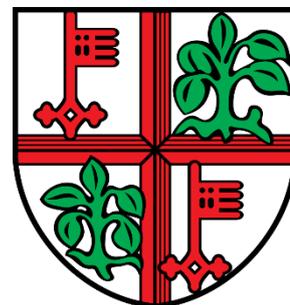


STADT MAYEN



**BEBAUUNGSPLAN
„GERBERVIERTEL“**

**TEIL A
-BEGRÜNDUNG-**

**FASSUNG FÜR DIE ERNEUTE BETEILIGUNG DER ÖFFENTLICHKEIT
NACH § 3 (2) BAUGB UND DER BEHÖRDEN SOWIE
SONSTIGER TÄRGER ÖFFENTLICHER BELANGE NACH § 4 (2) BAUGB**

Bearbeitung:

Dipl.-Ing. Dirk Strang
Moritz Strang, M.Sc.



WeSt-Stadtplaner GmbH
Tannenweg 10
56751 Polch

Telefon: 02654/964573
Fax: 02654/964574
Mail: west-stadtplaner@t-online.de

Verfahren:

Erneute Beteiligung der Öffentlichkeit
gemäß § 3 (2) BauGB sowie der Behörden und
sonstiger Träger öffentlicher Belange
gemäß § 4 (2) BauGB

Projekt:

Stadt Mayen
Bebauungsplan
„Gerberviertel“
Begründung

Stand:

19.11.2024

INHALTSVERZEICHNIS

1 Anlass und Erfordernis der Planung	5
2 Verfahrensrechtliche Aspekte	7
3 Städtebauliche Rahmenbedingungen	8
4 Vorgaben übergeordneter Planungen	11
4.1 Landes- und Regionalplanung	11
4.2 Flächennutzungsplan.....	12
5 Sonstige Satzungen und informelle Planungen	13
5.1 Sanierungssatzung	13
5.2 Dachgestaltungssatzung.....	14
5.3 Integriertes Stadtentwicklungskonzept.....	14
5.4 Parkraumbedarfsermittlung, Machbarkeitsstudie.....	15
6 Fachplanungen und Fachbelange	16
6.1 Denkmalschutz	16
6.2 Grundwasser und Baugrund	16
6.3 Landschaftsplanung.....	17
7 Städtebauliches Konzept	17
7.1 Städtebauliches Konzept	17
7.2 Planungs- und Standortalternativen	19
8 Bauplanungsrechtliche Festsetzungen	20
8.1 Art der baulichen Nutzung.....	20
8.1.1 Urbane Gebiete	20
8.1.2 Sonstiges Sondergebiet.....	23
8.2 Flächen für den Gemeinbedarf.....	23
8.3 Maß der baulichen Nutzung	24
8.3.1 Grund- und Geschossflächenzahl	24
8.3.2 Zahl der Vollgeschosse	28
8.3.3 Höhe baulicher Anlagen	29
8.4 Bauweise, überbaubare und nicht überbaubare Grundstücksflächen sowie die Stellung der baulichen Anlagen	31
8.4.1 Bauweise	31
8.4.2 (Nicht) überbaubare Grundstücksflächen.....	31
8.4.3 Stellung der baulichen Anlagen.....	33
8.5 Verkehrsflächen	33

8.6 Flächen und Maßnahmen zum Schutz, zur Pflege und zur Entwicklung von Boden, Natur und Landschaft sowie Flächen und Maßnahmen für das Anpflanzen von Bäumen, Sträuchern und sonstigen Bepflanzungen sowie mit Bindungen für Bepflanzungen und für die Erhaltung von Bäumen, Sträuchern und sonstigen Bepflanzungen.....	35
8.6.1 Extensive Dachbegrünung	35
8.6.2 Fassadenbegrünung	36
8.6.3 Innere Durchgrünung des Plangebiets	37
9 Bauordnungsrechtliche Festsetzungen	38
10 Nachrichtliche Übernahmen nach § 9 (6) BauGB	39
11 Auswirkungen der Planung.....	39
11.1 Städtebauliche Auswirkungen	39
11.2 Auswirkungen auf den Verkehr	40
11.3 Soziale Infrastruktur	45
12 Infrastruktureinrichtungen der Ver- und Entsorgung.....	45
12.1 Wasserversorgung	45
12.2 Abwasserbeseitigung	45
12.3 Stromversorgung	46
13 Bodenordnung	46
14 Flächenbilanz.....	46

1 ANLASS UND ERFORDERNIS DER PLANUNG

Anlass vorliegender Bauleitplanung ist das bekundete Interesse eines Maßnahmenträgers nach Errichtung eines öffentlichen Parkhauses im Stadtzentrum von Mayen.

Die Stadt Mayen ist mit der nordöstlichen Innenstadt seit November 2012 im Förderprogramm „Aktive Stadt- und Ortsteilzentren“ aufgenommen. Als ein Schlüssel- und Impulsobjekt ist die Errichtung einer Hochgarage im Plangebiet vorgesehen, wobei ca. 380 Parkplätzen auf 4 Ebenen entstehen sollen.

Mit der Umsetzung des Parkhauses soll der ruhende Verkehr innerhalb des innerstädtischen Quartiers neu geordnet und somit die Wohn- und Lebensqualität der Bevölkerung verbessert werden. Infolge der Errichtung und Organisation des ruhenden Verkehrs im Parkhaus können Parkplätze in den umgebenden Straßenräumen sowie auf bisher baulich ungenutzten bzw. suboptimal ausgenutzten Baugrundstücken in der Umgebung der zur Überplanung anstehenden Flächen, wie z.B. Grundstücke zwischen der Kirchgasse und Im Hombrich, einer anderweitigen Nutzung zugeführt werden. Diese Flächen könnten sodann beispielsweise einer innerstädtischen Nachverdichtung oder der Nutzung als Grün- und Freiflächen zur Verfügung stehen, sodass die bisher zur Unterbringung des ruhenden Verkehrs beanspruchten Flächenanteile optimiert ausgenutzt werden könnten. Des Weiteren kann es zu einer städtebaulichen Aufwertung der Straßenräume sowie zu einer Steigerung der Leichtigkeit des Verkehrs und der Aufenthaltsqualität durch den Entfall der Parkplätze im öffentlichen Verkehrsraum kommen.

Seit der Fortschreibung des Generalverkehrsplans der Stadt Mayen aus dem Jahr 1981 ist die Neuordnung des fließenden und ruhenden Verkehrs im Plangebiet und dessen Umgebung vorgesehen. Entsprechend wurde dies im Integrierten Stadtentwicklungskonzept (ISEK) (vgl. Kap. 5.3) als Schwerpunktmaßnahme berücksichtigt und aufgegriffen. Das innerstädtische Quartier soll hinsichtlich der Wohn- und Aufenthaltsqualität aufgewertet und als eine Voraussetzung hierfür der fließende und ruhende Verkehr in diesem Zusammenhang neu geordnet und gebündelt werden.

Neben der Herbeiführung der planungsrechtlichen Zulässigkeitsvoraussetzungen für die Errichtung eines öffentlichen Parkhauses dient der vorliegende Bebauungsplan ebenfalls der Schaffung von Baurecht für eine anvisierte wohnbauliche Entwicklung als Maßnahme der Innenentwicklung auf Teilflächen der zur Überplanung anstehenden Flächen. Darüber hinaus bezweckt die Bauleitplanung die dauerhafte planungsrechtliche Sicherung des historisch gewachsenen Bestands und der das Ortsbild prägenden, städtebaulichen Strukturen im Plangebiet.

Das Erfordernis einer Bauleitplanung zur Steuerung der planungsrechtlichen Zulässigkeitsbeurteilung für die anvisierten Nutzungen ergibt sich maßgeblich zur Gewährleistung einer nachhaltigen städtebaulichen Entwicklung und Ordnung i.S. des § 1 (5) BauGB.

Übergreifend kann mit vorliegender Bebauungsplanung und der angestrebten Nachverdichtung als Maßnahme der Innenentwicklung dem Gebot nach einem sparsamen Umgang mit Grund und Boden nach § 1a (2) BauGB entsprochen werden. Die Inanspruchnahme einer bereits baulich genutzten bzw. derzeit suboptimal ausgenutzten Fläche mit überwiegend anthropogenen Vorbelastungen entspricht darüber hinaus der Leitvorstellung der Innen- vor Außenentwicklung, was ebenfalls in § 1a (2) und § 1 (5) BauGB sowie dem Ziel Z 31 des Landesentwicklungsprogramms LEP IV Rheinland-Pfalz verankert ist.

Die zur Überplanung anstehenden Flächen werden bereits anthropogen genutzt. Neben der überwiegenden Wohnnutzung dominiert im Plangebiet die Nutzung als Fläche zur

Unterbringung des ruhenden Verkehrs. Ferner besteht im nordöstlichen Bereich des Plangebiets eine soziale Infrastruktureinrichtung.

Das Plangebiet zeichnet sich insbesondere durch eine verkehrsgünstige Lage an der „Schnittstelle“ zur Innenstadt von Mayen und der Anbindung an das innerstädtische Straßennetz für die anvisierte Entwicklung aus. So verfügen die für das Parkhaus vorgesehenen Flächen des Plangebiets über eine Anbindung an die innerstädtischen Erschließungsstraßen Entenpfuhl und Im Keutel, worüber die städtischen Hauptstraßen Polcher Straße und St.-Veit-Straße ohne Inanspruchnahme weiterer Straßen erreicht werden können. Hierüber ist der gebietsbezogene Quell- und Zielverkehr auch an das überörtlich bedeutsame Straßennetz angebunden.

Die Bereitstellung eines ausreichend dimensionierten Parkplatzangebots stellt sich als eine zentrale Voraussetzung zur Aufrechterhaltung der Attraktivität der Innenstadt von Mayen dar, die aufgrund der, der Stadt Mayen raumordnungsplanerisch zugewiesenen, Funktion als Mittelzentrum auch eine Bedeutung für über das Stadtgebiet hinausgehende Einzugsbereiche aufweist.

Darüber hinaus sollen auf den derzeit suboptimal ausgenutzten Flächen die planungsrechtlichen Zulässigkeitsvoraussetzungen für eine wohnbauliche Entwicklung in innerstädtischer Lage geschaffen werden. Durch die Herbeiführung und bauleitplanerische Steuerung der Zulässigkeitsvoraussetzungen kann ein Beitrag zur Befriedigung des bestehenden Wohnraumbedarfs in der Stadt Mayen geleistet werden. Hierdurch kann neben der Umsetzung der bereits oben angeführten Leitvorstellungen des Bundesgesetzgebers sowie der übergeordneten Planungsebenen nach einem Vorrang der Innen- vor Außenentwicklung sowie einem sparsamen Umgang mit Grund und Boden das städtebauliche Leitbild der „Stadt der kurzen Wege“ realisiert werden. So bestehen in einer fußläufig zumutbaren Entfernung zum Plangebiet beispielsweise verschiedene Infrastrukturen und Einrichtungen der Daseinsvorsorge.

Zudem wird mit vorliegender bauleitplanerischer Überplanung der historisch gewachsenen Bestandsbebauung im Plangebiet den Belangen nach Erhaltung vorhandener Ortsteile und der dauerhaften planungsrechtlichen Sicherung und Gestaltung des Ortsbildes gemäß § 1 (6) Nrn. 4 und 5 BauGB sowie der baukulturellen Erhaltung und Entwicklung der städtebaulichen Gestalt und des Ortsbildes nach § 1 (5) BauGB Rechnung getragen.

Ein weiteres zentrales Planungsziel ist die Schaffung der planungsrechtlichen Voraussetzungen für die Umsetzung einer klimaangepassten und klimagerechten Bauleitplanung i.S. des § 1 (5) Satz 2 und § 1 (6) Nr. 7a BauGB.

Im Rahmen der anstehenden Bauleitplanung wird es jedoch auch darum gehen, erkenn- bzw. absehbare Konflikte und Auswirkungen der Planung einer verträglichen planerischen Lösung zuzuführen. In diesem Zusammenhang ist insbesondere die Berücksichtigung der Anforderungen an gesunde Wohnverhältnisse i.S. des § 1 (6) Nr. 1 BauGB und hier der Schutz der Wohnbevölkerung vor Verkehrslärm, der aufgrund der anvisierten Parkhaus-Nutzung zu erwarten sein wird, anzuführen.

Des Weiteren können artenschutzrechtlich und naturschutzfachlich relevante Anforderungen fach- und sachgerecht Eingang in die verbindliche Planung finden. Neben der Anwendung der Eingriffsregelung i.S. des § 1a (3) BauGB sind die Steuerungsmöglichkeiten des Bebauungsplans für die Umsetzung von Maßnahmen der inneren Durchgrünung zu nennen, wie etwa die Herstellung von Fassaden- und Dachbegrünungen.

Die nachfolgende Abbildung zeigt die zur Überplanung anstehenden Flächen im Luftbild:



Abb.: Luftbild der zur Überplanung anstehenden Flächen (weiß gekennzeichnete Fläche), Quelle: ©GeoBasis-DE / LVermGeo-ORP2024, dl-de/by-2-0, www.lvermgeo.rlp.de [Daten bearbeitet].

2 VERFAHRENSRECHTLICHE ASPEKTE

Der Rat der Stadt Mayen hat am 08.12.2010 die Aufstellung des Bebauungsplanes gemäß § 2 (1) BauGB beschlossen. In seiner Sitzung am 06.12.2017 hat der Stadtrat ergänzend zu dem bereits gefassten Aufstellungsbeschluss die Aufstellung des Bebauungsplanes „Gerbertviertel“ sowie die frühzeitige Beteiligung der Öffentlichkeit und der Behörden sowie sonstigen Träger öffentlicher Belange beschlossen.

Die frühzeitige Beteiligung der Öffentlichkeit gemäß § 3 (1) BauGB sowie die frühzeitige Beteiligung der Behörden und sonstigen Träger öffentlicher Belange gemäß § 4 (1) BauGB und der Nachbargemeinden gemäß § 2 (2) BauGB erfolgte im Zeitraum vom 20.12.2017 bis einschließlich 13.01.2018.

Der am 21.03.2018 seitens des Stadtrates verabschiedete Entwurf des Bebauungsplanes (Plankarte, Textfestsetzungen und Begründung mit Umweltbericht) bildete die Grundlage für die Durchführung der Offenlage gemäß § 3 (2) BauGB sowie der Beteiligung der Behörden sowie sonstigen Träger öffentlicher Belange gemäß § 4 (2) BauGB im Zeitraum vom 04.04.2018 bis einschließlich 07.05.2018.

In seiner Sitzung am 26.09.2018 hat der Rat der Stadt Mayen den Bebauungsplan gemäß § 10 (1) BauGB als Satzung beschlossen.

Aufgrund geänderter Rahmenbedingungen ergibt sich die Notwendigkeit einer erneuten Beteiligung der Öffentlichkeit und Behörden sowie Träger öffentlicher Belange nach § 4a (3) BauGB. Die erneute Beteiligung wird gemäß der Vorschriften nach §§ 3 (2) und 4 (2) BauGB durchgeführt.

Die vorliegenden Unterlagen dienen der erneuten Beteiligung der Öffentlichkeit nach § 3 (2) BauGB sowie der Beteiligung der Behörden und sonstiger Träger öffentlicher Belange nach § 4 (2) BauGB.

Es besteht die Möglichkeit, innerhalb der eingeräumten Frist Anregungen zum Bebauungsplan vorzutragen.

3 STÄDTEBAULICHE RAHMENBEDINGUNGEN

Die Beschreibung der städtebaulich relevanten Rahmenbedingungen erfolgt in Form eines Steckbriefs und stellt sich wie folgt dar:

Merkmal	Beschreibung
Lage im Raum	<p>Das Plangebiet befindet sich im südöstlichen Bereich der Innenstadt Mayens. Es liegt nördlich der St.-Veit-Straße und westlich des Flusses Nette sowie der Straße Wasserpfortchen.</p> <p>Das Plangebiet wird wie folgt begrenzt:</p> <ul style="list-style-type: none">▪ Im Norden durch die nördliche Parzellengrenze der Straße Im Hombrich,▪ im Osten durch die östliche Parzellengrenze der Straße Im Keutel,▪ im Süden durch die südliche Parzellengrenze der Straße Mühlenweg und▪ im Westen durch die westliche Parzellengrenze der Straße Entenpfehl. <p>Der Geltungsbereich umfasst insgesamt eine Fläche von ca. 1,22 ha und erstreckt sich über Flurstücke des Flur 21 der Gemarkung Mayen. Die Abgrenzung des räumlichen Geltungsbereichs kann der Abbildung im Kapitel 1 der vorliegenden Begründung sowie der Planzeichnung entnommen werden.</p>
Nutzung	<p>Die umgebenden Straßen Im Hombrich, Entenpfehl, Mühlenweg und Im Keutel begrenzen das Plangebiet. Die Straße Im Keutel sowie die Straße Entenpfehl (Abschnitt zwischen Im Hombrich und Mühlenweg) sind jeweils im Zwei-Richtungsverkehr befahrbar. Zwischen den Straßen Mühlenweg und Neustraße ist die Straße Entenpfehl als Einbahnstraße ausgebildet. Die Straße Im Hombrich und die Straße Mühlenweg sind jeweils Einbahnstraßen.</p> <p>Die Bebauung im Plangebiet wird überwiegend aus zwei- bis dreigeschossigen Gebäuden gebildet, die zumeist direkt grenzständig an die</p>

Straße gebaut sind und einen überwiegend geschlossenen Blockrand ausbilden. Dieser wird nur in Teilbereichen der Straßen Entenpfuhl, Mühlenweg und insbesondere Im Keutel aufgebrochen. Die überwiegend zwei-geschossigen Gebäude besitzen größtenteils ein ausgebautes Dachgeschoss und konzentrieren sich entlang der Straße Mühlenweg. Die Straßen Im Hombrich und Entenpfuhl werden durch eine überwiegend drei-geschossige Bebauung geprägt.

Die in der Straße Entenpfuhl ehemals vorhandenen Geschäftseinheiten im Erdgeschoss der Gebäude stehen zumeist leer oder wurden zu Wohnzwecken umgenutzt. In den Obergeschossen befinden sich Wohnnutzungen.

Die Gebäude entlang der Straße Mühlenweg werden zu Wohnzwecken genutzt.

Die Gebäude Im Hombrich 1-3 werden als städtische Kinder- und Jugendfreizeiteinrichtung „Haus der Jugend“ genutzt. Während der Öffnungszeiten (Montag bis Freitag, 15:30 – 20:30 Uhr) können Kinder und Jugendliche von 10 bis 20 Jahren die Freizeiteinrichtungen nutzen.

Das Gebäude Im Hombrich 11, die ehemalige jüdische Schule, wird derzeit saniert. Zukünftig soll es für Wohnzwecke genutzt werden.

Die weiteren Gebäude Im Hombrich werden ansonsten zu Wohnzwecken genutzt.

Der Blockinnenbereich wird insbesondere durch Nebengebäude, überwiegend versiegelte Flächen und dem von der Straße Im Keutel aus anfahrbaren öffentlich bewirtschafteten Parkplatz geprägt. Vom Mühlenweg aus anfahrbar gibt es einen privaten Parkplatz. Im bislang vom Entenpfuhl aus anfahrbaren Garagenhof wurden zwischenzeitlich die Garagen abgerissen.

Die Bebauung westlich der Straße Entenpfuhl wird durch zwei- bis dreigeschossige Wohngebäude geprägt. Hier befindet sich eine ehemalige Glaserei in Nr. 18. Im Übergang zur Neustraße / St.-Veit-Straße befindet sich eine Gaststätte sowie der Kreisverkehr Am Neutor, der einen zentralen verkehrlichen Eingangspunkt für die Innenstadt Mayens darstellt.

In Fortführung der Straße Entenpfuhl nach Norden beginnt die Fußgängerzone von Mayen. Die Gebäude sind in diesem Bereich im Erdgeschoss durch gewerbliche Nutzungen und Einzelhandel sowie in den Obergeschossen durch Wohnnutzung geprägt.

Auf der südlichen Seite des Mühlenweges überwiegt Wohnbebauung sowie ein kleinflächiger Getränkeverkauf. Die Gebäude östlich der Straße Im Keutel werden im Erdgeschoss zu gewerblichen Zwecken oder als Arztpraxis genutzt. In den Obergeschossen überwiegt die wohnbauliche Nutzung. Östlich dieser Gebäude und der Straße Wasserpfortchen fließt die Nette.

Nördlich der Straße Im Hombrich dient der unbebaute Freibereich als städtischer Parkplatz. In einem Gebäude an der Kreuzung Im Hombrich / Entenpfuhl befindet sich im Erdgeschoss eine Vergnügungsstätte.

Der westliche Abschnitt der Straße Im Hombrich verbindet die beiden jeweils in die Fußgängerzone mündenden Straßen Entenpfuhl und

	<p>Neustraße. Die Gebäude entlang dieses Straßenabschnitts werden im Erdgeschoss überwiegend durch Einzelhandelsnutzungen (hier auch ein Lebensmittelgeschäft) und in den Obergeschossen durch Wohnnutzungen geprägt. Ebenso befinden sich in der Neustraße im Erdgeschoss überwiegend Dienstleistungs- und Einzelhandelsnutzungen und in den Obergeschossen Wohnnutzungen.</p>
Erschließung	<p>Die verkehrsmäßige Erschließung der zur Überplanung anstehenden Flächen ist durch das umgebende, innerstädtische Straßennetz sichergestellt. Entlang der Geltungsbereichsgrenzen des Bebauungsplans verlaufen die Erschließungsstraßen Im Keutel, Im Hombrich, Entenpfuhl und Mühlenweg. Hierdurch ist das Plangebiet an das innerstädtische Straßensystem angebunden.</p> <p>Das Plangebiet verfügt mit der südlich gelegenen Haltestelle „Berufsschule“ über eine Anbindung an den ÖPNV in einer fußläufig zumutbaren Entfernung (< 800 m).</p>
Topographie	<p>Unter anderem aufgrund der anthropogenen Vornutzung der zur Überplanung anstehenden Flächen mit Geländemodellierungen weist das Plangebiet für die angedachte Nutzung geeignete topographische Verhältnisse auf.</p>
Ver- und Entsorgung	<p>Aufgrund der Bestandsüberplanung kann davon ausgegangen werden, dass die insbesondere in den umliegenden Straßen vorhandenen Ver- und Entsorgungsinfrastrukturen auch zukünftig die Ver- und Entsorgung sicherstellen können.</p> <p>Eine ausreichende Löschwasserversorgung kann über den Zeitraum von 2 Stunden mit 48 m³/h gewährleistet werden.</p> <p>Die Entwässerung (Abwasser und Niederschlagswasser) soll im Rahmen der bestehenden Entsorgungsinfrastrukturen erfolgen (Mischwasserkanal in den umliegenden Straßen) und kann darüber sichergestellt werden. Bei dem Plangebiet handelt es sich um ein überwiegend bebauten Gebiet im Bestand. Außer in dem Bereich des Sondergebietes ist nicht von wesentlichen Änderungen auszugehen, die eine Neukonzeption der Entwässerung im Bestand begründen könnten. Im Bereich des Sondergebietes ist eine Versickerung von Niederschlagswasser aufgrund der begrenzten Flächenverfügbarkeit im innerstädtischen Bereich und mit der erforderlichen städtebaulichen Umsetzung des Parkhauses auf den nur begrenzt zur Verfügung stehenden Flächen nicht möglich. Weitergehend ergeben sich Einschränkungen aufgrund des hoch anstehenden Grundwasserstandes (vgl. Umweltbericht).</p> <p>Änderungen innerhalb der Verkehrsräume, die bestehende Leitungen betreffen können, sind im Rahmen der Umbaumaßnahmen möglich. Hierzu ist vor Baubeginn Kontakt mit den ggf. betroffenen Energieversorgern aufzunehmen.</p>

Schutzgebiete	<p>Nach derzeitigem Kenntnisstand liegen keine Anhaltspunkte für eine Beeinträchtigung fachplanerischer oder -gesetzlicher Schutzgebiete vor.</p> <p>In ca. 50 m Entfernung zum Plangebiet befindet sich das FFH-Gebiet Nr. 5610-301 „Nettetal“. Aufgrund der bestehenden Abschirmung durch die Gebäude entlang des „Wasserpförtchens“ besitzt das Plangebiet kaum einen Bezug in Richtung des FFH-Gebietes. Beeinträchtigungen der Schutz- und Erhaltungsziele des FFH-Gebietes sind durch die Zulässigkeit gemäß dem Bebauungsplan nicht zu erwarten (siehe Büro für Landschaftsplanung Anne Reitz (August 2017): FFH-Eingangsbeurteilung, Fauna-Flora-Habitat Gebiet 5610-301 „Nettetal“).</p> <p>Weitere Schutzgebiete oder Schutzobjekte wie insbesondere Vogelschutzgebiete, Naturschutzgebiete sowie gemäß § 30 BNatSchG geschützte Biotop sind innerhalb des Plangebiets nicht vorhanden.</p>
Größe	Ca. 1,22 ha
Planungsrecht	Lage im Zusammenhang bebauten Ortsteil nach § 34 BauGB sowie im Außenbereich nach § 35 BauGB (sog. „Außenbereich im Innenbereich“ (= Außenbereichsinsel))

4 VORGABEN ÜBERGEORDNETER PLANUNGEN

4.1 Landes- und Regionalplanung

Gemäß § 1 (4) BauGB sind die Bauleitpläne den Zielen der Raumordnung anzupassen. Grundsätze der Raumordnung sowie in Aufstellung befindliche Ziele der Raumordnung sind als sonstige Erfordernisse der Raumordnung in der Abwägung zu berücksichtigen.

Der Stadt Mayen ist im Landesentwicklungsprogramm LEP IV Rheinland-Pfalz die zentralörtliche Funktion eines Mittelzentrums zugewiesen.

Des Weiteren kann in diesem Zusammenhang insbesondere das Ziel Z 31 des LEP IV angeführt werden. Demnach ist der Innenentwicklung ein Vorrang vor der Außenentwicklung einzuräumen. Das Gebot des Vorrangs der Innen- vor Außenentwicklung ist ebenso bundesgesetzlich als Grundsatz der Raumordnung im § 2 (2) Nr. 6 ROG verankert.

Gemäß der Planzeichnung des Regionalen Raumordnungsplans der Planungsgemeinschaft Mittelrhein-Westerwald sind die zur Überplanung anstehenden Flächen als Siedlungsfläche festgelegt.

Ferner sind insbesondere folgende Grundsätze (G) des Regionalen Raumordnungsplans für vorliegende Bauleitplanung von Relevanz:

Grundsatz	Festlegung
G 13	Die Attraktivität der Städte und der größeren Gemeinden soll durch den Ausbau der Stadt- und Ortskerne gesichert und erhöht werden.
G 20	Zentrale Orte sollen als Schwerpunkte der überörtlichen Versorgung in ihrer Funktion gesichert und als Verknüpfungspunkte im großräumigen, überregionalen und regionalen Verkehrssystem bedarfsgerecht weiterentwickelt werden.
G 21	In den zentralen Orten soll durch Bündelung der Funktionen Wohnen, Arbeiten, Versorgen, Bildung und Dienstleistung die Tragfähigkeit zentrenrelevanter Einrichtungen gesichert werden.
G 43	Städtebauliche Sanierungsmaßnahmen und städtebauliche Entwicklungsmaßnahmen sollen nicht nur zur Sanierung von Stadt- und Ortskernen beitragen, sondern insbesondere auch die Funktionen von Städten und Gemeinden im jeweiligen Versorgungsbereich stärken.
G 48	Kulturdenkmäler wie Baudenkmäler, landschaftsprägende Bauten und Bodendenkmäler sollen bei allen Planungs- und Baumaßnahmen berücksichtigt werden. Die angemessene und verträgliche Nutzung historischer Bausubstanz für heutige Bedürfnisse soll unterstützt werden.

Mit der Planung werden die Grundsätze des Regionalen Raumordnungsplans berücksichtigt. Durch die innergebietliche Entwicklung werden die Flächen des Plangebiets und der ruhende Verkehr neu geordnet und im Rahmen der Entwicklungsmaßnahme die Umfeldqualität des innerstädtischen Siedlungsgefüges erhöht. Die Entwicklung der Hochgarage in unmittelbarer Nähe zur Fußgängerzone trägt der Versorgungsfunktion Mayens und damit seiner Funktion als Mittelzentrum Rechnung.

4.2 Flächennutzungsplan

Das Plangebiet ist im wirksamen Flächennutzungsplan als gemischte Baufläche dargestellt. Weiterhin ist in der Mitte des Plangebietes der bestehende Parkplatz als öffentliche Parkfläche dargestellt. Im Bereich des Mühlenweges wird eine Signatur mit der Zweckbestimmung Elektrizität ausgewiesen.

Die Festsetzung von Urbanen Gebieten entspricht den Darstellungen des Flächennutzungsplanes.

Die Festsetzung der Gemeinbedarfsfläche mit der Zweckbestimmung „Kinder- und Jugendfreizeiteinrichtung“ entsprechen in der grundsätzlichen Zielrichtung den Darstellungen des Flächennutzungsplanes, da diese in den zuvor genannten Gebieten allgemein zulässig sind.

Mit der gesonderten Darstellung einer öffentlichen Parkfläche im Blockinnenbereich beinhaltet der Flächennutzungsplan die Unterbringung einer zentralen Parkplatzanlage für den Innenstadtbereich.



Abb.: Auszug aus dem wirksamen Flächennutzungsplan mit Überlagerung des Geltungsbereichs (rot gestrichelte Fläche), Quelle: Stadt Mayen.

5 SONSTIGE SATZUNGEN UND INFORMELLE PLANUNGEN

5.1 Sanierungssatzung

Das Plangebiet befindet sich innerhalb des durch Stadtratsbeschlusses vom 06.10.2015 nach § 142 BauGB förmlich festgelegten Sanierungsgebietes „Nordöstliche Innenstadt“. Die Sanierungsmaßnahme wird im vereinfachten Verfahren durchgeführt.

Mit Aufstellung des Bebauungsplans werden die planungsrechtlichen Voraussetzungen zur Neuordnung des ruhenden Verkehrs im Plangebiet und dessen Umfeld zur Beseitigung vorhandener funktionaler und städtebaulicher Missstände geschaffen.

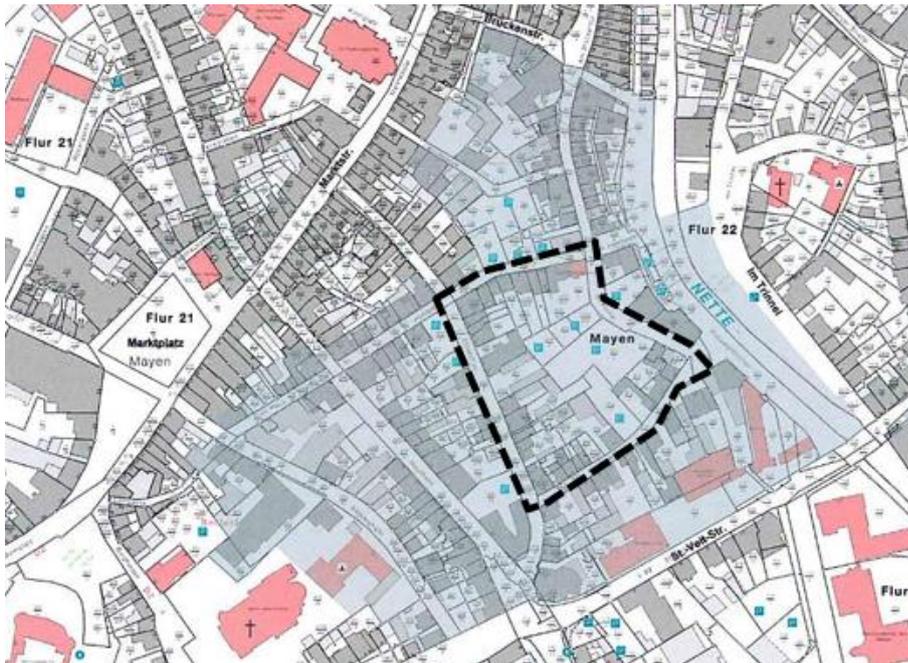


Abb.: Auszug aus der Sanierungssatzung mit Überlagerung des Geltungsbereichs (schwarz gestrichelte Fläche), Quelle: Stadt Mayen.

5.2 Dachgestaltungssatzung

Das Plangebiet liegt innerhalb der Zone A der Dachgestaltungssatzung der Stadt Mayen. Die Bestimmungen dieser Satzung werden in den Bebauungsplan übernommen.

5.3 Integriertes Stadtentwicklungskonzept

Zur Aufnahme in das Programm „Aktive Stadt- und Ortsteilzentrum“ wurde eine vorbereitende Untersuchung mit integriertem städtebaulichem Entwicklungskonzept für das Gebiet der nordöstlichen Innenstadt Mayens durchgeführt. Zur Behebung funktionaler und städtebaulicher Missstände im Gebiet sollen insbesondere folgende Sanierungsziele und -maßnahmen verfolgt werden:

- Erhalt, Stärkung und Verbesserung der Wohnfunktion in der „Nordöstlichen Innenstadt“, insb. durch Modernisierung und Instandsetzung sanierungsbedürftiger Bausubstanz und Steigerung der Qualität des Wohnumfeldes.
- Erhalt von Nutzungsmischung.
- Bündelung des fließenden und ruhenden Verkehrs, auch als Voraussetzung zur Aufwertung des öffentlichen Straßenraumes.
- Aufwertung von Grün- und Freiflächen, insbesondere entlang der Nette.

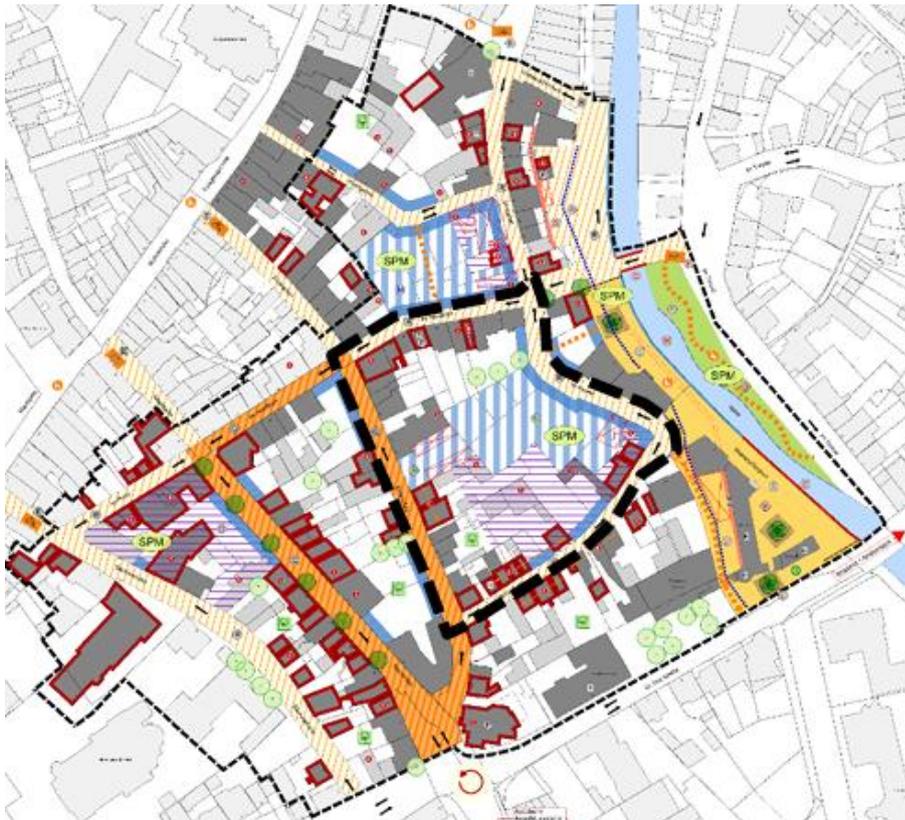


Abb.: Auszug aus dem Rahmenplan – Integriertes Stadtentwicklungskonzept mit Überlagerung des Geltungsbereichs (schwarz gestrichelte Fläche), Quelle: Stadt Mayen.

Für den Bereich des Plangebietes wurde insbesondere die Schwerpunktmaßnahme zur Errichtung einer Hochgarage mit Bündelung des Verkehrs und Schaffung zusätzlichen Parkraumes, Zu- und Abfahrt über die Straße Entenpfehl und Schließung der Raumkanten sowie die Entkernung des Blockinnenbereichs auf privaten Flächen als Entwicklungsziel angestrebt. Weiterhin steht in diesem Zusammenhang die Neuordnung des fließenden und ruhenden Verkehrs mit Ausgestaltung eines Hauptschließungsringes über die Straßen Entenpfehl, Im Hombrich (westlicher Abschnitt) und Neustraße sowie Verkehrsberuhigung der Straßen Im Hombrich (östlicher und mittlerer Abschnitt), Im Keutel und Mühlenweg.

5.4 Parkraumbedarfsermittlung, Machbarkeitsstudie

Im Rahmen einer Parkraumbedarfsermittlung 2013 und der Fortschreibung 2016 wurde das Parkraumangebot in der Innenstadt Mayens untersucht und dem Parkraumbedarf gegenübergestellt sowie ein Parkraummanagementkonzept erarbeitet. In drei Prognosevarianten wurden die Auswirkungen der Parkraumbilanzierung untersucht. Gemäß den Aussagen der Untersuchung 2016 soll das vorhandene Parkraumangebot auch zukünftig sichergestellt werden, da dieses nur eine knappe Deckung des ermittelten Bedarfs gewährleistet.

Für die geplante Errichtung der Hochgarage wurde eine Machbarkeitsstudie erstellt, in der geprüft wurde, wie die im ISEK dargestellte Schwerpunktmaßnahme zur gebündelten Bereitstellung von Parkraum in einer Hochgarage wirtschaftlich realisiert werden kann.

In der Machbarkeitsstudie wurden verschiedene Varianten zur Umsetzung einer Hochgarage im Geltungsbereich des Bebauungsplans „Gerberviertel“ geprüft. Gemäß der Parkraumbedarfsermittlung wird auch in der Machbarkeitsstudie das Ergebnis verfolgt, dass der Bedarf der zahlenmäßig entfallenden Parkplätze im Minimum auch weiterhin erhalten und abgedeckt werden soll. Ein Angebot von ca. 220 bis 250 Parkplätzen wurde seinerzeit als angemessen angesehen.

6 FACHPLANUNGEN UND FACHBELANGE

6.1 Denkmalschutz

Innerhalb des Plangebietes befinden sich die zwei folgenden Einzeldenkmäler:

- Im Hombrich Nr. 11: Ehemalige jüdische Schule, 1869.
- Mühlenweg Nr. 7: Tür, bez. 1696.

Die Einzeldenkmäler werden nachrichtlich im Bebauungsplan gekennzeichnet.

6.2 Grundwasser und Baugrund

Im Plangebiet wurde innerhalb des Bereichs für die geplante Hochgarage eine Baugrunduntersuchung durchgeführt (Immig – Viehmann Geo + Umwelttechnik: Mayen, Neubau Hochgarage in der Innenstadt, Baugrunduntersuchung und allgemeine geotechnische Beratung). Gemäß der Untersuchung wurde in Tiefen von ca. 2,5 m bis 3,5 m unter Geländeoberkante (ca. 226,4 – 227,2 m ü. NHN) Grundwasser angetroffen. Hierbei handelt es sich um einen geschlossenen Porengrundwasserleiter im quartären Nettekies, der in nur geringer zeitlicher Verzögerung mit dem Wasserstand der Nette korrespondiert. Insofern ist Grundwasser auf der Höhe des Nettewasserstandes zu erwarten, so dass je nach Baugrubentiefe Wasserhaltungsmaßnahmen erforderlich sein können.

Im Plangebiet liegen inhomogene Baugrundverhältnisse vor. Es sind Bauwerke und deren Reste zu erwarten. Weiterhin sind die vorhandenen Auffüllungen und der angetroffene Aulehm gering bzw. nicht tragfähig und ohne weitergehende Maßnahmen zur Lastaufnahme nicht geeignet. Ebenso verhält es sich mit den Hohlräumen, die sackungsgefährdet und somit nicht lastaufnahmegeeignet sind. Für diese „Oberzonen“ wird der Austausch gegen tragfähige und verdichtungsfähige mineralische Erdbaustoffe empfohlen.

Der anstehende Nettekies ist zur Aufnahme von Bauwerkslasten gut geeignet, so dass die geplante Gründung der geplanten Hochgarage in einer Tiefe von ca. 3 m erfolgen kann. Ggf. können punktuell aufgrund der Belastungen des Baugrundes Tiefgründungen erforderlich werden.

Gemäß dem Gutachten werden weitergehende Nacherkundungen des Baugrundes im Rahmen einer Hauptuntersuchung empfohlen.

6.3 Landschaftsplanung

Der Landschaftsplan der Stadt Mayen aus dem Jahr 1999 stellt für das Plangebiet bestehendes Siedlungsgebiet ohne spezielle Zielsetzungen in der Entwicklungskonzeption dar. Generell sollten gemäß dem Bericht innerörtliche Siedlungsflächen durchgrünt werden.

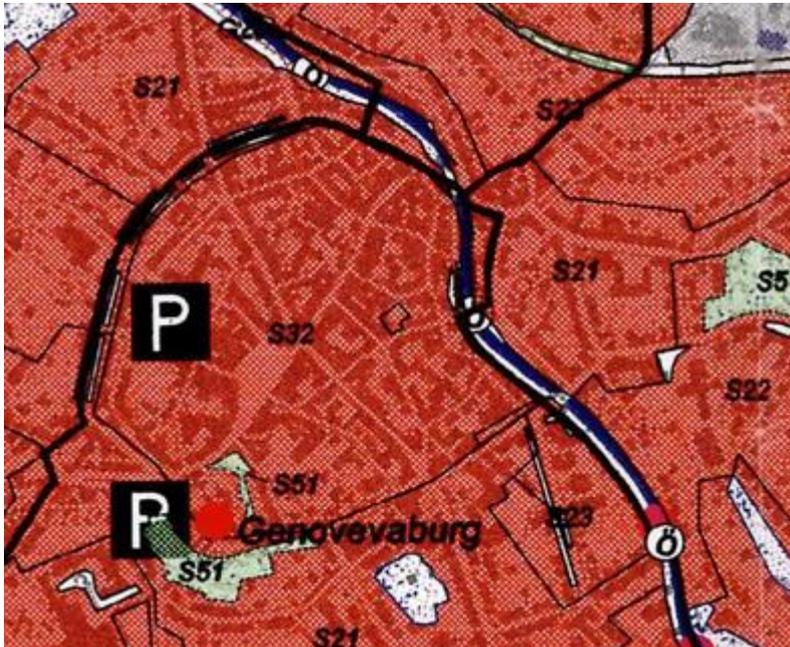


Abb.: Auszug aus dem Entwicklungskonzept des Landschaftsplanes, Quelle: Stadt Mayen.

7 STÄDTEBAULICHES KONZEPT

7.1 Städtebauliches Konzept

Geplant ist es, eine Hochgarage im Blockinnenbereich zwischen den Straßen Entenpfuhl, Mühlenweg, Im Keutel und Im Hombrich mit ca. 380 Parkplätzen zu errichten. Diese soll den ruhenden Verkehr auf vier Parkdecks in Splitt-Leveln bündeln.

Mit Entwicklung der geplanten Hochgarage soll im Plangebiet eine Schließung der Raumkanten zum Straßenraum hin erfolgen.

Die Gebäude Im Keutel Nr. 3 sowie Entenpfuhl Nr. 21 – 23, 25, 27 sowie 29, die zugehörigen Nebengebäude und das Gebäude Im Hombrich Nr. 5 sollen zugunsten der Errichtung der geplanten Hochgarage abgerissen werden, so dass ausreichend Raum für die Ausgestaltung der Hochgarage im Blockinnenbereich in direkter Innenstadtlage entsteht. Gemäß ISEK wurden insbesondere für die Gebäude Entenpfuhl Nr. 27 und Nr. 29, Im Hombrich Nr. 5 und Im Keutel Nr. 3 ein erheblicher baulicher Sanierungsbedarf festgestellt, so dass gleichzeitig in diesem Bereich der städtebauliche Sanierungsbedarf miterfasst wird.

Eine weitergehende, detaillierte Ausführungsplanung des öffentlichen Parkhauses liegt nicht vor. Insofern wahrt der vorliegende Angebotsbebauungsplan – unter Berücksichtigung der Anforderungen an eine nachhaltige städtebauliche Entwicklung und Ordnung – ein gewisses Maß an Flexibilität für die nachgelagerte Planvollzugsebene.

Weiterhin ist im südlich und östlich an die Hochgarage angrenzenden Bereich die Errichtung wohnbaulich genutzter Gebäude beabsichtigt. Hier sollen etwa 70 Wohneinheiten entstehen.

Langfristig wird insbesondere für den Bereich in Richtung der Straße Im Hombrich die Wiedernutzbarmachung leerstehender Ladenlokale und der Erdgeschosszone angestrebt, die eine Ausgestaltung der Randsituation und Verbindung zu den nördlich angrenzenden Teilen der Innenstadt Mayens mit der Fußgängerzone darstellt.

Die Nutzung der Kinder- und Jugendfreizeiteinrichtung soll weiterhin bestehen bleiben und daher planungsrechtlich gesichert werden. Das an die Kinder- und Jugendfreizeiteinrichtung angrenzende Grundstück Im Hombrich Nr. 5 soll der fußläufigen Verbindung des Blockinnenbereichs mit dem nördlich angrenzenden Bereich der zur Überplanung anstehenden Flächen dienen.

Die im Plangebiet prägende Straßenrandbebauung soll hinsichtlich der Stellung und Ausrichtung der Gebäude zum Straßenraum gesichert werden. Die prägenden Bebauungsstrukturen mit bis zu drei-geschossigen Gebäuden entlang der Straßen Im Hombrich und Entenpfuhl und bis zu zwei-geschossigen Gebäuden im Bereich der Straße Mühlenweg, jeweils mit möglichem Dachgeschossausbau, sollen erhalten werden.

Zur funktionalen und stadträumlichen Aufwertung sollen die Parkplätze im öffentlichen Raum im Plangebiet sowie in angrenzenden Bereichen reduziert und in einer Hochgarage gebündelt werden.

Gegenüber der Bestandssituation werden mit der geplanten Bündelung und Neuordnung der Verkehre ca. 215 Parkplätze im Plangebiet und der näheren Umgebung entfallen (Entfall des Parkplatzes Keutel ca. 70 Parkplätze; Entfall des Parkplatzes Hombrich ca. 55 Parkplätze; Entfall von Parkplätzen in den Straßen: Bäckerstraße ca. 10 Parkplätze; Preul ca. 3 Parkplätze; Neustraße ca. 5-8 Parkplätze; Entenpfuhl ca. 14 Parkplätze, Wasserpförtchen ca. 47 Parkplätze; Im Keutel ca. 9 Parkplätze).

Durch die geplante Hochgarage mit ca. 380 Parkplätzen wird dieser Entfall ausgeglichen und es wird zu einer Erhöhung der Parkplatzanzahl kommen. Neben dem Ersatz der öffentlichen Parkplätze für insb. Gelegenheitsparker und Kunden des zentralen Versorgungsbereichs der Innenstadt / der Fußgängerzone können in untergeordnetem Umfang für Anwohner des Plangebietes und dessen nähere Umgebung Parkplätze innerhalb der Hochgarage geschaffen und die privaträumliche Parkraumsituation im Bestand entschärft werden. Weiterhin kann mit der höheren Anzahl an Parkplätzen ein Beitrag dazu geleistet werden, dass zu Spitzenzeiten der Parksuchverkehr aufgrund des Angebotes innerhalb der Hochgarage vermieden / reduziert wird.

Mit Entfall des öffentlichen Parkplatzes nördlich der Straße Im Hombrich kann gleichzeitig eine Neubebauung auf dieser Fläche angestrebt werden. Diese soll weitergehend einen Durchgang in Richtung Fußgängerzone aufweisen. Im Plangebiet wird diese Verbindung dahingehend berücksichtigt, dass von der Straße Im Hombrich eine fußläufige Verbindung über das Grundstück Im Hombrich Nr. 5 zur Hochgarage entstehen soll.

Neuordnung des fließenden Verkehrs

Im Zusammenhang mit der Entwicklung der Hochgarage und Umsetzung der Maßnahmen aus dem ISEK (vgl. Kap. 5.3) steht die Neuordnung des fließenden Verkehrs.

Die äußere Erschließung des Plangebietes ist über die Straßen Entenpfuhl und Neustraße mit Anbindung an den Kreisverkehrsplatz Am Neutor an die St.-Veit-Straße als Hauptverkehrsstraße in Mayen vorgesehen.

Für die Erschließung der Straße Entenpfuhl und somit auch der geplanten Hochgarage sind zwei Varianten möglich. Favorisiert wird gemäß dem ISEK die Ausbildung eines Haupterschließungsrings über eine Einbahnstraßenregelung Entenpfuhl, Im Hombrich und Neustraße. Andererseits könnte die Erschließung zwischen der geplanten Zu- und Abfahrt zur Hochgarage und der Neustraße in der Straße Entenpfuhl auch im Zweirichtungsverkehr erfolgen. Daher wurden in der verkehrstechnischen Untersuchung sowie der lärmtechnischen Untersuchung beide Varianten betrachtet. Gemäß der Empfehlung der verkehrstechnischen Untersuchung wurde sich abschließend für die Ringerschließung mit Einbahnstraßenregelung entschieden. Diese soll durch Umbau der Straßen bzw. Änderung der Markierungen und Verkehrskennzeichnung umgesetzt werden.

Die Straße Wasserpförtchen soll von der St.-Veit-Straße bis zur Brücke auf Höhe der Straße Im Hombrich für den Verkehr geschlossen und stadträumlich im Zusammenhang mit der Gestaltung des Flussufers der Nette aufgewertet werden. Dies dient der Stärkung der Aufenthaltsqualität in diesem Bereich.

Die Straßen Mühlenweg, Im Keutel sowie Im Hombrich sollen verkehrsberuhigt und als Mischverkehrsflächen ausgestaltet werden. Der geplante Haupterschließungsring über die Straße Entenpfuhl in Richtung der Straße Im Hombrich und mit Abfluss des Verkehrs über die Neustraße zum Kreisverkehrsplatz an der St. Veit-Straße soll straßenräumlich im Trennprinzip, jedoch mit Reduzierung der Fahrbahnbreiten auf das notwendige Maß ausgestaltet und damit der Straßenraum aufgewertet werden. Hierdurch soll auch die Qualität der fußläufigen Verbindung in Richtung Fußgängerzone und Innenstadt verbessert werden.

7.2 Planungs- und Standortalternativen

Standortalternativen stellen sich aufgrund der geplanten Aufwertungsmaßnahmen im innerstädtischen Plangebiet nicht dar. Weiterhin sind Standortalternativen zur Entwicklung einer innerstädtischen Hochgarage mit direktem Bezug zur Innenstadt und Fußgängerzone unter Berücksichtigung der verkehrsgünstigen Anbindung an eine Haupterschließungsstraße in Mayen sowie fehlender Flächenverfügbarkeiten nicht ersichtlich.

Gegenüber der Planzeichnung des „ursprünglichen“ Bebauungsplans, der die förmlichen Beteiligungsverfahren durchlaufen hat, hat sich insbesondere die Fläche für das Sonstige Sondergebiet geändert. Dies ist maßgeblich auf geänderte Rahmenbedingungen durch die beabsichtigte wohnbauliche Entwicklung südlich und östlich angrenzend an die Hochgarage zurückzuführen. Des Weiteren ist eine öffentliche Straßenverkehrsfläche festgesetzt, die das Plangebiet in Ost-West-Richtung quert. Hierdurch soll vor allem eine Zu- und Abfahrt an der nördlichen Fassade des Parkhauses ermöglicht werden.

Eine Planungsalternative stellt die Entwicklung einer Hochgarage mit nur drei Ebenen (ca. 255 Parkplätze), die gemäß der Machbarkeitsstudie und Parkraumbedarfsermittlung (vgl. Kap. 5.4) den Wegfall der Parkplätze im öffentlichen Raum abdecken würde, dar. Diese Variante wurde zugunsten der Entwicklung von vier Parkebenen nicht weiterverfolgt, da mit einem Angebot auf vier Ebenen die bisher knappe Deckung des Parkraumbedarfs mit teilweiser Unterversorgung bei einzelnen Nachfragegruppen bzw. zu Spitzenzeiten weitergehend entspannt werden kann. Zudem ist trotz der Erhöhung der Parkplatzanzahl für das Gebiet der „nordöstlichen Innenstadt“ nicht davon auszugehen, dass es in der Summe zu maßgebenden Mehrverkehren kommen wird. Dies wird in der Verkehrsuntersuchung durch die Berechnungen und das Verkehrsmodell hinsichtlich des Ziel- und Quellverkehrs und der Verlagerungen in das neue Parkhaus bestätigt. Weiterhin erfolgte ein Abgleich mit den Ansätzen aus der Parkplatzlärmstudie (Umschlaggrad von ca. 4 Belegungen pro Parkplatz) und ein Abgleich mit vorliegenden Belastungszahlen eines Bestandsparkhauses in Mayen. Mit der Bündelung und Neuordnung

der Verkehre finden vielmehr Verlagerungen aus Bereichen statt, in denen Parkplätze entfallen. Weiterhin kann mit der höheren Anzahl an Parkplätzen ein Beitrag dazu geleistet werden, dass zu Spitzenzeiten der Parksuchverkehr aufgrund des Angebotes in der geplanten Hochgarage vermieden wird.

Im Rahmen des Entwicklungsprozesses zum ISEK wurde die Entscheidung zugunsten einer Ein- und Ausfahrt der geplanten Hochgarage zur Straße Im Entenpfuhl getroffen.

Eine Planungsalternative wäre die Bebauung mit einer Hochgarage, die auch unterirdische Parkebenen aufweist. Insbesondere aufgrund einer Baugrunderkundung (vgl. Kap. 6.2) mit dem Ergebnis, dass das Grundwasser im Plangebiet hoch ansteht, wurde auf die Planungsalternative unterirdischer Parkebenen verzichtet.

Eine Planungsalternative stellt die Möglichkeit der Befahrung der Straße Entenpfuhl im Ein- oder Zweirichtungsverkehr dar. Diese fällt aufgrund der Ergebnisse der verkehrstechnischen Untersuchung zugunsten des Einrichtungsverkehrs aus.

Im Vorentwurf des Bebauungsplans wurden Misch- sowie Kerngebiete festgesetzt. Von diesen Festsetzungen wurde aufgrund der gezielten Planung zur Errichtung einer Hochgarage sowie der Förderung eines Nutzungsmixes unter Erhaltung der nicht nur untergeordneten Wohnnutzung entlang der Straßen Im Hombrich, Entenpfuhl und Mühlenweg verzichtet.

Eine weitere Planungsalternative stellte die Erweiterung des Urbanen Gebietes für die Bebauung Im Hombrich Nr. 5 in südlicher Richtung bis zum Sondergebiet „Parkhaus“ dar. Dies wurde aufgrund der vorgesehenen öffentlichen Durchwegung im rückwärtigen Grundstücksbereich für Im Hombrich Nr. 5 nicht weiterverfolgt.

8 BAUPLANUNGSRECHTLICHE FESTSETZUNGEN

8.1 Art der baulichen Nutzung

8.1.1 Urbane Gebiete

Auf der Grundlage der in Kapitel 1 der Begründung angeführten Planungsleitzielen sowie unter Berücksichtigung der Vorgaben aus der Umgebungsbebauung wird für einen Teilbereich des Bebauungsplangebiets zur Art der baulichen Nutzung ein Urbanes Gebiet (MU) nach § 6a BauNVO festgesetzt.

Hiermit wird weiterhin den sich aus der Umgebungsbebauung ergebenden Rahmenbedingungen, dem Erhalt und der Förderung der Wohnnutzungen sowie der angestrebten Nutzungsmischung gemäß dem ISEK Rechnung getragen.

Auch werden die planungsrechtlichen Zulässigkeitsvoraussetzungen zur Umsetzung der städtebaulichen Zielsetzung und Entwicklungsrichtung mit einer Nutzungsmischung insbesondere am Rand der innerstädtischen Fußgängerzone geschaffen.

Mit der seitens der Stadt angestrebten Nutzungsmischung sowie der langfristigen Etablierung gewerblicher und Dienstleistungsnutzungen soll der Entstehung einer „Schlafstadt“ im Kernstadtbereich entgegengewirkt werden.

Gemäß der Zweckbestimmung in § 6a (1) BauNVO dienen Urbane Gebiete dem Wohnen sowie der Unterbringung von Gewerbebetrieben und sozialen, kulturellen und anderen Einrichtungen, die die Wohnnutzung nicht wesentlich stören.

Diese Hauptnutzungsarten stehen sich grundsätzlich gleichrangig gegenüber. Im Gegensatz zum Mischgebiet nach § 6 BauNVO muss die konkrete Nutzungsmischung jedoch nicht gleichgewichtig sein, so dass das urbane Gebiet ein höheres Ungleichgewicht der Hauptnutzungsarten zulassen soll als das Mischgebiet (= variable Nutzungsdurchmischung). So kann die Wohnnutzung die übrigen weiteren Nutzungen weit überwiegen. In den einschlägigen Kommentaren wird etwa ein Mischungsverhältnis von 80:20 zugunsten des Wohnens als vertretbar eingestuft. Es ist allerdings nicht ausgeschlossen, dass die gewerbliche Nutzung überwiegt.

Vom Grundsatz her zielt das besondere Wohngebiet nach § 4a auf ähnliche Planungssituationen. Jedoch geht es bei einem urbanen Gebiet nicht nur um die Erhaltung und Entwicklung der Wohnnutzung, sondern auch um gewerbliche Nutzungen.

Insbesondere aufgrund der Lage der o.a. Bereiche mit einer gewissen Nutzungsdurchmischung von Wohnen, Gewerbe, Einzelhandels- und Dienstleistungseinrichtungen sowie öffentlichen Verwaltungs- und Bildungseinrichtungen bietet sich vorliegend die Festsetzung eines Urbanen Gebiets an.

Unter Berücksichtigung der bereits erwähnten Nutzungsstruktur in der Umgebung soll grundsätzlich ein gemischtgenutztes Gebiet entwickelt werden. Hierbei ist für die Stadt Mayen von Bedeutung, dass sowohl in quantitativer als auch in qualitativer Sicht ein ansprechendes Wohnraumangebot in innerstädtischer Lage geschaffen werden kann.

Mit der aus planungsrechtlicher Sicht möglichen Nutzungsdurchmischung sowie der in der Umgebung bereits vorhandenen „durchmischten“ Struktur kann ein Beitrag zum Leitbild der „Stadt der kurzen Wege“ geleistet werden.

Die räumlichen Distanzen zwischen Wohnen, Arbeit, (Nah-)Versorgung, Dienstleistungen, Freizeit- und Bildungsorten sind gering. Im vorliegenden Planungsfall ist u.a. auf die räumliche Nähe zu Einrichtungen der wohnungsnahen Grundversorgung oder Einrichtungen der Verwaltung (Rathaus) und Bildung hinzuweisen. Diese liegen ebenso wie verschiedene Gemeinbedarfseinrichtungen in fußläufig zumutbarer Entfernung.

Diese Fußgängerfreundlichkeit könnte sich u.a. positiv auf die Verringerung/ Vermeidung des motorisierten Kraftverkehrsaufkommens auswirken.

Auch entspricht die vorliegende Bauleitplanung dem Trennungsgrundsatz des § 50 BImSchG. Mit der angestrebten Ausweisung eines Urbanen Gebietes wird den beschriebenen Vorgaben aus der Umgebungsbebauung Rechnung getragen.

Insgesamt erfolgt eine verträgliche Zuordnung der einzelnen Nutzungen zueinander und künftige Konfliktsituationen werden vermieden. Durch die geplante Verdichtung in innerstädtischer Lage wird keine Konkurrenzsituation zu den ansässigen Nutzungen „Wohnen“ und „Gewerbe“ hervorgerufen, da das Urbane Gebiet mit seinem zulässigen Störgrad die Ansprüche der beiden Hauptnutzungsarten hinreichend berücksichtigt.

Bei der Definition der zulässigen Einrichtungen bzw. dem Zulässigkeitskatalog bedarf es der Umsetzung lenkender bzw. steuernder Maßnahmen. Insbesondere sind im Bebauungsplangebiet solche Anlagen und Einrichtungen zu unterbinden, die zu einer nachhaltigen Beeinträchtigung des „gewachsenen“ innenstadtnahen Wohnens in räumlicher Nähe zum Plangebiet führen.

Im vorliegenden Planungsfall werden innerhalb des Urbanen Gebiets gewerbliche Stellplatz- und Garagenanlagen als ausnahmsweise zulassungsfähig festgesetzt. Vor dem Hintergrund, dass das Urbane Gebiet unmittelbar an das Sonstige Sondergebiet angrenzt, innerhalb dessen die Hochgarage errichtet werden soll, beabsichtigt die Stadt Mayen im Sinne der vorliegenden Angebotsplanung die Herbeiführung eines gewissen Maßes an Flexibilität für die Planvollzugsebene. So soll im Bedarfsfall die Möglichkeit der ausnahmsweisen

Inanspruchnahme von Flächen des Urbanen Gebiets durch die Hochgarage eröffnet werden. Insofern soll der Planvollzugsebene ein Handlungs- und Ermessensspielraum eröffnet werden, sofern sich im Wege der dann konkret vorliegenden Ausführungsplanung ein flächenmäßiger Mehrbedarf zur bedarfs- und funktionsgerechten Errichtung der beabsichtigten Hochgarage ergibt.

Die für unzulässig erklärten Anlagen und Einrichtungen sind insgesamt geeignet, nachteilige Beeinträchtigungen insbesondere für die vorhandene und geplante Wohnnutzung hervorzurufen.

So sollen insbesondere solche Nutzungen untersagt werden, die in der Lage sind, ein sogenanntes Negativ-Image („Trading-Down-Effekt“) zu erzeugen und eine Vereinbarkeit mit der vorhandenen und geplanten Wohnnutzung nicht erwarten lassen.

Ein „Trading-Down-Effekt“ tritt u.a. dann ein, wenn es durch „gebietsfremde“ Nutzungen zu einem Qualitätsverlust und einer Zurückdrängung von verträglichen Nutzungen kommt. So ist bei einer ungesteuerten Entwicklung dieser Nutzungen eine Verschlechterung der innerörtlichen Situation zu erwarten.

Oftmals können solche Einrichtungen auch Auswirkungen auf das Bodenpreisgefüge haben, da beispielsweise mit der Ansiedlung von Vergnügungsstätten deutlich höhere Bodenrenditen zu erzielen sind. Hieraus können sich negative Auswirkungen für „geeignete“ Ansiedlungsinteressierte ergeben.

Die Vermeidung des „Trading-Down-Effekt“ veranlasst die Stadt daher, Anlagen und Einrichtungen mit einem entsprechenden „Gefährdungspotenzials“ für nicht zulässig zu erklären.

Auf der Grundlage der in § 1 (4) bis (9) BauNVO enthaltenen Regelungsmöglichkeiten werden daher folgende sonstige Gewerbebetriebe für unzulässig erklärt:

- Anlagen und Einrichtungen, in denen der gewerbsmäßigen Prostitution nachgegangen wird (Bordellbetriebe und vergleichbare Nutzungen wie z.B. Anbahnungsgaststätten, Privatclubs, Kontaktsaunen),
- selbständige Anlagen der Außenwerbung (= selbständige Werbeanlagen), die dem § 29 BauGB zuzuordnen sind und die Fremdwerbung zum Gegenstand haben.

Des Weiteren werden Vergnügungsstätten und Tankstellen für unzulässig erklärt.

Der Ausschluss der Tankstellen wird vorgenommen, da das Plangebiet keine flächenmäßige Alternative für die Unterbringung darstellt. Eine den Ansprüchen an eine zeitgemäße Tankstelle gerecht werdende Tankstelle, einschließlich der Zubehörfächen, würde sich hinsichtlich Art und Umfang deutlich vom Charakter der unmittelbar angrenzenden Wohnbebauung abheben. Des Weiteren würde das zu erwartende Kundenverkehrsaufkommen neben der Belastung des innerstädtischen Straßennetzes bei einem 24-Stundenbetrieb nachteilige Auswirkungen für die vorhandene und/ oder hinzukommende Wohnnutzung im Bereich der Erschließungsstraße insbesondere in der Nachtzeit von 22.00 bis 06.00 Uhr hervorrufen.

Die Wohnnutzung weist aufgrund ihres quantitativen Anteils eine besondere Qualität des innenstädtischen Wohnens auf. Dementsprechend soll ein entsprechender Schutz ermöglicht werden, um ein attraktives Wohnumfeld in innerstädtischer Lage zu unterstützen. Hier sind in erster Linie mögliche starke nächtliche Lärmbelastungen zu vermeiden.

Insbesondere die Vergnügungsstätten sowie die für unzulässig erklärten Unterarten der „sonstigen“ Gewerbebetriebe werden i.d.R. bis in die Abend- und Nachtstunden betrieben. In Ergänzung zu möglichen Lärmbeeinträchtigungen in den späten Abendstunden und möglicherweise zur Nachtzeit können Lichtimmissionen von beleuchteten Werbeanlagen treten, die die Wohnruhe nachhaltig stören.

8.1.2 Sonstiges Sondergebiet

Die Festsetzung des Sonstigen Sondergebietes gemäß § 11 BauNVO trägt der städtebaulichen Zielsetzung der Stadt Mayen Rechnung, eine öffentliche Hochgarage an einem zentralen innerstädtischen Standort zu verwirklichen. Mit der Festsetzung wird der Standort für die Entwicklung des Parkraumes gesichert und eine zentrale Voraussetzung zur Umsetzung der Neuordnung des fließenden und ruhenden Verkehrs (vgl. ISEK) mit dem Schlüsselprojekt der Hochgarage geschaffen.

Als zulässige Art der baulichen Nutzung wird für den Bereich der geplanten Hochgarage ein Sonstiges Sondergebiet mit der Zweckbestimmung „Parkhaus“ gemäß § 11 BauNVO festgesetzt. Innerhalb des Sondergebietes „Parkhaus“ ist die Errichtung eines Parkhauses mit den zu einem Parkhaus zugehörigen Zufahrten, Nebeneinrichtungen und Infrastrukturen, wie Toiletten, Technik-, Personal- und Aufsichtsräume, Treppenhäuser und Aufzugsanlagen, usw., zulässig.

Das Sonstige Sondergebiet dient der Unterbringung eines öffentlichen Parkhauses mit bis zu 380 Parkplätzen. Mit dem Terminus „öffentlich“ wird klarstellend zum Ausdruck gebracht, dass das Parkhaus einem nicht fest bestimmten oder bestimmbar Personenkreis zur Verfügung steht und durch die Allgemeinheit genutzt wird bzw. werden kann. Hierdurch wird einer Zweckentfremdung vorgebeugt.

Innerhalb des Sondergebietes sind Elektrotankstellen sowie gebäudeabhängige Anlagen zur Erzeugung von Strom oder Wärme aus solarer Strahlungsenergie zulässig. Hierdurch wird dem Planungsleitziel nach Umsetzung einer klimagerechten und -angepassten Bebauung Rechnung getragen.

Die Zulässigkeit ebenerdiger Parkplätze soll die Möglichkeit bieten, ein Angebot auch ebenerdiger Parkplätze, für besondere Nutzergruppen, z.B. Menschen mit eingeschränkter Mobilität, außerhalb des Parkhauses anbieten zu können und zum anderen ein Angebot an ebenerdigen (Besucher-) Parkplätzen für insb. gewerbliche und Dienstleistungsnutzungen außerhalb des Plangebietes im näheren Umfeld des Parkhauses (hier: Zahntechnisches Labor, Wasserpförtchen Nr. 6) zu ermöglichen. Mit der allgemeinen Zweckbestimmung des Sondergebietes wird klargestellt, dass dieses vorwiegend der Unterbringung eines Parkhauses dient und nur ergänzend (nicht vorwiegend) ebenerdige Parkplätze zulässig sind.

8.2 Flächen für den Gemeinbedarf

Zur Umsetzung der in Kapitel 1 der Begründung angeführten Planungsziele ist u.a. die Festsetzung von Flächen für den Gemeinbedarf nach § 9 (1) Nr. 5 BauGB vorgesehen.

Unter anderem vor dem Hintergrund der zentralörtlichen Funktion der Stadt Mayen als Mittelzentrum ist es ein planerisches Ziel der Stadt, die Ausstattung des Gemeindegebiets mit Infrastruktureinrichtungen der Daseinsvorsorge zu erweitern bzw. bestehende Einrichtungen dauerhaft planungsrechtlich zu sichern.

Mit der beabsichtigten Planung gibt sich die Stadt ein Flächenpotenzial an die Hand, um den heutigen Ansprüchen gerecht werdende, öffentliche Anlagen der Daseinsvorsorge zu schaffen und bereitstellen zu können. Vor dem Hintergrund sich wandelnder Anforderungen und Ansprüche an ebensolche soziale Einrichtungen der kommunalen Daseinsvorsorge wird im vorliegenden Planungsfall eine planerische Zurückhaltung ausgeübt, um der nachgelagerten Planvollzugsebene ein größtmögliches Maß an Flexibilität zu überlassen und auf ebendiese, sich wandelnde Anforderungen zukünftig reagieren zu können.

Mit der Festsetzung als öffentliche Fläche für den Gemeinbedarf wird zum Ausdruck gebracht, dass die Einrichtung der Allgemeinheit zugutekommt und dieser zur Verfügung steht. Der Begriff „Öffentlich“ verdeutlicht, dass die Anlage nicht nur einem bestimmten Personenkreis zur Verfügung gestellt werden kann, sondern einem nicht fest bestimmten, wechselnden Teil der Bevölkerung zugänglich ist. Somit wird einer Zweckentfremdung vorgebeugt.

In Ergänzung hierzu wird die Zweckbestimmung angegeben. Grundsätzlich ist die Spanne der möglichen Nutzungen einer Fläche für den Gemeinbedarf groß. Aus diesem Grund ist die Festsetzung einer Zweckbestimmung zwingend notwendig. Nur auf diese Weise kann eine sachgerechte Abwägung vorgenommen werden, da je nach Nutzung unterschiedliche Auswirkungen von einer Gemeinbedarfsfläche ausgehen können.

Zur Herbeiführung der planungsrechtlichen Zulässigkeitsvoraussetzungen für eine dauerhafte Sicherung der bestehenden Kinder- und Jugendfreizeiteinrichtung und gleichzeitiger Ermöglichung bzw. Eröffnung künftiger Erweiterungs-, Instandsetzungs- und Modernisierungsmaßnahmen für einen nachhaltigen und attraktiven Fortbestand der sozialen Infrastruktureinrichtung wird im vorliegenden Planungsfall die festgesetzte Fläche für den Gemeinbedarf mit der Zweckbestimmung „Soziale Zwecke“ konkretisiert.

Hierdurch wird einerseits der bestehenden Nutzung innerhalb der zur Überplanung anstehenden Flächen Rechnung getragen. Weiterhin wird die Gemeinbedarfsfunktion dahingehend konkretisiert, als dass die zulässigen Einrichtungen innerhalb der Fläche für den Gemeinbedarf definiert werden. Zugleich wird der nachgelagerten Planvollzugsebene ein größtmöglicher Gestaltungs- und Ermessensspielraum eingeräumt.

8.3 Maß der baulichen Nutzung

Gemäß § 9 (1) Nr.1 BauGB i.V.m. § 16 (2) BauNVO kann in einem Bebauungsplan das Maß der baulichen Nutzung grundsätzlich durch verschiedene Bestimmungsfaktoren wie die Zahl der Vollgeschosse, Grund- und Geschossflächenzahl sowie die Steuerung der Höhe baulicher Anlagen festgesetzt werden.

Bei den Festsetzungen zum Maß der baulichen Nutzung orientiert sich der Bebauungsplan an dem Ziel nach Gewährleistung einer funktions- und nutzergerechten Grundstücksausnutzung und den Vorgaben aus der Umgebungsbebauung entsprechend den definierten Zweckbestimmungen.

Im vorliegenden Planungsfall werden die baulichen Ausnutzungsmöglichkeiten der Grundstücke über die Grundflächenzahl, die Anzahl der Vollgeschosse sowie die Höhe baulicher Anlagen bestimmt.

Zur planungsrechtlichen Steuerung des Maßes der baulichen Nutzung unter Berücksichtigung der Vorgaben aus der Bestands- und Umgebungsbebauung ist das Urbane Gebiet in die Baugebietsteilflächen MU1 und MU2 untergliedert.

8.3.1 Grund- und Geschossflächenzahl

Zur Umsetzung des in Kapitel 1 der Begründung definierten Planungsleitziels nach Umsetzung einer sinnvollen Nutzungsmischung im innerstädtischen Gebiet mit begrenztem Flächenpotenzial werden bei der Festsetzung der Grundflächenzahl (GRZ) sowie der Geschossflächenzahl (GFZ) die in § 17 BauNVO definierten Höchstwerte für ein Urbanes Gebiet und ein Sonstiges Sondergebiet festgesetzt.

Durch die Festsetzung der Obergrenzen soll den Erfordernissen der Innenentwicklung Rechnung getragen werden.

Insbesondere ist hierbei das begrenzte Flächenpotenzial im Geltungsbereich des Bebauungsplans zu nennen, so dass durch die Regelungen zum Maß der baulichen Nutzung die angestrebte Verdichtung durch eine in die Vertikale gerichtete Bebauung herbeigeführt werden soll.

Die angestrebte Nutzungsdurchmischung sowie die zusätzliche Bereitstellung von Wohnraum in innerstädtischer Lage beanspruchen eine entsprechende Ausnutzbarkeit des Grundstücks. Nur auf diese Weise kann das definierte Planungsziel umgesetzt werden.

Zur Minimierung der Auswirkungen durch die zu erwartende Flächenversiegelung ist die Begrünung von Dächern vorgesehen. Mit der Umsetzung dieser Maßnahme kann ein gewisser Ausgleich für die zu erwartende hohe Bodenversiegelung herbeigeführt werden. Durch die Festsetzung ist die Vorgabe zur Umsetzung der Dachbegrünungsmaßnahme planungsrechtlich auf Dauer gesichert.

Die Festsetzung der GRZ von 0,8 in der Baugebietsteilfläche des Urbanen Gebiets MU1 sowie von 1,0 im MU2 orientiert sich am baulichen Bestand sowie den Vorgaben aus der Eigenart der Umgebungsbebauung. Mit der festgesetzten GRZ werden die planungsrechtlichen Voraussetzungen für die Umsetzung eines verdichteten, innerstädtischen Quartiers geschaffen. Hierdurch kann das Gebot der Innen- vor Außenentwicklung, was u.a. im § 1a (2) BauGB verankert ist, umgesetzt werden.

Die Festsetzung der GRZ von 1,0 sowie der GFZ von 4,0 für die als Sonstiges Sondergebiet überplanten Teilbereiche des Plangebiets sollen vor allem eine nutzer- und funktionsgerechte Bebauung und Ausnutzbarkeit der anthropogen vorbelasteten Fläche ermöglichen.

Diesbezüglich ist insbesondere die bestehende Notwendigkeit nach Bereitstellung von Flächen zur Unterbringung des ruhenden Verkehrs in innerstädtischer Lage anzuführen.

Durch die Ermöglichung einer größtmöglichen sowie funktionsrechten Ausnutzbarkeit des Sonstigen Sondergebiets zur Errichtung des Parkhauses kann zugleich der „Parkdruck“ auf anderen Flächen im Stadtgebiet reduziert werden. Diese können sodann einer anderweitigen Folgenutzung zugeführt werden. Insofern kann im vorliegenden Planungsfall durch die Ausnutzung von entstehenden Synergieeffekten für anderweitige Siedlungsbereich durch die Errichtung eines Parkhauses der städtebaulichen Leitvorstellung nach einem sparsamen Umgang mit Grund und Boden gemäß § 1a (2) BauGB Rechnung getragen werden. Des Weiteren kann es zu einer Erhöhung der Wohn- und Lebensqualität der Bevölkerung sowie einer städtebaulichen Aufwertung der Straßenverkehrsräume durch den „Entfall“ der Parkplätze im Umfeld des Plangebiets kommen.

Die Festsetzung dient in Kombination mit der festgesetzten Bauweise, den überbaubaren Grundstücksflächen und der Anzahl der Vollgeschosse der Erhaltung und Förderung der Blockrandbebauung mit Zuordnung der Hauptnutzungen in Richtung Straßenraum.

Mit der Umwandlung der bisherigen Obergrenzen in Orientierungswerte erfolgt für Festsetzungen zum Maß der baulichen Nutzung in Bebauungsplänen ein Systemwechsel. Die durch die Obergrenzen bestimmten höchstzulässigen Werte des Maßes der Nutzung waren grundsätzlich einzuhalten. Ein Abweichen im Rahmen der Innenentwicklung in Richtung einer höheren Dichte war zulässig, nach der Gesetzessystematik aber eine begründungsbedürftige Ausnahme. Dieser Ausnahmecharakter entfällt nunmehr, so dass Überschreitungen des Maßes der baulichen Nutzung unter erleichterten Begründungsanforderungen festgesetzt werden können.

Ungeachtet der Aufhebung des § 17 (2) BauNVO sind die allgemeinen Regelungen für die Aufstellung von Bebauungsplänen weiterhin beachtlich. Insofern sind nach § 1 (6) Nr. 1

BauGB bei der Festsetzung des Maßes der baulichen Nutzung insbesondere bei einer Überschreitung der Orientierungswerte weiterhin u. a. die allgemeinen Anforderungen an gesunde Wohn- und Arbeitsverhältnisse zu berücksichtigen. Auch das Gebot der Vermeidung nachteiliger Auswirkungen auf die Umwelt gilt weiterhin.

Weiterhin ist auf die günstige Lage des Plangebiets im innerstädtischen Bereich zu verweisen.

So befinden sich in räumlicher Nähe zum Plangebiet diverse Nutzungen und Einrichtungen wie etwa nahversorgungsrelevante Einzelhandelseinrichtungen sowie Freizeit- und Bildungsangebote.

Diese Fußgängerfreundlichkeit kann sich positiv auf die Verringerung/ Vermeidung des motorisierten Kraftverkehrsaufkommens auswirken. Hinzu kommt, dass unmittelbar am Plangebiet ÖPNV-Haltestellen liegen. Somit befindet sich das Plangebiet im unmittelbaren Einzugsgebiet des öffentlichen Personennahverkehrs.

Ein weiteres Standortpotenzial ist das Angebot an Arbeitsplätzen in der Umgebung, so dass zwischen einer möglichen Wohnstatt im Plangebiet und einem Arbeitsplatz nur kurze Distanzen liegen. Im Übrigen gilt dies auch im umgekehrten Fall. In diesem Zusammenhang kann das städtebauliche Leitbild der „Stadt der kurzen Wege“ angeführt werden, dem im vorliegenden Planungsfall Rechnung getragen wird.

Das Beeinträchtigungsverbot stellt die Grenze für Überschreitungen der Orientierungswerte für die Bestimmung des Maßes der baulichen Nutzung dar; es kann auch nicht im Rahmen der planerischen Abwägung nach § 1 (7) BauGB „überwunden“ werden.

Bei der Aufstellung eines Bebauungsplans sind die Anforderungen an gesunde Wohn- und Arbeitsverhältnisse i.S. des § 1 (6) Nr. 2 BauGB grundsätzlich zu berücksichtigen.

Demnach sind solche Anforderungen beachtlich, die durch das Maß baulicher Nutzung berührt werden können.

Die allgemeinen Anforderungen an gesunde Wohn- und Arbeitsverhältnisse betreffen insbesondere

1. die Belichtung, Besonnung und Belüftung der Wohnungen und Arbeitsstätten,
2. die Zugänglichkeit der Grundstücke,
3. die Auswirkungen einer vorhandenen Mischung von Wohn- und Arbeitsstätten,
4. die Nutzung von bebauten und unbebauten Flächen nach Art, Maß und Zustand,
5. die Einwirkungen, die von Grundstücken, Betrieben, Einrichtungen oder Verkehrsanlagen ausgehen, insbesondere durch Lärm, Verunreinigungen und Erschütterungen, sowie
6. die infrastrukturelle Erschließung des Gebiets, seine Ausstattung mit Grünflächen, Spiel- und Sportplätzen und mit Anlagen des Gemeinbedarfs, insbes. unter Berücksichtigung der sozialen und kulturellen Aufgaben dieses Gebiets.

In Ergänzung hierzu treten die relevanten Vorgaben der Landesbauordnung wie etwa die Abstandsflächen, Belichtung, Belüftung, Besonnung, Brandschutz, ggf. i. V. m. technischen Normen sowie „sonstige“ Regelwerke wie TA-Lärm, TA-Luft, DIN 18005 u.a..

In dem Urbanen Gebiet MU2 wird vor dem Hintergrund des baulichen Bestands und der städtebaulichen Zielsetzung einer durchgängigen Straßenrandbebauung eine GRZ von 1,0

festgesetzt. Die Überschreitung der Obergrenze gemäß § 17 BauNVO ist aus Folgenden städtebaulichen Gründen erforderlich:

- Sicherung, Erhaltung und Entwicklung einer Blockrandbebauung vor dem Hintergrund eingeschränkter Möglichkeiten zur Bodenneuordnung und der Situation als Eckgrundstück einer Blockrandbebauung (insb. Entenpfuhl Nr. 15 und Nr. 37, Im Hombrich Nr. 13 und 15 und Mühlenweg Nr. 27).
- Sicherung der Entwicklungsmöglichkeiten einer Blockrandbebauung auf dem Eckgrundstück Mühlenweg Nr. 29.
- Für die Eckgrundstücke Entenpfuhl Nr. 15 und Nr. 37 sowie das Eckgrundstück Mühlenweg Nr. 29 ist, auch bei zweiseitiger Grenzbebauung, eine ausreichende Belichtung über zwei zur Straße angrenzende Gebäudeseiten gewährleistet
- Die Grundstücke Im Hombrich Nr. 13 und Nr. 15 sind im Bestand fast vollständig bebaut. Eine ausreichende Belichtung und Belüftung ist im Bestand dadurch gewährleistet, dass die südlichen Grundstücke in diesen Bereichen derzeit nicht mit hochbaulichen Anlagen bebaut sind. Die Sicherung einer ausreichenden Belichtung und Belüftung kann trotz der Zulässigkeit einer kompletten Grundstücksüberbauung durch die Übernahme von Abstandsflächen auf den südlich gelegenen Grundstücken mit der Möglichkeit zum Einbau südlich gerichteter Fenster für die Gebäude Im Hombrich Nr. 13 und Nr. 15 oder auch baulicher Gestaltungsmöglichkeiten der Gebäude Im Hombrich Nr. 13 und Nr. 15 mit einer kompletten Überbauung des Grundstücks zwar im Erdgeschoss, jedoch z.B. Rücksprüngen in den Obergeschossen, erfolgen. Die Gestaltungsfreiheiten sollen mit dem Bebauungsplan offengelassen werden. Auf nachgelagerter Ebene können im Baugenehmigungsverfahren die Anforderungen an die ausreichende Belichtung und Belüftung sichergestellt werden.
- Erhebliche nachteilige Auswirkungen auf die Umwelt sind aufgrund der Bestandssituation mit einer fast vollständigen Versiegelung durch die bestehende Bebauung nicht zu erwarten.

Die Überschreitung der GRZ für den derzeit baulich nicht genutzten Bereich des MU2 (Flrst. 808/2 und 3258/820), der bislang als Parkplatzfläche zur Unterbringung des ruhenden Verkehrs genutzt wird, begründet sich insbesondere aus dem bestehenden Wohnraumbedarf in Mayen, der sich u.a. aus der zentralörtlichen Funktion als Mittelzentrum sowie überörtlich bedeutsamen Einrichtungen (z.B. Bildungseinrichtungen wie die Fachoberschule) ergibt. Die festgesetzte GRZ berücksichtigt die Lagegunst des Plangebiets im eingebundenen Innenstadtbereich. Durch eine größtmögliche, funktionsgerechte Ausnutzbarkeit der Grundstücksflächen wird dem Gebot der Innen- vor Außenentwicklung entsprochen. Zudem kann der Leitvorstellung nach einem sparsamen Umgang mit Grund und Boden Rechnung getragen werden. Durch die ermöglichte Ausnutzbarkeit der Baugebietsteilfläche durch die GRZ von 1,0 kann eine Flächenneuanspruchnahme für eine adäquate städtebauliche Entwicklung in anderweitigen Siedlungsbereichen oder im Außenbereich vermieden werden. Des Weiteren wird eine derzeit suboptimal ausgenutzte Innenpotenzialfläche einer sinnvollen Folgenutzung zugeführt.

Zudem soll durch die festgesetzte Überschreitung des Orientierungswertes der Obergrenzen den Erfordernissen der Innenentwicklung Rechnung getragen werden. Insbesondere ist hierbei das begrenzte Flächenpotenzial im Blockinnenbereich zu nennen, so dass durch die Regelungen zum Maß der baulichen Nutzung die angestrebte Verdichtung durch eine in die Vertikale gerichtete Bebauung herbeigeführt werden soll.

Die angestrebte Nutzungsdurchmischung sowie das definierte Ziel nach Bereitstellung von zusätzlichem Wohnraum in innerstädtischer Lage beanspruchen eine entsprechende

Ausnutzbarkeit des Grundstücks. Dies betrifft neben der Unterbringung des Hauptgebäudes, für die der vorliegende Bebauungsplan eine überbaubare Grundstücksfläche festsetzt, die Bereitstellung untergeordneter Flächen i.S. des § 19 (4) BauNVO.

Auswirkungen sind durch die Überschreitung der Orientierungswerte für die Grund- und Geschossfläche nicht zu erwarten.

Die Bewertung der Nutzung von bebauten und unbebauten Flächen nach Art, Maß und Zustand zeigt daher ein verträgliches Einfügen in die vorhandene Nutzungsstruktur.

Die Überschreitung der Orientierungswerte führt nicht zu einer erheblichen nachteiligen Beeinträchtigung der Anforderungen an gesunde Wohn- und Arbeitsverhältnisse. Hierbei ist auch das bisher durch die Bestandsbebauung vorgegebene Maß an Beeinträchtigungen in Rechnung zu stellen.

Ebenso sind durch die eingeräumte Überschreitung keine Beeinträchtigungen in Form von Lärm, Geruch, Staub zu erwarten. Die Festsetzung eines Urbanen Gebiets und die geltende Zweckbestimmung nach § 6a (1) BauNVO definieren den zulässigen Störgrad. Die bereits dargestellte Nutzungsstruktur in der Umgebung entspricht dem Grundgedanken des § 50 BImSchG nach einer verträglichen Nutzungszuordnung. Die Ansiedlung störender Betriebe ist aus planungsrechtlicher Sicht ausgeschlossen.

Weiterhin kann auf die „Lufthygienische Aussagen zur Planung der Errichtung eines Parkhauses in Mayen“ des Büros Lohmeyer GmbH, An der Rossweid 15, 76229 Karlsruhe verwiesen werden, nach dem der Betrieb des Parkhauses aus lufthygienischer Sicht nicht abzulehnen ist. Auch kommt die schalltechnische Untersuchung zu dem Ergebnis, dass das Parkhaus grundsätzlich umsetzbar ist, sofern bestimmte, in der Planvollzugsebene abschließend festzulegende Maßnahmen umgesetzt werden.

Nachbarrechtliche Konflikte werden durch die beschriebene Überschreitung der Orientierungswerte des § 17 BauNVO nicht ausgelöst. Insbesondere aufgrund der bestehenden anthropogenen Vorbelastungen des Plangebiets mit Flächenversiegelungen und -verdichtungen werden auch keine wesentlichen nachteiligen Auswirkungen auf die umweltrelevanten Schutzgüter herbeigeführt. Um einen Ausgleich der durch die eingeräumten Überschreitungen zu erwartenden hohen Versiegelung herbeiführen zu können, regelt der Bebauungsplan die Umsetzung von Fassaden- und Dachbegrünungsmaßnahmen.

Mit der Festsetzung zur Möglichkeit der Anrechnung der intensiv dachbegrünter Flächen auf die GRZ, sofern gewisse Anforderungen gewahrt sind, soll ein Anreiz zur Umsetzung der stadtökologischen Maßnahme geleistet werden. An dieser Stelle ist zwecks Vermeidung von Wiederholungen auf die Ausführungen im Kapitel 8.6 der Begründung zu verweisen.

8.3.2 Zahl der Vollgeschosse

Die Festsetzungsmöglichkeiten zur Höhe baulicher Anlagen gemäß § 18 BauNVO (Kapitel 8.3.3 der Begründung) sowie zur Zahl der Vollgeschosse nach § 20 BauNVO dienen der dreidimensionalen Steuerung des Maßes baulicher Nutzung insbesondere zur Sicherstellung einer geordneten städtebaulichen Entwicklung nach § 1 (5) BauGB.

In den Urbanen Gebieten MU1 und MU2 sowie der öffentlichen Fläche für den Gemeinbedarf orientiert sich die Festsetzung der zulässigen Vollgeschosszahl maßgeblich an den überwiegenden Bestandsstrukturen der vorhandenen Bebauung innerhalb des Plangebiets sowie der Umgebung.

Zudem ist bei der Festsetzung der Zahl der Vollgeschosse das städtische Ziel nach Umsetzung einer verdichteten Bauweise in innerstädtischer Lage zu berücksichtigen. Hierdurch soll insbesondere das Gebot nach einem sparsamen Umgang mit Grund und Boden sowie eine möglichst optimale Ausnutzung der Innenpotenzialflächen ermöglicht werden.

Mit der Überplanung des Bestands ist es neben der planungsrechtlichen Sicherung der historisch gewachsenen Strukturen und des Ortsbildes zugleich ein Ziel der Planungsträgerin, die planungsrechtlichen Zulässigkeitsvoraussetzungen für eine verträgliche Nachverdichtung zu schaffen. Dies betrifft neben der Ermöglichung einer „horizontalen“ Nachverdichtung durch eine größtmögliche Grundstücksausnutzbarkeit (siehe Ausführungen zur GRZ im Kapitel 8.3.1) auch die Schaffung der Voraussetzungen für eine vertikale Nachverdichtung.

Aus städtebaulicher Sicht ist die Wahrung des Gesamteindrucks ein wichtiger Belang, da die Innenstadtlage des Plangebiets an das Erscheinungsbild für den „neutralen“ Betrachter entsprechende Anforderungen stellt.

Während die festgesetzte Höhe baulicher Anlagen einen gewissen Spielraum bei der Ausgestaltung ermöglicht, soll mit der Festsetzung der Zahl der Vollgeschosse zum einen der optische Eindruck der Bestandsbebauung gewahrt werden. Des Weiteren soll einer zu stark verdichteten Bauweise, die bei Ausnutzung der höchstzulässigen Höhe i.V.m der Umsetzung „lediglich“ der Mindesthöhe der landesrechtlichen Begriffsdefinition des Vollgeschosses entstehen könnte, entgegengewirkt werden.

Aus diesem Grund wird im Bebauungsplan die Zahl der Vollgeschosse durch ein Mindest- und Höchstmaß bestimmt.

In den Teilgebieten MU1 und MU2 ist die Zahl der Vollgeschosse mit mindestens $Z = III$ und höchstzulässig $Z = IV$ festgesetzt.

Die höchstzulässige Zahl der Vollgeschosse ist für die öffentliche Gemeinbedarfsfläche mit der Zweckbestimmung „Soziale Zwecke“ mit $Z = III$ festgesetzt.

Mit der Festsetzung der Unter- und Obergrenze kann die Aufrechterhaltung des Orts-/ Straßenbildes entlang der öffentlichen Verkehrsflächen ermöglicht werden.

8.3.3 Höhe baulicher Anlagen

Die Festsetzung einer Vollgeschossobergrenze allein genügt aufgrund der nicht hinreichenden Begrenzung einer absoluten Höhe nicht aus, um in einem Bebauungsplan eine hinreichend bestimmte Höhenentwicklung zu steuern und insofern den Ansprüchen an eine hinreichende Steuerungsfunktion gerecht zu werden. Aufgrund dessen erfolgt im Geltungsbereich des vorliegenden Bebauungsplans die Steuerung der Dreidimensionalität des Maßes der baulichen Nutzung durch Regelungen bezüglich der Höhe baulicher Anlagen sowie der Zahl der zulässigen Vollgeschosse.

Das Ziel des Bebauungsplans ist die Gewährleistung einer möglichst homogenen Höhenentwicklung im Plangebiet. Neben der Gewährleistung eines „Sich-Einfügens“ in die Umgebungsbauweise dient die Steuerung der Höhenentwicklung der möglichst wirkungsvollen Einbindung der künftigen Bauweise in das Ortsbild. In Verbindung mit den zuvor erläuterten Festsetzungen zur Grundflächenzahl soll eine erdrückende Wirkung unterbunden werden.

Die Festsetzung der Höhe baulicher Anlagen im Sondergebiet „Parkhaus“ dient der Integration der geplanten Bauweise in den vorhandenen Bestand. Gemäß den Bauakten weisen die Gebäude Entenpfuhl Nr. 21 - 23 eine Höhe von ca. 12,5 m, Entenpfuhl 19 eine Höhe von ca.

11,6 m, Entenpfuhl 17 eine Höhe von ca. 11,0 m und Im Hombrich 5 eine Höhe von ca. 12,9 m und Im Hombrich 11 eine Höhe von 15,6 m auf.

Als ein weiteres Planungsziel besteht die Schaffung der planungsrechtlichen Voraussetzungen für die Umsetzung einer zeitgemäßen Architektur. Hierbei sollen neben den regionstypischen Gebäuden mit geneigten Dächern (Satteldach) ebenfalls derzeit als „modern“ geltende Gebäude mit einseitigem Pultdach oder Flachdach möglich sein. Um insbesondere für die Gebäude mit einem einseitigen Pultdach oder einem Flachdach eine überdimensionierte Wirkung zu vermeiden, erfolgt eine differenzierte Betrachtung bei der Bestimmung der höchstzulässigen Höhe baulicher Anlagen in Abhängigkeit der jeweiligen Dachform.

Die höchstzulässigen Höhen baulicher Anlagen werden in Abhängigkeit von der Dachneigung für die verschiedenen Baugebietsteilflächen im Geltungsbereich des Bebauungsplans festgesetzt. Mit der Festsetzung einer höchstzulässigen Höhe baulicher Anlagen von 14 m in dem MU1, MU2 sowie der öffentlichen Gemeinbedarfsfläche, wird eine homogene Höhenentwicklung sichergestellt. Für das Sonstige Sondergebiet wird eine Höhe von 15 m festgesetzt, um eine funktionsgerechte Ausgestaltung des Parkhauses zu ermöglichen.

Ausgangspunkt für die Bestimmung der Höhe baulicher Anlagen ist die an der straßenseitigen Gebäudemitte geltende Höhe der angrenzenden Straßengradiente (= unterer Maßbezugspunkt).

Sofern ein Grundstück an mehrere anbaufähige öffentliche Straßenverkehrsflächen grenzt (z.B. Eckgrundstücke), ist die näher gelegene Straße als maßgeblicher Bezugspunkt heranzuziehen. Sofern mehrere Straßen den gleichen Abstand aufweisen, ist die niedriger gelegene Verkehrsfläche zur Bestimmung der Höhe baulicher Anlagen maßgeblich.

Hiermit wird der nachgelagerten Planvollzugsebene ein eindeutig bestimmbarer Maßbezugspunkt vorgegeben.

Des Weiteren werden Überschreitungsmöglichkeiten der Höhe baulicher Anlagen normiert.

So kann eine Überschreitung der festgesetzten höchstzulässigen Höhe baulicher Anlagen durch notwendige technische Bauwerke ohne Aufenthaltsräume (z.B. Aufzugsüberfahrt, Dachausstiege u.ä.) auf höchstens 5 % der Grundfläche und maximal 12 m² je Gebäude bis zu einer Höhe von 2 m ausnahmsweise zugelassen werden.

Mit der Festsetzung der Überschreitungsmöglichkeit für die technisch notwendigen Bauwerke soll eine nutzerfunktionsgerechte Gestaltung und Bauausführung für die nachgelagerte Vorhabenzulassungsebene ermöglicht werden. Hiermit sollen beispielsweise die Anforderungen an eine barrierefreie Bauweise berücksichtigt und insofern den Belangen gemäß § 1 (6) Nr. 3 BauGB Rechnung getragen werden.

Der Passus „notwendige technische Bauwerke“ verdeutlicht die Erforderlichkeit eines funktionalen Zusammenhangs zur Hauptnutzung und beschränkt die Bauwerke zudem auf lediglich solche, die für die Gewährleistung der Funktionalität der Hauptnutzung zwingend notwendig, d.h. erforderlich sind. Zur Beurteilung dessen, wird der nachgelagerten Vorhabenzulassungsebene ein Ermessens- und Handlungsspielraum überlassen.

Durch die zeitgleiche Beschränkung der Grundfläche und Höhe der Bauwerke, die die Höhe baulicher Anlagen ausnahmsweise überschreiten dürfen, wird der Ausnahmecharakter der Überschreitungsmöglichkeit hervorgehoben sowie eine überdimensioniert wirkende Überschreitung der Höhe baulicher Anlagen verhindert, wodurch u.a. die Auswirkungen auf das Ortsbild begrenzt werden sollen.

Zur Umsetzung des Planungsziels einer klimaangepassten Bauleitplanung eröffnet der vorliegende Bebauungsplan für die Herstellung von PV-Anlagen auf Dachflächen eine

Überschreitungsmöglichkeit der festgesetzten höchstzulässigen Höhe baulicher Anlagen innerhalb des Sonstigen Sondergebiets mit der Zweckbestimmung „Parkhaus“. Hierdurch sollen die planungsrechtlichen Zulässigkeitsvoraussetzungen für eine sparsame und effiziente Nutzung regenerativer Energien geschaffen werden, wodurch des Weiteren ein Beitrag zur Umsetzung der abwägungserheblichen Belange gemäß § 1 (6) Nr. 7f BauGB geleistet wird.

8.4 Bauweise, überbaubare und nicht überbaubare Grundstücksflächen sowie die Stellung der baulichen Anlagen

8.4.1 Bauweise

In den Urbanen Gebieten MU1 und MU2 sowie in der Fläche für Gemeinbedarf mit der Zweckbestimmung „Soziale Zwecke“ wird eine geschlossene Bauweise festgesetzt, um auch weiterhin die vorhandenen Strukturen einer geschlossenen Blockrandbebauung und der städtebaulichen Zielsetzung zur Bildung von Raumkanten entlang des Straßenraumes im Zusammenhang mit den Festsetzungen bezüglich der überbaubaren Grundstücksflächen zukünftig zu gewährleisten.

Die Festsetzung zur Bauweise berücksichtigt die gewachsene Bebauungsstruktur im Plangebiet. Diese ist dadurch gekennzeichnet, dass die Hauptgebäude beidseitig ohne seitlichen Grenzabstand auf den Grundstücksgrenzen errichtet wurden. Von den öffentlichen Verkehrsflächen aus betrachtet entsteht auf diese Weise eine durchgehende Bebauung.

Die Festsetzung der geschlossenen Bebauung trägt dieser historischen Bebauungsstruktur Rechnung. Aus planungsrechtlicher Sicht wird auf diese Weise die Fortführung der „durchgehenden“ Bebauung gewährleistet. Zu erwähnen ist, dass die geschlossene Bebauung für alle Geschosse gilt.

8.4.2 (Nicht) überbaubare Grundstücksflächen

Zur Steuerung einer geordneten städtebaulichen Entwicklung und Verortung der Bebauung werden im Bebauungsplan überbaubare Grundstücksflächen festgesetzt. Diese werden durch Baulinien und Baugrenzen gemäß § 23 BauNVO bestimmt.

Bei der Festlegung der überbaubaren Grundstücksteile wird sich zum einen an den Vorgaben aus der historischen Bebauung orientiert. Ziel der getroffenen Festsetzungen ist die Aufrechterhaltung des bereits durch die Bebauung erzeugten Stadtbildes besonders entlang der Straßen Entenpfuhl, Im Hombrich sowie teilweise Mühlenweg und somit die Fortführung der „Straßenrandbebauung“. Aus stadtgestalterischen Gründen rechtfertigt das planerische Ziel nach Aufrechterhaltung der ursprünglich geschlossenen Karree-Struktur die getroffene Festsetzung.

Des Weiteren gilt es, eine bedarfs- und funktionsgerechte Grundstücksausnutzung durch die Festsetzung der überbaubaren Grundstücksflächen zu ermöglichen.

Die Festsetzung der überbaubaren Flächen durch Baugrenzen bedeutet, dass sie nicht überbaut werden dürfen, ein Gebäude aber durchaus hinter der Baugrenze zurückbleiben kann. Diese Festsetzung trägt grundsätzlich zu einer Steuerung bzw. Konzentration der Bebauung mit Hauptgebäuden auf bestimmte Grundstücksteile bei. Als Hauptbaukörper sind solche bauliche Anlagen zu verstehen, deren Zulässigkeit sich unmittelbar aus dem Katalog der (zulässigen/ ausnahmsweise zulassungsfähigen) Nutzungsarten ergibt.

Die Festsetzung der überbaubaren Flächen durch Baulinien bedeutet, dass die Hauptbaukörper auf der festgesetzten Linie errichtet werden müssen.

Die Baulinien entlang der Straßen Im Hombrich, Entenpfuhl und Mühlenweg werden festgesetzt, um die bestehenden historischen Blockrandstrukturen auch weiterhin zu sichern und zukünftig die bestehenden „Bebauungslücken“ zur Herstellung der Raumkanten entlang des Straßenraumes zu schließen.

Es werden Ausnahmen in begrenztem Umfang von den festgesetzten Baulinien zugelassen, um eine Gliederung der Fassaden sowie eine Ausbildung, z.B. überdachter Eingangsbereich durch Rücksprung, ermöglichen zu können.

Die Bebauung Im Keutel Nr. 3, Mühlenweg Nr. 17 und Nr. 25 entspricht im Bestand nicht der Festsetzung der Baulinie und deren Ausnahme zur Gliederung mit Rücksprung um 1 m. Auch wenn es sich lediglich um geringe Abweichungen durch Rücksprung von der Straße um bis zu 1,2 m handelt, soll der bauliche Bestand nicht festgeschrieben werden, da Erweiterungs- und Anbaumöglichkeiten eine Umsetzung der Festsetzungen des Bebauungsplanes, unter Berücksichtigung des Bestandes, zukünftig gewährleisten können. Diese Gebäude werden auf den Bestandsschutz beschränkt, so dass Änderungen lediglich im Rahmen des bisherigen Umfangs des Bestandes möglich sind. Eine bauliche Erneuerung oder Erweiterung ist nur im Rahmen der Festsetzungen des Bebauungsplans möglich.

Für die Flst. 804/1, 804/2 und 809/1, Flur 21, Gemarkung Mayen wird ein möglicher Rücksprung von der Baulinie um bis zu 1,5 m festgesetzt. Die Zulassung eines Zurücktretens der kompletten Gebäudeaußenwand von der festgesetzten Baulinie kann unter Berücksichtigung einer bestehenden Stromleitung (Westnetz) erfolgen. Dies trägt somit dem Bestand der Stromleitung Rechnung und auch möglicher Kosten, die mit Anbauverpflichtung auf die Baulinie bei einer erforderlichen Verlegung der Stromleitung in den Straßenraum auf den privaten Eigentümer zukommen würden. Entsprechend wird auch auf dem Flst. 812/1 entlang der Straßen Mühlenweg auf die Festsetzung einer Baulinie verzichtet, da die Stromleitung im Bestand quer über das private Grundstück verläuft, ebenso wie eine Gasleitung der Energienetze Mittelrhein GmbH & Co.KG.

In den Urbanen Gebieten MU1 und MU2 sowie in der Fläche für Gemeinbedarf mit der Zweckbestimmung „Soziale Zwecke“ ist für die Geschosse oberhalb des zweiten Vollgeschosses ein Zurücktreten von der festgesetzten Baulinie um bis zu 2 m zulässig, um die aufgrund der zulässigen bzw. benötigten Höhe baulicher Anlagen erforderlichen Abstandsflächen nach Landesbauordnung im bestehenden Straßenraum nachweisen zu können. Die stadträumliche Ausbildung der Raumkanten entlang der Straßen wird durch den Anbau des 1. und 2. Vollgeschosses gewährleistet.

Die entlang der Straßenbegrenzungslinie der Erschließungsstraße „Im Keutel“ festgesetzte Baugrenze darf in der Baugebietsteilfläche MU2 durch Balkone ab dem 1. Obergeschoss überschritten werden, soweit sie den bauordnungsrechtlichen Voraussetzungen entspricht und die Überschreitung der jeweiligen Baugrenze höchstens 1,5 m beträgt.

Die Fläche wird auf die Grundflächenzahl (GRZ) angerechnet.

Die im Sonstigen Sondergebiet mit der Zweckbestimmung „Parkhaus“ zulassungsfähigen gebäudeabhängigen PV-Anlagen auf Dachflächen müssen einen Mindestabstand von 3 m zur vorderen (= straßenseitigen) Baulinie einhalten. Hierdurch wird eine optisch erdrückende Wirkung des Orts- und Straßenbildes von der öffentlichen Straßenverkehrsfläche aus vermieden werden.

Des Weiteren hat der Bebauungsplan auch die durch die Grundflächenzahl zugestandene höchstmögliche Ausnutzbarkeit des jeweiligen Grundstücks für bauliche Zwecke zu berücksichtigen.

Die überbaubare Grundstücksfläche ist als zusammenhängende Fläche festgesetzt. Insgesamt ermöglichen die getroffenen Festsetzungen zur überbaubaren Grundstücksflächen dem künftigen Eigentümer/ Bauherren einen ausreichenden Raum für eine Neugestaltung bzw. An- und/ oder Umbauten der Bestandsgebäude.

Auf die Festsetzung einer Baulinie entlang der Straße Im Keutel wird verzichtet, da sich aufgrund der Bestandssituation mit der gegenüberliegenden Bebauung keine einheitliche Straßenraumgestaltung ableiten lässt.

8.4.3 Stellung der baulichen Anlagen

Der Bebauungsplan gibt die parallele Ausrichtung der Firstrichtung zur Straße vor. Sonderregelungen sind lediglich bei Eckgebäuden möglich.

Mit der Vorgabe zur Ausrichtung der Gebäude-Längsseite soll der aus der historischen Entwicklung entstandene städtebauliche Ordnungsgedanke und der stadtgestalterische Charakter der Karree-Struktur aufrechterhalten werden.

8.5 Verkehrsflächen

Der Bebauungsplan trifft auf der Grundlage des § 9 (1) Nr. 11 BauGB Festsetzungen zu Verkehrsflächen. Dabei wird differenziert zwischen den „klassischen“ Verkehrsflächen sowie Verkehrsflächen besonderer Zweckbestimmung. Diese übernehmen im Innenstadtbereich unterschiedliche Aufgaben und Funktionen.

In diesem Zusammenhang ist zu erwähnen, dass in der Ebene des Bebauungsplans lediglich die planungsrechtliche Flächensicherung erfolgt. Die Festsetzung einer Verkehrsfläche auf der Ebene des Bebauungsplans ist rein bodenrechtlicher Natur und normiert eine Fläche, die künftig für die Abwicklung von verkehrsplanerischen Aspekten zur Verfügung steht. Die planungsrechtliche Festsetzung einer Verkehrsfläche kann zudem nicht mit Regelungen anderer Rechtsbereiche wie beispielsweise die Widmung, Verkehrssicherung und Verkehrslenkung befrachtet werden.

Bestandteil des Bebauungsplans ist die innerstädtisch bedeutsame Erschließungsstraße Entenpfuhl. Die wesentliche Aufgabe ist die Herbeiführung der planungsrechtlichen Sicherung der für die Abwicklung des Verkehrs notwendigen Flächen und somit für die Bereitstellung ausreichend bemessener Flächen für die unterschiedlichen Verkehrsteilnehmer wie Fahrverkehr, Fußgänger und ruhendem Verkehr. Aufgrund ihrer Bedeutung und Funktion wird die vorgenannte Straße als öffentliche Straßenverkehrsfläche festgesetzt.

Des Weiteren wird eine öffentliche Straßenverkehrsfläche nördlich des Sonstigen Sondergebiets festgesetzt. Diese kann für die Ein- und Ausfahrt in das geplante Parkhaus sowie der Unterbringung von ebenerdigen Parkplätzen herangezogen werden. Ansonsten hat diese Verkehrsfläche eine Verbindungsfunktion zwischen den innerstädtischen Straßen Entenpfuhl und Im Keutel. Die Festsetzung als öffentliche Verkehrsfläche bringt zum Ausdruck, dass diese künftig grundsätzlich der Allgemeinheit zur Verfügung steht, d.h. durch einen nicht fest bestimmten oder bestimmbar Personenkreis genutzt werden kann.

Auf die Eigentumsverhältnisse kommt es bei einer Festsetzung einer öffentlichen Verkehrsfläche nach § 9 (1) Nr. 11 BauGB nicht an. Auch Flächen im Eigentum von Privatpersonen können als öffentliche Verkehrsflächen festgesetzt werden (vgl. Gierke in Brügelmann, Baugesetzbuch, Werkstand: 130. Lfg. April 2024, § 9 Rn. 470).

Die künftige Verkehrsführung bzw. -lenkung steht außerhalb des Bauleitplanverfahrens und ist dem Straßenverkehrsrecht bzw. der Genehmigungsebene vorenthalten.

Darüber hinaus setzt der Bebauungsplan öffentliche Verkehrsflächen besonderer Zweckbestimmung fest.

Entsprechend der geplanten verkehrlichen Neuordnung und Umsetzung der Maßnahmen des ISEK werden die Straßen Mühlenweg, Im Keutel und Im Hombrich als öffentliche Verkehrsfläche besonderer Zweckbestimmung „Verkehrsberuhigter Bereich“ festgesetzt.

Bei verkehrsberuhigten Bereichen handelt es sich gemäß einschlägiger Gesetzeskommentierung (Gierke in Brügelmann, Baugesetzbuch, Werkstand: 130. Lieferung, April 2024, § 9 Rn. 464) um Bereiche, die neben der Fortbewegung ausdrücklich auch anderen Funktionen wie Aufenthalt, Spiel oder Kommunikation dienen.

Die Konkretisierung der Zweckbestimmung als verkehrsberuhigter Bereich bringt zum Ausdruck, dass den verschiedenen Verkehrsteilnehmern auf diesen Verkehrsflächen eine Gleichberechtigung zukommt. Die Verkehrsfläche dient nicht vorrangig dem Straßenverkehr, weshalb dem motorisierten Verkehr – anders als bei „klassischen“ Straßenverkehrsflächen – kein Vorrang zukommt. Gemäß Gierke in Brügelmann (a.a.O.) Innerhalb der festgesetzten öffentlichen Verkehrsflächen besonderer Zweckbestimmung „Verkehrsberuhigter Bereich“ dürfen die Fußgänger die Straße in ihrer ganzen Breite benutzen. Auch sind Kinderspiele überall erlaubt. Der Fahrzeugverkehr muss Schrittgeschwindigkeit einhalten. Die Fahrzeugführer dürfen die Fußgänger weder gefährden noch behindern. Auch dürfen die Fußgänger den Fahrverkehr nicht unnötig behindern. Das Parken ist außerhalb der dafür gekennzeichneten Flächen unzulässig.

Hierdurch erfährt der innerstädtische Bereich eine Aufwertung bezüglich des Straßenraumgestaltung als auch eine Attraktivitätssteigerung für nicht mobile Verkehrsteilnehmer, wie z.B. Fußgänger. Auch kann die Aufenthaltsqualität auf diesen Flächen erhöht werden.

Außerdem sind in der Planzeichnung des Bebauungsplans öffentliche Verkehrsflächen besonderer Zweckbestimmung „Fußweg“ festgesetzt. Diese dienen der Gewährleistung der fußläufigen Erreichbarkeit des beabsichtigten Parkhauses sowie der Verbindung in Richtung der Fußgängerzone der Stadt Mayen.

Zudem sind im Bebauungsplan private Verkehrsflächen besonderer Zweckbestimmung „Parkplatz“ festgesetzt. Diese dienen der Unterbringung des ruhenden, privaten Anliegerverkehrs. Hierdurch erfolgt bereits auf der Ebene des Bebauungsplans eine Steuerung der Flächen für die Unterbringung des ruhenden Verkehrs, wodurch ein „Wildwuchs“ verhindert werden kann.

8.6 Flächen und Maßnahmen zum Schutz, zur Pflege und zur Entwicklung von Boden, Natur und Landschaft sowie Flächen und Maßnahmen für das Anpflanzen von Bäumen, Sträuchern und sonstigen Bepflanzungen sowie mit Bindungen für Bepflanzungen und für die Erhaltung von Bäumen, Sträuchern und sonstigen Bepflanzungen

8.6.1 Extensive Dachbegrünung

Ein stadttökologischer Planinhalt des vorliegenden Bebauungsplans ist die Anlage von extensiv begrünten Dächern.

Hierzu regelt der Bebauungsplan die Umsetzung einer Dachbegrünung bei Flachdächern (= < 5°) auf mindestens 60 % der Dachfläche der Hauptgebäude.

In Abstimmung mit der Bauordnung der Stadt Mayen können auch vergleichbare Systeme zur Wasserspeicherung und -rückhaltung, als die in der Textfestsetzung angeführte Drain- und Filterschicht, zugelassen werden.

Mit der Festsetzung eines Mindestanteils der zu begrünenden Dachflächen werden innerhalb des räumlichen Geltungsbereichs des Bebauungsplans zusätzliche begrünte Flächen geschaffen, wodurch u.a. ein Beitrag zum Ausgleich der Eingriffe in den Boden geleistet werden soll. Die festgesetzte Dachbegrünung kann als Minimierungsmaßnahme für die Auswirkungen auf das Schutzgut Boden gemäß § 1 (6) Nr. 7a BauGB dienen.

Weiterhin können durch die begrünten Dächer bauphysikalische Vorteile erreicht werden. So leisten die Dachbegrünungen einen Beitrag zur Erhöhung der Energieeffizienz und senken den Energieverbrauch für Heizungen und Kühlungen durch Wärmedämmung und Hitzeabschirmung. Somit wird u.a. den Belangen nach § 1 (6) Nr. 7f BauGB Rechnung getragen.

Auch wird ein (Ersatz-)Lebensraum und Nahrungshabitat für Tiere und Pflanzen geschaffen, wodurch u.a. die Biodiversität und Artenvielfalt erhöht bzw. erhalten werden kann.

Des Weiteren können anfallende Niederschlagswässer zurückgehalten und temporär zwischengespeichert werden. Hiermit kann ein zusätzlicher Retentionsraum für die anfallenden Niederschlagswässer geschaffen und somit durch eine zeitverzögerte Ableitung eine Entlastung der örtlichen Kanalisation erreicht werden. Hierdurch wird zudem der Belang der Vorsorge vor den Gefahren von Starkregen berücksichtigt. Insofern trägt die Festsetzung bezüglich der Dachbegrünung den Belangen nach § 1 (6) Nrn. 7a sowie 12 BauGB Rechnung.

Bei unbepflanzten Dächern werden etwa 80 % bis 100 % des Niederschlags in die Kanalisation geleitet, bei begrünten Dächern jedoch nur ca. 30 %. (vgl. städtebauliche Klimafibel des Ministeriums für Wirtschaft, Arbeit und Wohnungsbau Baden-Württemberg). Der Rest verdunstet oder wird verzögert an die Kanalisation abgegeben. Bei Starkregenereignissen werden maximale Abflussspitzen daher gemindert. Das Niederschlagswasser gelangt erst mit Verzögerung in die Kanalisation und vermindert somit die Gefahr des Überlaufens und von Überschwemmungen.

Mit der grünordnerischen Festsetzung lassen sich auch stadtklimatische Defizite in Bezug auf den Feuchtigkeitshaushalt und das thermische Milieu mindern. So können positive Wirkungen für die Schutzgüter Klima und Luft gemäß § 1 (6) Nr. 7a sowie § 1 (5) BauGB entstehen bzw. die Auswirkungen auf dieses Schutzgut können minimiert werden. Zum Beispiel kann einer Entstehung von Hitzeinseln durch die Reduktion von Temperaturspitzen entgegengewirkt, das Mikroklima verbessert und Schadstoffe aus der Luft ausgefiltert werden.

Durch eine Dachbegrünung wird eine Verbesserung des Kleinklimas erreicht, da die Pflanzen durch die Verdunstung von Wasser einen Kühleffekt auf die Umgebung haben

(„Verdunstungskälte“) und zu einem ausgeglicheneren Temperaturgang im Tages- und Jahresverlauf beitragen. So heizen sich Kiesdächer und schwarze Bitumenpappe auf 50°C teils sogar auf über 80°C auf, wohingegen die maximale Temperatur auf bepflanzten Dächern bei 20 bis 25°C liegt (vgl. städtebauliche Klimafibel: a.a.O.).

Begrünte Dachflächen filtern Feinstaub und Luftschadstoffe, die im Substrat gebunden, abgebaut und / oder von den Pflanzen aufgenommen werden. Durch die Photosynthese der Pflanzen wird natürlicherweise auch Kohlenstoffdioxid aufgenommen.

Auch können hieraus positive Synergien für die im Plangebiet zulassungsfähigen (gebäudeabhängigen) Photovoltaikanlagen resultieren, da sich eine Kombination von Solarzellen und Gründächern (= „Solar-Gründach“) positiv auf die Effektivität der Anlagen auswirken kann. So lässt sich der Wirkungsgrad von Solarzellen bei einer Kombination mit einem Gründach durch eine erreichbare Kühlung erhöhen und somit ein Mehrertrag erzielen. Eine entsprechende Klarstellung der Ermöglichung der angeführten Kombination ist in den Textfestsetzungen aufgenommen.

Nicht zuletzt wird durch eine Dachbegrünung auch eine optische Aufwertung erzielt, was der städtebaulichen Zielsetzung nach einer wirkungsvollen Einbindung in das Orts- und Landschaftsbild entspricht.

Als Nebeneffekt führt eine Dachbegrünung auch zu einer längeren Haltbarkeit der Dächer, da die Dachkonstruktion/-abdichtung durch die Bepflanzung weit geringeren Temperaturschwankungen unterliegt und auch gegen sonstige Witterungsbedingungen, etwa Hagel, Sturm, UV-Strahlung, besser geschützt ist.

Für die Begrünung der Dächer werden weitergehende Anforderungen normiert. So sind diese bei einer Substratstärke von mindestens 10 cm mit mindestens einer extensiven Bepflanzung aus einheimischen Mager- bzw. Trockenrasenarten oder Sedum- bzw. Dachwurzarten umzusetzen. Die dauerhafte Unterhaltung sowie der gleichwertige Ersatz bei Abgang sind ebenso von der Festsetzung umfasst.

Ab einer Dachneigung von 15° sind Schubsicherungen konstruktiv notwendig, um das Abrutschen der Dachbegrünung z.B. bei Starkregen zu verhindern.

Dies führt zu einem kostenmäßigen Mehraufwand, der seitens der Stadt als unverhältnismäßig angesehen wird. Die Begrünung bei größeren Dachneigungen ist aber zulässig und in das Ermessen der Bauherren gestellt, ebenso wie die Anlage intensiv begrünter Dächer. In diesem Zusammenhang ist auf die im Kapitel 8.3.1 beschriebene Möglichkeit der anteilmäßigen Anrechenbarkeit intensiv begrünter Dächer auf die GRZ zu verweisen.

Der Bebauungsplan regelt weiterhin, dass die Dachbegrünung auf einen Mindestflächenanteil von 40 % reduziert werden kann, sofern Anlagen und Einrichtungen zur Erzeugung von Energie aus solarer Strahlung auf den Dachflächen untergebracht werden. Hierdurch soll insbesondere das Prinzip der Verhältnismäßigkeit sowie der Angemessenheit berücksichtigt werden.

8.6.2 Fassadenbegrünung

Für das Sonstige Sondergebiet mit der Zweckbestimmung „Parkhaus“ ist als weitere stadtoökologische Festsetzung die Verpflichtung zur Begrünung von geschlossenen Fassaden mit weniger als 15 % an Öffnungen normiert.

Durch die Schaffung zusätzlicher begrünter Flächen soll ein Beitrag zum Ausgleich der Auswirkungen auf die umweltschützenden Schutzgüter gemäß § 1 (7) BauGB geleistet werden.

Im Zusammenhang mit der Begrünung von Fassaden können insbesondere klimatische Wirkungen angeführt werden. So kann es durch eine Reduktion von Temperaturspitzen oder eine Kühlwirkung aufgrund von Verdunstung sowie durch Absorption und Reflexion der Sonnenstrahlen im Blattwerk zu Verbesserungen des Mikroklimas kommen. Des Weiteren kann vor dem Hintergrund der Erhöhung der Verdunstungsrate die Feuchteproduktion gesteigert werden.

Zudem werden die thermischen Bedingungen durch die geänderte Strahlungsbilanz an der Gebäudewand aufgrund des Blattwerkes sowie des Luftpolsters und der Verdunstung gegenüber nicht begrünten Fassaden verändert. Gemäß der Städtebaulichen Klimafibel des Ministeriums für Verkehr und Infrastruktur des Landes Baden-Württemberg (a.a.O.) kann an strahlungsreichen Sommertagen die Tagesamplituden an begrünten Wänden im Vergleich mit unbegrünten Wänden um bis zu 30 °C gedämpft werden. Im Mittel ergaben sich unter den begrünten Fassaden um 1 – 2 °C niedrigere Wandtemperaturen. Neben dem Kühleffekt können im Winter weiterhin Isolationswirkungen angeführt werden. So lagen die Oberflächentemperaturen einer immergrünen Wand um ca. 2 °C höher als die der unbegrünten Wände.

Auch können lufthygienische Aspekte angeführt werden, wie beispielsweise die Bindung von Staub. Darüber hinaus kann durch die Schaffung von Lebensräumen für Tiere und Pflanzen ein Beitrag zur Erhöhung der Biodiversität erreicht werden.

Außerdem kann mit der Fassadenbegrünung eine Aufwertung des städtebaulichen Erscheinungsbildes des beabsichtigten Parkhauses - insbesondere im Blockinnenbereich - einhergehen.

8.6.3 Innere Durchgrünung des Plangebiets

Im Geltungsbereich des Bebauungsplans sind die baulich nicht genutzten Teilflächen der Baugrundstücke als Grünflächen oder gärtnerisch als unversiegelte Vegetationsfläche anzulegen und dauerhaft zu unterhalten.

Dazu sind Raseneinsaaten, Wildblumenwiesen, Gehölzpflanzungen, Bodendecker, Stauden bzw. eine Kombination der angeführten Pflanzungen zulässig.

Reine Schotter-, Kies-, Stein- und sonstige vergleichbar Materialschütterungen sind unzulässig.

Wasserdichte oder nicht durchwurzelbare Materialien (Folien, Vlies) sind nur zur Anlage von permanent mit Wasser gefüllten Gartenteichen zulässig.

Die Vegetationsflächen sind dauerhaft zu erhalten und fachgerecht zu pflegen. Ausfälle sind gleichartig nach zu pflanzen. Die Maßnahmen sind spätestens ein Jahr nach Fertigstellung der Gebäude auf den jeweilig bebauten Grundstücken umzusetzen.

Das Planungsziel ist die Anlage und Entwicklung vegetationsreicher Grün- und Freiflächen zur inneren Durchgrünung des Plangebiets.

Weiterhin dient die Festsetzung der Gewährleistung einer nachhaltigen städtebaulichen Entwicklung i.S. des § 1 (5) BauGB, dient dem Klimaschutz sowie der -anpassung gemäß §§ 1 (5) und 1a (5) BauGB und trägt den wesentlichen Umweltbelangen nach § 1 (6) Nr. 7a BauGB Rechnung. So können beispielsweise die Biodiversität erhöht, Hitzestaus und die Herausbildung von Hitzeinseln vermieden bzw. vermindert, die Versickerung des Niederschlagswasser unterstützt, Habitate für Tiere und Pflanzen geschaffen und die Freiflächen ökologisch aufgewertet werden.

Neben einer vielfältigen Freiflächengestaltung, der Schaffung eines Nahrungsangebots für die einheimische „Tierwelt“ (Insekten und Kleinsttiere) oder stadtoökologischen Aspekten, dient das Verbot der Herstellung von „reinen“ Schotter- und Steinflächen weiterhin der Vermeidung des „Aufheizens“ und somit der Ausbildung von Wärmeinseln. Zudem kann hierdurch die Verdunstungs- und Versickerungsrate und somit die Grundwasserneubildung im Gegensatz zu (teil)versiegelten Flächen erhöht und der Oberflächenabfluss reduziert werden.

9 BAUORDNUNGSRECHTLICHE FESTSETZUNGEN

Einen wesentlichen Beitrag für die Einbindung des Plangebietes in das Ortsbild leisten grundsätzlich die bauordnungsrechtlichen Festsetzungen, die der Regelung gestalterischer Inhalte dienen.

Im Bebauungsplan wird hinsichtlich der bauordnungsrechtlichen Festsetzungen eine planerische Zurückhaltung ausgeübt. Diese planerische Zurückhaltung bei der Regelung zur Baugestaltung ist darauf zurückzuführen, dass in der näheren Umgebung kein einheitliches bzw. gesamtheitlich begründbares Gestaltungskonzept erkennbar vorliegt.

Im vorliegenden Bebauungsplan sind daher lediglich Regelungen zur Dachgestaltung aufgenommen worden.

Die getroffene Gestaltungsfestsetzung zur Dachform/ -neigung begründet aus bodenrechtlich relevanter Sicht das städtebauliche Erfordernis. Ein wesentlicher Grund ist die Einbindung in das Ortsbild, welches durch das geneigte Dach geprägt ist. Mit der angeführten Gestaltungsfestsetzung wird ein dauerhaftes Strukturmerkmal festgelegt. Aus stadtstruktureller Sicht wird das Dach i.d.R. nicht kurzfristig verändert werden.

In den Baugebietsteilflächen MU1 und MU2 sind für die Hauptgebäude geneigte Dächer mit einer Neigung von 25° bis 45° sowie Flachdächer mit einer Neigung < 5° zulässig.

Hierdurch sollen neben den regionstypischen geneigten Dachformen auch derzeit als modern geltende Bauweisen ermöglicht werden. Den Flachdächern kommt insbesondere im Zusammenhang mit der anvisierten inneren Durchgrünung durch wirtschaftliche „Vorteile“ hinsichtlich der Dachbegrünung (siehe Kapitel 8.6.1 der Begründung) eine besondere Relevanz zur Umsetzung des definierten Planungsziels nach einer klimagerechten und -angepassten Bauleitplanung zu.

Für das Sonstige Sondergebiet mit der Zweckbestimmung „Parkhaus“ wird keine bauordnungsrechtliche Festsetzung bezüglich der Dachneigung normiert. Hierdurch sollen die planungsrechtlichen Zulässigkeitsvoraussetzungen für ein „offenes“ Parkhaus, d.h. der Nutzung der Dachfläche als Parkplatzfläche, geschaffen bzw. ermöglicht werden.

In der öffentlichen Fläche für den Gemeinbedarf mit der Zweckbestimmung „Soziale Zwecke“ sind für die Hauptgebäude nur Dächer mit einer Neigung zwischen 25° bis 45° zulässig.

Die Festsetzung orientiert sich an der Dachneigung des baulichen Bestands und dient insofern der dauerhaften planungsrechtlichen Sicherung dessen.

Für die Urbanen Gebiete MU1 und MU2 sowie die Gemeinbedarfsfläche mit der Zweckbestimmung „Soziale Zwecke“ werden die Festsetzungen aus der Dachgestaltungssatzung hinsichtlich der Dacheindeckung mit Schiefer ohne Änderung in den Bebauungsplan übernommen.

Weiterhin normiert der Bebauungsplan eine Festsetzung zur äußeren Gestaltung, indem für das zulässige IV. Vollgeschoss in der Baugebietsteiffläche MU2 vorgegeben wird, dass die Gebäudewand dieses Vollgeschosses zur angrenzenden, anbaufähigen öffentlichen Verkehrsfläche einen Rücksprung von mindestens 1,5 m aufweisen muss. Hiermit soll insbesondere die optische Wirkung und Wahrnehmung der baulichen Anlage aus dem öffentlichen Verkehrsraum gesteuert werden, um einen Beitrag zur Aufrechterhaltung des Ortsbildes zu leisten.

Für die abschließende Beurteilung von gestalterischen Belangen können grundsätzlich die Vorgaben der Landesbauordnung herangezogen werden (und hier § 5 LBauO).

10 NACHRICHTLICHE ÜBERNAHMEN NACH § 9 (6) BAUGB

Der Regelungsgehalt des § 9 (6) BauGB dient dazu, nach anderen gesetzlichen Vorschriften getroffene Festsetzungen in den Bebauungsplan nachrichtlich zu übernehmen, soweit sie zu seinem Verständnis oder für die städtebauliche Beurteilung von Baugesuchen notwendig oder zweckmäßig sind.

Die nachrichtliche Übernahme entfaltet vom Grundsatz her lediglich einen informativen Charakter für alle an der Planung und dem Planvollzug Beteiligten. Ein Festsetzungscharakter geht von der nachrichtlichen Übernahme nicht aus.

Dies gilt im vorliegenden Planungsfall für die Einzeldenkmäler „Im Hombrich 11“ (ehem. Jüdische Schule, dreigeschossiger Putzbau 1869) und „Mühlenweg 7“ (Turm, bez. 1696) gemäß dem nachrichtlichen Verzeichnis der Kulturdenkmäler der Generaldirektion Kulturelles Erbe.

Auf den fachgesetzlichen Regelungsgehalt wird hingewiesen.

11 AUSWIRKUNGEN DER PLANUNG

11.1 Städtebauliche Auswirkungen

Städtebauliche Auswirkungen ergeben sich insbesondere durch die geplante Neustrukturierung des Verkehrs im Gebiet, den Neubau der geplanten Hochgarage sowie die Schaffung und Steuerung der planungsrechtlichen Zulässigkeitsvoraussetzungen für eine Nachverdichtung in der Baugebietsteiffläche MU2.

Durch den Neubau der beabsichtigten Hochgarage sowie die wohnbauliche Nachverdichtung können derzeit mindergenutzte innerstädtische Flächen einer neuen Nutzung zugeführt werden. Dies betrifft insbesondere die Flächen im Blockinnenbereich des Plangebietes sowie zukünftig die Flächen des öffentlichen Parkplatzes Im Hombrich.

Auswirkungen auf das Ortsbild ergeben sich maßgeblich durch die neu hinzutretende Bebauung der geplanten Hochgarage sowie der Wohnbebauung. Diese orientiert sich an der Höhe der Bestandsbebauung und wird sich diesbezüglich in die Eigenart der Umgebungsbebauung einfügen. Weiterhin wird die Bebauung entlang der Straßen Im Keutel und Entenpfehl ergänzt, so dass die bestehenden Blockrandstrukturen aufgegriffen und „geschlossen“ werden.

Weitergehend bildet die beabsichtigte Hochgarage im Gesamtzusammenhang mit der Neuordnung des fließenden und ruhenden Verkehrs die Grundlage und Voraussetzung zur Bündelung und Konzentration des Verkehrs. Hierdurch können andere Siedlungsbereiche entlastet und einer Folgenutzung zugeführt werden, wodurch die Voraussetzungen für eine dem Gebot der Innen- vor Außenentwicklung folgende Siedlungsentwicklung geschaffen werden.

Mit der geplanten Maßnahme der Innenentwicklung erfolgt die Neuordnung einer innerstädtischen Fläche sowie die geplante Aufwertung des Umfeldes. Durch die Maßnahme kann die Inanspruchnahme von Flächen im Außenbereich verhindert und in zentraler innerstädtischer Lage der ruhende Verkehr neu geordnet und gebündelt werden. Dies trägt zudem der Stärkung des zentralen Versorgungsbereichs mit der Mayener Fußgängerzone bei.

11.2 Auswirkungen auf den Verkehr

Übergeordnete / Äußere Anbindung

Mit Umsetzung der Planung wird sich das Verkehrsaufkommen im Plangebiet und in der Umgebung verändern.

Mit der Planung und Umsetzung der Maßnahmen des ISEK wird sich gegenüber dem Bestand eine Änderung der Erschließungssituation ergeben. Insgesamt soll das Plangebiet sowie die nähere Umgebung über einen Haupterschließungsring mit der Straße Entenpfuhl, Im Hombrich und Neustraße an die Hauptverkehrsstraße St.-Veit-Straße angeschlossen werden.

Der vorliegende Bebauungsplan schafft für die beabsichtigte Hochgarage die planungsrechtlichen Voraussetzungen für eine Anbindung sowohl an den Entenpfuhl als auch an die Erschließungsstraße Im Keutel. Hiermit wird der nachgelagerten Planvollzugsebene sowie der Ausführungsplanung ein größtmöglicher Ermessens- und Handlungsspielraum bezüglich der zukünftigen Zu- und Abfahrt überlassen. Insofern kann auf der Baugenehmigungsebene und der sodann vorliegenden konkreten Ausführungsplanung eine verträgliche Lösung herbeigeführt werden.

Verkehrsaufkommen der geplanten Nutzungen

Im Rahmen des Bebauungsplanverfahrens wurde eine Verkehrsuntersuchung (Vertec, Verkehrsplanerische Begleituntersuchung, Koblenz 2017) zur Beurteilung der Auswirkungen des Verkehrsaufkommens durch die geplante Hochgarage durchgeführt.

Die Untersuchung geht hierbei gemäß der ursprünglichen Planung noch von 340 Stellplätzen aus, die in der Parkgarage verteilt auf 4 Parkebenen untergebracht werden sollen. Pro Stellplatz ist mit einem Umschlagsgrad von ca. 3,6 Belegungen zu rechnen. Daraus ergibt sich ein planbedingtes Verkehrsaufkommen von ca. 1.200 Zu- und Abfahrten pro Tag (Kfz/24h Werktags) für die Hochgarage.

Mit der geplanten Hochgarage wird es gegenüber der Bestandssituation mit dem Wegfall von ca. 215 Stellplätzen in den umgebenden Straßen und auf den öffentlichen Parkplätzen Im Keutel und Im Hombrich zu einer Erhöhung der Anzahl der Stellplätze kommen. In der Summe ist nicht davon auszugehen, dass es trotz einer höheren Anzahl an Stellplätzen in der Hochgarage im Vergleich zur Anzahl der entfallenden Stellplätze zu maßgebenden Mehrverkehren kommen wird. Es finden vielmehr Verlagerungen aus den umgebenden Straßen und Bündelung der Verkehre auf die Hochgarage und die Straße Entenpfuhl bzw. den Haupterschließungsring statt. Zudem kann mit der vorgesehenen höheren Anzahl der Stellplätze ein Beitrag dazu geleistet werden, dass zu Spitzenzeiten der Parksuchverkehr aufgrund des Angebotes in der Hochgarage vermieden wird. Durch die angedachte Erhöhung auf ca. 380 Parkplätze

sind gemäß einer ersten Einschätzung keine wesentlich anderen Auswirkungen zu erwarten. Das Gutachten wird im weiteren verfahren angepasst.

Verkehrliche Belastung des Straßennetzes

Um die verkehrlichen Auswirkungen der Planung auf den relevanten Straßenabschnitten beurteilen zu können, werden anhand von Verkehrsmodellrechnungen die Auswirkungen ermittelt, bewertet und vergleichend gegenübergestellt. Da der vorliegende Untersuchungsraum insbesondere durch die Quell- und Zielverkehrsrelationen geprägt ist (Bewohner- und Parkverkehr) ist nicht von einer allgemeinen Verkehrsentwicklung auszugehen. Weitergehend ist das allgemeine Verkehrswachstum seit einigen Jahren gering bzw. in vielen Bereichen abnehmend. Insofern wird der Ist-Zustand mit dem Prognose-Nullfall gleichgesetzt. Dieser wird als Vergleich zur Beurteilung der Auswirkungen der Planung herangezogen.

Im Ist-Zustand = Prognose-Nullfall wurden die vorhandenen Verkehrsbelastungen mittels Zählung ermittelt.

Straßenabschnitt	DTVw [Kfz/24h] (durchschnittliche tägliche Verkehrsstärke)
St.-Veit-Straße (von Boemundring bis Kreisverkehr Am Neutor)	13.300
Am Neutor (von Polcher Str. bis Kreisverkehr Am Neutor)	12.040
St.-Veit-Straße (von Kreisverkehr Am Neutor bis Wasserpfortchen)	14.560
St.-Veit-Straße (von Wasserpfortchen bis Alleestraße)	13.260
Wasserpfortchen (von St.-Veit-Str. bis Im Keutel)	1.660
Wasserpfortchen (von Im Keutel bis Im Hombrich)	1.400
Im Hombrich (Brücke über die Nette von Im Trinnel bis Im Keutel)	2.040
Im Hombrich (von Im Keutel bis Entenpfuhl)	1.770
Im Hombrich (von Entenpfuhl bis Neustraße)	1.990
Neustraße (von Im Hombrich bis Kreisverkehr Am Neutor)	2.020
Entenpfuhl (von Neustraße bis Im Hombrich)	550
Mühlenweg (von Entenpfuhl bis Im Keutel)	340
Im Keutel (von Mühlenweg bis Im Hombrich)	1.090

Abb.: Ist-Zustand 2017 der Verkehrsbelastung der relevanten Straßenabschnitte, Quelle: Stadt Mayen.

Für den Planfall wird das zuvor beschriebene vorhabenbezogene Verkehrsaufkommen berücksichtigt. Dieses wird aufgrund der Zu- und Abfahrtsvarianten in zwei unterschiedlichen Planfällen betrachtet:

Prognose-Planfall 1:

- Anbindung der geplanten Hochgarage über die Straßen Entenpfuhl im Zweirichtungsverkehr zwischen der Neustraße und der Zu- und Abfahrt zur geplanten Hochgarage.

Prognose-Planfall 2:

- Anbindung der geplanten Hochgarage über die Straße Entenpfuhl im Einrichtungsverkehr mit Fahrtrichtung in Richtung der Straße Im Hombrich und der Neustraße (Haupterschließungsring).

Weitergehend wurden folgende Änderungen der Verkehrsführung für beide Planfälle zugrunde gelegt:

- Sperrung der Straße Wasserpförtchen zwischen Im Hombrich und St.-Veit.Straße für den motorisierten Verkehr.
- Einbahnstraßenregelung im Bereich des Brückenbauwerks Im Hombrich über die Nette.
- Änderung der Einbahnstraßenregelung im Bereich Im Keutel / Wasserpförtchen.
- Einbahnstraßenregelung in der Straße Im Keutel als Verlängerung des Mühlenweges.

Im Prognose-Planfall 1 kommt es zu folgenden Verkehrsbelastungen und Veränderungen im Vergleich zum Prognose-Nullfall:

Straßenabschnitt	DTVw [Kfz/24h] (Nullfall)	DTVw [Kfz/24h] (Planfall 1)	Veränderung Nullfall zu Planfall 1 [ca. %]
St.-Veit-Straße (von Boemunding bis Kreisverkehr Am Neutor)	13.300	13.330	-
Am Neutor (von Polcher Str. bis Kreisverkehr Am Neutor)	12.040	12.040	-
St.-Veit-Straße (von Kreisverkehr Am Neutor bis Wasserpförtchen)	14.560	14.160	- 3
St.-Veit-Straße (von Wasserpförtchen bis Alleestraße)	13.260	14.310	+ 8
Wasserpförtchen (von St.-Veit-Str. bis Im Keutel)	1.660	-	-
Wasserpförtchen (von Im Keutel bis Im Hombrich)	1.400	-	-
Im Hombrich (Brücke über die Nette von Im Trinnel bis Im Keutel)	2.040	990	- 51
Im Hombrich (von Im Keutel bis Entenpfuhl)	1.770	1.560	- 12
Im Hombrich (von Entenpfuhl bis Neustraße)	1.990	2.010	+ 1
Neustraße (von Im Hombrich bis Kreisverkehr Am Neutor)	2.020	2.040	+ 1
Entenpfuhl (von Neustraße bis Im Hombrich)	550	2.930	+ 433
Mühlenweg (von Entenpfuhl bis Im Keutel)	340	520	+ 53
Im Keutel (von Mühlenweg bis Im Hombrich)	1.090	540	- 50

Abb.: Prognose-Planfall 1 – Verkehrsbelastung der relevanten Straßenabschnitte, Quelle: Stadt Mayen.

Durch die Planung wird sich das Verkehrsaufkommen insbesondere auf dem Abschnitt Entenpfuhl zwischen Kreisverkehrsplatz am Neutor und der geplanten Zu- und Abfahrt der

Hochgarage erhöhen. Hier kommt es zu Mehrverkehren von ca. 2.300 – 2.700 Kfz/Tag – ca. eine Vervierfachung des Verkehrs.

Mit den geänderten Straßenführungen und Bündelung der Verkehre auf die Hochgarage kommt es auf der Brücke über die Nette zu einer deutlichen Belastungsreduzierung um ca. die Hälfte des Verkehrs.

Im Mühlenweg ergeben sich Zunahmen der Verkehrsbelastungen aufgrund der geänderten Verkehrsführung hinsichtlich des Ziel- und Quellverkehrs im Bereich Im Keutel / Wasserpförtchen (Alternative zur Verbindung Wasserpförtchen, die für den motorisierten Verkehr gesperrt wird).

Auf der Straße Im Keutel wird es zu einer deutlichen Abnahme des Verkehrs kommen, da hier im Gegensatz zum Nullfall mit dem bestehenden öffentlichen Parkplatz im Planfall keine Quell- und Zielverkehre aufgrund des Parkens entstehen.

Im Prognose-Planfall 2 kommt es zu folgenden Verkehrsbelastungen und Veränderungen im Vergleich zum Prognose-Nullfall:

Straßenabschnitt	DTVv [Kfz/24h] (Nullfall)	DTVv [Kfz/24h] (Planfall 2)	Veränderung Nullfall zu Planfall 2 [%]
St.-Veit-Straße (von Boemunding bis Kreisverkehr Am Neutor)	13.330	13.330	-
Am Neutor (von Polcher Str. bis Kreisverkehr Am Neutor)	12.040	12.040	-
St.-Veit-Straße (von Kreisverkehr Am Neutor bis Wasserpförtchen)	14.560	14.160	- 3
St.-Veit-Straße (von Wasserpförtchen bis Alleestraße)	13.260	14.310	+ 8
Wasserpförtchen (von St.-Veit-Str. bis Im Keutel)	1.660	-	-
Wasserpförtchen (von Im Keutel bis Im Hombrich)	1.400	-	-
Im Hombrich (Brücke über die Nette von Im Trinnel bis Im Keutel)	2.040	990	- 51
Im Hombrich (von Im Keutel bis Entenpfuhl)	1.770	1.560	- 12
Im Hombrich (von Entenpfuhl bis Neustraße)	1.990	3.260	+ 64
Neustraße (von Im Hombrich bis Kreisverkehr Am Neutor)	2.020	3.290	+ 63
Entenpfuhl (von Neustraße bis Im Hombrich)	550	1.720	+ 213
Mühlenweg (von Entenpfuhl bis Im Keutel)	340	520	+ 53
Im Keutel (von Mühlenweg bis Im Hombrich)	1.090	540	- 50

Abb.: Prognose-Planfall 2 – Verkehrsbelastung der relevanten Straßenabschnitte, Quelle: Stadt Mayen.

Der Prognose-Planfall 2 unterscheidet sich für die Abschnitte der St.-Veit-Straße und Wasserpförtchen, der Brücke über die Nette sowie der Straße Im Hombrich zwischen Im Keutel und Entenpfuhl und auch den Verkehrsbelastungen auf der Straße Mühlenweg und Im Keutel nicht vom Prognose-Planfall 1. Auf der Straße Entenpfuhl, Im Hombrich zwischen Entenpfuhl und

Neustraße sowie der Neustraße kommt es zu wesentlichen Unterschieden zum Prognose Planfall 1. Dies ist auf die geänderte Verkehrsführung in der Umgebung sowie die Änderungen im Ziel- und Quellverkehr zur Hochgarage zurück zu führen.

Auf der Straße Entenpfuhl kommt es zwischen Kreisverkehrsplatz am Neutor und der Straße Im Hombrich zu einer Verkehrszunahme von ca. 1.200 – 1.300 Kfz/Tag, die sich daraus begründet, dass alle Abfahrten aufgrund der Einbahnstraßenregelung über den Entenpfuhl in nördlicher Richtung erfolgen müssen und über den vorgesehenen Haupterschließungsring Entenpfuhl, Im Hombrich und Neustraße abfließen.

Die Unterschiede zwischen dem Prognose-Planfall 1 und dem Prognose-Planfall 2 beziehen sich insbesondere auf das nähere Umfeld und die Erschließungssituation der Straße Entenpfuhl. Im Prognose-Planfall 1 kommt es aufgrund des Zweirichtungsverkehrs zu einer Belastungskonzentration auf der Straße Entenpfuhl. Im Prognose-Planfall 2 kommt es durch die Ringschließung zu einer flächenmäßig stärkeren Belastung in diesen drei Straßenabschnitten.

Aufgrund der verkehrsplanerischen Aspekte (insbesondere Verkehrssicherheit und Erkennbarkeit der Streckenführung) wird der Empfehlung des Gutachters zur Priorisierung des Erschließungsringes mit Einbahnstraßenregelung über den Entenpfuhl in Richtung Im Hombrich und Neustraße gefolgt.

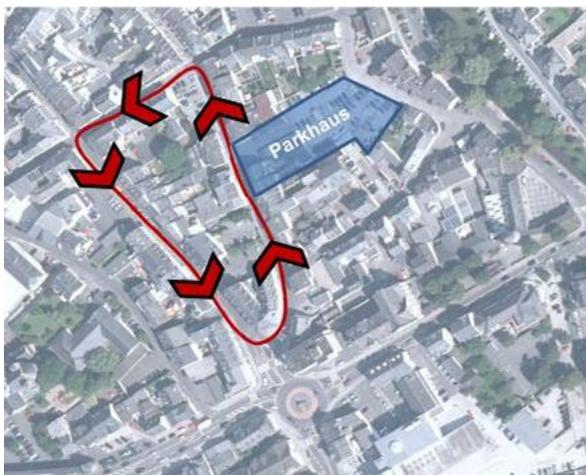


Abb.: Erschließungsring, Quelle: Stadt Mayen.

Leistungsfähigkeit von Knotenpunkten

Für den Kreisverkehrsplatz am Neutor wurde auf Basis der prognostizierten Spitzenstundenbelastung die Leistungsfähigkeit bei Durchführung der Planung geprüft. Die Ergebnisse sind für beide Planfälle identisch. Ergebnis ist, dass mit Durchführung der Planung durch die geplante Hochgarage keine Leistungsfähigkeitsdefizite entstehen. Der Kreisverkehr ist ohne Durchführung leistungssteigernder Maßnahmen weiterhin mit der Qualitätsstufe C leistungsfähig.

Fußgänger / Radverkehr

Mit der geplanten Verkehrsberuhigung und Neugestaltung der Straßen Mühlenweg, Im Keutel und Im Hombrich werden die Aufenthaltsqualität im Straßenraum für alle Verkehrsteilnehmer verbessert werden. Durch die geplante Neugestaltung der Straße Entenpfuhl soll die fußläufige Verbindung in Richtung Fußgängerzone aufgewertet werden.

Die planungsrechtliche Festsetzung eines Durchganges von der geplanten Hochgarage zur Straße Im Hombrich und gemäß ISEK in Weiterführung nach Norden stellt eine fußläufige Anbindung zur Innenstadt auf kurzen Wegen sicher.

11.3 Soziale Infrastruktur

Innerhalb des Plangebietes befindet sich auf den Grundstücken Im Hombrich 1-3 das „Haus der Jugend“. Mit der Festsetzung einer Fläche für Gemeinbedarf wird diese Nutzung bauplanungsrechtlich dauerhaft gesichert. Weiterhin werden die planungsrechtlichen Zulässigkeitsvoraussetzungen für künftige Entwicklungsmöglichkeiten geschaffen.

12 INFRASTRUKTUREINRICHTUNGEN DER VER- UND ENTSOR- GUNG

Da es sich um eine Überplanung des Bestandes handelt, kann davon ausgegangen werden, dass die insbesondere in den umliegenden Straßen vorhandenen Ver- und Entsorgungsinfrastrukturen auch zukünftig die Ver- und Entsorgung sicherstellen können.

12.1 Wasserversorgung

Eine ausreichende Löschwasserversorgung kann über den Zeitraum von 2 Stunden mit 48 m³/h gewährleistet werden.

12.2 Abwasserbeseitigung

Die Sicherstellung der Abwasserbeseitigung ergibt sich aus dem Gebot einer städtebaulichen geordneten Entwicklung und setzt eine Entwässerung der Schmutz- und Niederschlagswasser voraus.

Die Entwässerung (Abwasser und Niederschlagswasser) soll im Rahmen der bestehenden Entsorgungsinfrastrukturen erfolgen (Mischwasserkanal in den umliegenden Straßen) und kann darüber sichergestellt werden.

Aufgrund der begrenzten Flächenverfügbarkeit im innerstädtischen Bereich ist eine Versickerung von Niederschlagswasser nicht möglich. Zudem ergeben sich Einschränkungen aufgrund des hoch anstehenden Grundwasserstandes (vgl. Umweltbericht).

Insofern wird den städtebaulichen Leitvorstellungen nach einem sparsamen Umgang mit Grund und Boden sowie dem Gebot der Innen- vor Außenentwicklung im vorliegenden Planungsfall ein höheres Gewicht als der Versickerung von Niederschlagswasser gemäß den fachgesetzlichen Vorschriften zugemessen. In diesem Zusammenhang sind jedoch die getroffenen Festsetzungen zur Dachbegrünung sowie der inneren Durchgrünung anzuführen, die u.a. einen Beitrag zur Erhöhung der Versickerungsrate bzw. der Retention von Niederschlagswasser leisten.

12.3 Stromversorgung

Die Gewährleistung der Versorgung des Plangebiets mit Strom ist über die vorhandenen Infrastruktureinrichtungen sichergestellt.

13 BODENORDNUNG

Nach derzeitigem Erkenntnisstand ist kein förmliches Bodenordnungsverfahren nach den §§ 45 ff. BauGB erforderlich.

14 FLÄCHENBILANZ

Die Flächenbilanz des Bebauungsplans stellt sich wie folgt dar:

Festsetzung	Fläche (ca. Angabe in m²)
Sonstiges Sondergebiet mit der Zweckbestimmung „Parkhaus“	1.983
Urbanes Gebiet	5.929
Öffentliche Fläche für den Gemeinbedarf	401
Öffentliche Verkehrsfläche	1.625
Öffentliche Verkehrsfläche besonderer Zweckbestimmung	2.184
Private Verkehrsfläche besonderer Zweckbestimmung	96
Räumlicher Geltungsbereich	12.218