



Stadt Mayen

Bebauungsplan „Gerberviertel“

BEGRÜNDUNG

Planfassung zur Durchführung der frühzeitigen Beteiligung der Öffentlichkeit nach § 3 Abs. 1 BauGB, der Behörden und sonstigen Träger öffentlicher Belange nach § 4 Abs. 1 BauGB sowie der Nachbargemeinden nach § 2 Abs. 2 BauGB

VORENTWURF

Stand: 21.08.2017

INHALTSVERZEICHNIS

I	WESENTLICHE INHALTE, ZIELE UND AUSWIRKUNGEN DER PLANUNG.....	4
1	Planungsanlass, Planungsziele, Verfahren	4
1.1	Planungsanlass / Planungserfordernis	4
1.2	Ziele und Zwecke der Planung	4
1.3	Verfahren	5
2	Plangebiet	6
2.1	Lage und Größe des Plangebietes	6
2.2	Bebauungs- und Nutzungsstruktur im Plangebiet	8
2.3	Umgebung des Plangebietes	9
3	Planungsvorgaben	9
3.1	Raumordnung und Landesplanung	9
3.2	Entwicklung aus dem Flächennutzungsplan	11
3.3	Bestehendes Baurecht	11
3.4	Informelle Planungen	12
3.5	Fachplanungen und Fachbelange	14
4	Städtebauliches Konzept	16
4.1	Städtebauliches Konzept	16
4.2	Planungs- und Standortalternativen	19
5	Planinhalte	20
5.1	Art der baulichen Nutzung	20
5.2	Flächen für den Gemeinbedarf	21
5.3	Maß der baulichen Nutzung	21
5.4	Bauweise	24
5.5	Überbaubare Grundstücksflächen	24
5.6	Stellung baulicher Anlagen	25
5.7	Mit Geh-, Fahr- und Leitungsrechten zu belastende Flächen	25
5.8	Verkehrsflächen	25
5.9	Flächen und Maßnahmen zum Schutz, zur Pflege und 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	26
5.10	Bauordnungsrechtliche Festsetzungen	26
6	Auswirkungen der Planung	26
6.1	Städtebauliche Auswirkungen	26
6.2	Auswirkungen auf den Verkehr	27
6.3	Immissionsschutz	33
6.4	Technische Infrastruktur / Ver- und Entsorgung	36
6.5	Soziale Infrastruktur	36
6.6	Auswirkungen auf die Belange von Natur und Landschaft	36

6.7	Artenschutz und Natura 2000	38
6.8	Eigentumsverhältnisse / Bodenordnung	39
6.9	Flächenbilanz	40
6.10	Kosten der Planung	40
II	VERWENDETE UNTERLAGEN	41

I WESENTLICHE INHALTE, ZIELE UND AUSWIRKUNGEN DER PLANUNG

1 Planungsanlass, Planungsziele, Verfahren

1.1 Planungsanlass / Planungserfordernis

Die Stadt Mayen ist mit der nordöstlichen Innenstadt seit November 2012 im Förderungsprogramm „Aktive Stadt- und Ortsteilzentren“ aufgenommen. Als Schlüssel- und Impulsobjekt ist die Errichtung einer Hochgarage mit bis zu 340 Parkplätzen auf 4 Ebenen in der Mitte des Plangebietes vorgesehen. Die Zufahrt zur Hochgarage ist vom Kreisverkehrsplatz Neutor über die Straße Entenpfuhl geplant. Die Abfahrt ist über eine Einbahnstraßenregelung für die Straße Entenpfuhl geplant, womit die Abfahrt über die Straßen Im Hombrich und Neustraße erfolgen muss. Alternativ kann die Abfahrt über die Straße Entenpfuhl nach Süden zur Neustraße erfolgen.

Mit der Planung soll der ruhende Verkehr innerhalb des innerstädtischen Quartiers neu geordnet und die Wohn- und Lebensqualität verbessert werden. Hierfür werden öffentliche Parkplätze in den umgebenden Straßenräumen sowie auf bisher ungenutzten Baugrundstücken in der näheren Umgebung des Plangebietes, z.B. Grundstücke zwischen der Kirchgasse und Im Hombrich, aufgegeben. Diese Flächen stehen dann einer innerstädtischen Nachverdichtung und Nutzung zur Verfügung.

Mit dem Bebauungsplan sollen die planungsrechtlichen Voraussetzungen für die nachhaltige städtebauliche Entwicklung des Plangebietes mit Neuordnung des ruhenden Verkehrs geschaffen werden.

1.2 Ziele und Zwecke der Planung

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. 3.4) 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.

Mit dem Ziel der Neuordnung und Bündelung des Verkehrs soll gleichzeitig auch die Aufenthaltsqualität im Straßenraum für alle Verkehrsteilnehmer verbessert werden. Weiterhin soll im Plangebiet die Umfeldqualität gesteigert werden.

Wesentliche Ziele der Planung sind:

- Errichtung einer Hochgarage.
- Planungsrechtliche Sicherung der bestehenden Kinder- und Jugendfreizeiteinrichtung im Bereich Im Keutel 1-3.
- Städtebauliche Neuordnung des fließenden und ruhenden Verkehrs.
- Verbesserung der Wohn- und Umfeldqualität.

- Sicherung eines fußläufigen Durchganges zwischen geplanter Hochgarage und der Straße Im Hombrich.
- Sicherung städtebaulicher Gestaltqualitäten und Schaffung neuer Raumkanten.

1.3 Verfahren

Art des Bebauungsplans

Der Bebauungsplan wird im beschleunigten Verfahren gem. § 13a BauGB aufgestellt. Die Voraussetzungen zur Anwendung des Verfahrens nach § 13 a BauGB liegen wie nachfolgend dargelegt vor:

- Es handelt sich um einen Bebauungsplan der Innenentwicklung zur Nachverdichtung und Neuordnung innerstädtisch mindergenutzter Flächen (§ 13a Abs. 1 Satz 1 BauGB).
- Die zulässige Grundfläche im Sinne des § 19 Abs. 2 BauNVO beträgt nach den Festsetzungen des Bebauungsplans maximal ca. 7.260 m². Damit beträgt die zulässige Grundfläche weniger als 20.000 m². Ein enger sachlicher, räumlicher und zeitlicher Zusammenhang mit der Aufstellung anderer Bebauungspläne der Innenentwicklung gemäß § 13a BauGB besteht nicht. (§ 13a Abs. 1 Nr. 1 BauGB).
- Durch die Aufstellung des Bebauungsplanes wird nicht die Zulässigkeit von Vorhaben, die einer Pflicht zur Durchführung einer Umweltverträglichkeitsprüfung nach dem Gesetz über die Umweltverträglichkeitsprüfung oder nach Landesrecht unterliegen, begründet (§ 13a Abs. 1 Satz 4 BauGB).
- Anhaltspunkte für eine Beeinträchtigung der Erhaltungsziele und Schutzzwecke von Gebieten mit gemeinschaftlicher Bedeutung oder von Vogelschutzgebieten im Sinne des BNatSchG bestehen nicht (§ 13a Abs. 1 Satz 5 BauGB).
- Anhaltspunkte für die Beachtung von Pflichten zur Vermeidung oder Begrenzung der Auswirkungen von schweren Unfällen nach § 50 Satz 1 des Bundes-Immissionsschutzgesetzes (BImSchG) bestehen nicht (§ 13a Abs. 1 Satz 5 BauGB).

Die Anwendung des Verfahrens nach § 13 a BauGB bedeutet, dass nach den Vorschriften des § 13a Abs. 2 Nr. 1 BauGB i.V. m. § 13 Abs. 2 und Abs. 3 Satz 1 BauGB

- von der Umweltprüfung nach § 2 Abs. 4 BauGB,
- vom Umweltbericht nach § 2a BauGB,
- von der Angabe nach § 3 Abs. 2 Satz 2 BauGB, welche Arten umweltbezogene Informationen verfügbar sind sowie
- von der Zusammenfassenden Erklärung nach § 10 Abs. 4 BauGB abgesehen wird und
- § 4c BauGB (Überwachung von erheblichen Umweltauswirkungen) nicht anzuwenden ist.

Auch wenn von der Durchführung einer Umweltprüfung abgesehen wird, sind gleichwohl im Verfahren nach § 13a BauGB die speziellen Umweltauswirkungen (z.B. Lärmschutz, Artenschutz) der Festsetzungen zu ermitteln und zu bewerten (Vgl. unter Kap. 6).

Verfahrensablauf

Der Stadtrat der Stadt Mayen hat bereits am 08.12.2010 die Aufstellung des Bebauungsplanes gemäß § 2 Abs. 1 BauGB beschlossen. In seiner Sitzung am 27.09.2017 soll der Stadtrat der Stadt Mayen ergänzend zu dem bereits gefassten Aufstellungsbeschluss die Durchführung des Verfahrens nach § 13a BauGB sowie die frühzeitige Beteiligung der Öffentlichkeit und der Behörden sowie sonstigen Träger öffentlicher Belange beschließen.

Der Vorentwurf des Bebauungsplanes (Plankarte, Textfestsetzungen und Begründung) bildet die Grundlage für die frühzeitige Beteiligung der Öffentlichkeit und der Behörden sowie sonstigen Träger öffentlicher Belange.

Nach Beendigung der frühzeitigen Beteiligung soll für die Konkretisierung der Planung der Hochgarage ein Architektenwettbewerb durchgeführt werden. Auf Basis der Ergebnisse des Wettbewerbes sowie der eingegangenen Stellungnahmen aus der frühzeitigen Beteiligung soll der Bebauungsplan überarbeitet und der Bebauungsplan-Entwurf zur Durchführung der Offenlage erarbeitet werden.

2 Plangebiet

2.1 Lage und Größe des Plangebietes

Das Plangebiet befindet sich im südwestlichen Bereich der Innenstadt Mayens. Es liegt nördlich der St.-Veit-Straße und westlich des Flusses Nette und der Straße Wasserpfortchen.

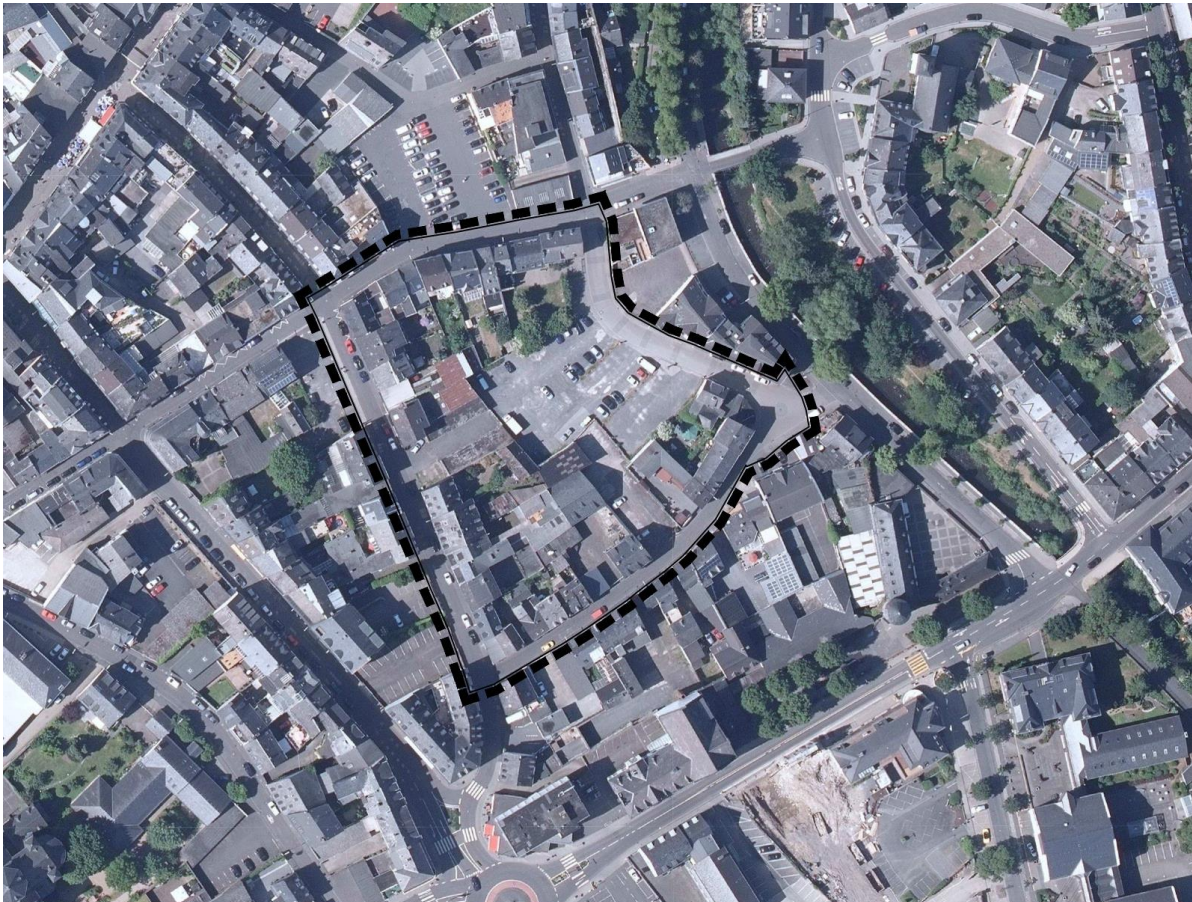


Abbildung 1: Luftbild mit Abgrenzung des Plangebietes

Das Plangebiet wird wie folgt begrenzt:

- Im Norden durch die nördliche Parzellengrenze der Straße Im Hombrich,
- im Osten durch die westliche Parzellengrenze der Straße Im Keutel,
- im Süden durch die südliche Parzellengrenze der Straße Mühlenweg und
- im Westen durch die westliche Parzellengrenze der Straße Entenpfehl.

Der Geltungsbereich umfasst insgesamt eine Fläche von ca. 1,22 ha.

Der Geltungsbereich umfasst die folgenden Flurstücke der Gemarkung Mayen:

**Tabelle 1: Flurstücke im Geltungsbereich des Bebauungsplanes
 (Wiedergabe, maßgebend ist die Abgrenzung in der Planzeichnung)**

Gemarkung Mayen, Flur 21				
794/1	798/2	800/1	804/1	804/2
808/2	809/1	810/2	811	812/1
814/1	815/1	815/2	822/1	822/2
823/2	823/3	823/5	823/10*	824/1
827/1	827/2	830/5	834/3	843/11*
843/12*	1103/826	1322/823	1851/824	1852/824
1999/806	2000/806	2154/803	2257/798	2258/798
2365/803	2367/803	2368/795	2376/803	2377/803
2382/802	2383/802	2950/823	2951/823	2989/807
2990/807	3258/820			

(* Flurstücke liegen nur teilweise im Geltungsbereich des Bebauungsplanes)

2.2 Bauungs- und Nutzungsstruktur im Plangebiet

Die umgebenden Straßen Im Hombrich, Entenpfuhl, Mühlenweg und Im Keutel begrenzen das Plangebiet. Die Straße Im Keutel sowie die Straße Entenpfuhl zwischen Im Hombrich und Mühlenweg sind jeweils im Zwei-Richtungsverkehr befahrbar. Zwischen den Straßen Mühlenweg und Neustraße ist die Straße Entenpfuhl als Einbahnstraße ausgebildet. Die Straße Im Hombrich und die Straße Mühlenweg sind jeweils Einbahnstraßen.

Die Bebauung im Plangebiet wird überwiegend aus zwei- bis drei-geschossigen Gebäuden gebildet, die zumeist direkt grenzständig an die 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.

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 und vom Entenpfuhl aus anfahrbar einen Garagenhof.

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.

Das Wohngebäude im Keutel 3 steht leer und soll abgerissen werden.

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.

Im Gebäude Im Hombrich 5 steht die ehemalige gastronomische Nutzung im Erdgeschoss leer. Die weiteren Gebäude Im Hombrich werden ansonsten zu Wohnzwecken genutzt.

2.3 Umgebung des Plangebietes

Die Bebauung westlich der Straße Entenpfuhl wird durch zwei- bis dreigeschossige Wohngebäude geprägt. Hier befindet sich eine 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 Straßen 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 wird gewohnt. Östlich dieser Gebäude und der Straße Wasserförtchen 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 Neustraße. Die Gebäude entlang dieser Straße 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.

3 Planungsvorgaben

3.1 Raumordnung und Landesplanung

Gemäß § 1 Abs. 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.

Für die Aufstellung des Bebauungsplans bedeutende Ziele, Grundsätze und sonstige Erfordernisse der Raumordnung bestehen in Form

- des Regionalen Raumordnungsplans Mittelrhein-Westerwald (RROP)¹,
- dem Entwurf zur Fortschreibung des Regionalen Raumordnungsplans Mittelrhein-Westerwald (RROPE)².

Regionalplan

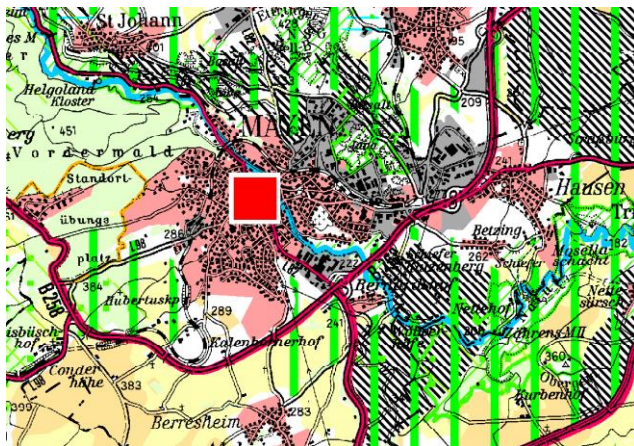


Abbildung 2: Auszug aus dem RROP

Der RROP weist Mayen als Mittelzentrum im Grundnetz aus. Im RROPE ist Mayen als Mittelzentrum eingestuft. Im RROP sowie im RROPE wird das Plangebiet als Siedlungsfläche ausgewiesen.

Für die allgemeine Siedlungsentwicklung sind die Grundsätze unter Kap. 2.2 Innenentwicklung vor Außenentwicklung, Sicherung und Erhöhung der Attraktivität der Städte durch Ausbau der Stadt- und Ortskerne des RROP zu beachten (ebenso Grundsätze G 13 des RROPE). Weiterhin sollen gemäß dem Grundsatz G 1 des Kap. 2.3.1 (RROPE: G 43) städtebauliche Sanierungs- und Entwicklungsmaßnahmen insbesondere die Funktionen von Städten und Gemeinden im jeweiligen Versorgungsbereich stärken.

Mit der Planung werden die Grundsätze des RROP 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.

Die Nette wird im RROPE als Teil des regionalen Biotopverbundsystems gemäß LEP IV nachrichtlich ausgewiesen. Mit der Planung und den im Umfeld zusammenhängenden Maßnahmen der Neuordnung des ruhenden Verkehrs (z.B. Schließung des Mühlenweges für den Verkehr) und Bündelung des ruhenden Verkehrs in der geplanten Hochgarage werden negative Einwirkungen auf die Nette (z.B. Abgase) gemindert.

¹ Planungsgemeinschaft Mittelrhein-Westerwald (2006): Regionaler Raumordnungsplan Mittelrhein-Westerwald; Koblenz.

² Planungsgemeinschaft Mittelrhein-Westerwald (2016): Fortschreibung des Regionalen Raumordnungsplan Mittelrhein-Westerwald – Stand Entwurf; Koblenz; beschlossen durch die Regionalversammlung am 08.12.2016, derzeit zur Genehmigung im Innenministerium vorliegend.

3.2 Entwicklung aus dem Flächennutzungsplan

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

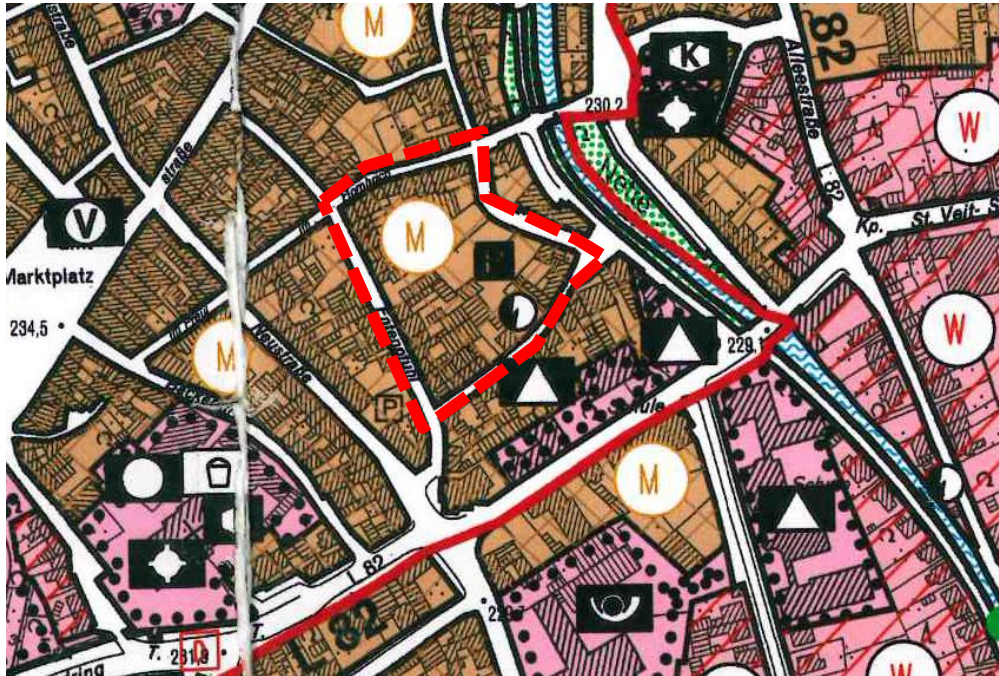


Abbildung 3: Auszug aus dem Flächennutzungsplan mit Überlagerung des Geltungsbereichs (rot gestrichelt)

Die Festsetzung von Mischgebieten und Kerngebieten 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.

Die Planung ist aus den Darstellungen des Flächennutzungsplans gemäß § 8 Abs. 2 BauGB entwickelt.

3.3 Bestehendes Baurecht

3.3.1 Rechtskräftige Bebauungspläne

Für das Plangebiet liegen keine rechtskräftigen Bebauungspläne vor. Ebenso gibt es keine direkt an das Plangebiet angrenzenden Bebauungspläne. Insofern ist die Bebauung innerhalb des Plangebietes und der Umgebung nach § 34 BauGB zu beurteilen.

3.3.2 Sanierungsgebiet

Das Plangebiet befindet sich innerhalb des durch Stadtratsbeschlusses am 06.10.2015 nach § 142 BauGB förmlich festgelegten Sanierungsgebietes „Nordöstliche Innenstadt“³. 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.

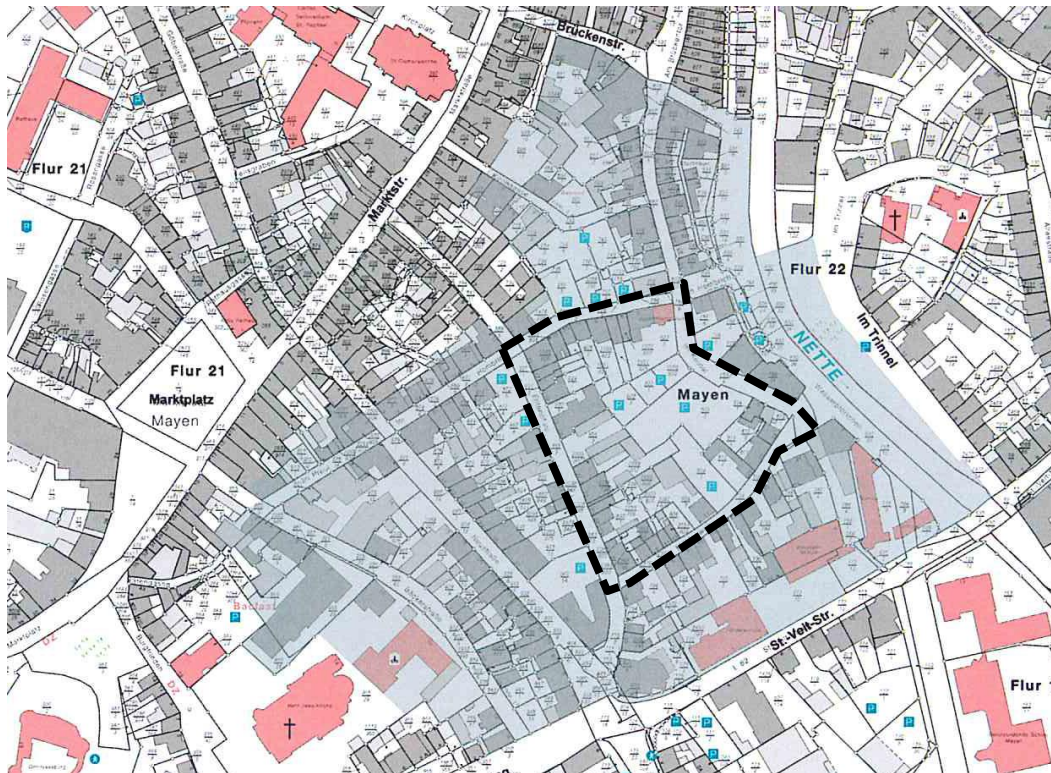


Abbildung 4: Auszug aus der Sanierungssatzung mit Überlagerung des Geltungsbereichs des Bebauungsplans (schwarz gestrichelt)

3.3.3 Dachgestaltungssatzung

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

3.4 Informelle Planungen

3.4.1 Integriertes Stadtentwicklungskonzept

Zur Aufnahme in das Programm „Aktive Stadt- und Ortsteilzentrum“ wurde eine Vorbereitende Untersuchung mit integriertem städtebaulichem Entwicklungskonzept für das Gebiet der

³ Stadt Mayen: Satzung über die förmliche Festlegung des Sanierungsgebietes „Nordöstliche Innenstadt“ vom 07.10.2015.

nordöstlichen Innenstadt Mayens⁴ durchgeführt. Zur Behebung der funktionalen und städtebaulichen 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 der Nutzungsmischung.
- Bündelung des fließenden und ruhenden Verkehrs, auch als Voraussetzung zur Aufwertung des öffentlichen Straßenraumes.
- Aufwertung von Grün- und Freiflächen, insbesondere entlang der Nette.

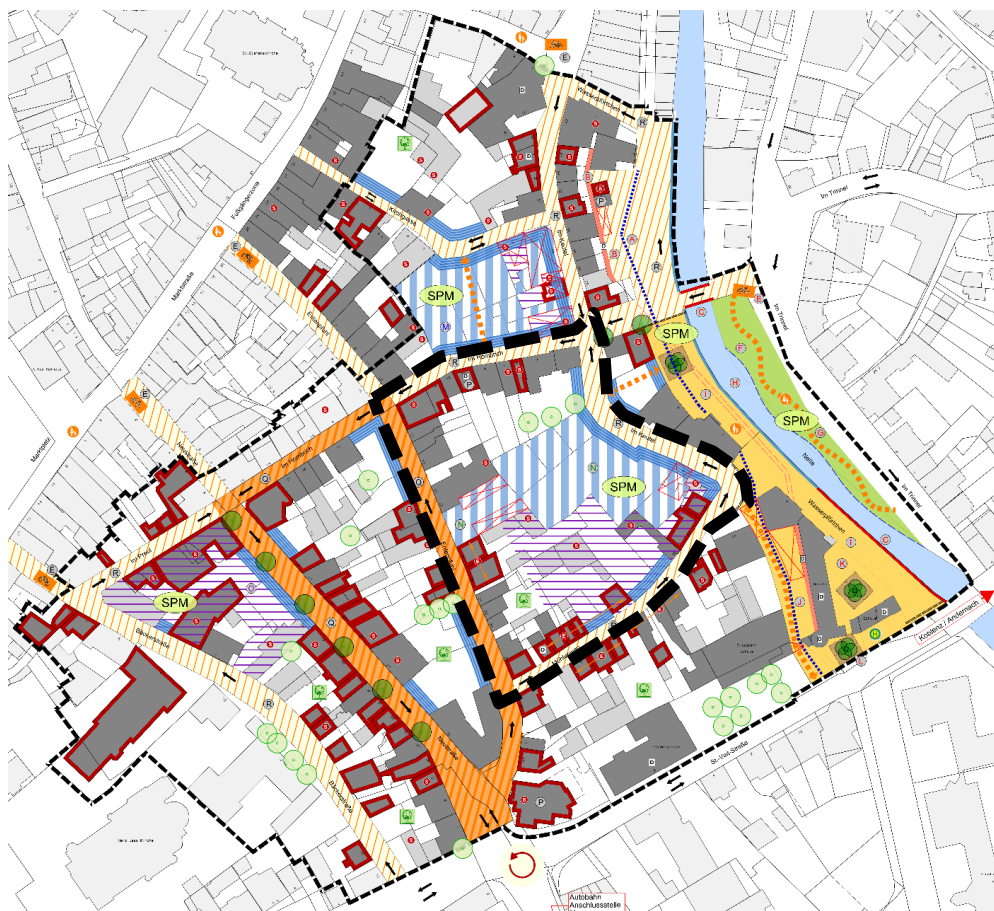


Abbildung 5: Rahmenplan – Integriertes Stadtentwicklungskonzept mit Überlagerung des Geltungsbereichs des Bebauungsplans (schwarze Strichlinie)

Für den Bereich des Plangebietes wurde insbesondere die Schwerpunktmaßnahme zur Errichtung einer Hochgarage mit Bündelung des Verkehrs, Zu- und Abfahrt über die Straße Entenpfehl und Schließung der Raumkanten sowie die Entkernung des Blockinnenbereichs auf

⁴ ISU (Januar 2014): Stadt Mayen, Gebiet „Nordöstliche Innenstadt“ – Vorbereitende Untersuchung nach § 141 BauGB mit integriertem städtebaulichen Entwicklungskonzept zur Aufnahme in das Programm „Aktive Stadt- und Ortsteilzentren“, Bitburg.

privaten Flächen als Entwicklungsziel angestrebt. Weiterhin steht in diesem Zusammenhang die Neuordnung des fließenden und ruhenden Verkehrs mit Ausgestaltung eines Haupterschließungsringes über die Straßen Entenpfuhl, Im Hombrich (westlicher Abschnitt) und Neustraße sowie Verkehrsberuhigung der Straßen Im Hombrich (östlicher und mittlerer Abschnitt), Im Keutel und Mühlenweg.

3.4.2 Parkraumbedarfsermittlung, Machbarkeitsstudie

Im Rahmen einer Parkraumbedarfsermittlung 2013⁵ und der Fortschreibung 2016⁶ wurde das Parkraumbangebot 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 Parkraumbangebot auch zukünftig sichergestellt werden, da dieses nur eine knappe Deckung des Bedarfs gewährleistet.

Für die geplante Errichtung der Hochgarage wurde eine Machbarkeitsstudie⁷ 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 Plangebiet des Bebauungsplans „Gerberviertel“ geprüft. Gemäß der Parkraumbedarfsermittlung wird auch in der Machbarkeitsstudie das Ergebnis verfolgt, dass der Bedarf der zahlenmäßig entfallenden Stellplätze im Minimum auch weiterhin erhalten und abgedeckt werden soll. Ein Angebot von ca. 220 – 250 Stellplätzen wurde seinerzeit als angemessen angesehen.

3.5 Fachplanungen und Fachbelange

3.5.1 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.

⁵ ISU (Oktober 2013): Parkraumbedarfsermittlung für den zentralen Versorgungsbereich der Stadt Mayen - unter Berücksichtigung der anvisierten städtebaulichen Entwicklungen im Bereich „Nordöstliche Innenstadt“, Bitburg.

⁶ Hochschule Koblenz, ISU (April 2016): Parkraumbedarfsermittlung für den zentralen Versorgungsbereich der Stadt Mayen - unter Berücksichtigung der anvisierten städtebaulichen Entwicklungen im Bereich „Nordöstliche Innenstadt“, Koblenz.

⁷ Park Consult – Infrastruktur & Technologie GmbH & Co.KG (09.11.2015): Machbarkeitsstudie Hochgarage in der „Nordöstlichen Innenstadt“, Mönchengladbach.

3.5.2 Abfalltechnische Einstufung

Im Plangebiet wurde innerhalb des Bereichs für die geplante Hochgarage eine „Abfalltechnische Einstufung der Aushubmaterialien“⁸ durchgeführt.

3.5.3 Grundwasser und Baugrund

Im Plangebiet wurde innerhalb des Bereichs für die geplante Hochgarage eine Baugrunduntersuchung⁹ durchgeführt. Gemäß der Untersuchung wurde in Tiefen von ca. 2,5 – 3,5 m (ca. 226,4 – 227,2 m üNN) 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 werden.

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.

3.5.4 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.

⁸ Immig – Viehmann Geo + Umwelttechnik (30.01.2017): Mayen, Neubau Hochgarage in der Innenstadt, Allgemeine umwelttechnische Beratung – abfalltechnische Einstufung der Aushubmaterialien, Koblenz.

⁹ Immig – Viehmann Geo + Umwelttechnik (30.01.2017): Mayen, Neubau Hochgarage in der Innenstadt, Baugrunderkundung und allgemeine geotechnische Beratung, Koblenz.

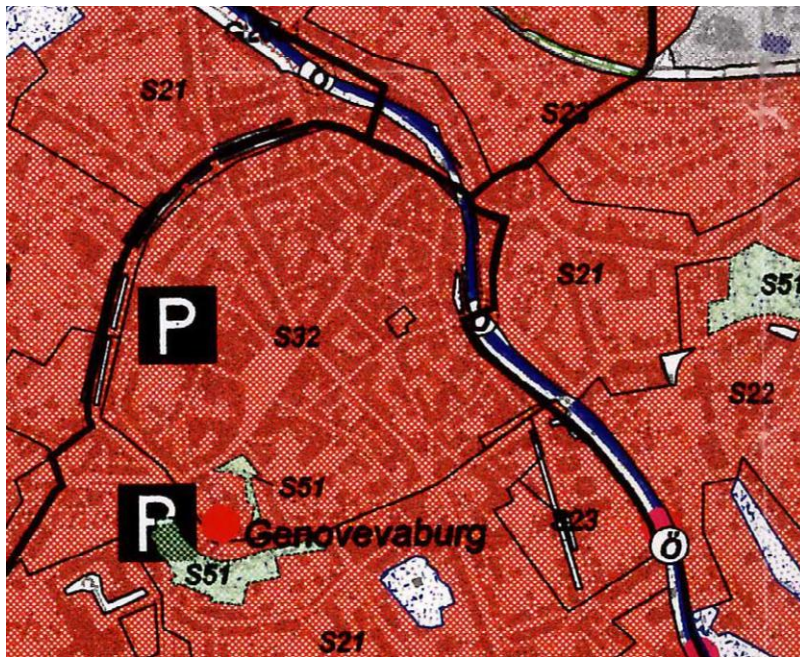


Abbildung 6: Ausschnitt aus dem Entwicklungskonzept des Landschaftsplanes

4 Städtebauliches Konzept

4.1 Städtebauliches Konzept

Nutzung und Bebauungsstruktur

Geplant ist es eine Hochgarage im Blockinnenbereich zwischen den Straßen Entenpfuhl, Mühlenweg, Im Keutel und Im Hombrich mit max. 340 Stellplätzen zu errichten. Diese sollen mit ca. 85 Stellplätzen je Ebene auf drei überdachten Ebenen und einem möglichen vierten oberen, offenen Parkdeck den ruhenden Verkehr im Quartier bündeln.

Mit Entwicklung der geplanten Hochgarage soll im Plangebiet eine Schließung der Raumkanten zum Straßenraum erfolgen. Die Gebäude Im Keutel Nr. 3 sowie Entenpfuhl Nr. 21 – 23, 25 und 27 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 29 sowie Im Keutel Nr. 3 ein erheblicher baulicher Sanierungsbedarf festgestellt, so dass gleichzeitig in diesem Bereich der städtebauliche Sanierungsbedarf mit erfasst wird.

Für die geplante Hochgarage soll eine Höhenentwicklung bis zu 11 m über der Oberkante der Straße Entenpfuhl erfolgen. Von der Straße Im Keutel ergibt sich aufgrund der Höhendifferenz zwischen den Straßenoberkanten eine Bauhöhe von ca. 12 m. Aufgrund der Gestaltungsmöglichkeit zur Ausbildung gegeneinander versetzter Parkebenen, wird die geplante Höhe von 11 m über der Straße Entenpfuhl erforderlich.

Für den Bereich zwischen Entenpfuhl und Mühlenweg wird die Entkernung des Blockinnenbereichs angestrebt. Hier sollen keine neuen baulichen Entwicklungen durch Hauptgebäude entstehen.

Langfristig wird insbesondere auch für den Bereich in Richtung Im Hombrich die Wiedernutzbarmachung leerstehender Ladenlokale und der Erdgeschosszone angestrebt, die eine Ausgestaltung der Randlage 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 gesichert werden. Mit dem angrenzenden Grundstück Im Hombrich Nr. 5 kann eine Erweiterung erfolgen.

Die im Plangebiet prägende Straßenrandbebauung soll hinsichtlich der Stellung und Ausrichtung der Gebäude zum Straßenraum gesichert werden. Die prägenden Bebauungsstrukturen mit bis zu 3-geschossigen Gebäuden Im Hombrich und Entenpfuhl und bis zu 2-geschossigen Gebäuden im Mühlenweg, jeweils mit möglichem Dachgeschossausbau, sollen erhalten werden.

Neuordnung des ruhenden Verkehrs

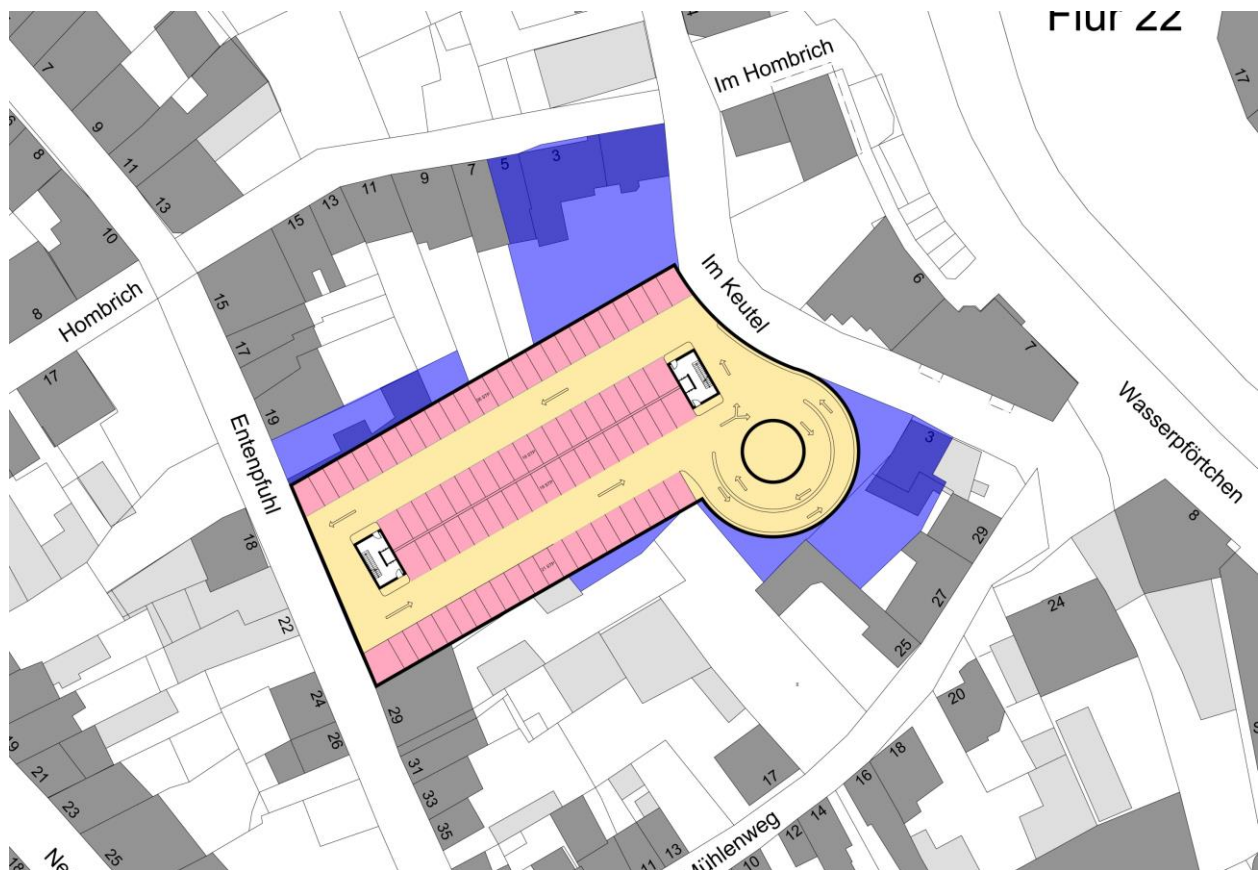


Abbildung 7: Variante einer Ausdehnung der Hochgarage im Blockinnenbereich

Zur funktionalen und stadträumlichen Aufwertung sollen die Parkplätze im öffentlichen Raum im Plangebiet reduziert und in einer Hochgarage gebündelt werden. Die Ein- und Ausfahrt zur Hochgarage soll von der Straße Entenpfuhl aus erfolgen.

Gegenüber der Bestandssituation werden mit der geplanten Bündelung und Neuordnung der Verkehre ca. 215 Stellplätze im Plangebiet und der näheren Umgebung entfallen (Entfall des Parkplatzes Keutel ca. 70 Stellplätze; Entfall des Parkplatzes Hombrich ca. 55 Stellplätze; Entfall von Stellplätzen in den Straßen: Bäckerstraße ca. 10 Stellplätze; Preul ca. 3 Stellplätze;

Neustraße ca. 5-8 Stellplätze; Entenpfuhl ca. 14 Stellplätze, Wasserpförtchen ca. 47 Stellplätze; Im Keutel ca. 9 Stellplätze).

Durch die geplante Hochgarage mit max. 340 Stellplätzen wird es somit zu einer Erhöhung der Stellplatzanzahl kommen. Neben dem Ersatz der öffentlichen Parkplätze für insb. Gelegenheitsparker und Kunden des zentralen Versorgungsbereichs / der Fußgängerzone können für Anwohner des Plangebietes und dessen näherer Umgebung Stellplätze innerhalb der Hochgarage geschaffen werden und die privaträumliche Parkraumsituation im Bestand entschärft werden. Weiterhin kann mit der höheren Anzahl an Stellplätzen 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 Nr. 5 zur Hochgarage entstehen soll.

Für die Entwicklung der Hochgarage soll ein Architektenwettbewerb durchgeführt werden. In diesem werden die baulichen Ausgestaltungs- und Entwicklungsmöglichkeiten in Alternativen geprüft. Die Ergebnisse des Wettbewerbs sollen weitergehend die Basis für den Entwurf des Bebauungsplans bilden.

Neuordnung des fließenden Verkehrs

Im Zusammenhang mit der Entwicklung der Hochgarage und Umsetzung der Maßnahmen aus dem ISEK steht die Neuordnung des fließenden Verkehrs.

Die äußere Erschließung des Plangebietes ist über die Straße 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 Hapterschließungsringes 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. Diese wurde in der verkehrstechnischen Untersuchung sowie der lärmtechnischen Untersuchung als Varianten betrachtet (Vgl. Kap. 6.2 und 6.3). Gemäß der Empfehlung der verkehrstechnischen Untersuchung wurde sich für die Ringschließung mit Einbahnstraßenregelung entschieden.

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 Hapterschließungsring über die Straße Entenpfuhl in Richtung 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 aufgewertet werden.

Hierdurch soll auch die Qualität der fußläufigen Verbindung in Richtung Fußgängerzone und Innenstadt verbessert werden.

4.2 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 Haupteinfahrtsstraße in Mayen sowie fehlender Flächenverfügbarkeiten nicht ersichtlich.

Eine Planungsalternative stellt die Entwicklung einer Hochgarage mit nur drei Ebenen (ca. 255 Stellplätze), die gemäß der Machbarkeitsstudie und Parkraumbedarfsermittlung (Vgl. Kap. 3.4.2) den Wegfall der Stellplätze im öffentlichen Raum abdecken würde, dar. Diese Variante wird zugunsten der Entwicklung von vier Parkebenen nicht weiter verfolgt. Mit einem Angebot auf vier Ebenen kann die bisher knappe Deckung des Parkraumbedarfs mit teilweiser Unterversorgung bei einzelnen Nachfragegruppen bzw. zu Spitzenzeiten weitergehend entspannt werden. Zudem ist trotz der Erhöhung der Stellplatzanzahl für das Gebiet der „nordöstlichen Innenstadt“ nicht davon auszugehen, dass es in der Summe zu maßgebenden Mehrverkehren kommen wird (vgl. Verkehrsuntersuchung). Dies wird bestätigt durch die Berechnungen und das Verkehrsmodell hinsichtlich des Ziel- und Quellverkehrs und der Verlagerungen in das neue Parkhaus. Weiterhin erfolgte ein Abgleich mit den Ansätzen aus der Parkplatzlärmmessung (Umschlagsgrad von ca. 4 Belegungen pro Stellplatz) 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 Stellplätze entfallen. Weiterhin kann mit der höheren Anzahl an Stellplätzen ein Beitrag dazu geleistet werden, dass zu Spitzenzeiten der Parksuchverkehr aufgrund des Angebotes im Parkhaus vermieden wird.

Im Rahmen des Entwicklungsprozesses mit dem ISEK wurden die Entscheidung zugunsten einer Ein- und Ausfahrt der geplanten Hochgarage zur Straße im Entenpfuhl getroffen.

Eine Planungsalternative wäre die Bebauung mit einem Parkhaus, das auch unterirdische Parkebenen aufweist. Insbesondere aufgrund einer Baugrunderkundung (Vgl. Kap. 3.5.3) mit dem Ergebnis, dass das Grundwasser im Plangebiet hoch ansteht, wird auf die Planungsalternative unterirdischer Parkebenen verzichtet. Die Möglichkeit versetzter Parkebenen soll im weiteren Verfahren auch im Rahmen des Architektenwettbewerbs geprüft werden.

Mit dem geplanten Architektenwettbewerb können unterschiedliche Bebauungs- und Gestaltungsmöglichkeiten für die Entwicklung der Hochgarage im Blockinnenbereich geprüft werden.

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.

Planinhalte

5.1 Art der baulichen Nutzung

Mischgebiete

Im Bereich der Straße Mühlenweg und im südlichen Bereich der Straße Entenpfuhl wird gemäß dem vorhandenen Bestand und der angestrebten Nutzungsmischung gemäß dem ISEK ein Mischgebiet festgesetzt.

Die im Mischgebiet allgemein zulässigen Gartenbaubetriebe und Tankstellen werden ausgeschlossen, da diese zum einen aufgrund des Flächenbedarfs und der innerstädtischen Lage sowie aufgrund des Gebietscharakters des innerstädtischen Plangebiets und der geplanten Nutzungen nicht den Entwicklungszielen des Bebauungsplans entsprechen.

Im Mischgebiet werden Vergnügungsstätten ausgeschlossen, da diese aufgrund ihrer Störwirkungen mit der unmittelbaren Nachbarschaft und den Zielen des Bebauungsplans zur Verbesserung und Entwicklung der Wohn- und Umfeldqualität im Plangebiet entgegenstehen. Dieses soll als Randbereich der Innenstadt und Fußgängerzone Mayens aufgewertet und entwickelt werden. Aus diesem Grund werden im Mischgebiet auch Gewerbebetriebe, die der Prostitution dienen, insb. Bordelle und bordellartige Betriebe ausgeschlossen.

Kerngebiete

Als zulässige Art der baulichen Nutzung wird für den Bereich der Hochgarage und den nördlichen Bereich im Plangebiet ein Kerngebiet gemäß § 7 BauNVO festgesetzt. Dieses erfüllt im Zusammenhang mit dem angrenzenden städtebaulichen Umfeld die allgemeinen Zweckbestimmungen und Funktionen eines Kerngebietes und soll im Randbereich der Innenstadt und Fußgängerzone Mayens als Kerngebiet entwickelt werden.

Mit den geplanten städtebaulichen Zielsetzungen erfolgt eine Gliederung des Kerngebietes nach Teilbereichen hinsichtlich der Art und des Maßes der baulichen Nutzung (Vgl. Kap. 5.2). Das Kerngebiet wird dahingehend gegliedert, dass in der Mitte des Plangebietes ausdrücklich nur die Nutzung für Parkraum, sowie zum Parkraum zugehörige Nebeneinrichtungen und –anlagen, zulässig sind (MK „Parkraum“). Dies 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 festgelegt. Der geplanten Konzeption zuwiderlaufende Nutzungen können somit durch die Begrenzung auf ein innerstädtisches Parkraumangebot in diesem Teilgebiet, ausgeschlossen werden.

Die Zulässigkeit der Wohnnutzungen wird für die Kerngebiete MK 1 und MK 2 dahingehend differenziert, dass diese zur Bestandssicherung oberhalb des Erdgeschosses weiterhin zulässig sein sollen. Zur Umsetzung der städtebaulichen Konzeption mit Entwicklung der Erdgeschosszone für Dienstleistungs-, Einzelhandelsnutzungen und einzelhandelsaffine Nutzungen sollen Wohnnutzungen, einschließlich Betriebsleiterwohnungen u.ä., im Erdgeschoss zur Sicherung des Bestandes nur ausnahmsweise zulässig sein. Dies trägt der städtebaulichen

Zielsetzung und Entwicklungsrichtung mit Nutzungsmischung am Rand der innerstädtischen Fußgängerzone Rechnung, berücksichtigt jedoch auch den derzeitigen Bestand an Wohnnutzungen.

Der für den Parkraum vorgesehene Bereich sowie die Bebauung entlang des Straßenzuges Im Hombrich und des Teilbereiches Entenpfuhl Nr. 15 - 19 bildet mit dem angrenzenden, insbesondere nördlichen Umfeld, eine funktionale Einheit hinsichtlich der Kerngebietsnutzungen aus, so dass in der Summe die Zweckbestimmung eines Kerngebietes gewahrt wird.

Der Ausschluss der ausnahmsweise zulässigen Tankstellen sowie der Tankstellen im Zusammenhang mit Parkhäusern und Großgaragen wird in den Kerngebieten MK 1 und MK 2 festgesetzt, da sie aufgrund ihres Erscheinungsbildes der geplanten Zielsetzung der Gestaltung und der Aufwertung des Plangebietes entgegenstehen. Lediglich Elektro-Tankstellen werden mit der Entwicklung im Kerngebiet MK „Parkraum“ zugelassen, um den Zielen des Klimaschutzes Rechnung zu tragen.

5.2 Flächen für den Gemeinbedarf

Die Flächen für den Gemeinbedarf mit der Zweckbestimmung „Kinder- und Jugendfreizeiteinrichtungen“ trägt der planungsrechtlichen Sicherung der bestehenden Nutzung Rechnung. Mit der Festsetzung wird eindeutig definiert, dass diese Fläche dem Gemeinbedarf vorgehalten werden soll und welche Einrichtungen dort zulässig sind. Weiterhin ermöglicht sie unter Einbezug des Nachbargrundstückes Im Hombrich Nr. 5 eine Erweiterung. Als Träger der Kinder- und Jugendpflege ist die Stadt Mayen derzeit Begünstigter.

5.3 Maß der baulichen Nutzung

Die baulichen Ausnutzungsmöglichkeiten der Grundstücke werden über die Grundflächenzahl, die Geschossflächenzahl, die Anzahl der Vollgeschosse sowie die Höhe baulicher Anlagen bestimmt. Die Festsetzungen orientieren sich zum einen am vorhandenen Bestand und zum anderen an der geplanten städtebaulichen Zielsetzung der Entwicklung im Plangebiet und dessen Umfeld.

Grundflächenzahl (GRZ)

In den Mischgebieten MI 1 und MI 3 orientiert sich die Festsetzung einer GRZ von 0,6 an der Obergrenze der BauNVO gemäß § 17, dient der Neuordnung und soll zukünftig zur Verbesserung der Wohnqualität durch Reduzierung der Bebauungsdichte im rückwärtigen Grundstücksbereich beitragen. Die Festsetzung dient in Kombination mit den festgesetzten überbaubaren Grundstücksflächen der Zuordnung der Hauptnutzungen in Richtung Straßenraum und der Freihaltung des Blockinnenbereichs.

In den Mischgebieten MI 2 und MI 4 wird vor dem Hintergrund des baulichen Bestands eine GRZ von 1,0 festgesetzt. Die Überschreitung der Obergrenze gemäß § 17 BauNVO ist aus folgenden städtebaulichen Gründen erforderlich:

- Sicherung und Erhaltung einer Blockrandbebauung vor dem Hintergrund eingeschränkter Möglichkeiten zur Bodenneuordnung, insbesondere bei Eckgrundstücken.

- Durch die Festsetzung der überbaubaren Grundstücksflächen im MK „Parkraum“ wird ein ausreichender Abstand zur nächstgelegenen Bebauung im MI 4 gewährleistet, der gesunde Wohn- und Arbeitsverhältnisse, insbesondere auch eine ausreichende Belüftung und Belichtung in diese Richtung gewährleistet.
- Erhebliche nachteilige Auswirkungen auf die Umwelt sind aufgrund der Bestandssituation mit einer fast vollständigen Versiegelung durch die bestehende Bebauung nicht zu erwarten.

Im Kerngebiet MK 1 wird unter Berücksichtigung des Bestandes eine GRZ von 1,0 entsprechend der Obergrenze des § 17 BauNVO festgesetzt.

Im Kerngebiet MK 2 wird unter Berücksichtigung des Ziels der Aufwertung der Wohn- und Aufenthaltsqualität eine GRZ von 0,6 festgesetzt. Diese Festsetzung dient in Kombination mit der Festsetzung der überbaubaren Grundstücksfläche der Orientierung der Bebauung zum Straßenraum sowie der Freihaltung des Blockinnenbereichs von Hauptgebäuden in Richtung des geplanten Parkraumes.

Die Festsetzung einer GRZ von 1,0 im Kerngebiet MK „Parkraum“ dient der Unterbringung einer Hochgarage mit den erforderlichen Stellplätzen auf begrenztem Raum in zentraler innerstädtischer Lage.

Für die Fläche für den Gemeinbedarf mit der Zweckbestimmung „Kinder- und Jugendfreizeiteinrichtung“ wird eine GRZ von 0,6 festgesetzt. Diese orientiert sich am vorhandenen baulichen Bestand.

Geschossflächenzahl (GFZ)

Im Plangebiet wird die GFZ orientiert am städtebaulichen Bestand in Verbindung mit der festgesetzten GRZ sowie der zulässigen Zahl der Vollgeschosse zum Erhalt der Blockrandbebauung im innerstädtischen Bereich festgesetzt.

Im Mischgebiet MI 1 wird entsprechend dem baulichen Bestand mit einer überwiegend III-geschossigen Bebauung eine GFZ von 1,8 und im Mischgebiet MI 2 eine GFZ von 3,0 festgesetzt. Diese Festsetzung trägt der Sicherung des baulichen Bestands Rechnung und ermöglicht die Entwicklung innerstädtischer Nachverdichtungsoptionen, z.B. durch den Ausbau von Dachgeschossen.

In den Mischgebieten MI 3 und MI 4 werden unter Berücksichtigung der bestehenden II-geschossigen Bebauung einschließlich ausgebautem Dachgeschoss entlang des Mühlenweges eine GFZ von 1,2 und eine GFZ von 2,0 festgesetzt.

Die Überschreitung der Obergrenzen gemäß § 17 BauNVO in den Mischgebieten MI 1, MI 2 und MI 4 dient der Erhaltung und der Sicherung des Bestandes sowie dessen Entwicklungs- und Modernisierungsmöglichkeiten in innerstädtischer Lage unter Berücksichtigung der vorhandenen Geschossigkeit.

Die Überschreitung ist aus folgenden städtebaulichen Gründen erforderlich und wird durch folgende Umstände ausgeglichen:

- Sicherung und Erhaltung einer Blockrandbebauung vor dem Hintergrund eingeschränkter Möglichkeiten zur Bodenneuordnung, insbesondere bei Eckgrundstücken im Mischgebiet MI 2 und MI 4.

- Erhaltung der vorhandenen Bebauungsstrukturen mit bis zu III-geschossiger Bebauung entlang der Straße Entenpfuhl im Mischgebiet MI 1.
- Durch die festgesetzten Baugrenzen und Baulinien werden die Hauptgebäude mit Orientierung zum Straßenraum erhalten und planungsrechtlich gesichert. Hierdurch kann der Blockinnenbereich von Hauptgebäuden freigehalten werden. Nachteilige Auswirkungen auf die Besonnung und Belichtung sind aufgrund der Belichtungsmöglichkeiten der Bebauung im Mischgebiet MI 1 von Osten und Westen, der Bebauung im Mischgebiet MI 2 von Westen und Süden (Straßenraum) und der Bebauung im Mischgebiet MI 4 von Norden und Süden nicht zu erwarten. Nachteilige Auswirkungen auf die Belichtung und Besonnung der umgebenden Bebauung sind aufgrund der Bestandsstrukturen mit den vorhandenen Geschossigkeiten unter Berücksichtigung der bestehenden Straßenräume zwischen diesen Gebäuden nicht zu erwarten.
- Nachteilige Auswirkungen auf den ruhenden Verkehr sind nicht zu erwarten, da durch den geplanten Parkraum in der Mitte des Plangebietes zusätzlich Parkraum für Anwohnerstellplätze zur Verfügung gestellt werden soll.
- Erhebliche nachteilige Auswirkungen auf die Umwelt sind aufgrund der Bestandssituation mit hoher Versiegelung und Verdichtung in innerstädtischer Lage nicht ersichtlich.

Im Kerngebiet MK 1 wird eine GFZ anhand der Obergrenzen der BauNVO von 3,0 festgesetzt, die dem Bestand als Eckgrundstück und der Entwicklung mit einer III-geschossigen Bebauung Rechnung trägt.

Im Kerngebiet MK 2 wird eine GFZ von 1,8 festgesetzt, die in Kombination der festgesetzten GRZ von 0,6 eine Bebauung mit III Vollgeschossen ermöglicht.

Ebenso wird für die Gemeinbedarfsfläche eine GFZ von 1,8 festgesetzt. Diese lässt unter Berücksichtigung einer III-geschossigen Bebauung entlang der Straße Im Hombrich weitergehende Entwicklungsmöglichkeiten für die Kinder- und Jugendfreizeiteinrichtung mit einem möglichen III-geschossigen Ausbau, der sich in die Strukturen der Umgebung mit III Vollgeschossen einfügt.

Auf die Festsetzung einer Geschossflächenzahl im MK „Parkraum“ kann verzichtet werden, da der Zulässigkeitsmaßstab durch die Festsetzungen zur Grundflächenzahl und der zulässigen Höhe baulicher Anlagen ausreichend bestimmt wird.

Zahl der Vollgeschosse

Im Mischgebiet MI 1 und MI 2 wird die Zahl der Vollgeschosse gemäß den überwiegenden Bestandsstrukturen entlang der Straße Entenpfuhl mit III Vollgeschossen festgesetzt. Ebenso wird in den Mischgebieten MI 3 und MI 4 die Zahl der Vollgeschosse entsprechend dem vorhandenen Bestand mit II Vollgeschossen festgesetzt.

In den Kerngebieten MK 1 und MK 2 werden gemäß den Bebauungsstrukturen entlang der Straße Im Hombrich und Entenpfuhl III Vollgeschosse als zulässig festgesetzt, die dem baulichen Bestand sowie teilweise innerstädtischen Nachverdichtungspotentialen Rechnung tragen.

Für die Fläche für Gemeinbedarf mit der Zweckbestimmung „Kinder- und Jugendfreizeiteinrichtung“ werden entsprechend der Bebauungsstrukturen entlang der Straße Im Hombrich III Vollgeschosse festgesetzt. Diese Festsetzung ermöglicht unter Berücksichtigung der derzeitigen Bebauung mit II Vollgeschossen eine weitergehende Entwicklungsmöglichkeit der

Kinder- und Jugendfreizeiteinrichtung in innerstädtischen Lage, die sich in die Bebauungsstrukturen der Umgebung einfügt.

Höhe baulicher Anlagen

Auf die Festsetzung der Höhe baulicher Anlagen wird in den Mischgebieten, in den Kerngebieten MK 1 und MK 2 und in der Gemeinbedarfsfläche verzichtet, da der Zulässigkeitsmaßstab durch die sonstigen Festsetzungen zum Maß der baulichen Nutzung (Grundflächenzahl, Zahl der Vollgeschoss) ausreichend bestimmt wird.

Die Festsetzung der Höhe baulicher Anlagen im Kerngebiet MK „Parkraum“ dient der Integration der geplanten Bebauung in den vorhandenen Bestand. Gemäß den Bauakten weisen die Gebäude Entenpfuhl 21-23 eine Höhe von ca. 12,5 m, Entenpfuhl 19 eine Höhe von ca. 11,6 m, Entenpfuhl 17 von 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. Durch die zulässige Höhe baulicher Anlagen von 11 m über der Straßenoberkante der Straße Entenpfuhl und entsprechend der bestehenden Geländesituation mit einer Höhe von ca. 12 m über der Straße im Keutel fügt sich die zukünftige Bebauung im MK „Parkraum“ in den bestehenden Rahmen der Umgebung ein.

Weiterhin werden im MK „Parkraum“ differenzierte Überschreitungsmöglichkeiten für Absturzsicherungen sowie für technische Dachaufbauten und Einrichtungen aufgenommen und auf das jeweils erforderliche Maß begrenzt.

Innerhalb der Fläche für Gemeinbedarf mit der Zweckbestimmung „Kinder- und Jugendfreizeiteinrichtung“ ist der Durchgang im nördlichen Bereich mit der Festsetzung von III Vollgeschossen in eine Bebauung entlang der Straße Im Hombrich integrierbar. Hierbei ist der Durchgang als „Luftgeschoss“ auf die Zahl der Vollgeschosse anzurechnen. Im südlichen Bereich ist lediglich der Durchgang mit einem Vollgeschoss zulässig.

5.4 Bauweise

In den Misch- und Kerngebieten 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 der Festsetzung der Baulinie zu gewährleisten.

Die Festsetzung einer geschlossenen Bauweise im MK „Parkraum“ dient der flächensparenden Umsetzung der geplanten Hochgarage innerhalb der innerstädtischen Strukturen und der seitlichen Anbaumöglichkeiten an die Grenzen der weiteren Kern- und Mischgebiete.

5.5 Überbaubare Grundstücksflächen

Die Baulinie entlang der Straßen Im Hombrich, Entenpfuhl und Mühlenweg werden festgesetzt um die bestehenden historischen Blockrandstrukturen auch weiterhin zu gewährleisten 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.

Für das Kerngebiet MK „Parkraum“ werden Rücksprünge von der festgesetzten Baulinie ab dem 2. Vollgeschoss zugelassen, um die aufgrund der zulässigen Höhe baulicher Anlagen erforderlichen Abstandsflächen nach Landesbauordnung im bestehenden Straßenraum nachweisen zu können. Die stadträumliche Ausbildung der Raumkante entlang der Straße wird durch den Anbau des 1. und 2 Vollgeschosses gewährleistet.

Die Festsetzung der Baugrenzen im Blockinnenbereich sowie entlang der Straße Im Keutel erfolgt mit der Zielsetzung im Blockinnenbereich Teilflächen von Hauptgebäuden freizuhalten und hierdurch die Wohnqualität zu steigern. Durch die Festsetzung in den Misch- und Kerngebieten wird hierdurch zudem ein ausreichender Mindestabstand zwischen den Hauptgebäuden im Blockinneren gewährleistet. 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.

5.6 Stellung baulicher Anlagen

Die Festsetzung zur Stellung baulicher Anlagen greift das gewachsene Ortsbild auf und dient im Zusammenhang mit der Festsetzung zur Dachneigung der Sicherung einer städtebaulichen Mindestqualität des Ortsbildes hinsichtlich der Stellung der Hauptgebäudekörper (Hauptfirstrichtung). Eckgrundstücke werden von der Festsetzung ausgenommen, da für diese die Möglichkeit der Orientierung entlang nur einer Straße oder mit entsprechender Dachausbildung entlang von zwei Straßen offengehalten werden soll.

Nebengebäude sowie Garagen und überdachte Stellplätze mit einer Grundfläche von weniger als 30 m² sind von der Festsetzung ausgenommen, da diese aufgrund der Größenordnung < 30 m² nicht maßgeblich das Haupterscheinungsbild entlang des Straßenraumes bestimmen.

5.7 Mit Geh-, Fahr- und Leitungsrechten zu belastende Flächen

Die Festsetzung des Geh- und Leitungsrechtes zugunsten der Allgemeinheit und der Träger der Ver- und Entsorgung dient einerseits der Sicherung einer möglichen Anbindung an die Ver- und Entsorgung in Richtung der Straße Im Hombrich und andererseits der planungsrechtlichen Sicherung der Zielsetzung zur Schaffung einer fußläufigen, öffentlichen Durchwegung zwischen der Straße Im Hombrich und der geplanten Hochgarage. Hierdurch werden die Anbindungsmöglichkeiten der geplanten Hochgarage an die nördliche Innenstadt verbessert.

Innerhalb der Fläche für Gemeinbedarf mit der Zweckbestimmung „Kinder- und Jugendfreizeiteinrichtung“ wird zur Schaffung eines fußläufigen Durchgangs und damit einer direkten Verbindung von der Straße Im Hombrich zum MK „Parkraum“ die Festsetzung eines Durchgangs mit einer lichten Höhe von 2,5 m über der bestehenden Höhe der Straße Im Hombrich (Bezugspunkt B 1) getroffen. Damit wird die städtebauliche Zielsetzung zur Schaffung direkter fußläufiger Querverbindungen in Richtung Fußgängerzone im Plangebiet planungsrechtlich gesichert.

5.8 Verkehrsflächen

Die bestehende Verkehrsfläche Entenpuhl wird entsprechend ihrer Erschließungsfunktion als öffentliche Verkehrsfläche festgesetzt.

Entsprechend der geplanten verkehrlichen Neuordnung und Umsetzung der Maßnahmen des ISEK werden die Straßen Mühlenweg, Im Keutel und Im Hombrich als verkehrsberuhigte Bereiche festgesetzt.

5.9 Flächen und Maßnahmen zum Schutz, zur Pflege und 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

Fassadenbegrünung

Die Festsetzung zur Fassadenbegrünung soll zum einen der Aufwertung des städtebaulichen Erscheinungsbildes des geplanten Parkhauses insbesondere im Blockinnenbereich dienen und zum anderen einen Beitrag leisten, indem Grünstrukturen geschaffen werden, die kleinklimatisch wirksam sein können und einen Lebensraum für siedlungsbewohnende Tierarten bilden können.

Insektenschonende Beleuchtung

Die Festsetzung zur Verwendung insektenschonender Außenbeleuchtung auf Flächen mit geplanten öffentlichen Nutzungen dient der Berücksichtigung des Arten- und Biotopschutzes, insbesondere nachtaktiver Insekten.

5.10 Bauordnungsrechtliche Festsetzungen

Dachgestaltung / -neigung

Im Plangebiet wird, bis auf das Teilgebiet MK „Parkraum“ eine Dachneigung zwischen 25° - 45° festgesetzt. Die Festsetzung orientiert sich an der Dachneigung des baulichen Bestands und dient der Sicherung einer Mindestqualität des durch geneigte Dächer geprägten Ortsbildes.

Im MK „Parkraum“ wird keine Dachneigung festgesetzt, da diese aufgrund der geplanten Zielrichtung zur Umsetzung einer Hochgarage mit Parkmöglichkeiten auf einem offenen, nicht überdachten Parkdeck entgegenstehen würde.

Für die Mischgebiete MI 1 bis MI 4, die Kerngebiete MK 1 und MK 2 und die Gemeinbedarfsfläche werden die Festsetzungen aus der Dachgestaltungssatzung hinsichtlich der Dacheindeckung mit Schiefer ohne Änderung in den Bebauungsplan übernommen. Lediglich für das Kerngebiet MK „Parkraum“ werden keine Festsetzungen zur Dacheindeckung aufgenommen, da hier die Ausgestaltung der obersten Parkebene als Flachdach vorgesehen ist.

6 Auswirkungen der Planung

6.1 Städtebauliche Auswirkungen

Städtebauliche Auswirkungen ergeben sich durch die geplante Neustrukturierung des Verkehrs im Gebiet sowie den Neubau der geplanten Hochgarage.

Durch den Neubau der geplanten Hochgarage 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 insbesondere durch die neue Bebauung der geplanten Hochgarage. Diese wird sich jedoch orientiert an der Höhe der Bestandsbebauung in den Blockinnenbereich einfügen und zu den Straßen Entenpfuhl und Im Keutel die Bebauung entlang der Straßen ergänzen, so dass die bestehenden Blockrandstrukturen aufgegriffen werden.

Weitergehend bildet die Maßnahme im Gesamtzusammenhang mit der Neuordnung des fließenden und des ruhenden Verkehrs die Grundlage im Plangebiet und der näheren Umgebung den Verkehr zu bündeln und somit andere Bereiche zu entlasten.

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 werden und in zentraler innerstädtischer Lage der ruhende Verkehr neugeordnet und gebündelt werden. Dies trägt zudem der Stärkung des zentralen Versorgungsbereichs mit der Mayener Fußgängerzone bei.

6.2 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. Die Zu- und Abfahrt der geplanten Hochgarage soll über den Entenpfuhl erfolgen. Die Abfahrt kann in einer Variante über die Straße Entenpfuhl zur Neustraße erfolgen. In der anderen Variante ist eine Einbahnstraßenregelung für die Straße Entenpfuhl geplant, womit die Abfahrt über die Straßen Im Hombrich und Neustraße erfolgen soll.

Verkehrsaufkommen der geplanten Nutzungen

Im Rahmen des Bebauungsplanverfahrens wurde eine Verkehrsuntersuchung¹⁰ zur Beurteilung der Auswirkungen des Verkehrsaufkommens durch die geplante Hochgarage durchgeführt.

Die geplante Hochgarage soll max. 340 Stellplätze verteilt auf 4 Parkebenen besitzen. 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.

¹⁰ Vertec (August 2017): Verkehrsplanerische Begleituntersuchung, Koblenz.

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 Verkehr 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.

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 gleich gesetzt. Dieser wird als Vergleich zur Beurteilung der Auswirkungen der Planung herangezogen.

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

Tabelle 2: Ist-Zustand 2017 der Verkehrsbelastung der relevanten Straßenabschnitte

Straßenabschnitt	DTVw [Kfz/24h] (durchschnittliche tägliche Verkehrsstärke)
St.-Veit-Straße (von Boemunding 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

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 Wasserpfortchen zwischen Im Hombrich und St.-Veit.Straße für den motorisierten Verkehr.
- Einbahnstraßenregelung im Bereich des Brückenbauwerks Im Hombrich über die Netze.
- Änderung der Einbahnstraßenregelung im Bereich Im Keutel / Wasserpfortchen.
- 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:

Tabelle 3: Prognose-Planfall 1 – Verkehrsbelastung der relevanten Straßenabschnitte

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	14.560	14.160	- 3

(von Kreisverkehr Am Neutor bis Wasserpförtchen)			
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 Zu-/Abfahrt Hochgarage)	550	2.930	+ 433
Mühlenweg (von Entenpfuhl bis Im Keutel)	340	520	+ 53
Im Keutel (von Mühlenweg bis Im Hombrich)	1.090	540	- 50

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:

Tabelle 4: Prognose-Planfall 2 – Verkehrsbelastung der relevanten Straßenabschnitte

Straßenabschnitt	DTVw [Kfz/24h] (Nullfall)	DTVw [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

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 Hupterschließungsring 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 Ringerschließung 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.

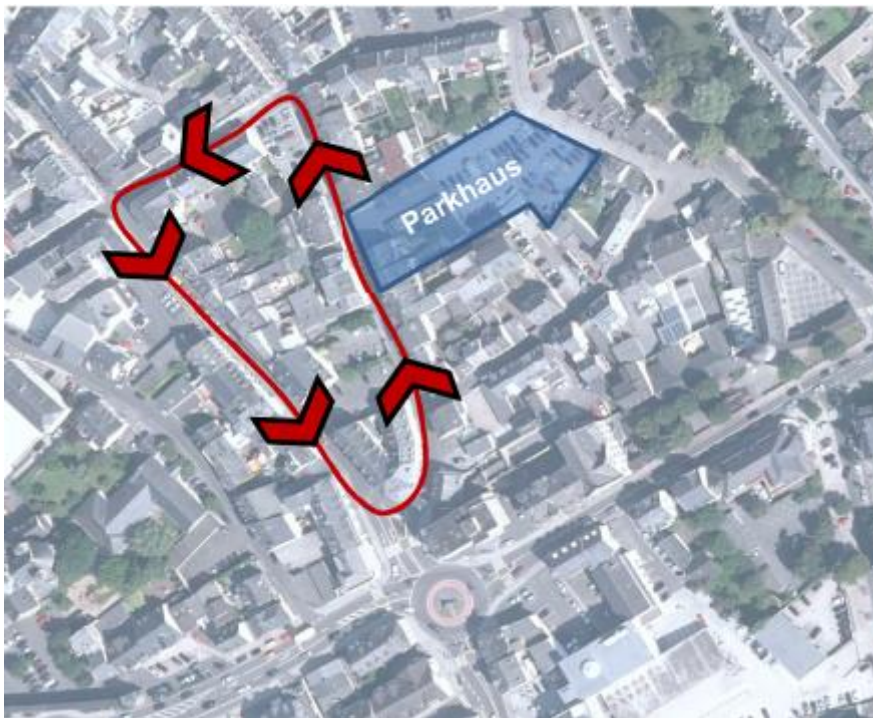


Abbildung 8: Erschließungsring

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.

6.3 Immissionsschutz

6.3.1 Lärm

In einer schalltechnischen Untersuchung¹¹ zum Bebauungsplan wurden die Auswirkungen der geplanten Hochgarage im Plangebiet und auf die Umgebung ermittelt und bewertet. Für die Planfälle wurden die beiden Varianten entsprechend der Verkehrsuntersuchung betrachtet (vgl. Kap. 6.2).

Gewerbeverkehrslärmeinwirkungen durch den Betrieb der Hochgarage

Durch den Betrieb der geplanten Hochgarage ergeben sich im Plangebiet sowie die westliche Straßenseite der Straße Entenpfuhl Gewerbebelärmeinwirkungen. Unter Ausgestaltung mit offenen Fassaden kommt es im Tages- und im Nachzeitraum zu deutlichen Überschreitungen der Immissionsrichtwerte für Gewerbebelärm im Misch- und im Kerngebiet.

Unter Optimierung der Ausgestaltung der geplanten Hochgarage können die Immissionsrichtwerte der TA Lärm von 60 dB(A) am Tag für Misch- und Kerngebiete an allen Immissionsorten im Plangebiet und gegenüber des Zu- und Abfahrtbereichs der Hochgarage auf der westlichen Straßenseite Entenpfuhl eingehalten werden. Hierzu sind folgende Optimierungsanforderungen erforderlich:

- Vollständige Schließung (100%) der Fassadenabschnitte S 1-3 und S 7-8, N 3-5 sowie der kompletten Westfassade;
- Fassadenabschnitte S5-6, N1 und O1-2 sind zu 50 % geöffnet;
- Ebene 4 offen (nicht überdacht);
- 2 Tore je 3,0 m x 2,7 m mit je LWA = 50 dB(A)/m².

Unter Optimierung der geplanten Hochgarage für den Nachtzeitraum mit Berücksichtigung folgender Optimierungsanforderungen:

- Fassaden S5 und O2 50% geöffnet,

¹¹ Gfl mbH (August 2017): Schalltechnische Untersuchung zum Bebauungsplan „Gerberviertel“ in Mayen, Bericht-Nr.: P17-032/E3, Kaiserslautern.

- alle weiteren Fassaden 100% geschlossen,
- Ebene 4 offen (nicht überdacht),
- 2 Tore je 3,0 m x 2,7 m mit je LWA = 48 dB(A)/m².

können die Immissionsrichtwerte der TA Lärm von 45 dB(A) in der Nacht für Misch- und Kerngebiete an allen Immissionsorten im Plangebiet eingehalten werden. Gegenüber des Zu- und Abfahrtbereiches der geplanten Hochgarage kommt es am Immissionsort Entenpfuhl Nr. 22 aufgrund der Einwirkungen durch die zu- und abfahrenden Kfz zu geringfügigen Überschreitungen der Immissionsrichtwerte der TA Lärm von 45 dB(A) in der Nacht für Misch- und Kerngebiete von 0,4 dB(A).

Die Hinweise des Schallgutachtens zur Optimierung des Parkhauses sind in der weiteren Hochbauplanung zu berücksichtigen und umzusetzen. Aufgrund der vorliegenden Ergebnisse kann auf der Ebene des Bebauungsplans davon ausgegangen werden, dass das Parkhaus an dem geplanten Standort im geplanten Umfang umgesetzt werden kann.

Verkehrslärmfernwirkungen

Durch die Planung kommt es zu einer Erhöhung des Verkehrsaufkommens insbesondere auf der Straße Entenpfuhl und je nach Planfall auch auf den Straßen Im Hombrich und Neustraße durch die geplante Ringerschließung (Vgl. Kap. 6.2).

Im lautesten Geschoss (Erdgeschoss) kommt es dadurch im Prognose-Planfall 1 zur Erhöhung der Verkehrslärmeinwirkungen von bis zu 6,6 dB(A) am Tag und von bis zu 5,1 dB(A) in der Nacht zwischen der Kreuzung Entenpfuhl/Neustraße bis zur geplanten Zu- / Abfahrt der Hochgarage. Im Prognose-Planfall 1 ergeben sich Beurteilungspegel durch Verkehrslärm von bis zu 63,6 dB(A) am Tag und bis zu 53,0 dB(A) in der Nacht. Der Immissionsgrenzwert der 16. BImSchV für Misch- / Kerngebiete von 64 dB(A) am Tag und von 54 dB(A) in der Nacht wird trotz der Pegelerhöhungen entlang dieses Straßenabschnittes weiterhin eingehalten. Nördlich der geplanten Zu- / Abfahrt sind in der Straße Entenpfuhl bis zur Kreuzung Im Hombrich nur minimale Veränderungen von bis zu 0,2 dB(A) zu erwarten. Entlang der Straßen Im Hombrich (zwischen Entenpfuhl und Neustraße) und Neustraße (zwischen Im Hombrich und Entenpfuhl) kommt es zu geringen Pegelerhöhungen von weniger als 1 dB(A). Es ergeben sich Beurteilungspegel durch Verkehrslärm von bis zu 63,4 dB(A) am Tag und bis zu 53,2 dB(A) in der Nacht. Auch in diesen Straßenabschnitten wird der Immissionsgrenzwert der 16. BImSchV für Misch- / Kerngebiete von 64 dB(A) am Tag und von 54 dB(A) in der Nacht eingehalten. In Anlehnung an die Beurteilungsmaßstäbe der Verkehrslärmschutzverordnung sind die zu erwartenden Verkehrslärmpegelerhöhungen als nicht relevant einzustufen.

Im Prognose-Planfall 2 kommt es im lautesten Geschoss zwischen der Kreuzung Entenpfuhl/Neustraße bis zur geplanten Zu- / Abfahrt der Hochgarage zur Erhöhung der Verkehrslärmeinwirkungen von bis zu 4,6 dB(A) am Tag und von bis zu 3,5 dB(A) in der Nacht. Nördlich der geplanten Zu- / Abfahrt ergeben sich in der Straße Entenpfuhl bis zur Kreuzung Im Hombrich sind Verkehrslärmeinwirkungen am Tag von bis zu 4,2 dB(A) und in der Nacht von bis zu 3,1 dB(A) zu erwarten. Für die Straße Entenpfuhl ergeben sich Beurteilungspegel durch Verkehrslärm von bis zu 61,9 dB(A) am Tag und bis zu 51,6 dB(A) in der Nacht. Der

Immissionsgrenzwert der 16. BImSchV für Misch- / Kerngebiete von 64 dB(A) am Tag und von 54 dB(A) in der Nacht wird trotz der Pegelerhöhungen in der Straße Entenpfuhl weiterhin eingehalten. Entlang der Straße Im Hombrich (zwischen Entenpfuhl und Neustraße) sind Pegelerhöhungen von bis zu 2,1 dB(A) am Tag und in der Nacht zu erwarten. Gleichzeitig wird der Immissionsgrenzwert der 16. BImSchV für Misch- / Kerngebiete von 64 dB(A) am Tag und von 54 dB(A) in der Nacht überschritten. Es ergeben sich Beurteilungspegel durch Verkehrslärm von bis zu 65,3 dB(A) am Tag und bis zu 54,8 dB(A) in der Nacht. Nach den Beurteilungsmaßstäben der 16. BImSchV ergeben sich somit Verkehrslärmpegelerhöhungen, die als wesentlich einzustufen sind.

Entlang der Straße Neustraße sind Pegelerhöhungen von bis zu 3,0 dB(A) am Tag und von bis zu 2,6 dB(A) in der Nacht zu erwarten. Es ergeben sich Beurteilungspegel durch Verkehrslärm von bis zu 63,8 dB(A) am Tag und bis zu 53,2 dB(A) in der Nacht. Der Immissionsgrenzwert der 16. BImSchV für Misch- / Kerngebiete von 64 dB(A) am Tag und von 54 dB(A) in der Nacht wird trotz der Pegelerhöhungen entlang dieses Straßenabschnittes weiterhin eingehalten. In Anlehnung an die Beurteilungsmaßstäbe der Verkehrslärmschutzverordnung sind die zu erwartenden Verkehrslärmpegelerhöhungen als nicht relevant einzustufen.

Insgesamt kommt es durch den Betrieb der geplanten Hochgarage zu deutlichen Mehrbelastungen der Zu- und Abfahrtsstraßen. Im Prognose-Planfall 1 konzentrieren diese sich auf die Straße Entenpfuhl. An keiner Fassade ist im Prognose-Planfall 1 mit wesentlichen Verkehrslärmerhöhungen in Anlehnung an die Beurteilungsmaßstäbe der Verkehrslärmschutzverordnung zu rechnen. Im Prognose-Planfall 2 kommt es durch die Ringerschließung entlang der Straßen Entenpfuhl, Im Hombrich und Neustraße zu deutlichen Mehrbelastungen, wobei sich für den Straßenabschnitt Im Hombrich zwischen Entenpfuhl und Neustraße als wesentlich einzustufende Verkehrslärmpegelerhöhungen nach den Kriterien der 16. BImSchV ergeben.

Tabelle 5: Gebäude mit Überschreitung des Immissionsgrenzwertes und Pegelerhöhungen von rechnerisch mind. 3 dB(A) im Prognose-Planfall 2

Immissionsort	Nutzung	Geschoss	LrT dB(A)	LrN dB(A)	Tag dB(A)	Nacht dB(A)
Im Hombrich 8	MI/MK	EG	64,6	54,1	2,1	2,1
Im Hombrich 10	MI/MK	EG	65,1	54,6	2,1	2,1
Im Hombrich 12	MI/MK	EG	64,8	54,3	2,1	2,1
Im Hombrich 14	MI/MK	EG	64,7	54,2	2,1	2,1
Im Hombrich 17	MI/MK	EG	64,9	54,4	2,1	2,1

Für die betroffenen Fassaden ist in Anlehnung an die Beurteilungsmaßstäbe der 16. BImSchV ein Schallschutzkonzept zu erarbeiten. Nach Einschätzung des Gutachters kommen aufgrund der Bebauungsstrukturen nur passive Schallschutzmaßnahmen in Betracht.

6.3.2 Luftschadstoffe

Im Rahmen des Bebauungsplanverfahrens wurde eine lufthygienische Untersuchung¹² für die Errichtung einer Hochgarage im Plangebiet durchgeführt. Es wurde eine Hochgarage mit insgesamt drei Etagen, einem offenem vierten Parkdeck und offenen Fassaden in die Untersuchung eingestellt.

Als Vergleich der Belastungen wurde die Hauptverkehrsstraße St.-Veit-Straße herangezogen, an der nach Einschätzung des Gutachters die Immissionsgrenzwerte und relevanten Beurteilungswerte der 39. BImSchV eingehalten werden.

Gemäß der gutachterlichen Untersuchung werden die Emissionen sich insbesondere aufgrund des Zu- und Abfahrtverkehrs im Bereich der Straße Entenpfuhl deutlich erhöhen. Insgesamt wird es mit dem Bau der geplanten Hochgarage zu einer Zunahme der Emissionen im Bereich des Plangebietes kommen. Die mit dem Betrieb der Hochgarage bedingten Luftschadstofffreisetzungen im Plangebiet und in den umgebenden Straßen liegen im Vergleich deutlich unterhalb der Emissionen in der St.-Veit-Straße. Ergebnis ist, dass aus lufthygienischer Sicht die Planung und der Betrieb der Hochgarage mit den im Gutachten beschriebenen Größen und dem beschriebenen Entlüftungskonzept im Hinblick auf die Beurteilungswerte der 39. BImSchV möglich ist.

6.4 Technische Infrastruktur / Ver- und Entsorgung

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

6.5 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 gesichert. Weiterhin werden Entwicklungsmöglichkeiten durch Einbezug der im städtischen Eigentum stehenden angrenzenden Liegenschaft Im Hombrich 5 gewährleistet.

6.6 Auswirkungen auf die Belange von Natur und Landschaft

Gemäß § 1a Abs. 3 BauGB ist ein Ausgleich der zu erwartenden Eingriffe in Natur und Landschaft nicht erforderlich, soweit der Eingriff bereits vor der planerischen Entscheidung erfolgt ist oder zulässig war. Gemäß § 13a Abs. 2 Nr. 4 BauGB ist ein Ausgleich für Eingriffe nicht erforderlich, da die Eingriffe bereits als vor der planerischen Entscheidung erfolgt oder zulässig gelten. Unabhängig davon erfolgt eine qualitative Beschreibung und Bewertung der derzeitigen Strukturen im Plangebiet.

¹² Ingenieurbüro Lohmeyer (August 2017): Lufthygienische Aussagen zur Planung der Errichtung eines Parkhauses, Karlsruhe.

Das Plangebiet befindet sich in innerstädtischer Lage in Mayen. Es wird durch die vollversiegelten öffentlichen Straßenverkehrsflächen Entenpfuhl, Im Hombrich, Im Keutel und Mühlenweg begrenzt. Innerhalb des Plangebietes sind aufgrund der innerstädtischen Lage und der teilweise verdichteten Bebauungsstrukturen auch innerhalb des rückwärtigen Blockinnenbereichs kaum Grünstrukturen vorhanden. Insbesondere der rückwärtige Bereich zwischen Entenpfuhl und Mühlenweg wird durch Versiegelung und eine Bebauung mit überwiegend Nebengebäuden bestimmt. Vereinzelt befinden sich kleinere unbebaute Freibereiche hinter den Gebäuden (z.B. Im Hombrich 1-11 oder Mühlenweg 27 und Im Keutel 3). Hinter der Kinder- und Jugendfreizeiteinrichtung „Haus der Jugend“ befindet sich eine Grünfläche als Spiel- und Aufenthaltsbereich, die durch jüngere Bäume (ca. 20 – 30 Jahre) eingegrünt wird.

Der Blockinnenbereich wird durch den überwiegend geschotterten Parkplatz geprägt. Randlich befinden sich vereinzelte Grünstrukturen mit Sommerflieder, Brombeere und Efeu sowie wenige krautige Pflanzen.

Insgesamt ist das Plangebiet als artenarm und durch die bestehende Bebauung und Versiegelung als vorbelastet zu kennzeichnen.

Der Boden ist hinsichtlich seiner Bodenfunktionen im gesamten Plangebiet durch die bestehende Bebauung und die Versiegelung als gestört anzusehen. Ebenso ist die Grundwasserneubildungsrate sowie der natürliche Wasserkreislauf im Plangebiet fast überall unterbrochen. Die Erfüllung der Bodenfunktionen sowie der Funktionen des Wasserhaushaltes kann lediglich im Bereich der Teilflächen mit offenem Bodenanschluss, den unversiegelten gärtnerischen Flächen und Gehölzbeständen stattfinden. Weiterhin können Schadstoffeinträge im Bereich der umlaufenden Straßen und Stellplatzflächen erfolgen.

Das bestehende Ortsbild ist durch die Nutzungen im Blockinnenbereich beeinträchtigt. Teilweise fehlen die typischen Blockrandbebauungsstrukturen. Einige Gebäude sind im Plangebiet hinsichtlich ihrer baulichen Substanz und dem Erscheinungsbild als sanierungs- und modernisierungsbedürftig einzustufen. Mit Umsetzung des Bebauungsplanes sollen die prägenden Blockrandstrukturen wieder aufgegriffen werden und mit der geplanten Bebauung der Hochgarage der Blockinnenbereich städtebaulich neu geordnet und aufgewertet werden. Hierdurch wird es zu einer Änderung des Ortsbildes führen, die sich jedoch in die innerstädtische Bebauung einfügt und positiv auf das Erscheinungsbild auswirken wird. Mit den Festsetzungen zur Stellung der baulichen Anlagen, Baulinien und den Dachformen wird eine Mindestqualität des Ortsbildes auch zukünftig sichergestellt.

Beeinträchtigungen der im Plangebiet vorhandenen Einzeldenkmäler sind durch die Festsetzungen des Bebauungsplanes nicht zu erwarten.

Mit Aufstellung des Bebauungsplans ergeben sich zukünftig Eingriffe entsprechend der zulässigen Art und des Maßes der baulichen Nutzung. Teilweise kommt es zu einem Verlust von randlichen Vegetationsstrukturen im Bereich des derzeitigen Parkplatzes und hinter dem Gebäude Im Keutel Nr. 3.

Die Bestandssituation der versiegelten und unversiegelten Flächen wurde auf Grundlage eines Luftbildes überschlägig ermittelt .

Nach der Planung ist aufgrund der bestehenden Vorbelastungen durch Bebauung und Versiegelung bzw. Flächenbefestigungen nicht von einer erheblichen Änderung oder einem erheblichen Eingriff hinsichtlich der zulässigen Versiegelung gegenüber dem Bestand auszugehen. In Teilbereichen (MI 1 und MI 3 sowie MK 2) wird durch die Festsetzung der GRZ gewährleistet, dass ein Anteil unversiegelter Freiflächen im Plangebiet erhalten bleibt bzw. bei Neubebauung zu berücksichtigen ist. Mit Festsetzung der Fassadenbegrünung der geplanten Hochgarage können Auswirkungen auf das Ortsbild abgemildert werden und kleinräumig Lebensräume für siedlungsbewohnende Tiere geschaffen werden.

6.7 Artenschutz und Natura 2000

Im Rahmen des Bebauungsplanverfahrens wurde eine Artenschutzprüfung¹³ durchgeführt. Im Zeitraum zwischen März und Mitte Juli wurde das Plangebiet hinsichtlich der Artengruppen Vögel (vier Termine), Fledermäuse und Reptilien (zwei Termine) untersucht. Ziel der Untersuchung war die Relevanzprüfung bezüglich der Verbotstatbestände des § 44 BNatSchG.

Im Plangebiet wurden vier brütende Vogelarten festgestellt. Drei dieser besonders geschützten Arten sind in Rheinland-Pfalz als ungefährdet eingestuft. Bei diesen allgemein verbreiteten Gebäudebrütern kann davon ausgegangen werden, dass diese weiterhin ausreichende Strukturen in der Umgebung vorfinden und dorthin ausweichen können. Lediglich der Haussperling ist in Rheinland-Pfalz als gefährdet eingestuft. Im Plangebiet befinden sich drei Brutpaare in den Nisthilfen der Kinder- und Jugendfreizeiteinrichtung „Haus der Jugend“. Da keine Änderungen an diesem Gebäude vorgenommen werden, sind artenschutzrechtliche Verbotstatbestände nicht berührt. Gemäß dem Gutachten sind Abrissarbeiten an Gebäuden erst ab September bis Ende Februar durchzuführen, wenn die Brutphase der Vögel abgeschlossen ist. Das Gutachten empfiehlt zur Stabilisierung der Population weitere Nisthilfen für gebäudebewohnende Vögel an der geplanten Hochgarage anzubringen.

Reptilien wurden im Plangebiet bei den Untersuchungen nicht gefunden.

Im Plangebiet wurde die Eignung auf Sommer- und potentielle Wochenstubenquartiere für Fledermäuse überprüft. Gemäß Gutachten sind Winterquartiere nicht im Bereich des Plangebietes zu erwarten. Im Plangebiet selbst konnten keine Quartiere von Fledermäusen erfasst werden. Es kann jedoch nicht ausgeschlossen werden, dass sich im Plangebiet potentiell zumindest temporär Einzeltiere aufhalten bzw. einzelne Quartiere genutzt werden. Als Vermeidungsmaßnahme sind Abrissarbeiten an Gebäuden erst ab September bis Ende Februar durchzuführen.

Um den Verbund von Ruhe-, Schlaf- und Quartiersplätzen im Umfeld der Nette zu fördern wird empfohlen an der geplanten Hochgarage zwei für die Zwergfledermaus geeignete Nistkästen an der südwestlichen und der südöstlichen Giebelseite anzubringen.

¹³ Reitz / Fränzel (August 2017): Artenschutzrechtliche Beurteilung gemäß § 44 (1) BNatSchG und FFH-Eingangsbeurteilung zum Bebauungsplan „Gerberviertel“ in Mayen, Ochtendung.

Für die begrünten Mauerreste mit Efeu im Bereich Im Keutel Nr. 3, der dieses Jahr abgerissen werden soll, wird zur Vermeidung der Zerstörung verspäteter Vogelgelege empfohlen die Abrissarbeiten erst ab dem 15. September durchzuführen.

Mit den vorgesehenen Vermeidungsmaßnahmen werden somit keine artenschutzrechtlichen Verbotstatbestände gemäß § 44 Abs. 1 BauGB berührt.

Innerhalb des Plangebietes sind keine Schutzgebiete nach BNatSchG ausgewiesen. In ca. 50 m Entfernung zum Plangebiet befindet sich das FFH-Gebiet r. 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.

6.8 Eigentumsverhältnisse / Bodenordnung

Die Flächen im Plangebiet befinden sich teilweise in städtischem und teilweise in privatem Eigentum. Die Flächen, für die die Neubebauung mit der geplanten Hochgarage vorgesehen ist, befinden sich überwiegend in städtischem Eigentum. Für kleine Teilbereiche im MK „Parkraum“, die sich derzeit noch in privatem Eigentum befinden, finden Gespräche zwischen der Stadt und den Privaten statt. Die für den Neubau der geplanten Hochgarage erforderlichen Flächen sollen letztendlich in städtischem Eigentum stehen.

6.9 Flächenbilanz

Tabelle 6: Flächenbilanz entsprechend den Festsetzungen, gerundet

Gebiet	Fläche [m ²]	GRZ	Zulässige GR [m ²]	GFZ	Zul. Voll-geschosse	Zulässige GF [m ²]
MI 1	590	0,6	355	1,8	III	1.060
MI 2	160	1,0	160	3,0	III	485
MI 3	2.520	0,6	1.515	1,2	II	3.030
MI 4	330	1,0	330	2,0	II	660
MK 1	330	1,0	330	3,0	III	990
MK 2	1.020	0,6	610	1,8	III	1.840
MK „Parkraum“	3.595	1,0	3.595	3,0	III	10.785
Gemeinbedarf sfläche „Kinder- und Jugendfreizeit-einrichtung“	590	0,6	355	1,8	I/III	1.065
Straßenver- kehrsflächen	990	--	--	--	--	--
Verkehrsbe- ruhigte Bereiche	2.090	--	--	--	--	--
Geltungs- bereich	12.215					

Alle Flächenmaße sind dem Amtlichen Liegenschaftskataster im UTM Koordinatensystem entnommen, hierbei handelt es sich um projizierte, nicht um tatsächliche Flächen.

6.10 Kosten der Planung

Die Kosten des Planverfahrens trägt die Stadt Mayen. Diese können im Zusammenhang mit der Sanierungsmaßnahme förderfähig sein.

II VERWENDETE UNTERLAGEN

Vertec (August 2017): Verkehrsplanerische Begleituntersuchung, Koblenz.

Gfl mbH (August 2017): Schalltechnische Untersuchung zum Bebauungsplan „Gerberviertel“ in Mayen, Bericht-Nr.: P17-032/E3, Kaiserslautern.

Ingenieurbüro Lohmeyer (August 2017): Lufthygienische Aussagen zur Planung der Errichtung eines Parkhauses, Karlsruhe.

Reitz / Fränzel (August 2017): Artenschutzrechtliche Beurteilung gemäß § 44 (1) BNatSchG und FFH-Eingangsbeurteilung zum Bebauungsplan „Gerberviertel“ in Mayen, Ochtendung.

ISU (Januar 2014): Stadt Mayen, Gebiet „Nordöstliche Innenstadt“ – Vorbereitende Untersuchung nach § 141 BauGB mit integriertem städtebaulichen Entwicklungskonzept zur Aufnahme in das Programm „Aktive Stadt- und Ortsteilzentren“, Bitburg.

ISU (Oktober 2013): Parkraumbedarfsermittlung für den zentralen Versorgungsbereich der Stadt Mayen - unter Berücksichtigung der anvisierten städtebaulichen Entwicklungen im Bereich „Nordöstliche Innenstadt“, Bitburg.

Hochschule Koblenz, ISU (April 2016): Parkraumbedarfsermittlung für den zentralen Versorgungsbereich der Stadt Mayen - unter Berücksichtigung der anvisierten städtebaulichen Entwicklungen im Bereich „Nordöstliche Innenstadt“, Koblenz.

Park Consult – Infrastruktur & Technologie GmbH & Co.KG (09.11.2015): Machbarkeitsstudie Hochgarage in der „Nordöstlichen Innenstadt“, Mönchengladbach.

Immig – Viehmann Geo + Umwelttechnik (30.01.2017): Mayen, Neubau Hochgarage in der Innenstadt, Allgemeine umwelttechnische Beratung – abfalltechnische Einstufung der Aushubmaterialien, Koblenz.

Immig – Viehmann Geo + Umwelttechnik (30.01.2017): Mayen, Neubau Hochgarage in der Innenstadt, Baugrunderkundung und allgemeine geotechnische Beratung, Koblenz.

