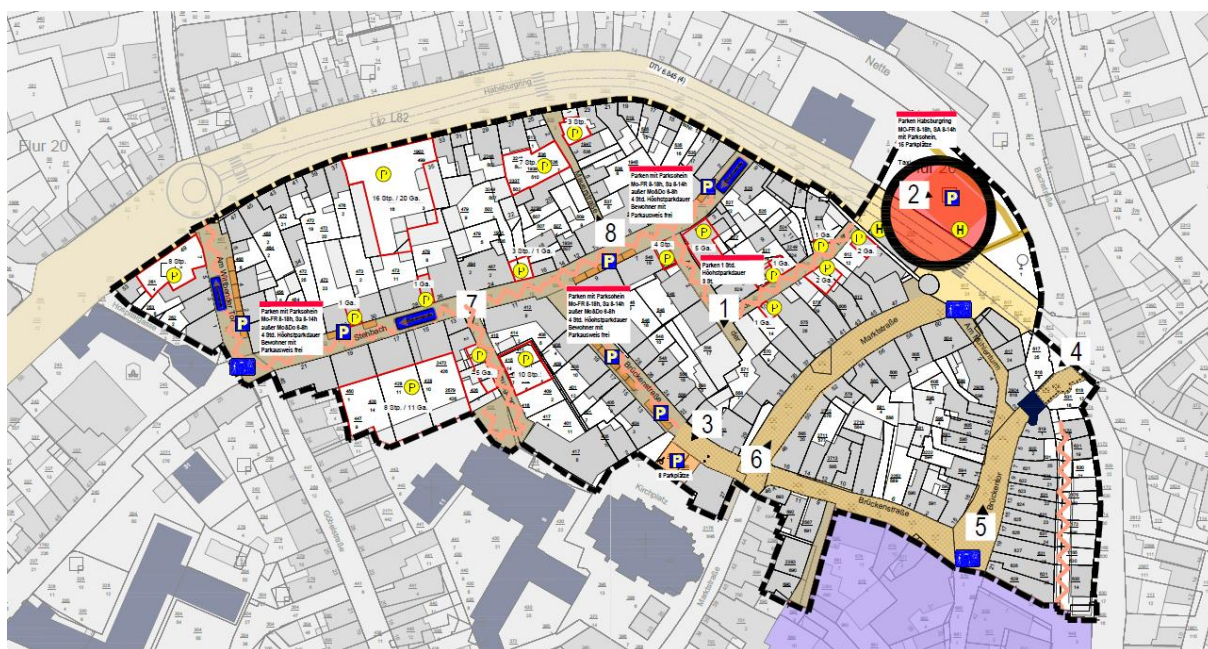
Gastronomie/Hotel

Das bestehende gastronomische Angebot im Untersuchungsgebiet weist eine Vielzahl von Restaurants, Kneipen & Bars sowie Imbisse auf. Diese konzentrieren sich vorwiegend entlang der zentralen Marktstraße. Vereinzelt lassen sich auch Betriebe in der Brückenstraße und Am Brückentor finden. Beschilderungen speziell in der Brückenstraße und Am Brückentor weisen auf einen ehemals deutlich höheren Besatz an Gastronomie und Cafés hin. Diese stehen inzwischen weitgehend leer. In dem gesamten Untersuchungsgebiet ist kein Hotel anzutreffen.



4.4 Verkehr, Parken und Straßenraum

Das Straßennetz im Untersuchungsgebiet ist von verkehrsberuhigten Bereichen und einer Fußgängerzone in den Straßen Am Brückentor, östliche Brückenstraße sowie Marktstraße geprägt. Das östliche Untersuchungsgebiet ist durch eine Einbahnstraße (Stehbach) gekennzeichnet, die von Osten nach Westen verläuft. Im Norden tangiert die Landesstraße L 82 (Habsburgring) das Untersuchungsgebiet, welche eine wichtige Erschließungsfunktion übernimmt. Auf der L 82 (Bereich Auf der Eich/Uferstraße) wurde 2015 eine durchschnittliche tägliche Verkehrsstärke (DTV) von 6.845²² mit einem Schwerververkehrsanteil von 4 % gemessen.



Analyseplan Verkehr, ohne Maßstab

Das Untersuchungsgebiet wird durch den motorisierten Individualverkehr (MIV) nördlich über den Habsburgring an vier Anschlussstellen erschlossen. Südlich ist das Gebiet vor allem direkt durch die Marktstraße an die übrige Innenstadt angebunden. Aufgrund der Fußgängerzone ist der östliche Untersuchungsgebiet nur wenig vom MIV geprägt. Bis auf den Anliefer- bzw. Anliegerverkehr verkehren dort keine PKW. Im westlichen Untersuchungsgebiet (Stehbach, westliche Brückenstraße, Kreuzgang, An der Stadtmauer) können die Wohngebäude durch den MIV erreicht werden. Im Hinblick auf den baulichen Zustand der Straßen werden im westlichen Untersuchungsgebiet grundsätzlich gestalterische und funktionale Aufwertungen notwendig, die u.a. auch zur Beruhigung des fließenden Verkehrs führen sollen. Auch kann hier durch straßenverkehrsordnungsrechtliche Maßnahmen der Verkehrsfluss des MIVs fußgängerfreundlicher gestaltet werden. Die östliche Fußgängerzone befindet sich dagegen im guten baulichen Zustand. Insgesamt weisen die Straßenräume im Untersuchungsgebiet durch ihren innerstädtischen Charakter bedingt einen hohen Versiegelungsgrad auf. Zudem mangelt es den Straßenräumen an Begleitgrün.

²² Querschnittsbelastung in Kfz / 24 h. Quelle: Verkehrsstärkenkarte Bundesfern- und Landesstraßen. Straßenverkehrszählung 2015.



Am Brückentor



Marktstraße Richtung Habsburgring



Brückenstraße Richtung Marktstraße



Westliche Brückenstraße



Stehbach 2, 3



Stehbach 13, 15, 17, 19



**Kreuzgang
Parken**



Habsburgring, Mühlenturm im Hintergrund



Die Parksituation im Untersuchungsgebiet stellt sich sehr heterogen dar. Während das westliche Gebiet von vielen großflächigen privaten sowie öffentlichen Stellplatzflächen geprägt ist, befinden sich in der östlichen Fußgängerzone keine Stellplatzflächen. Im rückwärtigen Bereich der Straße Am Brückentor befinden sich mehrere private Garagen. Öffentliche Stellplätze befinden sich entlang der Straßen Stehbach, westliche Brückenstraße und Am Wittbender Tor sowie auf größeren zusammenhängenden Flächen an der St. Clemenskirche und am Kriegerdenkmal auf dem Habsburgring. Grundsätzlich befinden sich viele Garagen im Untersuchungsgebiet. Insbesondere der großflächige private Stellplatzbereich mit einer hohen Anzahl an Garagen entlang des Habsburgrings (Hausnummern 33, 35, 37) stellt sich als ortsbildprägend bzw. ortsbildstörend dar.

Eine Konfliktsituation wird zudem an der Bushaltestelle und am Parkplatz nördlich des Mühlenturms hervorgerufen. PKW-Fahrer, die von Osten aus kommend auf den Parkplatz rechtsabbiegen wollen, müssen an der Bushaltestelle vorbeifahren. Aufgrund der westlich angrenzenden Grundschule führt dies während der Andienung der Bushaltestelle von Schulbussen oftmals zu verkehrlichen Gefährdungssituationen für die ankommenden Schüler u.a. aufgrund gestörter Sichtverhältnisse. Eine Neuordnung und -gestaltung des Parkplatzes und der Bushaltestelle insbesondere mit Hinblick auf die Zufahrt des Parkplatzes ist erforderlich.

Vielfach finden sich private Stellplätze in Hinterhof- bzw. Blockinnenbereichen. Insbesondere die private Stellplatzfläche im Kreuzgang stellt sich als ortsbildstörend dar. Zusammenfassend gestaltet sich im westlichen Untersuchungsgebiet das Parken aufgrund der vorherrschenden Baustruktur und der engen Straßen schwierig. Die privaten Stellplatzflächen weisen keine Begleitvegetation auf. Im Untersuchungsgebiet ist keine Ladeinfrastruktur für den MIV vorhanden.



Öffentlicher Parkplatz, Habsburgring



Öffentlicher Parkplatz, St. Clemenskirche



Private Parkplätze, Habsburgring 33-37



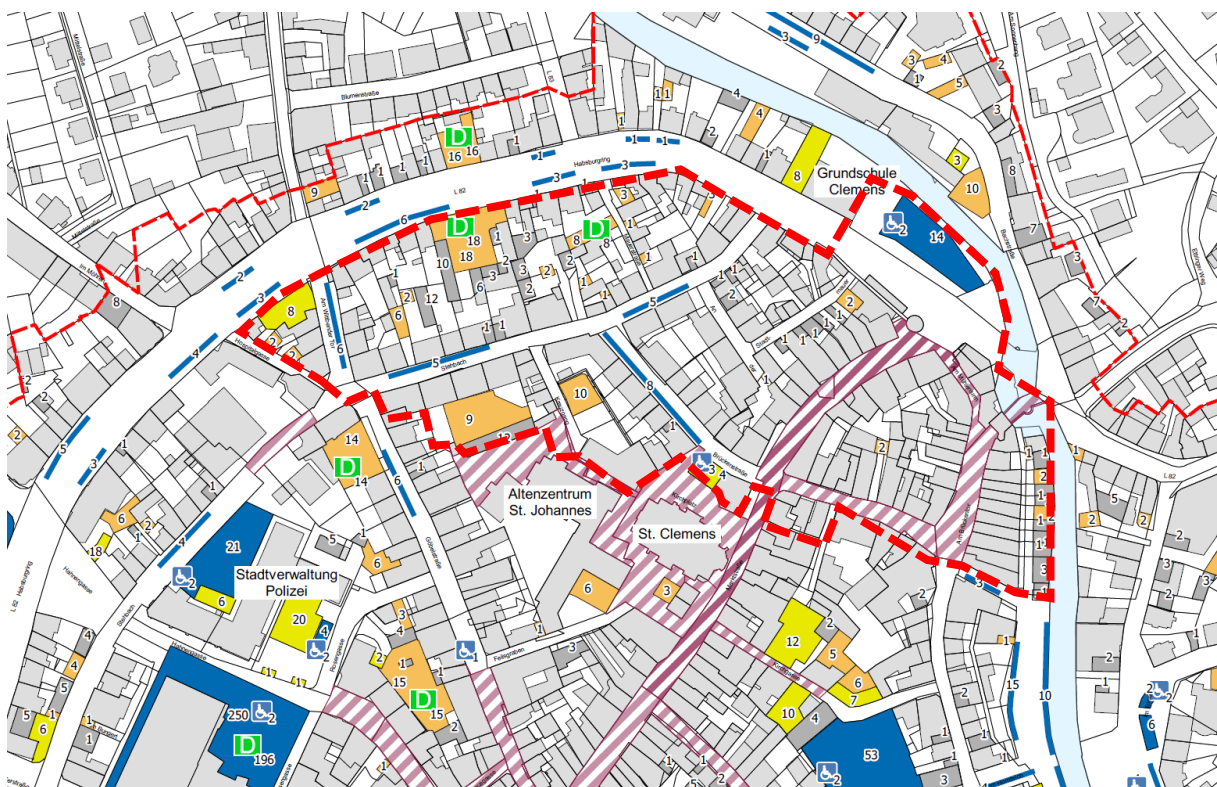
Private Parkplätze, Kreuzgang



Parkraumsituation - Ausgangslage

In den letzten Jahren hat sich die Parksituation und damit verbunden die städtebauliche Entwicklung in der Innenstadt von Mayen zunehmend verschlechtert und der Parkdruck erhöht. In der Folge wurden im Rahmen des bestehenden Fördergebiets Maßnahmen zur Verbesserung der städtebaulichen Situation umgesetzt, die nicht ohne Folgewirkungen für den Parkraumbedarf blieben. Denn bspw. durch Baulückenschließungen fielen einerseits vorhandene Stellplätze weg, andererseits entstand neuer Parkraumbedarf durch die hinzukommenden Nutzungen. Auch der Ausbau von Straßenzügen im Sinne einer Verkehrsberuhigung mit Gleichberechtigung aller Verkehrsteilnehmer kostete Stellplätze. Daher hat der Parkdruck in den zurückliegenden Jahren stetig zugenommen, so dass nunmehr erkennbar wird, dass eine grundlegende Neuordnung des ruhenden Verkehrs im Stadtgebiet unumgänglich ist.

Aus diesem Grund wurden die Untersuchungen zum Parkraumbedarf in der Innenstadt aus den Jahren 2013 und 2016 im bis zum Februar 2020 fortgeschrieben, um eine verlässliche Grundlage für anstehende Entscheidungen zu schaffen.²³



Auszug Parkraumbedarfsermittlung – Bestandsaufnahme, Untersuchungsgebiet „Nordöstliche Innenstadt – Erweiterung“ in Rot gestrichelt, ohne Maßstab²⁴

²³ Parkraumbedarfsermittlung für den Kernbereich der Stadt Mayen – Abschlussbericht. ISU Immissionsschutz, Städtebau, Umweltplanung. Bitburg, Februar 2020, S. 4.

²⁴ Parkraumbedarfsermittlung für den Kernbereich der Stadt Mayen – Abschlussbericht. ISU Immissionsschutz, Städtebau, Umweltplanung. Bitburg, Februar 2020.



Zusammenfassendes Ergebnis der Bedarfsermittlung ist, *„dass der derzeitige Parkraumbedarf durch das vorhandene Angebot schon heute nicht mehr gedeckt wird, selbst wenn man die Fehlentwicklung durch „wildes“ Parken im Bereich von Baulücken und Freiflächen als gegeben hinnimmt.“*²⁵

Des Weiteren wurde eine Parkraumbilanz unter Berücksichtigung der angestrebten städtebaulichen Entwicklungen im Rahmen des bestehenden Fördergebiets im Bereich der Innenstadt („Prognosefall“) erarbeitet. Dabei ist von der folgenden städtebaulichen Entwicklung ausgegangen worden:

Die zwei großen Parkplätze „Im Keutel“ und „Im Hombrich“, die ebenfalls einen erheblichen städtebaulichen Missstand darstellen, sollen einer neuen Bebauung zugeführt werden. Es ist beabsichtigt, auf der Fläche „Im Keutel“ mit angrenzenden bereits erworbenen Liegenschaften eine Hochgarage zur Deckung des Parkraumbedarfs im Sanierungsgebiet zu errichten. In der geplanten Hochgarage sollen die insgesamt 143 Stellplätze der genannten Parkplätze „Im Keutel“ (88 StP.) und Im „Hombrich“ (55 StP.) kompensiert werden.

Zudem würden durch weitere Maßnahmen Parkplätze entfallen, die in der zukünftigen Hochgarage vorgehalten werden sollten. Diese Maßnahmen sind:

- Bebauung des Parkplatzes „Im Hombrich“,
- Aufwertung des Areals „Wasserpfortchen“ zu einem attraktiven Naherholungsraum (Wegfall von 53 öffentlichen Parkplätzen und 14 privaten Stellplätzen),
- Sanierung der Bäckerstraße mit Verkehrsberuhigung und Ausbildung einer Mischfläche (bereits 2017 umgesetzt, Reduzierung öffentlicher Parkplätze um 8),
- diverse Baulückenschließungen (Wegfall von 170 privaten Stellplätzen).

Im Zuge dieser Sanierungs- und Neubaumaßnahmen ist aufgrund der aktuellen Planungen der Stadt davon auszugehen, dass im Kernbereich der Stadt Mayen künftig mehr als 430 Parkstände entfallen werden.²⁶ Dadurch verschärft sich die Situation in den kommenden Jahren weiter, wenn dem nicht gezielt entgegengesteuert wird.

*„Für eine entsprechende bauliche Lösung ist seitens der Stadt die Fläche des derzeitigen Parkplatzes „Im Keutel“ angedacht, der mit der Errichtung einer Hochgarage den anfallenden Parkraumbedarf auffangen soll. Hier bestehen zudem erhebliche städtebauliche Missstände, die infolge einer baulichen Entwicklung dieses Bereiches ebenfalls beseitigt werden könnten.“*²⁷

Im Rahmen der Parkraumbedarfsermittlung wurden zudem weitere Handlungsempfehlungen zur Verbesserung des Parkdrucks formuliert, auf die an dieser Stelle nur verwiesen wird.

²⁵ Parkraumbedarfsermittlung für den Kernbereich der Stadt Mayen – Abschlussbericht. ISU Immissionsschutz, Städtebau, Umweltplanung. Bitburg, Februar 2020, S. 24.

²⁶ Parkraumbedarfsermittlung für den Kernbereich der Stadt Mayen – Abschlussbericht. ISU Immissionsschutz, Städtebau, Umweltplanung. Bitburg, Februar 2020, S. 24.

²⁷ Parkraumbedarfsermittlung für den Kernbereich der Stadt Mayen – Abschlussbericht. ISU Immissionsschutz, Städtebau, Umweltplanung. Bitburg, Februar 2020, S. 30.



Parkraumbilanz im Untersuchungsgebiet

Die nachfolgend dargestellte Parkraumbilanz gibt eine quantitative Übersicht der Situation des ruhenden Verkehrs nach Straßenzügen im Untersuchungsgebiet „Nordöstliche Innenstadt – Erweiterung“. Die im Jahr 2020 erarbeitete Parkraumbedarfsermittlung für den Kernbereich der Stadt Mayen dient als Grundlage für die Darstellung der Parkraumbilanz im Untersuchungsgebiet und wurde durch eigene Erhebungen ergänzt. In der vorliegenden Analyse werden jedoch nur die im Untersuchungsgebiet liegenden sowie die unmittelbar am Habsburgring angrenzenden Parkplätze analysiert.

	Zulassung PKWs	Parkraum (Bestand)		
Bereich innerhalb des Untersuchungsgebiets	privat	öffentlich	privat	
			Stellplätze	Garagen
Am Brückentor	24	0	5	10
Am Mühlenturm	3	0	0	0
Am Wittbender Tor	6	6	8	0
An der Stadtmauer	10	0	3	7
Brückenstraße	23	15	2	1
Göbelstraße	2	21	9	12
Habsburgring, Parkplatz beim Kriegerdenkmal	s.u.	16	0	0
Habsburgring (nur entlang Geltungsbereich)	23	12	21	25
Kreuzgang	2	0	10	4
Marktstraße	36	0	0	0
Mauerstraße	2	0	13	0
Stehbach	100	10	12	27
Gesamt im Untersuchungsgebiet	232		83	86
		80	169	
Gesamt Stellplätze/Parkplätze		249		

Die Parkraumbilanzierung ergibt, dass im Untersuchungsgebiet insgesamt 80 öffentliche Parkplätze in den Straßenräumen Am Wittbender Tor, Stehbach sowie in der Brückenstraße vorhanden sind. Hierbei wurden die unmittelbar angrenzenden Parkplätze am Habsburgring (außerhalb des Geltungsbereichs) berücksichtigt. Dem stehen 169 private Stellplätze und Garagen hauptsächlich im westlichen Untersuchungsgebiet gegenüber. Gemäß der Auskunft der KFZ-Zulassungsstelle des Kreises Mayen-Koblenz sind im Untersuchungsgebiet insgesamt 232 PKW angemeldet. Bezogen auf das Untersuchungsgebiet besteht ein geringer Parkraumangel im privaten Bereich. Zusammenfassend stehen nur wenige öffentliche Parkplätze im Untersuchungsgebiet zur Verfügung. Dies geht mit einer weitreichenden Versiegelung der privaten Freiflächen, mangelnder Begrünung und fehlen der privater Erholungsflächen einher.

Dabei ist jedoch zu berücksichtigen, dass angrenzende außerhalb des Untersuchungsgebiets liegende Parkplätze zur Deckung des Parkraumbedarfs einbezogen werden müssen.



Zur Deckung des Parkraumbedarfs – insbesondere für Kunden und Beschäftigte - im Innenstadtbereich spielen vor allem die beiden öffentlichen Tiefgaragen eine große Rolle.

Zusammenfassend muss diese Parkraumbilanz im Kontext der Parkraumsituation der gesamten Innenstadt gesehen werden. Dabei ist jedoch, wie oben dargestellt, ohne Gegenmaßnahmen von einem weiterhin hohen Parkdruck auszugehen, der sich auch im Untersuchungsgebiet niederschlägt.

Fußgänger/Radfahrer

In der östlichen Fußgängerzone bestehen gute fußläufige Verknüpfungen zwischen der südlichen Innenstadt und dem Habsburgring. Die Straße Am Mühlenturm und das Brückentor stellen wichtige fußläufige Verbindungen zum Habsburgring dar. Die Fußgängerzone ist mit Hinblick auf den Straßenbelag ebenerdig barrierefrei gestaltet. Hindernisse ließen sich keine identifizieren.

Defizite hinsichtlich Fußwegeverbindungen lassen sich im Bereich des Kriegerdenkmals und des angrenzenden Parkplatzes nördlich des Mühlenturms feststellen. Dieser Fußweg soll die Funktion einer Wegeverbindung zwischen der an den Parkplatz angrenzenden Bushaltestelle am Habsburgring und der Grundschule einnehmen. Der Fußweg wirkt jedoch aufgrund der Leitplanke und der temporär aufgestellten Bauzäune unattraktiv und ist darüber hinaus im Stadtbild nicht wahrnehmbar. Der Fußweg wird folglich seiner vorgesehenen Funktion nicht gerecht. Insgesamt ist das Areal im Kontext der Neugestaltung des Parkplatzes und dem Innenstadteingang Mühlenturm umfassend aufzuwerten und die wichtige Wegeverbindung zwischen Schule und Bushaltestelle herzustellen.



Öffentlicher Parkplatz und Fußweg, Habsburgring



Bushaltestelle am Habsburgring, nördlich Mühlenturm

Die Fußwegebeziehungen im westlichen Untersuchungsgebiet sind grundsätzlich gut, jedoch teilweise eingeschränkt, (z.B. Stehbachstraße, westliche Brückenstraße, Kreuzgang). Dies begründet sich mit der vorherrschenden Baustruktur und den daraus resultierenden teilweise sehr engen Straßenräumen. Die Fußwege in den Ortsstraßen sind teilweise sehr schmal oder enden abrupt. Zusätzlich wird oft aufgrund des Parkraum mangels auf bzw. sehr dicht an den Fußwegen geparkt. Die Fußwege sind aufgrund der engen Gehwege somit auch oftmals nicht barrierefrei. Dies ist im Rahmen der Stadterneuerung zu berücksichtigen und entsprechende Maßnahmen zu formulieren.

Im gesamten Untersuchungsgebiet gibt es keine ausgewiesenen Fahrradwege oder Lastestationen für E-Bikes. Die fehlenden Fahrradwege lassen sich auf die sowieso schon



angespannte Verkehrslage und die dichte Baustruktur zurückführen. Der Habsburgring hingegen ist teilweise mit Radwegen ausgestattet. Darüber hinaus genießen Radfahrer in der Innenstadt einige Vorteile, z. B. dürfen sie anteilig auch entgegen der Fahrtrichtung in Einbahnstraßen radeln.

ÖPNV

Innerhalb der Innenstadt im Untersuchungsgebiet besteht kein Angebot des öffentlichen Nahverkehrs. Am Habsburgring gibt es die Haltestelle „Brückentor“ und außerhalb angrenzend die Haltestelle Wittbendertor. Von dort verkehren folgende Buslinien des Verkehrsverbundes Rhein-Mosel:

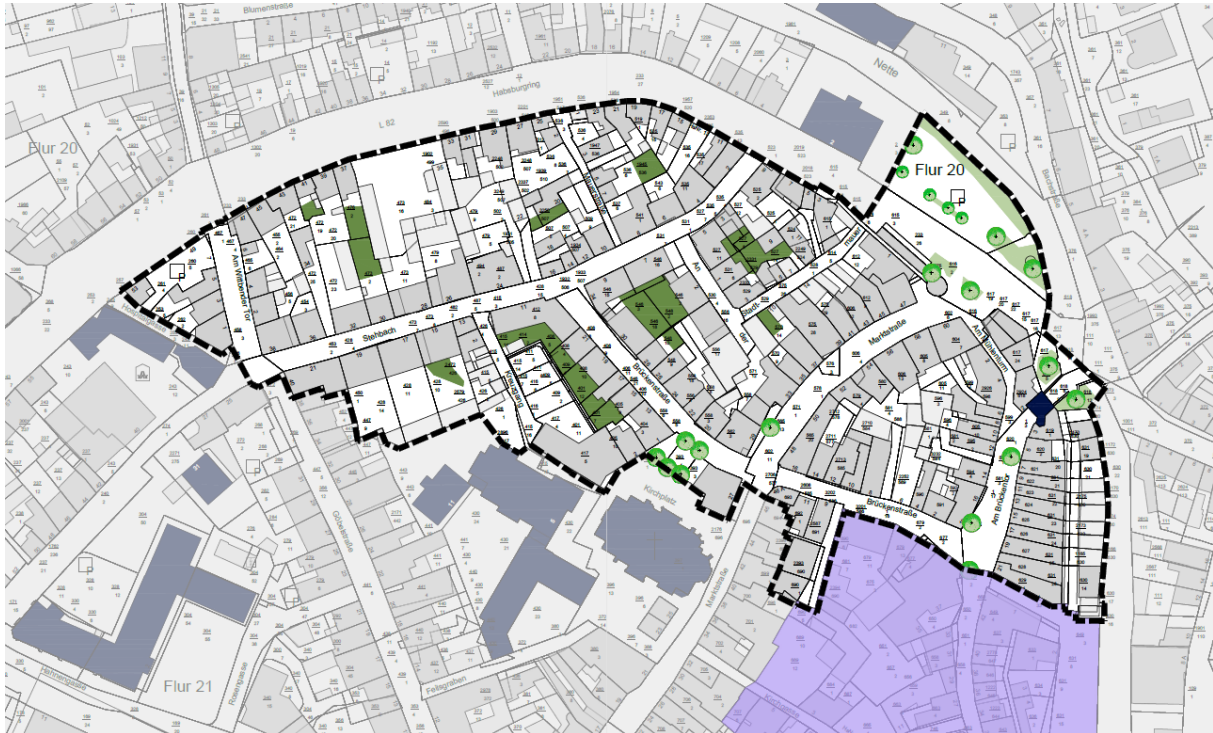
- 341: Alzheim – Kehrig – Kaisersesch (Rhein-Mosel Verkehrsgesellschaft mbH)
- 381: Stadtverkehr Mayen (DB Regio Bus Rhein-Mosel GmbH)
- 810 RegioBus: Mayen – Niedermendig – Maria Laach – Niederzissen – Sinzig (Verkehrsbetriebe Mittelrhein)
- 820 RegioBus: Kempenich – Rieden – Mayen (Verkehrsbetriebe Mittelrhein)

Die Linien 341, 381 verkehren Montag bis Samstag, Die Linie 810 verkehrt Montag bis Sonntag und die Linie 820 nur werktags.

Die Stadt Mayen verfügt über zwei Bahnhöfe. Der Bahnhof Mayen-Ost liegt ca. 1,0 km östlich und der Bahnhof Mayen-West ca. 500 m südwestlich vom Untersuchungsgebiet. Von diesen Bahnhöfen aus verkehren stündlich Regionalbahnen nach Andernach und Kaisersesch. Zusätzlich verkehrt vom Bahnhof Mayen-Ost eine weitere Regionalbahn nach Andernach, sodass insgesamt 2x pro Stunde Verbindungen nach Andernach bestehen. Über die Linie 820 ist das Untersuchungsgebiet an den Bahnhof Mayen-Ost angebunden.

Insgesamt ist das zentral gelegene Untersuchungsgebiet gut durch den öffentlichen Nahverkehr erschlossen. Handlungsbedarf zur Erweiterung besteht aufgrund der Lage und dieser unmittelbaren Anbindung nicht. Im Rahmen der Neugestaltung des Innenstadteingangs sowie des Parkplatzes nördlich des Mühlenturms sollte auch die Bushaltestelle hinsichtlich der Verknüpfung verschiedener Mobilitätsformen in die Umgestaltung einbezogen werden. Die Verknüpfung sollte von Fahrradabstellanlagen über Park + Ride Parkplätze mit E-Ladestationen für PKW und E-Bikes bis zur Mobilitätsstation, an der ÖPNV mit Carsharing-Angeboten kombiniert wird, reichen.

Vor dem Hintergrund des Klimawandels und der Bedeutung für den Naturschutz und die Landespflege kommen den Grün- und Freiräumen – insbesondere in städtischen Räumen – eine besondere Rolle zu.



Das Untersuchungsgebiet weist keine zusammenhängenden öffentlichen Grünflächen oder Stadtplätze auf. Auch Spiel- und Sportflächen sind nicht vorhanden. Das Untersuchungsgebiet liegt jedoch unmittelbar westlich des Netteufers, dessen Bereich Im Trinnel und im Wasserpförtchen noch ergänzend als attraktiver innerstädtischer Naherholungsort für Bewohner und Besucher ausgebaut werden soll.

Im Innenstadtbereich des Untersuchungsgebiets ist in Teilen keine Straßenraumbegrünung vorhanden, was mit negativen Auswirkungen auf die Gestaltungsqualität der Straßenräume verbunden ist. Im Bereich Am Brückentor/Brückenstraße befinden sich drei größere Stadtbäume. Im Bereich Marktstraße/Brückenstraße befindet sich ein größerer Stadtbaum. Am öffentlichen Parkplatz in der Brückenstraße befindet sich eine Baumgruppe aus fünf mittelgroßen Stadtbäumen. In den Straßen Stehbach, Mauerstraße, Kreuzgang, An der Stadtmauer und Am Wittbender Tor sind keine Stadtbäume vorhanden. Dies begründet sich aus der Bebauung auf dem historischen Stadtgrundriss und den damit verbundenen zum Teil sehr engen Straßenräumen. Der notwendige Platz für weitere Straßenbäume und -begrünung ist kaum gegeben. Entlang des Habsburgs und des Parkplatzes nördlich des Mühlenturms sind randlich Stadtbäume und Vegetation teilweise vorhanden. Die Uferzone der Nette ist durch üppigen Bewuchs geprägt. Ebenso befindet sich im Bereich des Kriegerdenkmals eine kleinere Grünfläche, die durch ihre Einfriedung keinen offenen Charakter aufweist. An den Rändern des Areals stehen zwei weitere Stadtbäume.



Insgesamt gibt es im öffentlichen Raum – abgesehen vom Areal Kriegerdenkmal - keine zusammenhängenden größeren Grünflächen. Es besteht grundsätzlich ein sehr hoher Versiegelungsgrad im Untersuchungsgebiet. Vor dem Hintergrund des Klimawandels wird dies die Stadt Mayen zukünftig vor große Herausforderungen stellen. Entsprechende klimaanpassende Maßnahmen werden notwendig. Potenzial zur Begrünung im Plangebiet besteht bspw. auch in privaten Blockinnenbereichen. Insbesondere vor dem Hintergrund einer möglichen Entkernung im Blockinnenbereich, der von der Marktstraße, der Brückenstraße, Am Brückentor und Am Mühlenturm umfasst wird, besteht hier die Chance, privat begrünte Gärten neuanzulegen. Auch andere Blockinnenbereiche, wie bspw. in der Straße Kreuzgang, welcher teilweise geschotterte und unbegrünte Stellplätze aufweist, oder dem Block, der von den Straßen Stehbach, An der Stadtmauer und der Brückenstraße umgrenzt wird, können klimagerecht umgestaltet werden.

Auch ist die Aufwertung und Gestaltung des Netteufers im nördlichen Teilbereich der Straße Wasserpfortchen in Bezug auf die innerstädtische Durchgrünung zu nennen. Hier bestehen Potenziale, eine Verknüpfung zwischen der Innenstadt und dem östlichen Netteufer durch Grünelemente herzustellen. Der Ausbau im Wasserpfortchen nimmt diese Aufgabe wahr. Dabei sollte Ziel der Grünplanung im Erweiterungsgebiet sein, mit entsprechender Bepflanzung eine Durchgrünung des Plangebietes, z. B. durch Fassadenbegrünung oder Pflanzung einzelner Bäume und Sträucher, und damit eine Vernetzung der wenigen Grünflächen zu erreichen oder eine Verknüpfung mit den begrünten Randzonen herzustellen.

Mit Blick auf die Stadtmöblierung ist zu sagen, dass nur wenige Sitzgelegenheiten im Untersuchungsgebiet vorhanden sind.

Auf privaten Grundstücken konnten augenscheinlich kaum Grünflächen identifiziert werden. Oftmals fungieren diese Freiflächen als private Stellplatzflächen.

Noch zu erwähnen ist, dass die Nette das Untersuchungsgebiet nordöstlich tangiert. Diese ist jedoch nicht vom Untersuchungsgebiet aus wahrnehmbar. Ebenso wenig ist eine unmittelbare Erreichbarkeit und damit verbunden eine Erlebbarkeit des Flusses gegeben.

4.6 Tourismus

Mayen bietet vielfältige Sehenswürdigkeiten und Veranstaltungen, die das Büro ISU im Rahmen der Vorbereitenden Untersuchungen folgendermaßen zusammenfasst:

„Sehenswürdigkeiten in der Stadt Mayen sind u.a. die „Genovevaburg“ aus dem 13. Jahrhundert - darin das Eifelmuseum mit dem „Deutschen Schieferbergwerk“ und [Erlebnisswelten Grubenfeld] auf dem Grubenfeld als Teil des Vulkanparkprojektes, die Pfarrkirche St. Clemens mit verdrehtem Turm (Wahrzeichen der Stadt), die Pfarrkirche Herz-Jesu und die St. Veit-Kirche. Hinzu kommen das Obertor und das Brückentor, der „Mühlenturm“ und der Vogelsturm, der Marktplatz mit dem alten Rathaus (Touristeninformation) und dem Marktbrunnen. Nördlich des Untersuchungsraums liegt das „Nettebad“ (Freibad - Hallenbad - Sauna) sowie die Sportanlagen der Stadt Mayen.

Der Veranstaltungskalender der Stadt Mayen bietet eine Vielzahl von Aktivitäten über das Jahr verteilt an. So findet der Lukasmarkt (bereits Anfang des 15. Jahrhunderts urkundlich



erwähnt) eine Woche lang im Oktober statt. Von Mai bis August finden im Innenhof der Genovevaburg die Burgfestspiele mit jährlich unterschiedlichen Theateraufführungen in eigener Intendanz statt. Hinzu kommen Wochenmärkte und Krammärkte, der Pfingstmarkt, das Römerfest auf dem Grubenfeld, das Stein- und Burgfest mit Handwerker- und Bauernmarkt, das Festival der Magie mit Hexen- und Magiermarkt, der Adventmarkt auf der Genovevaburg und die „Mayener Buch- und Autorenlesungen“.²⁸

Zusammenfassend finden viele der o.g. Veranstaltungen im Innenstadtbereich statt und sind daher fußläufig sehr gut erreichbar. Insbesondere tragen auch die Veranstaltungen der Brückengemeinschaft wie das Brückenstraßenfest oder das Festival der Magier und Hexen zur positiven Belebung der Innenstadt bei.

4.7 Stärken- und Schwächenanalyse

Im Folgenden werden tabellarisch auf Basis der gebietsbezogenen Bestandsaufnahme eine Stärken- und Schwächenanalyse sowie die Herausarbeitung von Potenzialen des Untersuchungsgebiets zusammenfassend dargestellt:

Stärken	Schwächen
• Gute Nutzungsdurchmischung von Wohnen, Einzelhandel und Dienstleistungsangeboten • Vielfältiges kulturelles Angebot (Museen, Genovevaburg) sowie verschiedene Events (Lukasmarkt, Burgfestspiele) in unmittelbarer Nähe • Kompakte geschlossene Baustruktur • Teilweise homogene Bebauung und klare Gliederung von Bereichen mit unterschiedlicher Nutzung • Historisches Flair • Lage im Innenstadtbereich und damit verbunden ein guter Standortfaktor • kurze Wege und gute Erreichbarkeit von Versorgungseinrichtungen • Gute unmittelbare Anbindung an den ÖPNV • Anbindung an attraktive Bereiche der Innenstadt (Marktstraße, Nette-Terrassen, Wasserpfortchen (in Planung))	• Hoher Versiegelungsgrad • kaum Straßenbegrünung bzw. Vegetation • Unzureichend Platz, um Grünflächen und Stadtbäume anzulegen • hoher gewerblicher Leerstand in Erdgeschoss vor allem Am Brückentor, Brückenstraße und Marktstraße • teilweise unattraktive und ungepflegte Bebauung • ungeschlossene Raumkanten und Baulücken (Habsburgiring, Marktstraße) • Verdichtete und sanierungsbedürftige Innenhofsituationen sowie ungeordnete rückwärtige Bebauung (An der Stadtmauer, Am Brückentor, Brückenstraße und Kreuzgang) • Unattraktiver Zugang zur Innenstadt am Mühlenturm • Ungeordneter Bereich am Kriegerdenkmal und Parkplatz nördlich des Mühlenturm • Unzureichend gestalteter Fußweg am Parkplatz nördlich des Mühlenturm

²⁸ Vorbereitende Untersuchungen nach § 141 BauGB mit integriertem städtebaulichen Entwicklungskonzept zur Aufnahme in das Programm „Aktive Stadt- und Ortsteilzentren“. ISU Immissionsschutz, Städtebau, Umweltplanung. Bitburg, 2014, S. 22f.

Hinweis: Ab Januar 2021 befindet sich die Touristinformation nicht mehr im Alten Rathaus am Marktplatz, sondern im Theodore-Dreiser-Haus am Boemundring 6 (Stadtbücherei).



	• Historische Stadtmauer im schlechten baulichen Zustand • Schwierige Verkehrssituation (aufgrund von Parkplatzsuchverkehr) und schlechter baulicher Zustand der Straßen im westlichen Untersuchungsgebiet (Stehbach, Kreuzgang, westliche Brückenstraße) • Schwierige Verkehrssituation am Parkplatz nördlich des Mühlenturms aufgrund der Lage der Bushaltestelle und hervorgerufener Konfliktsituationen zwischen Schülerverkehr und Parksuchverkehr • Hoher Anteil privater Stellplatzflächen, und damit verbunden eine Beeinträchtigung des Ortsbildes zu Lasten einer Durchgrünung des Quartiers • Keine Radwege • Keine Ladeinfrastruktur für elektrogetriebene PKW oder E-Bikes/Pedelecs • Aufgrund enger Baustruktur kaum barrierefreie Gehwege im westlichen Untersuchungsgebiet • Kaum Aufenthaltsmöglichkeiten und Sitzgelegenheiten
Chancen/Potenziale	
• Entkernung zur Verbesserung der Wohnqualität im Blockinnenbereich (Marktstraße, Am Mühlenturm, Am Brückentor, Brückenstraße) • Nachverdichtungspotenziale im gesamten Untersuchungsgebiet • Möglichkeit zur Begrünung von Blockinnenbereichen, privaten Stellplätzen und öffentlichen Bereichen • Guter Standort zur Schaffung einer Mobilitätsstation aufgrund der Lage der Bushaltestelle und des Parkplatzes am Mühlenturm • Attraktivierung der Eingangssituation in die Fußgängerzone durch Umgestaltung im Bereich Mühlenturm • Schaffung von grünen Achsen im Gebiet und damit Aufwertung der Straßenräume sowie Vernetzung der vorhandenen Grünzonen entlang der Nette im Bereich des Trinnel und Kriegerdenkmals/Grundschule St. Clemens	

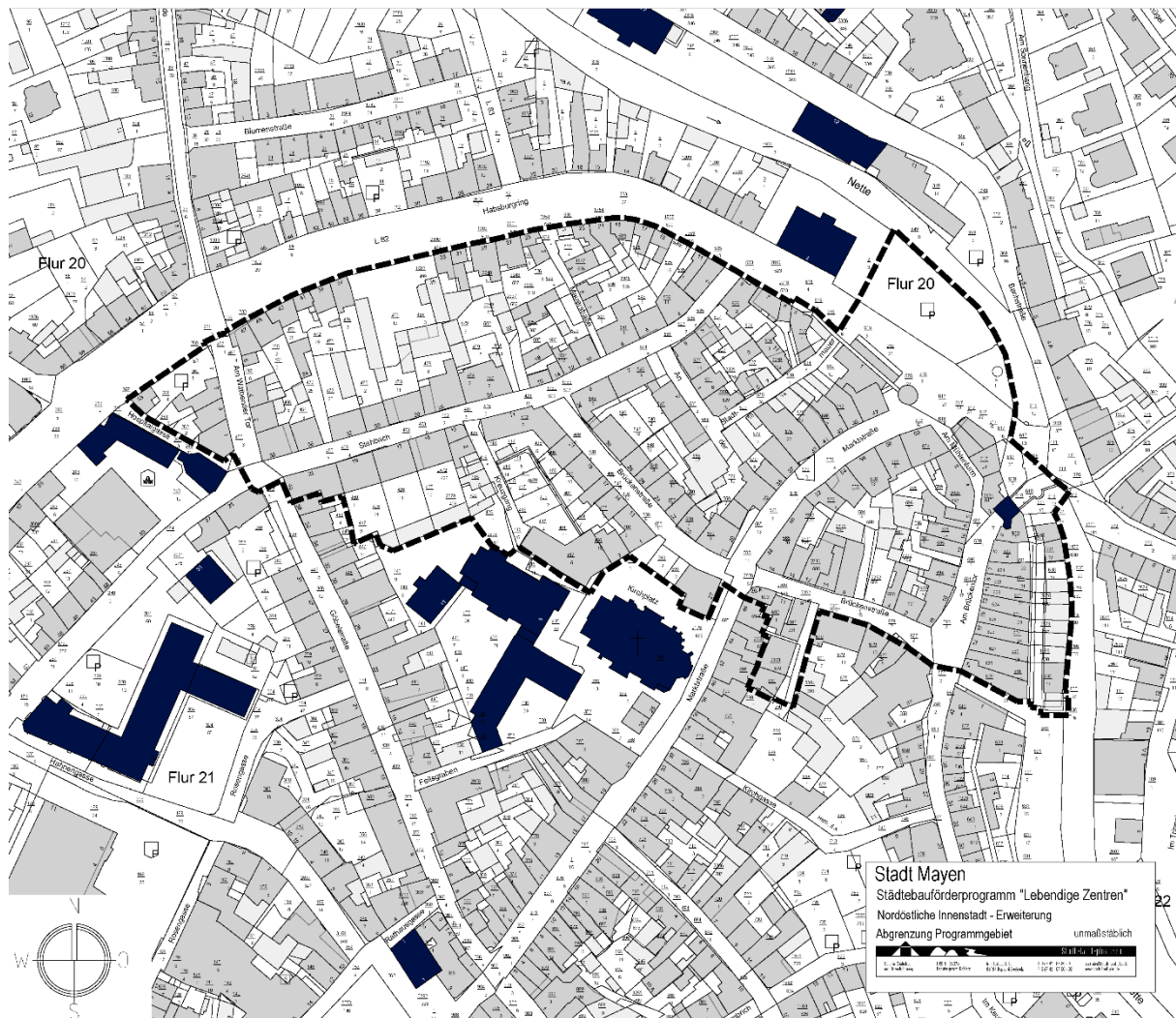


4.8 Abgrenzung des Programmgebiets

Die Ergebnisse der Städtebaulichen Voruntersuchungen zeigen den Erneuerungsbedarf innerhalb des Untersuchungsgebietes auf. Das vorgesehene Programmgebiet „Nordöstliche Innenstadt - Erweiterung“ wird in seiner Ausdehnung und seiner Größe von rund 4 ha bestätigt. Es greift den Bereich der Innenstadt und angrenzend den Parkplatz nördlich des Mühlenturms auf, welcher im Rahmen bisheriger Sanierungsgebiete noch nicht erneuert wurde. Zusätzlich umfasst das Programmgebiet westlich liegende Bereiche, die bereits Teil des Sanierungsgebiets „Obere Stehbach 3. Änderung“ waren. Dazu zählen:

- Der vom Habsburgiring, der Hospitalgasse und der Straße Am Wittbender Tor umgrenzte Bereich,
- Die Liegenschaft Obere Stehbach 21/Göbelstraße 40.

Zusammenfassend vervollständigt das Programmgebiet somit den Stadterneuerungsprozess der Innenstadt von Mayen.



Vorschlag Programmgebiet „Nordöstliche Innenstadt – Erweiterung“, ohne Maßstab



5. Städtebauliche Missstände nach BauGB

Die für die Beeinträchtigung der Funktionsfähigkeit des Programmgebiets ursächlichen städtebaulichen Missstände werden durch die in Kapitel 1 thesenhaft aufgeführten Defizite hervorgerufen. Nach § 136 (3), Sätze 1 und 2 BauGB ist u.a. dann von städtebaulichen Missständen auszugehen, wenn:

die Wohn- und Arbeitsverhältnisse oder die Sicherheit der in dem Gebiet wohnenden und arbeitenden Menschen in Bezug auf

- a) Belichtung, Besonnung und Belüftung der Wohnungen und Arbeitsstätten,*
- b) die bauliche Beschaffenheit von Gebäuden, Wohnungen und Arbeitsstätten,*
- c) die Zugänglichkeit der Grundstücke,*
- d) die Auswirkung einer vorhandenen Mischung von Wohn- und Arbeitsstätten,*
- e) die Nutzung von bebauten und unbebauten Flächen nach Art, Maß und Zustand,*
- f) die Einwirkungen, die von Grundstücken, Betrieben, Einrichtungen oder Verkehrsanlagen ausgehen, insbesondere durch Lärm, Verunreinigungen und Erschütterungen,*
- g) die vorhandene Erschließung;*

die Funktionsfähigkeit des Gebiets in Bezug auf

- a) den fließenden und ruhenden Verkehr,*
- b) die wirtschaftliche Situation und die Entwicklungsfähigkeit des Gebietes unter Berücksichtigung seiner Versorgungsfunktion im Verflechtungsbereich,*
- c) die infrastrukturelle Erschließung des Gebiets, seine Ausstattung mit Grünflächen, Spiel- und Sportplätzen und mit Anlagen des Gemeinbedarfs, insbesondere unter Berücksichtigung der sozialen und kulturellen Aufgaben dieses Gebiets im Verflechtungsbereich*

nicht gewährleistet ist.

Die in diesem Kriterienkatalog genannten städtebaulichen Missstände, so das Ergebnis der Vorbereitenden Untersuchungen, liegen im Programmgebiet vor:

- hohe Anzahl an sanierungsbedürftiger (privater) Bausubstanz im Programmgebiet „Nordöstliche Innenstadt - Erweiterung“,
- gestalterische Mängel an privater Bausubstanz,
- dichtbebaute Blockinnenbereiche, die eine ausreichende Belichtung und Belüftung der Randbebauung erheblich beeinträchtigen,
- Teilweise ungeordnete Bebauung,
- nicht genutztes Nachverdichtungspotenzial,
- schlechter Zustand der Verkehrsflächen,
- fehlender privater/halböffentlicher Freiraum sowie Parkraum in den Quartieren aufgrund enger Bebauung (Nebengebäude in den Innenbereichen),
- vermehrt innerstädtische Leerstände in teilweise schlechtem baulichen Zustand insbesondere im östlichen Programmgebiet und damit einhergehend ein drohender Funktionsverlust als Arbeits- und Einkaufsstandort,
- fehlendes Stadtgrün in innerstädtischen Bereichen,
- fehlende funktionale und gestalterische Verbindungen zwischen einzelnen Stadtbereichen, z.B. entlang des Parkplatzes nördlich des Mühlenturms und zum nördlichen Eingang der Innenstadt.



Die Ergebnisse der Vorbereitenden Untersuchungen und die daraus entwickelten Planungsziele sehen punktuelle Veränderungen in der Stadtkernstruktur vor, ohne jedoch die charakteristischen Merkmale zu beeinträchtigen. Tiefgreifende Eingriffe in private Belange werden durch die städtebauliche Erneuerung nicht erwartet. Im Gegenteil: Es wird eine Initialzündung für private Veränderungen und Investitionen geschaffen.

6. Modernisierungsrichtlinie

Mit Hilfe des Städtebauförderungsprogramms „Lebendige Zentren“ werden städtebauliche Maßnahmen im Programmgebiet „Nordöstliche Innenstadt - Erweiterung“ unterstützt, um insbesondere die denkmalwerte und baukulturell prägende Bausubstanz und damit das Stadtbild zu sichern und zu erhalten. Ein wichtiger Baustein des Programms sind dabei private Investitions- und Modernisierungsmaßnahmen. Dies erfordert die Aufstellung einer Modernisierungsrichtlinie, um damit ein abgestimmtes Regelungsinstrument für die zukünftige Förderung privater Investitionen zu erhalten.

Anhand einer äußerlichen Gebäudebewertung sowie aufgrund von Angaben in der durchgeführten Fragebogenaktion wurden sämtliche Gebäude bewertet und in vier Kategorien eingeteilt. Die modernisierungs- und instandsetzungsbedürftigen Gebäude wurden in der Modernisierungsrichtlinie ausgewiesen. Der Vorteil der Kennzeichnung liegt darin, dass es im Falle einer Förderung für die gekennzeichneten Gebäude keiner Einzelfallgenehmigung durch die ADD bedarf. Eine Abstimmung der zukünftig förderfähigen Gebäude mit Vertretern der ADD Koblenz ist erfolgt.

Für das Ursprungsprogrammgebiet „Nordöstliche Innenstadt“ wurde bereits eine Modernisierungsrichtlinie aufgestellt und durch den Stadtrat am 09.12.2015 beschlossen. Diese ist durch einen erneuten Beschluss auf das Erweiterungsgebiet zu übertragen.

Im Zuge der Erarbeitung der entsprechenden Modernisierungsrichtlinie wurden folgende Förderhöhen in den kommunalen Gremien beschlossen: Die Förderung erfolgt als Zuschuss und wird im Regelfall begrenzt auf 40 % der förderfähigen Gesamtkosten bzw. max. **30.000,00 EUR** pro Einzelfall. Bei privaten Objekten mit hohem Sanierungs- und Modernisierungsbedarf kann nach einer Einzelfallprüfung und in Abstimmung mit der ADD die Förderung auf bis zu **50.000,00 EUR** erhöht werden.

Mit diesem Instrument ist die Stadt in der Lage, zukünftig umfassende Modernisierungsmaßnahmen an privaten Gebäuden finanziell zu unterstützen, getreu dem Motto: „Die Menschen, die sich mit ihrem Wohn- und Arbeitsumfeld identifizieren, sind bereit, langfristig dort zu wohnen und in ihr Eigentum zu investieren!“

Baurechtliche Vorschriften werden durch die Modernisierungs-/ Instandsetzungsvereinbarung nicht berührt. Der Eigentümer ist verpflichtet, die gegebenenfalls erforderlichen Genehmigungen einzuholen. Bei Kulturdenkmälern besteht bspw. die Pflicht einer denkmalrechtlichen Genehmigung durch die Untere Denkmalschutzbehörde.



6.1 Instandsetzungs-, Modernisierungs- und Sanierungsbedarf

Die Festlegung der für die Förderung vorrangig in Frage kommenden erhaltenswürdigen und modernisierungs-/instandsetzungsbedürftigen Gebäude und Grundstücksflächen erfolgte flächendeckend durch Beurteilung des derzeitigen Gebäudeäußeren und Einteilung in verschiedene bauliche Qualitätsstufen (in Zweifelsfällen ist im Rahmen von Einzelprüfungen bspw. auch der innere Gebäudezustand zu erfassen und zu bewerten).

B 1 guter Zustand - ggfs. Einzelfallprüfung notwendig	kein Instandsetzungsbedarf erkennbar Bsp.: Gebäude ohne Mängel oder Neubaugebäude
B 2 leichte Mängel - ggfs. Einzelfallprüfung notwendig	Instandsetzung erforderlich Bsp.: Leichte Mängel wie gestalterische Überformung durch die Verwendung ortsuntypischer Materialien, optische Verschlechterung des Gesamteindrucks durch Abnutzung, Alterung, Witterungseinflüsse oder Einwirkung Dritter.
B 3 mittlere Mängel - Förderung möglich	Modernisierung erforderlich Bsp.: Beeinträchtigung des Straßen-/Ortsbildes, Beeinträchtigung der bestimmungsgemäßen Nutzung, Missstände liegen vor, wenn die bauliche Anlage nicht den allgemeinen Anforderungen an gesunde Wohn- und Arbeitsverhältnisse entspricht.
B 4 erhebliche Mängel - Förderung möglich	Sanierung erforderlich Bsp.: Erhebliche Beeinträchtigung des Straßen-/Ortsbildes, erhebliche Beeinträchtigung der bestimmungsgemäßen Nutzung, erneuerungsbedürftige bauliche Anlage.
S Sonstige - Einzelfallprüfung notwendig	Bsp.: Nebengebäude

Einordnung in vier bauliche Qualitätsstufen

Bausubstanzbewertung

Die Gesamtbewertung der Bausubstanz wird farblich dargestellt und dient als Grundlage für die Modernisierungsrichtlinie. Hieraus werden die für eine Förderung vorrangig in Frage kommenden modernisierungs- bzw. instandsetzungsbedürftigen Gebäude und Grundstücksflächen abgeleitet (Anlage zur Modernisierungsrichtlinie) und festgelegt.

Auf Basis der durchgeführten Bausubstanzbewertung fand eine Vorabstimmung mit der Aufsichts- und Dienstleistungsdirektion (ADD) über die Festlegung der förderfähigen Gebäude statt. Die vorabgestimmte Förderfähigkeit der Gebäude im Programmgebiet wurde im Rahmen einer Begehung mit der ADD am 14.07.2020 nach den folgenden Kriterien hinsichtlich des Modernisierungsbedarfs bestätigt:

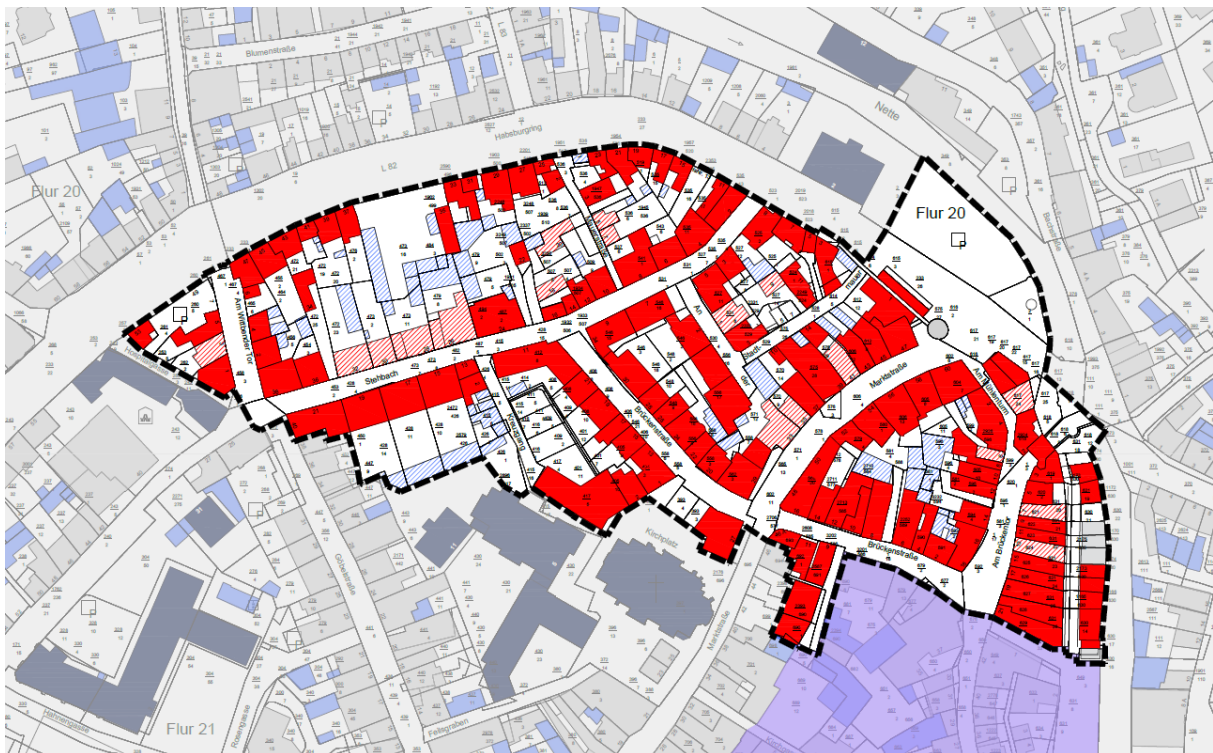
- kein Bedarf (16 Gebäude)
- geringer Bedarf (58 Gebäude)
- mittlerer Bedarf (60 Gebäude)
- hoher Bedarf (9 Gebäude)



Im gesamten Untersuchungsgebiet sind ca. 145 Gebäude vorhanden. Zwei Gebäude konnten aufgrund der Lage in rückwärtigen Grundstücksbereichen nicht bewertet werden und sind daher einer Einzelfallprüfung zu unterziehen, sofern Modernisierungsabsichten bestehen. Bei den Gebäuden, die nicht bewertet werden konnten, handelt es sich um die folgenden Liegenschaften:

- Flur 21, Flurstück 527/14 mit der Adresse „An der Stadtmauer 9“
- Flur 21, Flurstück 3250/507 mit der Adresse „Stehbach 20“.

Seitens der ADD wurden ca. 125 Gebäude als grundsätzlich förderfähig eingestuft.



Ausschnitt Plan: Förderfähige Gebäudesubstanz, ohne Maßstab

Ziel ist, dass zukünftig ca. 3-4 Maßnahmen pro Jahr angegangen und realisiert werden. Dieser Wert wird als realistisch angesehen, da nicht alle Eigentümer eine Sanierung vorsehen bzw. über das notwendige Eigenkapital darüber verfügen. Sofern primär die mit mittleren bis schweren Mängeln bewerteten Gebäude einer privaten Sanierung unterzogen werden, ist eine Sanierungsquote von mindestens 20 % zu erwarten. Nach Ende des Gesamtförderzeitraums wird somit voraussichtlich ein nicht unerheblicher Teil der privaten Bausubstanz im Programmgebiet modernisiert bzw. saniert worden sein.



7. Leitlinien/Räumliches Leitbild und Handlungsfelder

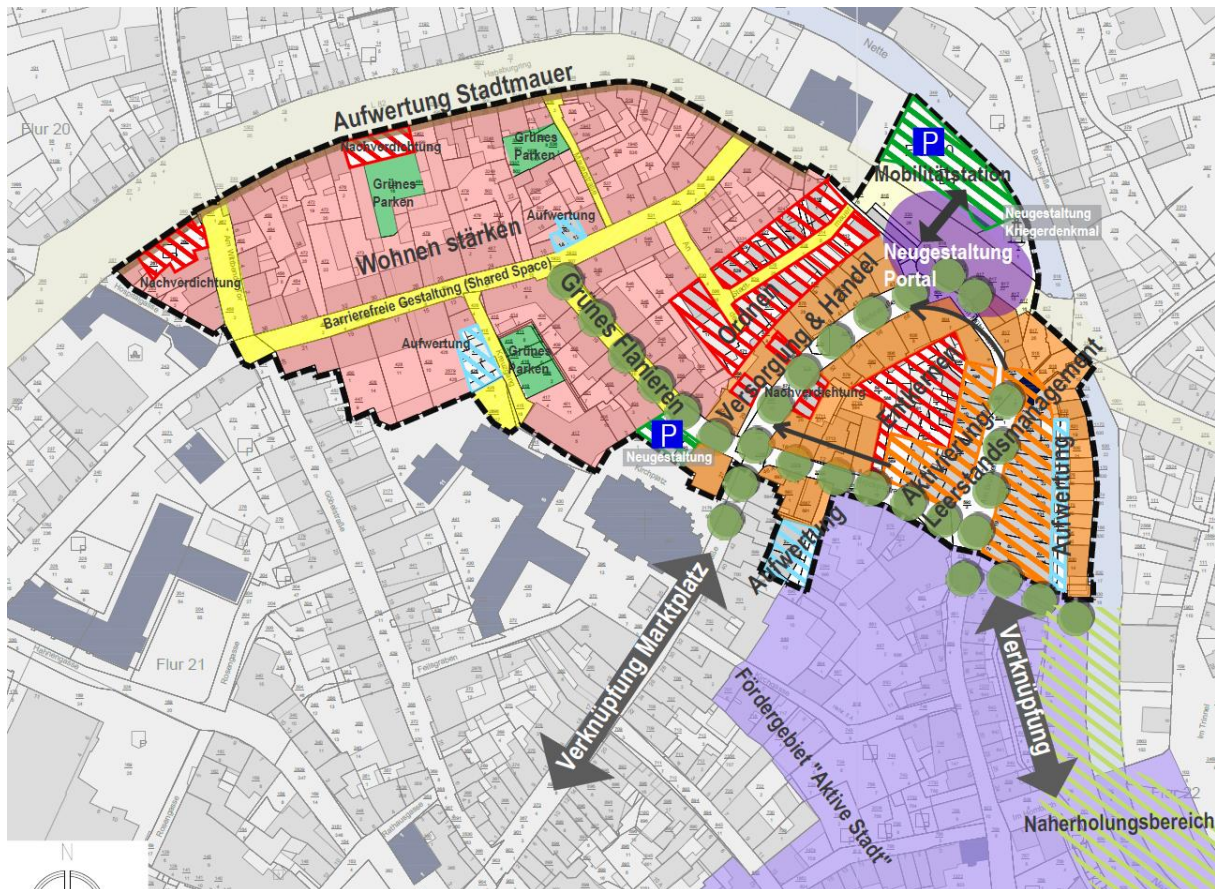
Die Leitlinien für die zukünftigen Planungen in der nordöstlichen Innenstadt von Mayen werden durch die Formulierung von Handlungsfeldern, Maßnahmen und Prioritäten konkretisiert. Dazu werden die bestehenden Entwicklungschancen, die ortsspezifischen Strukturen und Problempunkte zusammenhängend betrachtet. Das Integrierte städtebauliche Entwicklungskonzept fasst die konzeptionellen Ziele und Maßnahmen aus den unterschiedlichen Handlungsfeldern der Innenstadtentwicklung zusammen und berücksichtigt dabei das Integrierte städtebauliche Entwicklungskonzept des Fördergebiets "Nordöstliche Innenstadt".

Leitlinien/Leitbild

Die zukünftige Entwicklung der Innenstadt erfordert eine Aufwertung der nördlichen und nordöstlichen Quartiere. Die Innenstadt bietet aufgrund ihrer städtebaulichen Struktur, ihrer historischen Bezüge sowie ihrer Ausstattung mit Einrichtungen im Einzelhandel, im Dienstleistungssektor, in der Gastronomie und in der Kultur weitreichende Potenziale, sich als lebendiger Versorgungs-, Tourismus- und Wohnschwerpunkt mit hoher regionaler Strahlkraft weiterzuentwickeln. Mayen soll damit zukünftig auch weiterhin als historischer, kultureller und identitätsstiftender Ankerpunkt am Tor zur Eifel fungieren.

Durch die öffentlichen Maßnahmen im Rahmen des Programms „Lebendige Zentren“, die zu einer deutlichen Aufwertung des Stadtbildes beitragen, werden auch Impulse für private Modernisierungs- und Instandsetzungsmaßnahmen durch die Einwohnerschaft gesetzt. Ein positives Image und Planungssicherheit einschließlich finanzieller Anreize schaffen ein Klima für neue Investitionen. Damit bieten sich auch Chancen und Synergien für die weitere kulturelle und touristische Entwicklung im Sinne einer positiven Wirkungskette.

Das folgende räumliche Leitbild zeigt die wesentlichen Konzentrationspunkte zur zukünftigen Entwicklung des Gebietes und dient als Grundlage für die Erarbeitung konkreter Maßnahmen und des Rahmenplanes.



Räumliches Leitbild, ohne Maßstab

Das Integrierte Städtebauliche Entwicklungskonzept soll insbesondere den enormen Funktionsverlusten, die durch den hohen Leerstand im Einzelhandel verursacht werden, entgegenwirken. Daher sind im Leitbild der Erhalt, die Stärkung und die Verbesserung des Einzelhandels-, Dienstleistungs- und Gastronomiestandorts Am Brückentor und der nördlichen Marktstraße vorgesehen. Auch eine stärkere städtebauliche Verknüpfung zwischen der Marktstraße und der Straße Am Brückentor wird angestrebt.

Im Weiteren kommt der Aufwertung und Umgestaltung öffentlicher Räume, Straßen und Parkplätze eine hohe Bedeutung zu. Bei der Gestaltung des öffentlichen Raums sind grüne und vegetative Elemente vor dem Hintergrund eines sich extrem wandelnden Klimas mitzudenken und zu implementieren. Die Neugestaltung des Eingangsportals Am Mühlentor und die Verknüpfung mit dem nördlich gelegenen Parkplatz stellen dabei wichtige Schlüsselmaßnahmen dar. Zudem bietet dieser Standort aufgrund seiner vorteilhaften Lage (Bushaltestelle, Parkplatz, Innenstadtzugang) ein enormes Potenzial, verschiedene Verkehrsträger mittels einer Mobilitätsstation miteinander zu verknüpfen, das Verkehrsaufkommen durch die Verringerung des MIV-Anteils zu verringern und schließlich einen Beitrag zur Klimafolgenanpassung zu leisten.

Durch die Maßnahmen der Städtebaulichen Erneuerung und Herstellung des Stadtbildes werden Impulse auch für private Modernisierungen und Instandsetzungsmaßnahmen durch die Einwohnerschaft gesetzt. Hierbei können vor allem Nachverdichtungspotenziale und die Aufwertung von Innenhofbereichen sowie rückwärtiger Bebauung einen zusätzli-



chen Beitrag zur Stadtbildaufwertung leisten. Auch die oftmals versiegelten und unbegrünten privaten Stellplätze in Blockinnenbereichen sollten mit Bäumen und Sträuchern bepflanzt werden und somit das Stadtklima sowie die Biodiversität mit Hinblick auf das Konzept der „bienenfreundlichen Stadt“ positiv beeinflussen.

Handlungsfelder

Die wichtigsten Handlungsfelder werden stichwortartig aufgezählt und erläutert. Die Aufzählung ist nicht abschließend und zunächst ohne eine Einstufung in Prioritäten zu verstehen. Die Realisierung der Maßnahmen hängt von der Entwicklung vieler Faktoren ab und kann je nach finanzieller Situation der Stadt und Bedeutung für die Stadtentwicklung auch parallel angegangen werden.

Handlungsfeld: Ortsbild und Baustruktur

- Stabilisierung und Weiterentwicklung der Wohn- und Geschäftsnutzung im Programmgebiet durch Erneuerung und Sanierung der Bausubstanz, Neuordnung, Flächenfreilegung und ergänzende Bebauung (Entkernung, Nachverdichtung, Innenentwicklung) bspw. im Blockinnenbereich (Brückenstraße, Marktstraße, Am Mühlenturm, Am Brückentor) für eine wirtschaftlichere Auslastung
- Stadtbildpflege insbesondere im Bereich ortsbildprägender Gebäude und Ensembles (Fassadengestaltung) durch ständige Beratung
- Erhalt und die Sanierung weiterer Teile der denkmalgeschützten Stadtmauer
- Aufwertung der Fußgängerzone durch einheitliches Stadtmobiliar
- Aufwertung von Bushaltestelle, Parkplatz und Kriegerdenkmal am Habsburgring
- Aufwertung des Bereiches Am Mühlenturm zu einem attraktiven Eingangsbereich in die Innenstadt
- Beratung privater Investoren im Hinblick auf die das Ortsbild negativ beeinflussenden Baulücken im Verlauf des Habsburgringes (Habsburgring 35 und Habsburgring/Am Wittbernder Tor)
- Nachverdichtung vorhandener Bausubstanz
- Aufwertung der rückwärtigen Bereiche zwischen dem Abschnitt Am Brückentor und der Nette
- Neuordnung und Aufwertung des Bereiches An der Stadtmauer
- Aufwertung des Ortsbildes in der Straße Kreuzgang und auch in der von der Brückenstraße in südlicher Richtung abgehenden Gasse

Handlungsfeld: Nutzungen/Wohnen und Infrastruktur

- Schaffung von modernem, zeitgemäßem und barrierefreiem Wohnraum - auch im historischen Bestand - durch die Wieder- und Umnutzung von geeigneten Gebäudeleerständen, Nachverdichtung und Aufstockung
- Erhaltung der Nutzungsmischung von Wohnen und Gewerbe
- Aufstellung einer Gestaltungssatzung unter Berücksichtigung des Standortmarketingkonzepts
- Förderung und Beratung bei privater Modernisierung
- Entkernung von Quartierinnenbereichen zwecks Verbesserung der Belichtung und Belüftung der Randbebauung sowie der Steigerung der Wohnqualität



Handlungsfeld: Lokale Ökonomie

- Stärkung des vorhandenen Einzelhandels durch Beratungsangebote für Einzelhändler (Fassaden- und Schaufenstergestaltung/Marketing) und Strategien zur Zwischennutzung/Nachnutzung leerstehender Ladenlokale bzw. untergenutzter Flächen und Gebäude insbesondere Am Brückentor
- Erweiterung des Aufgabenbereichs des Citymanagers auf das Programmgebiet
- Aktives Leerstandsmanagement

Handlungsfeld: Verkehr, Parken, Straßenraum

- Barrierefreie funktionale und gestalterische Aufwertung und Sanierung bestehender Straßen und Fußwege im Sinne des Shared-Space-Konzeptes in den Straßen Kreuzgang, Stehbach, westliche Brückenstraße (Zwischen Stehbach und Marktstraße) und An der Stadtmauer in Analogie zur Straßenraumgestaltung im bisherigen Programmgebiet
- Neuordnung und städtebauliche Integration des Eingangsportals Am Mühlenturm
- Aufwertung des innerstädtischen Parkraums (Parkplatz nördlich des Mühlenturms, Parkplatz St. Clemenskirche)
- Förderung einer ökologischen Mobilität (Elektromobilität, Car-Sharing, Mobilitätsstation)

Handlungsfeld: Freiraum & Klimafolgenanpassung

- Vernetzung der engen Innenstadträume durch Grünelemente (bswp. Fassadenbegrünung)
- Nutzung von insektenfreundlicher Vegetation
- Erhalt wichtiger Stadtbäume und die Schaffung einer grünen Flaniermeile
- Begrünung von (privaten) Parkplätzen in Innenblockbereichen
- Energetische Sanierungsmaßnahmen zugunsten einer energieeffizienteren und nachhaltigeren Gebäudesubstanz
- Einsatz erneuerbarer Energie und moderner Techniken (Solaranlagen, Nahwärmenetz) auf der Grundlage eines Energetischen Quartierskonzepts (KfW)



8. Entwicklungskonzept (Rahmenplan) und Maßnahmen

Das umfassende Entwicklungskonzept – mit Aussagen zur Nutzung und baulich-räumlichen Gestaltung – stellt die maßgeblichen Ziele und Maßnahmen plakativ und zusammenfassend dar und enthält Aussagen zu den einzelnen Konzeptbausteinen.

8.1 Konzeptbeschreibung

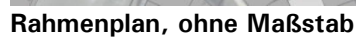
Ziel des Integrierten städtebaulichen Entwicklungskonzepts ist es, die nordöstliche Innenstadt in ihren bisherigen Strukturen zu stärken und weiter zu entwickeln. Die Innenentwicklung muss städtebaulich attraktiviert werden und aktiv den bereits eingetretenen Funktionsverlusten, die durch eine hohe Anzahl an Leerständen hervorgerufen werden, entgegengewirkt werden. Eine einheitliche und ordnende Gestaltung wirkt unterstützend und führt zu einer stärkeren Nutzung durch Besucher sowie Einwohner. Die Ansiedlung von kontinuierlich qualitätvollen Anbietern auf lange Zeit erfolgt nur, wenn im Gesamtkonzept ein überschaubares Angebot mit gestalterisch anziehendem Gesamteindruck vorhanden ist und die fußläufige Verknüpfung zur zentralen Innenstadt gestärkt wird. Die nördliche Marktstraße, die Brückenstraße und insbesondere die Straße Am Brückentor müssen als Einzelhandels-, Dienstleistungs- und Gastronomiestandort gestärkt werden. Nur so kann auch die gesamte Innenstadt als Einkaufs- und Arbeitsstandort bzw. als Versorgungs- und Handelszentrum zukünftig attraktiv und erhalten bleiben.

Hierbei nehmen die verkehrliche Anbindung sowie die Zugänge zur Innenstadt eine bedeutende Rolle ein. Der nordöstliche Innenstadteingang sowie die direkt anschließende Bushaltestelle und der Parkplatz am Kriegerdenkmal sind in einer integrierten Maßnahme als Eingangsportal mit angrenzender Mobilitätsstation umzugestalten und aufzuwerten.

Bei der Aufwertung und Sanierung der Straßenräume sowie der Aufwertung der Gebäudesubstanz sind Maßnahmen zur Begrünung wie bspw. Fassadenbegrünung durchzuführen. Hierbei ist das Konzept der bienenfreundlichen Stadt zu berücksichtigen und die entsprechende Vegetation zu verwenden, um die Biodiversität zu fördern. Neben einer Attraktivierung des Stadtbildes wird ein wichtiger Beitrag zur Klimafolgenanpassung geleistet und das Stadtklima insgesamt verbessert. Folglich verknüpft die Begrünung der engen Innenstadträume die unterschiedlichen Kleinquartiere miteinander und fördert das „Grüne Flanieren“, das zu einem positiveren Einkaufs- und Aufenthaltserlebnis führt. Eine Verknüpfung zwischen Innenstadt und neu gestaltetem Netzeufer am östlichen Innenstadtrand sollte hergestellt werden.

Übergeordnet sollte gestalterisch unbedingt auf regional typische Materialien und Baustile geachtet werden, da sie den Gesamteindruck des Zentrums fördern und stärken. Hierzu ist eine Gestaltungssatzung unter Berücksichtigung des Standortmarketingkonzepts zu erarbeiten.

Der Entwurf des Rahmenplans fasst die städtebaulichen Leitlinien und die damit verbundenen Maßnahmen zusammen:



Die Straßenraumgestaltung erfolgt mit Blick auf die Verbesserung und barrierefreie Gestaltung der Fußwegeverbindungen. Hierbei wird das barrierefreie Konzept der Straßenraumgestaltung des bisherigen Programmgebiets fortgeführt, um ein einheitliches Straßenbild herzustellen. Die Nachverdichtung von leerstehenden Gebäuden, die Aufstockung von Geschäftsgebäuden, die Neuordnung und Entkernung von Innenblockbereichen und Bereichen in rückwärtiger Bebauung sollen zu einer Stadtbildaufwertung der nordöstlichen bzw. gesamten Innenstadt und Schaffung von Wohnraum und privaten Grünflächen führen. Auch sollten private Stellplatzflächen aufgrund eines hohen Versiegelungsgrades durch private Maßnahmen begrünt werden.

Die nachfolgend stichwortartig aufgeführten wichtigsten Maßnahmenbereiche bilden das Rückgrat des Integrierten Städtebaulichen Entwicklungskonzepts und werden ausführlich beschrieben und dargestellt:



- (Energetische) Verbesserung der Bausubstanz im Programmgebiet,
- Begrünung der engen Innenstadträume und Parkplätze,
- Entkernung, Neuordnung und Aufwertung von Innenblockbereichen und Hinterhöfen,
- Nachverdichtung durch Aufstockung und Baulückenschließung durch Neubauten,
- Einheitliche Gestaltung der Fußgängerzone und der westlichen Straßenräume,
- Aufwertung Parkplatz- und Kriegerdenkmalareal,
- Städtebauliche Integration des Innenstadteingangs Am Mühlenturm durch Aufwertung und Neugestaltung,
- Stärkung und Aktivierung des Einzelhandels,
- Förderung einer ökologischen Mobilität,
- Förderung der privaten Modernisierung,
- Leerstandsmanagement,
- Schaffung von grünen Achsen und damit die Herstellung der Verknüpfung zu wesentlichen innerstädtischen Bereichen außerhalb des Erweiterungsgebietes wie z.B. Marktstraße/Marktplatz sowie dem innerstädtischen Naherholungsbereich an der Netze.

8.2 Vorgesehene öffentliche und private Maßnahmen



Maßnahmenplan (Auszug), ohne Maßstab

Mit Blick auf die Durchführung der **nachfolgend vorgeschlagenen Maßnahmen** wird zwischen Investitionsvorbereitenden und -begleitenden Maßnahmen, Ordnungsmaßnahmen (§ 147 BauGB) und Baumaßnahmen (§ 148 BauGB) unterschieden. Die Durchführung von Ordnungsmaßnahmen obliegt der Stadt, wogegen die Durchführung der Baumaßnahmen grundsätzlich Angelegenheit des jeweiligen Eigentümers ist.



Darüber hinaus hat die Unterscheidung in Ordnungsmaßnahmen und Baumaßnahmen Bedeutung im Hinblick auf die Kostenverteilung. Die Kosten der Ordnungsmaßnahmen sind von der Stadt und durch die Erhebung von Beiträgen zu finanzieren.

Die Kosten der Baumaßnahmen trägt der Eigentümer bzw. Bauherr, im Falle von Modernisierung/erhaltender Erneuerung ggfs. unterstützt durch öffentliche Förderung.

Nachfolgend werden die wichtigsten Maßnahmenvorschläge in einem Gesamtmaßnahmenkatalog aufgezählt und erläutert. Es ist zu beachten, dass die Aufzählung **nicht als eine Einstufung in Prioritäten oder bindende Reihenfolge** zu verstehen ist. Die Realisierung der Maßnahmen hängt von der Entwicklung vieler Faktoren ab und kann je nach finanzieller Situation der Stadt und Wichtigkeit auch parallel angegangen werden.

8.2.1 Investitionsvorbereitende und -begleitende Maßnahmen (VM)

VM 1 Vorbereitung der Gesamtmaßnahme

VM 1.1 Vorbereitung nach § 140 BauGB

Allgemeine Voraussetzung für eine Förderung als Gesamtmaßnahme im Rahmen des Städtebauförderungsprogrammes „Lebendige Zentren“ ist die Anwendung des besonderen Städtebaurechts. Grundlage hierfür ist die Durchführung Vorbereitender Untersuchungen gem. § 141 BauGB und der Nachweis, dass die Ausgaben der Gesamtmaßnahme weder von der Gemeinde allein noch anderweitig gedeckt werden können. Grundlage der Förderung ist weiterhin die Erstellung eines Integrierten Städtebaulichen Entwicklungskonzepts (ISEK) im Sinne einer ganzheitlichen Aufwertungsstrategie. Das gebietsbezogene, fortschreibungsfähige Entwicklungskonzept (inkl. Planungs- und Umsetzungskonzept, Maßnahmen sowie Kosten- und Finanzierungsübersicht) soll zur Lösung der komplexen Probleme zielorientierte, integrierte Lösungsansätze aufzeigen.

Private Modernisierungsmaßnahmen erfolgen auf Basis einer durch die Stadt Mayen erlassenen Modernisierungsrichtlinie. Da bereits für das Programmgebiet „Nordöstliche Innenstadt“ eine Modernisierungsrichtlinie vorliegt, ist diese entsprechend für das erweiterte Programmgebiet anzupassen und in das Integrierte Städtebauliche Entwicklungskonzept aufzunehmen.

VM 1.3 Städtebauliche Planung

VM 1.3.1 Energetisches Quartierskonzept

Mit Hinblick auf die Folgen des Klimawandels ist es wichtig, die Stadt Mayen in Bezug auf eine nachhaltige Energieversorgung und einen -verbrauch zukunftsfähig zu machen. Vor diesem Hintergrund wird ein Energetisches Quartierskonzept empfohlen, dass nicht allein für das Erweiterungsprogrammgebiet, sondern für die gesamte Innenstadt erstellt wird.

VM 1.3.2 Gestaltungssatzung

Als Instrument für eine geordnete städtebauliche Entwicklung wird empfohlen, eine Gestaltungssatzung zu erlassen. Damit wäre für Verwaltung und Politik eine Grundlage zur Beurteilung von Vorhaben geschaffen, in welcher die kommunalen Zielsetzungen, auch gestalterischer Art, fixiert sind. Somit kann ein hohes Maß an Gestaltungsqualität bei der Aufwertung von Fassaden sichergestellt werden und zur Herstellung eines ansprechenden und einer historischen Innenstadt gerecht werdenden Stadtbilds beitragen. Hierzu ist die Erarbeitung der Gestaltungssatzung auf das Standortmarketingkonzept abzustimmen.



VM 1.3.3 Städtebauliche Studie zu Nachverdichtungs-, Aufstockungs- und Neuordnungspotenzialen

Im Rahmen der städtebaulichen Gesamtentwicklung ist ein Ziel des Konzepts, den Stadtgrundriss zu erhalten und weiter herauszuarbeiten. Das Programmgebiet weist einige Bereiche auf, die einer städtebaulichen Neuordnung bedürfen. Dazu zählen neben eines zu entkernenden Innenblockbereiches auch die Aufstockung von Geschäftsgebäuden in der Marktstraße sowie die moderate Nachverdichtung zur Baulückenschließung. Die Ausnutzung der Nachverdichtungspotenziale würde entlang des Habsburgtrings maßgeblich zur weiteren Ausbildung des Innenstadtrings mit klaren Raumkanten beitragen.

Mit der Entkernung des Blockinnenbereichs Marktstraße, Am Mühlenturm, Am Brückentor und Brückenstraße wäre die Schaffung von Freiflächen in der eng bebauten historischen Innenstadt von Mayen und damit einhergehend eine Verbesserung des Wohnumfeldes verbunden. Damit würden originäre Ziele der Städtebauförderung in die Umsetzung mit eingebunden und angestrebt.

Die Stadt Mayen kann zur Durchführung der städtebaulichen Maßnahmen den notwendigen Grunderwerb, den Abbruch und die Flächenbereinigung im Vorfeld tätigen.

Folgende städtebauliche Potenziale bestehen im Programmgebiet

- Aufstockung der Gebäude Marktstraße 31, 35 und 50 und Brückenstraße 14
- Nachverdichtung auf den Grundstücken Habsburgtring 35 und 49
- Neuordnung des Bereichs Rückwärtige Marktstraße/An der Stadtmauer

Um die Potenziale und Zielvorstellungen herauszuarbeiten und auf ihre Machbarkeit zu überprüfen, sind entsprechende Studien durchzuführen.

VM 1.5 Vergütung von sonstigen Beauftragten/Beratern:

VM 1.5.1 Städtebauliche Beratung im Rahmen der Modernisierungsmaßnahmen privater Bauherren

Eine Bauherrenberatung soll im Laufe der Programmlaufzeit dazu dienen, private (energetischen) Sanierungsmaßnahmen voranzutreiben und Eigentümer modernisierungs- und instandsetzungsbedürftiger Gebäude vor Ort beratend zur Seite zu stehen und Empfehlungen, Anregungen und Lösungsmöglichkeiten auszusprechen.

VM 1.5.2 „Grünberatung“ (Beratung bei Grüngestaltung von Fassaden und sonstigen privaten Freiflächen und Parkplätzen)

Aufgrund weniger Grünflächen und Bäume sowie eines hohen Versiegelungsgrades im Programmgebiet sollten Maßnahmen zur zusätzlichen Begrünung ergriffen werden. Da jeder – baulich und stadträumlich bedingt – nur wenige Möglichkeiten zur Umsetzung solcher Maßnahmen vorhanden sind, sollten alternative Begrünungen bspw. an Fassaden und auf sonstigen privaten Freiflächen und Parkplätzen umgesetzt werden.

Um den Bauherren entsprechende Möglichkeiten aufzeigen zu können, wird mit der „Grünberatung“ im Rahmen der Städtebauförderung die Möglichkeit für Bauherren geschaffen, sich über mögliche Maßnahmen und deren Umsetzbarkeit zu informieren und beraten zu lassen.



VM 1.5.3 Citymanager und Öffentlichkeitsarbeit

Die Begleitung der im ISEK erarbeiteten Projekte erfolgt durch den bereits in der Stadt Mayen eingesetzten Citymanager. Dieser gestaltet zusammen mit der Verwaltung der Stadt Mayen den Prozess der Stadterneuerung. Der Citymanager übernimmt neben Stadtmarketingaufgaben weitere Aufgaben zur Belebung der Innenstadt. Er fungiert als ständiger Ansprechpartner und Hauptverwalter von Finanzierungstöpfen, die zur Umsetzung von Maßnahmen dienen. Weitere wichtige Aufgaben des Citymanagers können die Vernetzung und Motivation der lokalen Akteure, Steuerung der Kommunikation vor Ort und Akquisition privater Mittel sein.

Eine wesentliche Aufgabe wird vor allem darin bestehen, aktiv Maßnahmen zur Minimierung des gewerblichen Leerstands in Ladenlokalen zu gestalten und umzusetzen. Dazu zählen bspw.

- Aufbau von Netzwerken
- Kontinuierliche Leerstandserfassung,
- Organisation von Zwischennutzungen zur kurzfristigen Belebung der Leerstände,
- Vermittlung zwischen Eigentümern und Gewerbetreibenden,
- Beratung zur Förderung von privaten Modernisierungs- und Instandsetzungsmaßnahmen,
- Öffentlichkeitsarbeit.

Da der Citymanager bereits im Rahmen des Programmgebiets „Nordöstliche Innenstadt“ eingesetzt wurde, entstehen für das Erweiterungsgebiet keine weiteren Kosten.



8.2.2 Ordnungsmaßnahmen (OM)

Zu den Ordnungsmaßnahmen gehören gemäß § 147 BauGB:

- die Freilegung von Grundstücken,
- die Bodenordnung einschließlich Grunderwerb,
- sonstige Ordnungsmaßnahmen,
- die Herstellung und Änderung von Erschließungsanlagen,
- sonstige Maßnahmen, die notwendig sind, damit die Baumaßnahmen durchgeführt werden können.

OM 2 Ordnungsmaßnahmen

OM 2.5 Herstellung und Änderung von Erschließungsanlagen

Schwerpunktmaßnahme:

OM 2.5.1 Neugestaltung des nordöstlichen Innenstadteingangs Am Mühlenturm

Das Areal um den Mühlenturm nimmt als Eingangsportal zur Innenstadt eine wichtige Rolle ein. Jedoch weist dieser Raum erhebliche gestalterische Defizite auf, wirkt wenig attraktiv sowie einladend und wird folglich seiner angedachten Funktion als Eingangsportal nicht gerecht. Der Mühlenturm- dominantes Element der historischen Stadtmauer - als Blickfang im Raum sollte daher besser in Szene gesetzt werden. Durch einen gestalterischen Gegenpol kann die Eingangssituation in die Innenstadt hervorgehoben werden und die gestalterischen Defizite der umgebenden Bebauung könnte somit aus dem Fokus verdrängt werden, wodurch diese gestalterisch in den Hintergrund treten.

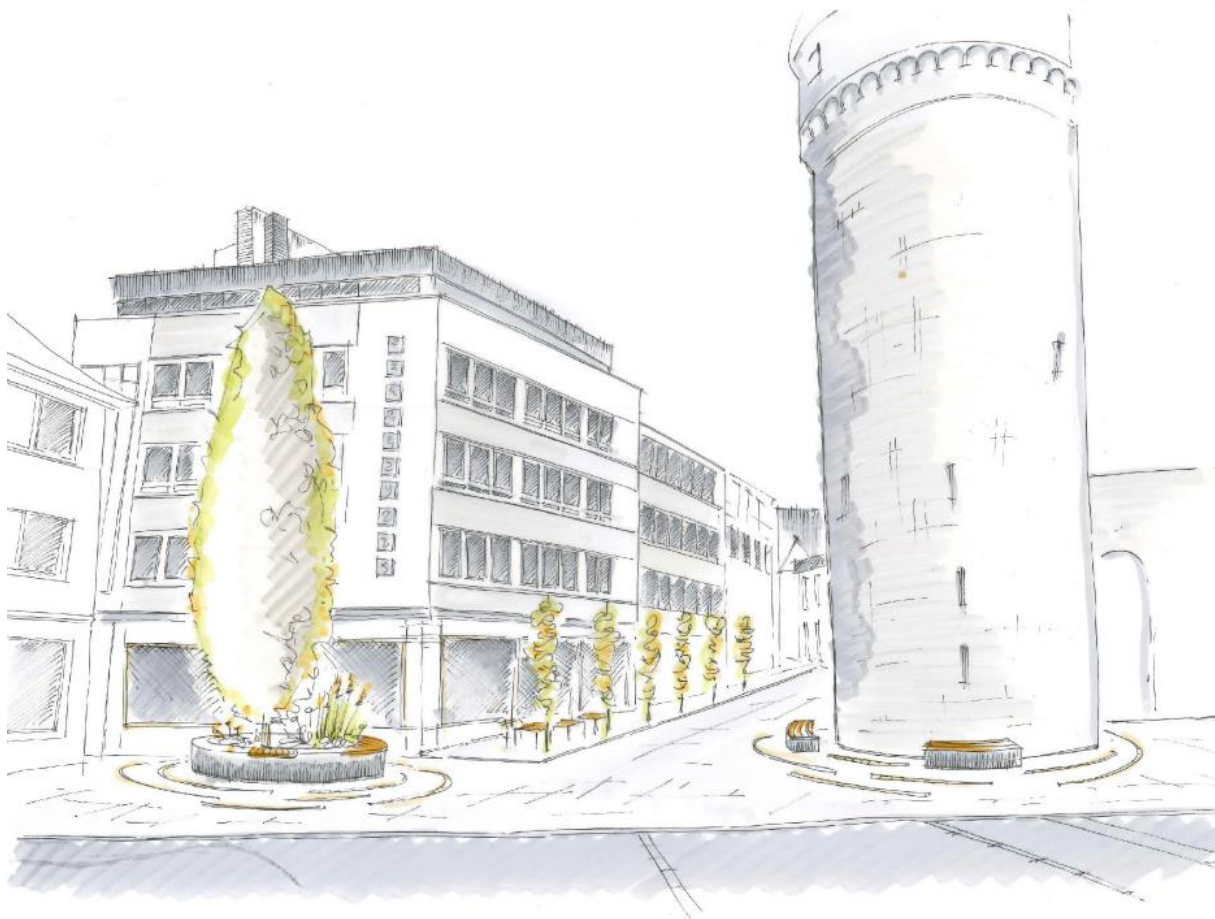


Nordöstlicher Innenstadteingang



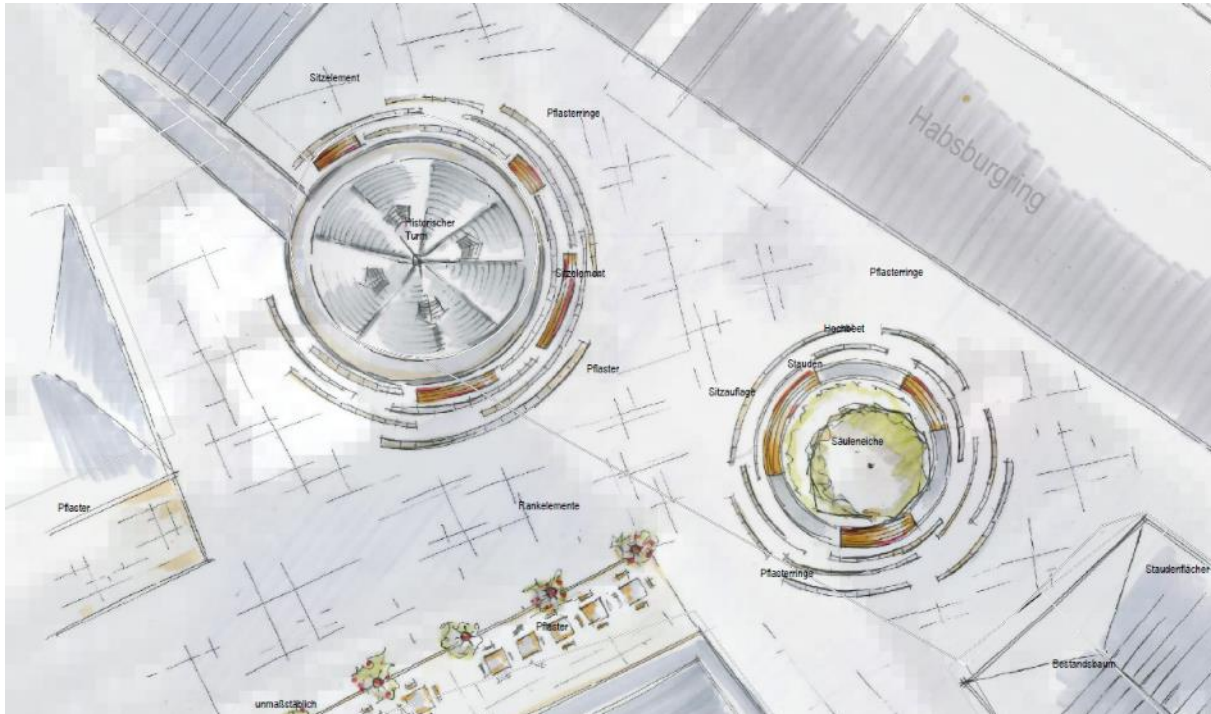
Dieser Bereich ist so auszugestalten, dass er unverkennbar als Portal zur Innenstadt wahrgenommen und eine klare Abgrenzung zum Habsburgerring und den nördlichen Stadtquartieren geschaffen wird.

Die nachfolgende Perspektive zeigt, wie eine Umgestaltung des Innenstadteingangs aussehen kann. Um das Areal zu einem ortsbildprägenden Stadtportal umzugestalten, bedarf es eines Kontrapunktes zum Mühlenturm. Mit einer Säuleneiche als räumliches Gegenstück wird eine natürliche Raumkante geschaffen und bildet letztlich das Stadtportal aus. Der Stadtbaum im zentralen Bereich wird entfernt, da er aufgrund seines Standortes den zentralen Blick in die Innenstadt versperrt. Auch wirkt der Baum in Bezug auf den Mühlenturm deplatziert und bildet keine Raumkante oder einen Gegenpol. Um den Mühlenturm und die Säuleneiche wird jeweils eine zurückhaltende kreisförmige Pflasterung angelegt, um die beiden raumprägenden Elemente in Szene zu setzen. Auch werden an der Säuleneiche mit Hochbeeten kombinierte Sitzgelegenheiten installiert. Am Mühlenturm würden ebenfalls im gleichen Stil Sitzgelegenheiten geschaffen werden.



Entwurf Perspektive Eingangsportal nordöstliche Innenstadt

Durch die Anpflanzung von arkadenartigen Rannelementen entlang des hinter der Säuleneiche befindlichen Gebäudes wird ein vegetativer Übergang in die Marktstraße geschaffen. Zuletzt wird im Bereich der Rannelemente eine Fläche für Außengastronomie vorgehalten, um somit auch der Nutzung und Bespielung des öffentlichen Raums Rechnung zu tragen. Zusätzlicher Effekt der arkadenartigen Rankbepflanzung ist die Integration der vorhandenen Außengastronomie und gleichzeitig die Trennung der vorhandenen Funktionsbereiche.



Entwurf Lageplan Eingangsportal nordöstliche Innenstadt

Schwerpunktmaßnahmen:

OM 2.5.2 Neugestaltung und Aufwertung des Parkplatzes nördlich des Mühlenturms / Neugestaltung der Bushaltestelle und Schaffung einer Mobilitätsstation nördlich des Mühlenturms

OM 2.5.3 Städtebauliche Integration und Aufwertung Areal Kriegerdenkmal

Das gesamte Areal um den Parkplatz Am Mühlenturm, die Bushaltestelle sowie das Kriegerdenkmal sind als eine räumliche Einheit zu betrachten und entsprechend integriert neu zu gestalten. Aufgrund der Lage zur Bushaltestelle sollte im Kontext einer Parkplatzneugestaltung auch eine Neugestaltung der Bushaltestelle und damit einhergehend die Schaffung einer Mobilitätsstation erfolgen.

Der Parkplatz nördlich des Mühlenturms sowie das angrenzende Kriegerdenkmal wirken städtebaulich ungeordnet und unattraktiv. Die Ränder des Parkplatzes sind unzureichend gestaltet und schaffen aufgrund der Leitplanke eine provisorische Sicherung und der aufgestellten Bauzäune keine gestalterisch anspruchsvollen Übergänge. Die gestalterische Wirkung dieser Elemente wirkt somit stark abweisend.

Der nördlich verlaufende Fußweg als Verbindung zur Schule weist keine Wegebeziehung zwischen Bushaltestelle und dieser auf. Auch die Anordnung der Stellplätze wirkt wenig strukturiert sowie sinnvoll und bedarf folglich einer Neuordnung.



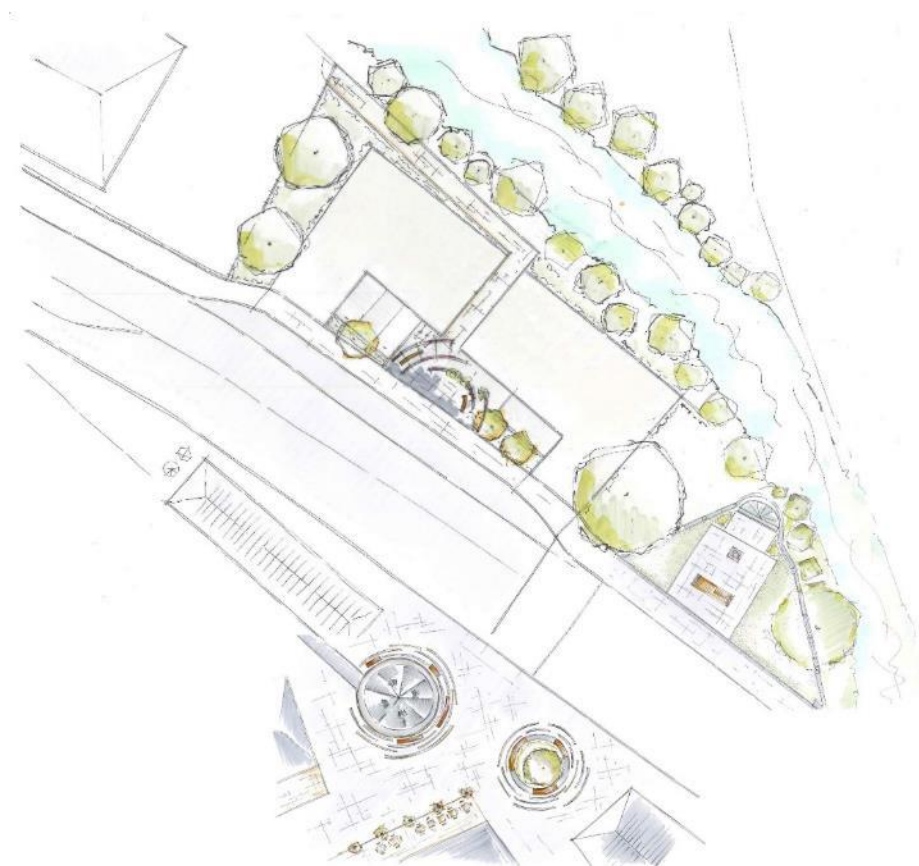
Parkplatz nördlich des Mühlenturms



Bushaltestelle Am Mühlenturm, Habsburgiring

Die nachfolgende Darstellung skizziert eine mögliche Neuordnung und -gestaltung des Parkplatzes. Durch eine zweite Zufahrt als Einbahnstraße wird die mögliche Konfliktsituation zwischen Parksuchverkehren und Schülerverkehren entschärft. Die Einfahrt zum Parkplatz befindet sich auf der östlichen Seite. Der zuvor verlaufende Fußweg entlang der Ränder des Parkplatzes wird in den zentralen Bereich verlegt, sodass ein direkter und sicherer Übergang zwischen Bushaltestelle/Mobilitätsstation zur Schule geschaffen wird. Hierbei sollte der Fußweg eine wassergebundene Wegedecke aufweisen. Die Anordnung der Parkplätze kann erst nach einer Vermessung und anschließender technischer Planung erfolgen.

Die neue Bushaltestelle, die gleichzeitig als Mobilitätsstation fungiert, verknüpft verschiedene Mobilitätsangebote zur Förderung des multimodalen Verkehrsverhaltens. Sie soll den Übergang vom PKW auf umweltfreundlichere Verkehrsmittel unterstützen und kann mit unterschiedlichen Elementen ausgestattet sein. Diese sind je nach Anforderungen und Bedarf einzusetzen. Für das Areal nördlich des Mühlenturms empfiehlt es sich bspw., sichere und wettergeschützte Radabstellbügel sowie eine Ladeinfrastruktur für Elektrofahrzeuge und E-Bikes zu implementieren. Auch Schließflächen und ein überdachter Wartebereich als berankte Pergola mit Sitzbänken sowie eine Informationstafel sind zu empfehlen, um einer Neugestaltung der Bushaltestelle am nördlichen Innenstadteingang gerecht zu werden.



Entwurf Lageplan Neuordnung und –gestaltung Parkplatz sowie Bushaltestelle nördlich des Mühlenturms



Entwurf Perspektive Neuordnung und –gestaltung Parkplatz sowie Bushaltestelle nördlich des Mühlenturms



Durch die ringförmige Ausbildung der Bushaltestelle wird hier die gestalterische Verknüpfung zum neuen Stadtportal Am Mühlenturm hergestellt. Im Rahmen der Grüngestaltung des Parkplatzes sollten Flächen entsiegelt und die Randbereiche als Staudenmischfläche begrünt werden. Auch sollten die bestehenden Stadtbäume erhalten bleiben. Zuletzt wäre ebenso die Erlebbarmachung der Nette durch die Schaffung eines ansprechenden Zugangs bspw. über Blockstufen denkbar. Im Rahmen der Detailplanung und nach Vorliegen der Geländevermessung wird die mögliche Umsetzbarkeit einer Uferöffnung geprüft.



Kriegerdenkmal



Kriegerdenkmal

Das Kriegerdenkmal (siehe nachfolgende Abbildungen) ist räumlich vom Parkplatz getrennt und aufgrund seiner Einfriedung nicht gut erschlossen und wirkt folglich abgeschottet. Ziel sollte sein, den Bereich als offenes Denkmal städtebaulich zu integrieren und erlebbar zu gestalten, damit der historischen Bedeutung des Denkmals Rechnung getragen wird. Dazu gehören unter anderem die Niederlegung der abgrenzenden Einfassung und die daraus resultierende Öffnung zum öffentlichen Raum. Dadurch könnte sich das Kriegerdenkmal auch als kleiner Rückzugsort mit besonderem Hintergrund präsentieren. Die Aufenthaltsqualität kann durch die Schaffung einer beidseitigen Sitzgelegenheit erhöht werden. Auch die Oberflächengestaltung orientiert sich an einer axialen Ausrichtung zum Denkmal.

Die restlichen Freiflächen sollten als artenreiche extensiv gepflegte Grünfläche angelegt werden. Damit wären geringere Kosten für die Anpflanzung und Unterhaltung verbunden. Die Bestandsbäume in den Randbereichen sollten erhalten werden.

Grundsätzlich ist bei der Neugestaltung der zuvor genannten Bereiche auf die Verwendung insektenfreundlicher Vegetation zu achten, um somit neben der Schaffung von Grünflächen auch einen Beitrag zur Biodiversität zu leisten.



Entwurf Lageplan Neugestaltung Areal Kriegerdenkmal



Entwurf Perspektive Neugestaltung Areal Kriegerdenkmal



OM 2.5.4 Ausbau Am Wittbender Tor / Ausbau Stehbach

OM 2.5.5 Ausbau An der Stadtmauer

OM 2.5.6 Ausbau Brückenstraße (Marktstraße – Stehbach) /

Neugestaltung des Parkplatzes Kirchplatz St. Clemenskirche

OM 2.5.7 Ausbau Kreuzgang

Die zwingende Voraussetzung für die Verbesserung der Wohn- und Aufenthaltsqualität der westlichen Sammelstraßen ist die Bündelung des fließenden und ruhenden Verkehrs. Neben einer mangelnden gestalterischen Integration zeigen die o.g. Straßen Mängel in der Oberflächengestaltung aufgrund zahlreicher Risse und Schlaglöcher auf. Der schlechte Zustand der Straßen und Gehwege führt oftmals zu Stolperfallen insbesondere für ältere Bürger/innen. Die Gehwege weisen zudem nur sehr geringe Breiten auf. Die Straßen und Gehwege sind daher zu erneuern. Ebenso sind keine vollständige Barrierefreiheit sowie ausreichende Fußgängerwege aufgrund der engen Straßenraumsituationen gegeben.

Bezugnehmend auf das im Programmgebiet „Nordöstliche Innenstadt“ festgelegte Gestaltungskonzept sollen die Straßen verkehrsberuhigt als Mischflächen ausgebaut werden, sodass alle Verkehrsteilnehmer gleichberechtigt den Straßenraum nutzen können. Damit werden zum einen ein einheitliches Straßenbild und zum anderen eine vollständige Barrierefreiheit hergestellt. Auch die im Straßenraum bislang bestehenden öffentlichen Stellplätze sind neu anzuordnen und je nach Möglichkeit mit einer straßenbegleitenden Vegetation zu kombinieren.



Westliche Brückenstraße



Stehbach



Kreuzgang



An der Stadtmauer



Der Parkplatz mit insgesamt fünf herkömmlichen und zwei behindertengerechten Stellplätzen am Kirchplatz weist gestalterische Defizite auf. Insbesondere bestehen Mängel in der Oberflächengestaltung. Mit Bezug auf die Neugestaltung der angrenzenden Brückenstraße in einem einheitlichen Gestaltungskonzept bedarf der Parkplatz einer Aufwertung. Auch bietet es sich an, Ladestationen für E-Bikes und Fahrradabstellanlagen zu errichten.



Parkplatz Kirchplatz St. Clemenskirche



OM 2.5.8 Aufwertung der Fußgängerzone durch einheitliches Stadtmobiliar in der gesamten Innenstadt

Die Möblierung des öffentlichen Raums – insbesondere der Innenstadt – stellt einen elementaren Aspekt hinsichtlich der Nutzbarkeit und der Aufenthaltsqualität dar. Mit Blick auf die einzelnen Ausstattungselemente ist festzustellen, dass im Bereich Am Brückentor, der östlichen Brückenstraße, sowie in der nördlichen Marktstraße selten bis kaum Sitzelemente und nur wenige Abfallbehälter vorhanden sind. Auch sollten ggf. Radabstellanlagen installiert werden.

Unter Berücksichtigung der übrigen Innenstadt und in Anknüpfung an das bisherige Programmgebiet sollte für den gesamten Bereich der Innenstadt Mayen ein ganzheitliches Möblierungskonzept erarbeitet und umgesetzt werden.

Eine zeitgemäße Formensprache in charakteristischer Materialwahl (regional typisch) sowie die Platzierung des Mobiliars in Hinblick auf den Kontext der historischen Bebauung unter dem Gesichtspunkt des Platzbedarfs und der Funktionalität sowie die Einbindung in den städtebaulichen Kontext sind wichtige Kriterien. Insgesamt soll die Innenstadt mit diesen Kriterien attraktiver gestaltet und ein einheitliches Stadtbild mit Wiedererkennungswert geschaffen werden.



Nördliche Marktstraße



OM 2.6: Sonstige Ordnungsmaßnahmen

OM 2.6.1 Sanierung denkmalgeschützte Stadtmauer Habsburgring

Auch für die erhaltenen Teile der denkmalgeschützten Stadtmauer im Untersuchungsgebiet besteht Aufwertungsbedarf. Um einerseits dem kulturhistorischen Wert dieser Anlagen Rechnung zu tragen und andererseits die Sicherheit im Straßenraum zu gewährleisten, sind sie in ihrer Originalität zu erhalten und behutsam zu sanieren. Entlang des Habsburgrings befinden sich mehrere Überreste der Stadtmauer, die entsprechend zu sanieren sind. Dazu zählen die Standorte Am Wittbender Tor, An der Stadtmauer und Mauerstraße (Pützhausturm). Die Überreste des Wittbender Tors befinden sich an der Kreuzung Habsburgring/Am Wittbender Tor freistehend, sind von allen Seiten sichtbar und wirken durch ihre Positionierung dominant im Straßenraum. Der ehemalige Pützhausturm grenzt entlang des Habsburgrings unmittelbar an die Bestandsbebauung und bildet eine Raumkante zur Mauerstraße aus. Der Turm ist sowohl vom Habsburgring als auch vom rückwärtigen Parkplatz sichtbar. Im Bereich Habsburgring/An der Stadtmauer stellen sich die Überreste der Stadtmauer als eine ca. 3,5 m hohe Mauer mit einem Eingangsportal zur Straße „An der Stadtmauer“ dar. Die rückwärtigen Bereiche, welche ausschließlich an private Liegenschaften angrenzen, sind teilweise nur schwer zugänglich und ersichtlich, da vor die Mauer Nebengebäude errichtet sind.



Habsburgring, Am Wittbender Tor



Habsburgring, Am Wittbender Tor



Pützhausturm, Habsburgring, Mauerstraße



Pützhausturm, Habsburgring, Mauerstraße



Habsburgring, An der Stadtmauer



Habsburgring, An der Stadtmauer



8.2.3 Baumaßnahmen (BM)

Zu den Baumaßnahmen gemäß § 148 BauGB gehören sämtliche bauliche Maßnahmen, die der Verwirklichung der Städtebaulichen Entwicklungsziele dienen. Hierzu zählen:

- die Modernisierung und Instandsetzung privater Gebäude, die in Erscheinungsbild und Ausstattung Missstände oder Mängel aufweisen und grundsätzlich instand gesetzt werden sollen,
- die Neubebauung und die Ersatzbauten,
- die Errichtung und Änderung von Gemeinbedarfs- und Folgeeinrichtungen sowie
- die Verlagerung oder Änderung von Betrieben.

Nachfolgend werden die wichtigsten Maßnahmenvorschläge erläutert.

BM 3 Baumaßnahmen

BM 3.1: Modernisierung und Instandsetzung privater Gebäude

Die Modernisierungs- und Instandsetzungsmaßnahmen an privaten Gebäuden sowie die hiermit ggfs. verbundenen Ordnungsmaßnahmen an den Grundstücken stellen im Rahmen des Programms „Lebendige Zentren“ einen wesentlichen Kernbestandteil dar. Sie werden nach Maßgabe der Modernisierungsrichtlinie und des vorliegenden Integrierten Städtebaulichen Entwicklungskonzeptes gefördert.

Hierzu zählen u.a. Maßnahmen zur Sicherung der Gebäude, zur Verbesserung des Wohnumfeldes, Fassadensanierung, Verbesserung der Wärmedämmung oder alters- und behindertengerechte Umbaumaßnahmen.

Aufgrund der engen Straßenräume im Programmgebiet besteht nur im geringen Maße die Möglichkeit der Begrünung durch Stadtbäume oder Grünflächen. Vor dem Hintergrund des Klimawandels sind im Rahmen städtebaulicher Erneuerungsmaßnahmen auch Maßnahmen zur Klimafolgenanpassung umzusetzen. Insbesondere in innerstädtischen Räumen mit hohem Versiegelungsgrad gewinnen solche Maßnahmen zunehmend an Bedeutung. Mit Bezug auf die geringen Potenziale zur Begrünung des öffentlichen Raums sollten Fassaden im Rahmen der privaten Modernisierungsmaßnahmen daher begrünt werden, um somit zur Verbesserung des Stadtklimas und der Stadtbildaufwertung beizutragen. Daher wird privaten Bauherren dringend empfohlen, bei der Modernisierung ihrer Immobilien auch eine Fassadenbegrünung in Betracht zu ziehen. Bei der Beratung von privaten Bauherren ist entsprechend darauf hinzuweisen.

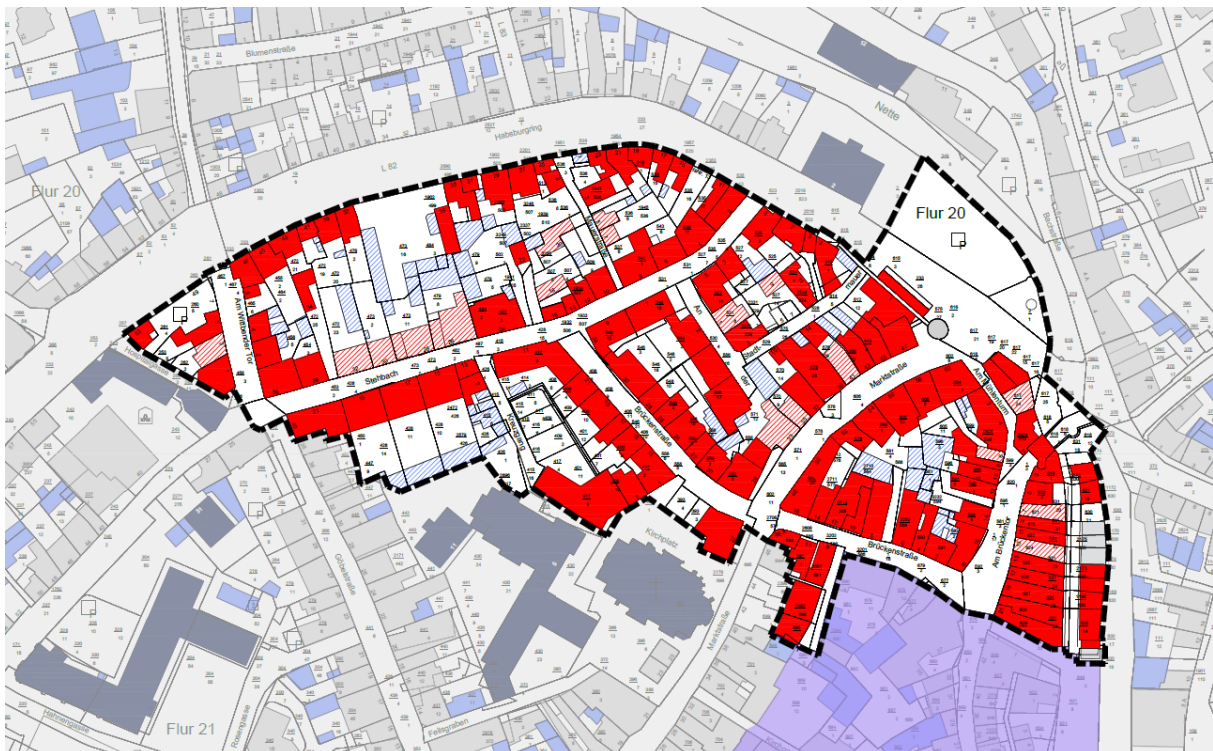
Darüber hinaus sollten die privaten Modernisierungsmaßnahmen auch zu einer Aufwertung der rückwärtigen Bebauung in den Straßen Am Brückentor sowie Marktstraße bzw. An der Stadtmauer führen.



Beispiel Fassadenbegrünung als Vorlage für die Straße Stehbach²⁹



Beispiel Fassadenbegrünung Einkaufsstraße



Ausschnitt Plan: Förderfähige Bausubstanz, ohne Maßstab

Die zukünftig grundsätzlich förderfähigen Gebäude werden in einer Gebäudekartei und -liste als Anlage zur Modernisierungsrichtlinie erfasst. Nach dem derzeitigen Stand erweisen sich ca. 125 Gebäude als förderfähig. Veranschlagt werden ca. 3-4 private Maßnahmen pro Jahr über den Förderzeitraum bis Ende 2026.

²⁹ Quelle: <https://www.fassadengruen.de/strassenbegruenung.htm>



8.3 Maßnahmenübersicht

Die nachfolgende Tabelle gibt einen Überblick über die im Rahmen des Förderzeitraums (bis Ende 2026) abzuwickelnde Maßnahmen. **Sie stellt den aktuellen Diskussions- und Planungsstand dar.**

Die Kosten- und Finanzierungsübersicht (KOFI) ist dem hier vorliegenden ISEK als Anlage beigelegt. Die KOFI ist jährlich anzupassen.

Nachfolgend werden die Maßnahmenvorschläge in einem Maßnahmenkatalog aufgezählt. Es ist zu beachten, dass die Aufzählung **nicht als eine Einstufung in Prioritäten oder bindende Reihenfolge** zu verstehen ist. Die Realisierung der Maßnahmen hängt von der Entwicklung vieler Faktoren ab und kann je nach finanzieller Situation der Stadt und Wichtigkeit auch parallel angegangen werden.

Bei den Maßnahmen wird wie folgt unterschieden:

- **Investitionsvorbereitende und -begleitende Maßnahmen (VM)**

- **Ordnungsmaßnahmen (OM)**

Zu den Ordnungsmaßnahmen gehören gemäß § 147 BauGB:

- die Freilegung von Grundstücken,
- die Bodenordnung einschließlich Grunderwerb,
- sonstige Ordnungsmaßnahmen,
- die Herstellung und Änderung von Erschließungsanlagen.

- **Baumaßnahmen (BM)**

Zu den Baumaßnahmen gemäß § 148 BauGB gehören sämtliche bauliche Maßnahmen, die der Verwirklichung der Städtebaulichen Entwicklungsziele dienen. Hierzu zählen:

- die Modernisierung und Instandsetzung privater Gebäude, die in Erscheinungsbild und Ausstattung Mängel aufweisen und grundsätzlich instand gesetzt werden sollen,
- die Neubebauung und die Ersatzbauten,
- die Errichtung und Änderung von Gemeinbedarfs- und Folgeeinrichtungen sowie
- die Verlagerung oder Änderung von Betrieben.



		Gesamtinvestition		Träger/ Förderung	Anteil Stadt 10 % brutto in EUR ³⁰	Priorität
		Ansatz	Gesamt brutto in EUR ³¹			
1.VM	Vorbereitung der Gesamtmaßnahme					
1.1	Vorbereitung nach § 140 BauGB					
1.1.1	Integriertes Städtebauliches Entwicklungskonzept mit Vorbereitender Untersuchung mit begleitender Öffentlichkeitsarbeit und Evaluierung		38.000	STL, Stadt	3.800	A
1.3	Städtebauliche Planung					A
1.3.1	Energetisches Quartierskonzept		25.000	STL, Stadt	2.500	A
1.3.2	Gestaltungssatzung		15.000	STL, Stadt	1.500	A
1.3.3	Städtebauliche Studie zu Nachverdichtungs-, Aufstockungs- und Neuordnungspotenzialen		25.000	STL, Stadt	2.500	A
1.5	Vergütung von sonstigen Beauftragten/Beratern					
1.5.1	Städtebauliche Beratung im Rahmen der Modernisierungsmaßnahmen privater Bauherren	3.500 p.a. x 7	24.500	STL, Stadt	2.450	A-C
1.5.2	„Grünberatung“ (Beratung bei Grüngestaltung von Fassaden und sonstigen privaten Freiflächen und Parkplätzen)		30.000	STL, Stadt	3.000	A-C
1.5.3	Citymanager und Öffentlichkeitsarbeit (nachrichtliche Darstellung)					
VM	Summe Vorbereitung		157.500		15.750	

³⁰ STL = Städtebauförderung Programm „Lebendige Zentren“, Fördersatz für Mayen: 90 %

³¹ Faktor 1,19 = 19 % Mehrwertsteuer



		Gesamtinvestition		Träger/ Förderung	Anteil Stadt 10 % brutto in EUR ³²	Priorität
		Ansatz	Gesamt brutto in EUR ³³			
2. OM	Ordnungsmaßnahmen					
2.5	Herstellung und Änderung von Erschließungsanlagen					
2.5.1	Schwerpunktmaßnahme: Neugestaltung des nordöstlichen Innenstadteingangs Am Mühlenturm	70.000 EUR Herstell- ungskosten ³⁴	125.000	STL, Stadt	12.500	A/B
2.5.2	Schwerpunktmaßnahme: Neugestaltung und Aufwertung des Parkplatzes nördlich des Mühlenturms / Neugestaltung der Bushaltestelle und Schaffung einer Mobilitätssta- tion nördlich des Mühlenturms	135.000 EUR Herstell- ungskosten (s. Fußnote 34)	245.000	STL, Stadt	24.500	B
2.5.3	Schwerpunktmaßnahme: Städtebauliche Integration und Aufwertung Areal Kriegerdenkmal	15.000 EUR Herstell- ungskosten (s. Fußnote 34)	30.000	STL, Stadt	3.000	B/C
2.5.4	Ausbau Am Wittbender Tor	429 qm x 275 EUR/qm	117.975	STL, Stadt, KAG ³⁵	11.798	B/C
	Ausbau Stehbach	1604 qm x 275 EUR/qm	441.100		44.110	
2.5.5	Ausbau An der Stadtmauer	562 qm x 275 EUR/qm	154.550	STL, Stadt, KAG	15.455	B
2.5.6	Ausbau Brückenstraße (Marktstraße – Stehbach) / Neugestaltung des Parkplatzes Kirchplatz St. Clemenskirche	830 qm x 275 EUR/qm	228.250	STL, Stadt, KAG	22.825	B
		130 qm x 275 EUR/qm	35.750		3.575	
2.5.7	Ausbau Kreuzgang	540 qm x 275 EUR/qm	148.500	STL, Stadt, KAG	14.850	A

³² STL = Städtebauförderung Programm „Lebendige Zentren“, Fördersatz für Mayen: 90 %

³³ Faktor 1,19 = 19 % Mehrwertsteuer

³⁴ Ansatz basiert auf einer Kostenschätzung in Anlehnung an DIN 276. Zzgl. Kosten zu Sicherungsmaßnahmen/Baustelleneinrichtung (6 %) / Baunebenkosten (28 %).

³⁵ Straßenausbaubeitrag gemäß Kommunalabgabengesetz



		Gesamtinvestition		Träger/ Förderung	Anteil Stadt 10 % brutto in EUR ³⁶	Priorität
		Ansatz	Gesamt brutto in EUR ³⁷			
2.5.8	Aufwertung der Fußgängerzone durch einheitliches Stadtmobiliar in der gesamten Innenstadt	6 Bänke x 1050 EUR netto / 4 Abfallbehälter x 1275 EUR netto / 4 Standascher x 295 EUR netto ³⁸	13.461	STL, Stadt	1.346	B
2.6	Sonstige Ordnungsmaßnahmen					
2.6.1	Sanierung denkmalgeschützte Stadtmauer Habsburgring		320.000	STL, Stadt, Denkmalpflege	32.000	A
OM	Summe Ordnungsmaßnahmen		1.859.586		185.343	
3. BM	Baumaßnahmen					
3.1	Modernisierung und Instandsetzung privater Gebäude	4 x 30.000 x 6 Jahre	720.000	STL, Stadt	72.000	A-C
BM	Summe Baumaßnahmen		720.000		72.000	
A	Gesamtsumme Ausgaben		2.737.086		273.709	

³⁶ STL = Städtebauförderung Programm „Lebendige Zentren“, Fördersatz für Mayen: 90 %

³⁷ Faktor 1,19 = 19 % Mehrwertsteuer

³⁸ Die Preise basieren auf Kostenangaben der Westeifelwerke (2017) / zzgl. 7 % MwSt.



	Einnahmen	Gesamt brutto in EUR	Anteil Städtebauförderung abzgl. KAG Beiträge brutto in EUR
E1.4			
	KAG zu 2.5.4: Ausbau Am Wittbender Tor / Ausbau Stehbach		
	KAG zu 2.5.5: Ausbau An der Stadtmauer		
	KAG zu 2.5.6: Ausbau Brückenstraße (Marktstraße-Stehbach)		
	KAG zu 2.5.7: Ausbau Kreuzgang		
E	Summe Einnahmen		
	Gesamtkosten abzüglich der Einnahmen		

Die Einnahmen werden noch ergänzt. Die Stadt Mayen beabsichtigt wiederkehrende Beiträge einzuführen.



Zeitliche Bewertung der Maßnahme (Prioritäten)

- A: bis 2 Jahre (kurzfristig)
- B: 3 bis 5 Jahre (mittelfristig)
- C: ab 5. Jahr (langfristig)

Die Stadt kann im Zuge der Städtebaufördermaßnahme Einnahmen aus KAG-Beiträgen (Straßenausbaubeiträge) oder aus wiederkehrenden Beiträgen erzielen.

Die Gesamtinvestition beläuft sich auf ca. **2.700.000 EUR**. Bei einer Förderquote von 90 % und unter Berücksichtigung der Einnahmen i.H.v. ca. **XY EUR** beträgt der Eigenanteil der Stadt Mayen ca. **XY EUR**.

Die Einnahmen werden noch ergänzt.

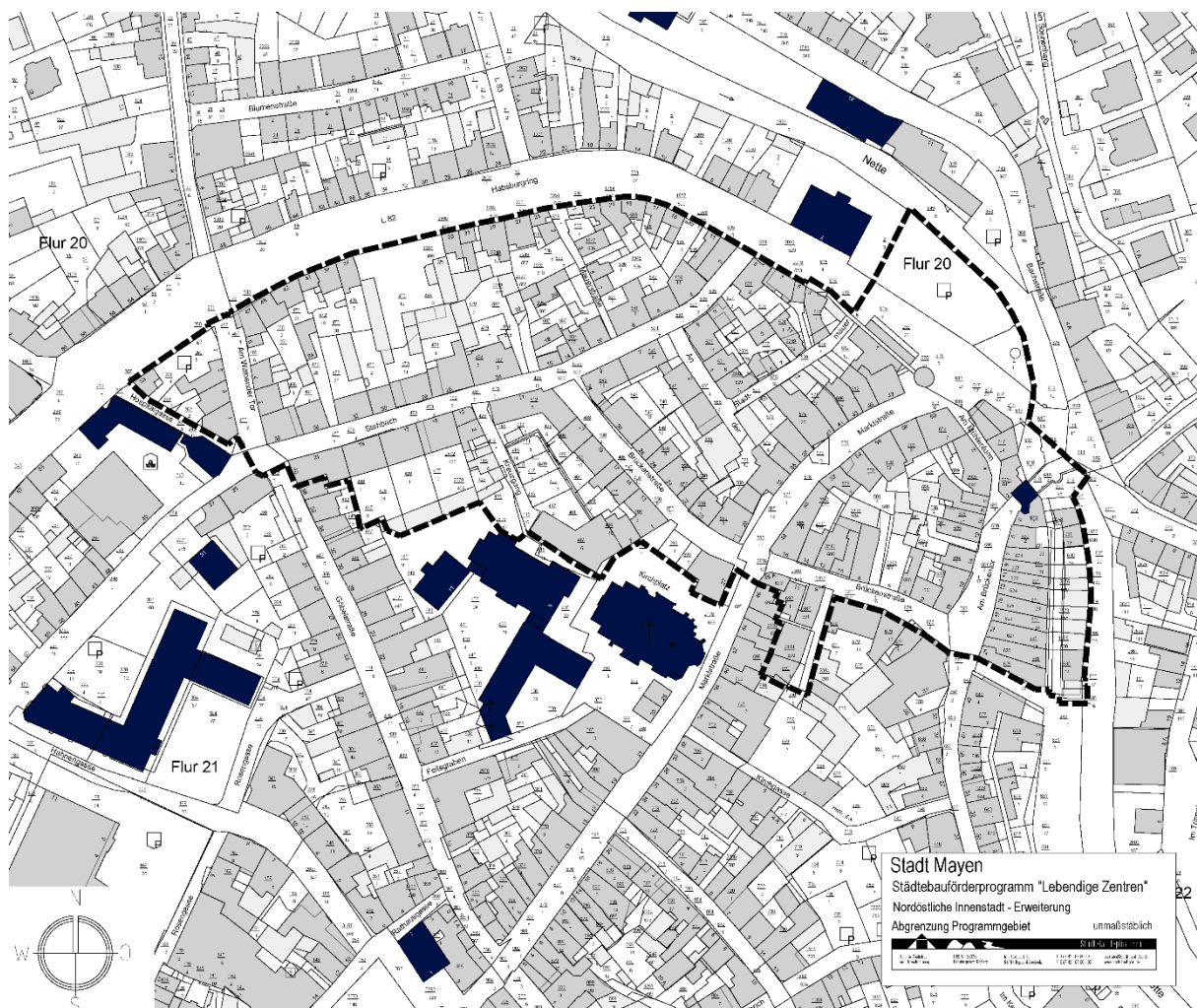


9. Festlegung Programmgebiet und Sanierungsverfahren

Das vorliegende Integrierte Städtebauliche Entwicklungskonzept mit seinen Analysen, Aussagen und Beteiligungsprozessen dient als Beurteilungsunterlage im Sinne der Vorbereitenden Untersuchungen nach § 141 BauGB. Bei den Recherchen und Untersuchungen für das Städtebauliche Entwicklungskonzept wurde festgestellt, dass die Sanierung notwendig ist. Insbesondere wurden städtebauliche Missstände nach § 136 BauGB nachgewiesen bzw. festgestellt, dass sich städtebauliche Missstände abzeichnen. Insbesondere wurden Beurteilungsunterlagen gewonnen über die Notwendigkeit der Sanierung, die sozialen, strukturellen und städtebaulichen Verhältnisse und Zusammenhänge sowie die anzustrebenden allgemeinen Ziele und die Durchführbarkeit der Sanierung im Allgemeinen.

9.1 Abgrenzung des Programmgebiets/Sanierungsgebiets

Die Ergebnisse der Städtebaulichen Untersuchungen zeigen den Erneuerungsbedarf innerhalb des gesamten Programmgebiets deutlich auf. Klassische Missstände nach den Kriterien des § 136 (3) BauGB konnten, wie oben aufgeführt, ermittelt werden. Das Sanierungsgebiet wird mit der vorgeschlagenen Abgrenzung in einer Größe von 4 ha bestätigt.



Vorschlag Abgrenzung des Sanierungsgebiets „Nordöstliche Innenstadt - Erweiterung“, ohne Maßstab



9.2 Festlegungsmöglichkeiten

Die räumliche Festlegung des Programmgebiets kann - wie bereits im Kapitel 1.1 beschrieben - in unterschiedlicher Weise erfolgen und ist zu begründen:

Städtebauliche Sanierungsmaßnahmen (§§ 136 – 164b BauGB)

Es liegen sowohl Substanzschwächen vor, da das Programmgebiet mit seiner vorhandenen Bebauung und seiner sonstigen Beschaffenheit den allgemeinen Anforderungen an gesunde Wohn- und Arbeitsverhältnisse oder an die Sicherheit der in ihm wohnenden oder arbeitenden Bevölkerung teilweise nicht entspricht (z.B. sanierungsbedürftige Gebäude, vorhandene Bausubstanz entspricht nicht baulichen oder energetischen Standards), als auch Funktionsschwächen, da es droht, dass das Gebiet zukünftig die Aufgaben, die ihm nach seiner Lage und Funktion obliegen, teilweise nicht mehr erfüllen kann oder in der Erfüllung der Aufgaben beeinträchtigt ist.

Zu deren Behebung soll das Gebiet durch Sanierungsmaßnahmen wesentlich verbessert oder umgestaltet werden (§ 136 (2) BauGB). Zudem liegt eine einheitliche Vorbereitung und zügige Durchführung der Sanierungsmaßnahmen im öffentlichen Interesse (§ 136 (1) BauGB). Für einzelne Maßnahmen sind zum Teil noch Machbarkeitsstudien und Gutachten erforderlich, die das Integrierte Städtebauliche Entwicklungskonzept weiter konkretisieren bzw. ergänzen.

Städtebauliche Entwicklungsmaßnahmen (§§ 165 - 171 BauGB)

Durch städtebauliche Entwicklungsmaßnahmen können Stadtteile entsprechend ihrer besonderen Bedeutung für die städtebauliche Entwicklung und Ordnung oder die Entwicklung des Landesgebiets oder der Region erstmals entwickelt werden oder sie werden im Rahmen einer städtebaulichen Neuordnung einer neuen Entwicklung zugeführt.

Die Festlegung als Städtebauliches Entwicklungsgebiet nach § 165 ff. BauGB kommt nicht in Betracht, da weniger die Neuentwicklung des gesamten Programmgebiets angestrebt wird, sondern die Beseitigung bestehender städtebaulicher Missstände, die Innenentwicklung und das Planen im Bestand.

Erhaltungssatzung (§§ 172 - 174 BauGB)

Mit dem Instrument der Erhaltungssatzung kann eine Gemeinde die Genehmigungsbedürftigkeit von Rückbau und Nutzungsänderung, ggfs. auch die Errichtung baulicher Anlagen festlegen, und zwar zur Erhaltung der städtebaulichen Eigenart des Gebiets auf Grund seiner städtebaulichen Gestalt.

Die Festlegung als „Erhaltungsgebiet“ kommt zwar in Betracht, da der Erhalt der derzeitigen städtebaulichen Gestalt, Eigenart und bestehenden Bausubstanz nicht alleine im Fokus der weiteren Entwicklung steht, sondern auch die Neuentwicklung, jedoch ist die förmliche Festlegung als Sanierungsgebiet auch vor dem Hintergrund der erhöhten steuerlichen Absetzbarkeiten vorzuziehen.



9.3 Sanierungsverfahren

In Mayen wird aus oben genannten Gründen eine Festlegung des Programmgebiets als Sanierungsgebiet im Sinne der §§ 136 ff. BauGB unter Anwendung des Besonderen Städtebaurechts in Betracht gezogen. Damit einher geht die Bestimmung des geeigneten Verfahrens (umfassend oder vereinfacht) zur Behebung der städtebaulichen Missstände und zügigen Durchführung der Sanierung.

Das Erfordernis eines umfassenden Sanierungsverfahrens ist für die Durchführung der Sanierung im Programmgebiet nicht zu begründen. Im Programmgebiet ist keine großflächige bodenbezogene Gebietserneuerung vorgesehen, sondern ein Bündel von Maßnahmen, im Sinne punktueller und auf Aktivierung, Beratung und Förderung privater Akteure basierender „Stadtrepaturen“.

Vorrangig erstrecken sich die im Maßnahmenpaket des Integrierten Städtebaulichen Entwicklungskonzepts enthaltenen Projekte auf den öffentlichen Raum (gestalterische Aufwertung von Straßen- und Platzräumen). Aus diesem Grund ist im Sanierungsgebiet mit wesentlichen sanierungsbedingten Bodenwerterhöhungen nicht zu rechnen.

Vor dem Hintergrund des Entwicklungskonzeptes mit seinen konkreten Maßnahmen wird die förmliche Festlegung eines Sanierungsgebiets im umfassenden Verfahren als in der Umsetzung unangemessen und sowohl organisatorisch als auch wirtschaftlich zu aufwändig bewertet.

Dies gilt insbesondere für die nachträgliche Erhebung von Ausgleichsbeträgen. Wird das umfassende Sanierungsverfahren durchgeführt, so muss die Abschöpfung sanierungsbedingter Wertsteigerungen aufgrund von erheblichen allgemeinen Wertsteigerungen durch Flächenentwicklungen erfolgen.

Im vereinfachten Sanierungsverfahren kann dagegen auf solche Ausgleichsbeträge verzichtet werden. Stattdessen werden für Straßenbaumaßnahmen KAG-Beiträge, Erschließungsbeiträge und Kostenerstattungsbeiträge erhoben. Die besonderen sanierungsrechtlichen Vorschriften (gemäß §§ 152 ff. BauGB) gelten explizit nicht.

Auf dieser Grundlage und aufgrund der angestrebten Maßnahmen wird von der förmlichen Festlegung des Sanierungsgebiets im umfassenden Verfahren abgeraten.

Da im Programmgebiet das Augenmerk sowohl auf dem Erhalt der städtebaulichen Eigenart des Gebiets als auch auf Neuentwicklungen und Nachnutzungen liegt, wird **die Festsetzung eines vereinfachten Sanierungsgebiets nach § 142 (4) BauGB empfohlen**. Zudem wird damit das bestehende Verfahren des Programmgebiets „Nordöstliche Innenstadt“ auf das Erweiterungsgebiet übertragen.

Genehmigungspflicht nach § 144 BauGB

Im Rahmen der Sanierungssatzung wird zur Sicherung des öffentlichen Interesses in besonderen Fällen auf das Instrumentarium des Vorkaufsrechts, der Veränderungssperre und der Genehmigungspflicht schuldrechtlicher Vereinbarungen gemäß § 144 (1) BauGB zurückgegriffen.



Die in § 144 (1) Nr. 1 und 2 BauGB bezeichneten Vorgänge werden der Genehmigungspflicht unterstellt. Dazu gehören:

- Vorhaben i.S.d. § 29 BauGB (also die Errichtung, Änderung und Nutzungsänderung baulicher Anlagen, Aufschüttungen und Abgrabungen größeren Umfangs und Ablagerungen einschließlich Lagerstätten).
- die Beseitigung baulicher Anlagen.
- erhebliche oder wertsteigernde Veränderungen von Grundstücken und baulichen Anlagen, deren Veränderungen nicht genehmigungs-, zustimmungs- oder anzeigepflichtig sind.
- Vereinbarungen, durch die ein schuldrechtliches Vertragsverhältnis über den Gebrauch oder die Nutzung eines Grundstücks, Gebäudes oder Gebäudeteils auf bestimmte Zeit von mehr als einem Jahr eingegangen oder verlängert wird.

Damit ist gewährleistet, dass die Stadt Kenntnis über die im Sanierungsgebiet stattfindenden Bautätigkeiten erlangt. Gleichzeitig gelingt es hierüber, erhaltenswerte Bausubstanz zu sichern oder die Nutzung und Entwicklung wichtiger Schlüsselobjekte zu steuern.

Im Rahmen des gewählten Verfahrens sind folgende Sachverhalte zu beachten:

- Für Straßenausbaumaßnahmen werden die entsprechenden Erschließungsbeiträge, KAG-Beiträge und Kostenerstattungsbeiträge erhoben (vgl. Beitragssatzung; einmalige oder wiederkehrende Beiträge, Benutzungsgebühren).
- Die besonderen sanierungsrechtlichen Vorschriften (gemäß §§ 152 ff. BauGB) gelten explizit nicht.
- Weiterhin erfolgt der Hinweis, dass bei Gebäuden im förmlich festgelegten Sanierungsgebiet ggfs. erhöhte steuerliche Absetzungen (gemäß § 7h EStG) möglich sind.

9.4 Auswirkungen der Planung/Maßnahmen

Das Programm „Lebendige Zentren“ zielt darauf ab, durch öffentliche und private Maßnahmen das Stadtbild und die Bausubstanz zu erhalten sowie das Wohn- und Arbeitsumfeld zu verbessern und die Daseinsvorsorge zu sichern.

Die Umsetzung der Entwicklungskonzeption und der Maßnahmen wird zeitweise auch nachteilige Auswirkungen auf die Bewohner als unmittelbar Betroffene haben. Diese können beispielsweise durch temporäre Beeinträchtigungen wie Baulärm oder Verkehrseinschränkungen hervorgerufen werden, sind jedoch im Zuge der Baumaßnahmen hinzunehmen.

Darüber hinaus kann es im privaten Bereich durch Modernisierungs- und Instandsetzungsmaßnahmen auch zu Mieterhöhungen kommen.

9.5 Umsetzung, Organisation, Erfolgskontrolle

Mit dem Beschluss des vorliegenden Integrierten Städtebaulichen Entwicklungskonzeptes beginnt gleichzeitig die Vorbereitung und Umsetzung der geplanten Maßnahmen innerhalb des Förderzeitraums. Ziel ist es, zukünftig anhand dieser Richtschnur mit dem etablierten Steuerungsteam (Verwaltung und Citymanagement) einzelne Maßnahmen vorzubereiten und den Stadterneuerungsprozess kontinuierlich fortzuführen.



Wichtig ist, im Rahmen einer regelmäßigen Evaluierung die Entwicklungen im Gebiet zu beobachten, Veränderungen, aber auch Handlungsbedarfe zu dokumentieren. In diesem Zusammenhang ergeben sich oftmals neue Sachverhalte oder geänderte Rahmenbedingungen, die planerische Anpassungen erfordern.

Weiterhin ist es wichtig, die Bevölkerung zukünftig in den Prozess einzubinden, Erfolge durch umgesetzte Maßnahmen aufzuzeigen und die betroffenen Bürgerinnen und Bürger im Vorfeld konkreter Planungen zu beteiligen.

10. Ausblick

Mit dem vorliegenden Integrierten Städtebaulichen Entwicklungskonzept liegen unter Einbeziehung der gesamtstädtischen Entwicklung und bestehender Entwicklungsansätze die Voraussetzungen – im Sinne von Leitlinien – für die Förderung der zukünftig durchzuführenden Einzelmaßnahmen vor.

Auf der Grundlage des vom Stadtrat befürworteten und beschlossenen Entwicklungskonzepts und der Modernisierungsrichtlinie können zukünftig – nach entsprechender Beratung der jeweiligen Bauherren bzw. Eigentümer und Abschluss von Modernisierungsvereinbarungen – einzelne private und öffentliche Maßnahmen (Modernisierungs- und Investitionsmaßnahmen) anhand der erarbeiteten Ergebnisse in Angriff genommen und realisiert werden.

Teilbereiche des Programmgebietes erfordern noch eine Präzisierung durch Entwicklungs-/Gestaltungskonzepte.

Insgesamt sind damit die Weichen für die weitere Sicherung, den Erhalt und die Stärkung der nordöstlichen Innenstadt von Mayen mit seiner besonderen Funktion und seiner prägnanten Baustruktur gestellt.

Erarbeitet: Stadt-Land-plus GmbH
Büro für Städtebau und Umweltplanung

i.A. Dennis Behrami
M. Sc. Stadt- und Regionalplanung
Boppard-Buchholz, Januar 2021

i.A. Gerald Pfaff
Dipl.-Ing. Raumplanung