

# **Begründung zum Bebauungsplan »Ostbahnhof«, Mayen gemäß § 2a, Satz 1 BauGB**

## **1 Planungsanlass**

- 1.1 Mit der Überplanung des Geltungsbereichs des Bebauungsplans »Ostbahnhof« Mayen sollen mittels der verbindlichen Bauleitplanung die planungsrechtlichen Grundlagen für öffentliche Investitionen bei der „Modernisierung und Verbesserung der verkehrstechnischen Situation im Bahnhofsumfeld“ und für private Investitionen zur Bestandssicherung und zur Nachverdichtung der vorhandenen Gewerbeflächen und der vorhandenen Wohnnutzungen geschaffen werden.
- 1.2 Seit Inkrafttreten der Bahnreform in 1994 haben sich auf Bahnseite wesentliche strukturelle und funktionelle Neuausrichtungen ergeben, einschließlich eines geringen Flächenbedarfs an Bahnbetriebsflächen, aber auch hinsichtlich der Weitergabe von planerischer Verantwortung an die kommunalen Gremien. Mit Förderung durch Landes- und Bundeszuwendungen hat die Stadt Mayen auf der Grundlage einer Machbarkeitsstudie den städtebaulichen Bedarf im Umfeld des Ostbahnhofs vorab geklärt und konkrete Planungsziele für eine gesteuerte städtebauliche Entwicklung und die Anbindung des Ostbahnhofs an die Innenstadt beschlossen. Der Bebauungsplan schafft hierfür den rechtlichen Rahmen.

## **2 Verfahren**

### **2.1 Rechtsgrundlagen**

- 2.1.1 Baugesetzbuch (BauGB) in der Fassung der Bekanntmachung vom 23. September 2004 (BGBl. I S. 2414), letztgültige Fassung
- 2.1.2 Verordnung über die bauliche Nutzung der Grundstücke (Baunutzungsverordnung - BauNVO) in der Fassung der Bekanntmachung vom 23. Januar 1990 (BGBl. I S. 132), letztgültige Fassung
- 2.1.3 Verordnung über die Ausarbeitung der Bauleitpläne und die Darstellung des Planinhalts (Planzeichenverordnung - PlanzV) vom 18. Dezember 1990 (BGBl. S. 58), letztgültige Fassung
- 2.1.4 Landesbauordnung Rheinland-Pfalz (LBauO) vom 24. November 1998 (GVBl. S. 365), letztgültige Fassung
- 2.1.5 Landesgesetz zur nachhaltigen Entwicklung von Natur und Landschaft (Landesnaturenschutzgesetz - LNatSchG) vom 06. Oktober 2015 (GVBl. S. 283), letztgültige Fassung
- 2.1.6 Gesetz über Naturschutz und Landschaftspflege (Bundesnaturschutzgesetz - BNatSchG) vom 29. Juli 2009 (BGBl. I S. 2542), letztgültige Fassung
- 2.1.7 Denkmalschutzgesetz (DSchG) vom 23. März 1978 (GVBl. S. 159), letztgültige Fassung

- 2.1.8 Gesetz zum Schutz vor schädlichen Umwelteinwirkungen durch Luftverunreinigungen, Lärm, Erschütterungen und ähnliche Vorgänge (Bundes-Immissionsschutzgesetz - BImSchG) in der Fassung der Bekanntmachung vom 17.05.2013 (BGBl. I S. 1274), letztgültige Fassung
- 2.1.9 Gesetz zum Schutz vor schädlichen Bodenveränderungen und zur Sanierung von Altlasten (Bundes-Bodenschutzgesetz - BBodSchG) vom 17. März 1998 (BGBl. I S. 502), letztgültige Fassung
- 2.1.10 Gesetz über die Umweltverträglichkeitsprüfung (UVPG) in der Fassung der Bekanntmachung vom 24. Februar 2010 (BGBl. I S. 94), letztgültige Fassung
- 2.1.11 Gemeindeordnung (GemO) in der Fassung vom 31. Januar 1994 (GVBl. S. 153), letztgültige Fassung

## **2.2 Aufstellungsbeschluss für einen Bebauungsplan der Innenentwicklung, gemäß § 13a Abs.1 Satz 1 und Abs.2 Satz 3 in Verbindung mit §§ 1 und 1a BauGB.**

- 2.2.1 Die Einleitung des Bebauungsplanverfahrens „Ostbahnhof“, erfolgte mit Aufstellungsbeschluss in der Sitzung am 02.04.2014 und verfolgt gemäß § 13a Abs.1 Satz 1 BauGB die Stärkung der Innenentwicklung und die erstmalige Anwendung des öffentlichen Planungsrechts von ehemals bahngewidmeten Flächen im engeren und weiteren Umfeld des Ostbahnhofs und der Ostbahnhofstraße bis zum Anschluss an die Koblenzer Straße.
- 2.2.2 Der Bebauungsplan „Ostbahnhof“ in Mayen soll in einem beschleunigten Verfahren gemäß § 13a aufgestellt werden. Die Berichtigung des Flächennutzungsplanes (FNP) erfolgt gemäß § 13a Abs.2 Satz 2 BauGB nachrangig zur Aufstellung des Bebauungsplans „Ostbahnhof“, da die geordnete städtebauliche Entwicklung durch die Aufstellung des Bebauungsplans nicht gestört wird.
- 2.2.3 Die zulässige Grundfläche von baulichen Anlagen im Sinne des § 19 Abs.2 BauNVO und des § 13a Abs.1 Satz 1 BauGB umfasst im Bebauungsplan „Ostbahnhof“ insgesamt weniger als 20.000 m<sup>2</sup> an überbaubarer Fläche. Der Geltungsbereich selbst umfasst eine Gesamtfläche, überbaubarer und nicht überbaubarer Flächen, von ca. 32.000 m<sup>2</sup>.
- 2.2.4 Bei der Aufstellung des Bebauungsplans „Ostbahnhof“ wird bekannt gegeben, dass mit dem gewählten beschleunigten Verfahren gemäß § 13a Abs.3 BauGB keine Umweltprüfung nach § 2 Abs.4 BauGB durchgeführt wird, weil die umweltrelevanten Auswirkungen durch die Überplanung auf ehemaligen Bahnbetriebsflächen mit Verlade und Güterabfertigungseinrichtungen als geringfügig erachtete werden. Die öffentlichen Straßen- und Erschließungsflächen ändern sich im Profil und im Umfang ebenfalls nur geringfügig gegenüber dem Bestand aufgrund von Anpassungen an die zeitgemäße Richtlinien- und Planungsvorgaben. Der im Vorwege erforderliche Abbruch von Bestandsbäume wird im Zuge der Erneuerung der öffentlichen Verkehrswege ortsnah zugunsten des ehemals vorhandenen charakteristischen Landschaftsbildes im Umfeld des Bahnhofs wieder aufgeforstet und ausgeglichen.

## **2.3 Geltungsbereich**

2.3.1 Der räumliche Geltungsbereich des Bebauungsplans „Ostbahnhof“ liegt in der Gemarkung Mayen, Flur 2 und 22 und umfasst folgende Flurstücke:

Flur 2:

447/35, 447/43, 447/45, 447/46, 447/74, 447/75, 447/76, 447/83, 447/84 tlw., 447/90, 447/91, 447/92, 447/98 tlw., 447/99 tlw., 447/100 tlw., 447/102, 447/103 tlw., 447/108

Flur 22:

600/3 tlw., 600/10 tlw., 600/11 tlw., 601/1 tlw., 601/2 tlw., 601/3 tlw., 601/13, 608/5, 611/7, 611/9, 611/10, 611/11, 621/4, 621/6, 621/7, 626/4, 626/11, 626/15, 626/17, 626/20, 626/22, 626/23, 626/24, 626/25, 626/26, 626/27, 626/28, 626/29, 626/30, 626/31, 626/32, 626/33, 626/34, 626/35, 626/36, 626/37, 626/38, 2085/611, 2133/611, 2137/611, 2152/611, 2154/611, 2305/611, 2358/611

2.3.2 Hinsichtlich Grundstücksneuordnung und Baulandumlegung ist im Rahmen des Bebauungsplans „Ostbahnhof“ keine öffentlich rechtliche Umlegung von Grundstücksflächen gem. § 45 ff BauGB erforderlich.

Nach dem Bebauungsplanbeschluss folgen gegebenenfalls private Umlegungen.

## **3 Planungsrechtliche Voraussetzungen / Übergeordnete Planungsvorgaben**

### **3.1 Regionalplanung**

3.1.1 Auf der Ebene der Regionalplanung in Rheinland-Pfalz soll die Stadt Mayen eine Entlastungsfunktion für den hochverdichteten Siedlungsraum Koblenz/Neuwied einnehmen. Um diese Aufgabe erfüllen zu können, soll bei den geplanten regionalen Entwicklungsmaßnahmen der Schwerpunkt auf die Verbesserung und den Ausbau der Erreichbarkeit der Stadt Mayen gelegt werden. Gleichzeitig unterstützt die Regionalplanung die städtischen Entwicklungsschwerpunkte zur Verbesserung der Lebens- und Arbeitsverhältnisse in der Stadt Mayen, damit sie bei den siedlungsstrukturellen Anforderungen und der wirtschaftlichen Entwicklung der zugewiesenen regionalen Entlastungsfunktion gerecht werden kann.

### **3.2 Flächennutzungsplan (FNP)**

3.2.1 Mit dem Bebauungsplan „Ostbahnhof“ sind keine grundsätzlichen Veränderungen an den Vorgaben und Festsetzungen des rechtsverbindlichen Flächennutzungsplans bzw. den Nutzungen im Bestand des Geltungsbereichs beabsichtigt. Es ergeben sich durch die Überplanung im Geltungsbereich allerdings Abweichungen hinsichtlich des Umfangs ehemals Eisenbahngewidmeter Flächen und ihrer Bewertung zugunsten einer Stärkung der städtebaulichen Innenentwicklung im näheren und erweiterten Umfeld des Eisenbahnbetriebs.

- 3.2.2 Im Anschluss an den formellen Beschluss zum Bebauungsplans „Ostbahnhof“ erfolgt die Anpassung des Flächennutzungsplans im Wege der Berichtigung und Übernahme der neuen Festsetzungen über Art und Umfang der baulichen Nutzung gemäß § 9 Abs.1 BauGB und § 16 bis § 21 BauNVO in einem gesonderten Verfahren.

### **3.3 Geltendes Planungsrecht**

- 3.3.1 Mit der Entwidmung umfangreicher ehemaliger Bahnbetriebsflächen, initiiert durch den Grunderwerb seitens der Stadt Mayen in den zurückliegenden 3 Jahren, werden diese Flächen erstmalig dem öffentlichen Planungsrecht unterstellt. Das Planungsrecht für alle weiterhin gewidmeten Bahnbetriebsflächen unterliegt seit 1. Januar 1994 dem Eisenbahn-Bundesamt. Dies betrifft alle im Geltungsbereich verbleibenden Bahnbetriebsflächen und darüber hinaus.
- 3.3.2 Für die entwidmeten Flächen gilt im Geltungsbereich unmittelbar nach Überstellung unter die Rechtshoheit des öffentlichen Planungsrechts die Zuständigkeit des Baugesetzbuches (BauGB) und dabei die Vorgaben des § 34 BauGB („Zulässigkeit von Vorhaben innerhalb der im Zusammenhang bebauter Ortsteile“). Allerdings hat die Stadt Mayen zeitnah zum Aufstellungsbeschluss des Bebauungsplans zur Sicherung ihrer planerischen Ziele eine Veränderungssperre im Geltungsbereich durch Beschluss bewirkt, damit die Bauleitplanung die Abwägung der öffentlichen und privaten Belange unbeeinflusst von zeitgleichen privaten Baugesuchen vornehmen kann.

### **3.4 Denkmalschutz**

- 3.4.1 Die frühe Beteiligung der Denkmalschutzbehörde im Bebauungsplanverfahren „Ostbahnhof“ hat Hinweise auf das Einzeldenkmal „Wasserturm“ in der Straße Am Wasserturm und auf Denkmalzonen in unmittelbarer Nähe zum Geltungsbereich, im westlichen Abschnitt der Ostbahnhofstraße geliefert. Eine offensichtliche Beeinträchtigung der schutzwürdigen Gebäude ist aufgrund der Überplanung nicht ersichtlich geworden ist. Die Planfestsetzungen weisen eine deutliche Distanz gegenüber den benannten schutzwürdigen Gebäuden auf und bleiben in diesem Bereich nahe an der durch den Bestand vorgegebenen Situation.

### **3.5 Schutzgebiete nach dem Naturschutzrecht**

- 3.5.1 Im Geltungsbereich des Bebauungsplans „Ostbahnhof“ werden keine Gebiete, die unter dem Schutz des Naturschutzrechts stehen, berührt.
- 3.5.2 Der Empfehlung der Kreisverwaltung, Naturschutz und Wasserwirtschaft, zur Neuanpflanzung der ortscharakteristischen Alleebäume im Umfeld des Ostbahnhofs wird durch die textliche Festsetzung unter Pkt. 9.2 und mit der Plandarstellung im Bebauungsplan „Ostbahnhof“ entsprochen. Die Neuanpflanzung entspricht hinsichtlich Umfang und Lage und unter Berücksichtigung des baulichen Wurzelschutzes und des neuen Straßenbords dem Altbestand.

### **3.6 Sonstige planungsrechtlichen Vorgaben**

- 3.6.1 Im Rahmen des Rheinland-Pfalz-Taktes 2015 haben das Land-Rheinland-Pfalz, die Deutsche Bahn AG und der Schienenzweckverband eine 2. Regionalbahnlinie auf der Eifel-Pellenz-Strecke eingerichtet, die eine direkte Anbindung an das Stadtzentrum von Koblenz und weiter bis Limburg im Stundentakt gewährleistet. Mit der Ausweitung des schienengebundenen Regionalverkehrs ergeben sich auch vor Ort Anforderungen für Zubringerdienste und für die Bereitstellung verkehrstechnischer Infrastruktur. Die Modernisierung der Infrastruktur strebt an, möglichst alle Verkehrsarten gleichwertig zu berücksichtigen, kundenfreundliche Angebote hinsichtlich barrierefreien Zugang zum Öffentlichen Personen-Nahverkehr (ÖPNV) zu schaffen und für ausreichend Stellplätze für den ruhenden Verkehr im Umfeld der Verkehrsstation zu sorgen.

## **4 Lage und Beschaffenheit des Planungsgebiets**

### **4.1 Beschreibung des Geltungsbereichs und der Umgebung**

- 4.1.1 Der Geltungsbereich ist gekennzeichnet durch die Nähe zur schienengebundenen Verkehrsinfrastruktur des Ostbahnhofs, dessen Betriebsfläche den Geltungsbereich in einen südlichen Hauptteil und einen umfangmäßig kleineren Bereich entlang der Straße Am Wasserturm teilt. Verbunden werden die beiden Abschnitte des Geltungsbereichs über die Straße „Am Wasserturm“, die am westlichen Rand mit einem markanten Überführungsbauwerk unter der Bahntrasse hindurchgeführt wird und weiter über die „Ostbahnhofstraße“ bis zum Ostbahnhof oder auch in Richtung Innenstadt.
- 4.1.2 Im Nordosten schließen sich Gewerbebetriebe unterschiedlicher Größe und unterschiedlichen Alters an das Bahn-Areal an und im Süden ein sehr heterogenes Gebiet aus Wohnbebauung-, kleinteiligen und mittelständigen Gewerbe und Dienstleistern an. Charakterisiert wird der Geltungsbereich im Norden durch den ehemaligen Basaltabbau und Weitertransport mit der Bahn, im Süden durch den Bedeutungswandel des Eisenbahnbetriebs und des darauf ausgerichteten Bahnhofsquartiers.

### **4.2 Erschließung**

- 4.2.1 Die innerstädtische Lage des Geltungsbereichs ist charakterisiert durch die relative Nähe zur Innenstadt, die man fußläufig in 15 Minuten vom Ostbahnhof erreichen kann. Ostbahnhofstraße und Koblenzer Straße sind die beiden Verbindungsachsen in Richtung Innenstadt, wobei die Koblenzer Straße außerhalb des Geltungsbereichs liegt, die Ostbahnhofstraße als zentrale Erschließungsachse des Bahnhofsquartiers betrachtet werden kann.

### **4.3 Eigentumsverhältnisse**

- 4.3.1 Die Eigentumsverhältnisse sind einerseits sehr heterogen, andererseits gibt es schon, insbesondere südlich der Bahnbetriebsflächen, auch eine gewisse Konzentration von umfangreicherem Eigentum an Grund und Boden. Die Deutsche Bahn AG besitzt nach

wie vor eine große, zusammenhängende Fläche für den technischen Betrieb des Schienenverkehrs am Standort Ostbahnhof.

#### **4.4 Technische Infrastruktur**

- 4.4.1 Vor dem Hintergrund eines dominierenden Bahnbetriebs in den zurückliegenden Jahrzehnten ist im Geltungsbereich immer noch eine gute technische Infrastruktur vorhanden, die mit der Überplanung des Bebauungsplans "Ostbahnhof" für eine Modernisierung und teilweisen Ausbau baurechtlich vorbereitet wird.

#### **4.5 Boden / Wasser / Altlasten**

- 4.5.1 Es wurden in jüngster Zeit im Geltungsbereich keine Messergebnisse erhoben, die außerhalb des heutigen Bahnbetriebsgeländes eine bedeutende Belastung für Boden und das Grundwasser festgesellt hat. Auch die Fläche der ehemaligen Tankstellennutzung, Koblenzer Straße Ecke Ostbahnhofstraße, sind seitens der Struktur- und Genehmigungsdirektion Rheinland-Pfalz grundsätzlich keine Bedenken aus bodenschutzrechtlicher Sicht erhoben worden. Inwieweit in Einzelfällen Altlasten auf den Grundstücksflächen vorhanden sind, wird im Verlauf des Bauantragsverfahrens durch das Bodengutachten auf Veranlassung des Vorhabenträgers ermitteln. Die Unbedenklichkeit gegenüber den Zielen des Bebauungsplans „Ostbahnhof“ aus wasserwirtschaftlicher Sicht und nach Maßgabe der getroffenen Festsetzungen wird seitens der Landesbehörde bestätigt.

#### **4.6 Altlasten Baugrund**

- 4.6.1 In Voruntersuchungen entlang der Ostbahnhofstraße und im erweiterten Bahnhofsvorplatz wurde eine größere Anzahl an Kampfmitteln aus der Zeit des 2. Weltkrieges festgestellt, so dass davon ausgegangen werden muss, dass das nähere Umfeld auch von Kampfmitteln-Fundstellen betroffen sein könnte. Dies ist für Bahnhöfe und Verladeeinrichtungen nicht ungewöhnlich und die Landeszentralstellen für Kampfmitteln-Vorkommen stehen aussagekräftige Materialien zu Verfügung, um bereits im Planungsstadium Anhaltspunkte für die Betroffenheit von Grundstücken und Aussagen über das weitere Vorgehen im konkreten Fall treffen zu können.

#### **4.7 Niederschlagswasserbeseitigung**

- 4.7.1 Bei der zukünftigen Entwicklung der bestehenden Bebauung und neuer Bauvorhaben ist dafür Sorge zu tragen, dass oberirdisch abfließendes Niederschlagswasser in der Nähe des Entstehungsortes wieder dem natürlichen Wasserkreislauf zugeführt wird.
- 4.7.2 Aus wasserwirtschaftlicher Sicht soll auf den Grundstücken die Sammlung des anfallenden Niederschlagswassers in Zisternen und die Verwendung als Brauchwasser, z. B. für die Gartenbewässerung, zur Anwendung kommen. Insoweit anfallendes Niederschlagswasser nicht verwertet werden kann, sollte eine Versickerung möglichst dezentral über die belebte Bodenzone, z. B. bei Rasenflächen oder bei profilierten Gräben, auf den Grundstücken erfolgen.

- 4.7.3 Für potentiell verunreinigtes Niederschlagswasser aufgrund gegebener Grundstücksnutzung ist die sachgerechte Wiedereinleitung in den natürlichen Wasserkreislauf nach dem technischen Regelwerk M 153, „Handlungsempfehlungen zum Umgang mit Regenwasser“, der Deutschen Vereinigung für Wasserwirtschaft, Abwasser und Abfall e.V. (DWA) zu ermitteln.

## **5 Allgemeine Ziele und Zwecke**

### **5.1 Revitalisierung des Bahnhofsumfeldes durch verkehrsverbessernde Maßnahmen**

- 5.1.1 Bei dem erstmaligen, kommunalen Straßenausbau der Ostbahnhofstraße im Geltungsbereich des Bebauungsplans „Ostbahnhof“ soll die vorhandene Verkehrssituation mit Berücksichtigung aller Verkehrsarten optimiert und die Stärkung der städtebaulichen Innenentwicklung nach der Veräußerung und Entwidmung ehemaliger Bahnbetriebsflächen angestoßen werden.
- 5.1.2 Der Ausbau des Bahnhofsvorplatzes zu einem zentralen Haltepunkt und die Optimierung der verkehrstechnischen Anbindung der Verkehrsstation „Ostbahnhof“ an die Innenstadt unterstützt, regionalplanerisch, auch die Verknüpfung der Stadt Mayen mit dem Umland. Der wachsenden Bedeutung der Verkehrsverbindung in die Region wird mit der Ausweisung einer zusätzlichen Park+Ride Anlage (P+R) auf ehemaligen Güterverkehrsflächen der Bahn entlang der Straße Am Wasserturm entsprochen. Diese Stelleplätze dienen nicht den Kurzparkern, sondern den Pendlern aus Mayen oder der näheren Umgebung. Durch den Ausbau der Zugverbindungen mit der Region steigt der prognostizierte Bedarf an Stellplätzen im Umfeld des Bahnhofs zugunsten des motorisierten Pendlers, der für die längere Distanz den Schienenverkehr nutzt. Die Anlage von P+R-Stellplätzen ist ein erfolgsversprechendes Angebot und hat sich vielfach bestätigt, um vom Pkw auf die Schiene umzusteigen.
- 5.1.3 Die Verbesserung der Verkehrsabläufe im Bahnhofsumfeld für den fließenden und ruhenden Verkehr soll die funktionale und stadträumliche Entwicklung des Bahnhofsviertel zukunftsstauglich gestalten und den Zugang zum ÖPNV am Standort Ostbahnhof sichern und weiter entwickeln. Hierfür steht insbesondere die Neuausrichtung des Straßenquerschnitts der Ostbahnhofstraße, die Neuausrichtung von Haltestellenkanten für Gelenkbusse und Stellplätzen für den Pkw- und den Fahrradverkehr.
- 5.1.4 Mit dem Bebauungsplan werden die vorhandenen Baumstandorte entlang der Ostbahnhofstraße baurechtlich gesichert und im Bereich nördlich der Gleisfläche zusätzliche Baumstandorte ausgewiesen.
- 5.1.5 Für den Anschluss der Grundstücke an die ausgebaute Ostbahnhofstraße wird bei den baurechtlichen Festsetzungen neben dem Bedarf an öffentlichen Parkplätzen auch der Bedarf an privaten Stellplätzen berücksichtigt und gemäß der zur Verfügung stehenden Flächen in der Planzeichnung ausgewiesen.

- 5.1.6 Parallel zur städtisch verantworteten Modernisierung des straßengebundenen ÖPNV betreibt die DB AG zeitgleich die Modernisierung des Mittelbahnsteigs und der Personenunterführung im Einklang mit landesplanerischen und städtischen Planungszielen.
- 5.1.7 Zur planungsrechtlichen Sicherung der Gewerbebetriebe im Umfeld der Straße Am Wasserturm wird auf einer ehemals Bahnbetriebstechnisch genutzter Teilfläche eine Gewerbefläche mit der Zweckbestimmung „Stellplätze“ für den gewerblichen Verkehr und ein hinsichtlich Lage und Grundstücksausnutzung begrenztes Baufenster festgesetzt. Die Reduktion des festgesetzten Baufensters auf eine Teilfläche der festgesetzten Gewerbefläche ist der Rücksichtnahme gegenüber dem Einzeldenkmal „Wasserturm“ geschuldet. Eine zukünftige Bebauung auf dem Gewerbegrundstück muss den Nah- und Fernblick auf das stadtprägnante Einzeldenkmal sicherstellen. Deshalb wird abweichen gegenüber § 17 Abs.1 BauNVO die Obergrenze für die Bestimmung des Maßes der baulichen Nutzung für Gewerbegebiete unterschritten und mit GRZ 0,6 und mit GRZ 1,2 festgesetzt.

## **5.2 Städtebauliche Entwicklung durch Maßnahmen zur Innenentwicklung**

- 5.2.1 Mit den Festsetzungen umfangreicher Flächen als Mischgebiet im Geltungsbereich des Bebauungsplans „Ostbahnhof“ beabsichtigt die Stadt Mayen die Stärkung der vorhandenen Akteure im Quartier, sowohl für nicht-störendes Gewerbe als auch für die vorhandene Wohnnutzung. Die geplante Innenentwicklung und deren baurechtliche Absicherung sollen zu einer besseren wirtschaftlichen Verwertung der vorhandenen Grundstücke führen, die durch die städtebauliche und funktionale Revitalisierung des Bahnhofsumfeldes öffentlich bereits eingeleitet wurde. Die Veränderungen des Bahnverkehrs im Quartier hat in den vergangenen Jahrzehnten auch zu einem stetigen Wandel des Siedlungsgebiets geführt, die mit der Überplanung durch den Bebauungsplan im Geltungsbereich eine Neuausrichtung erfahren soll, Anreize für private Investitionen erhalten und diese baurechtlich abgesichert werden sollen.
- 5.2.2 Die Ausweisung zusätzlicher Bauflächen und die Feststellung einer höheren baulichen Ausnutzung im Geltungsbereich des Bebauungsplans beabsichtigt in zweifacher Hinsicht die konkrete Förderung zur Innenentwicklung:
- a) Im Umfeld des Bahnhofsvorplatzes soll durch die Ausweisung neuer Bauflächen beidseitig der Ostbahnhofstraße der städtebauliche Raum gefasst werden, um den funktionalen Verbesserungen des Verkehrsraums auch einen städtebaulichen Rahmen mit hoher Aufenthaltsqualität und Identifikation zu verleihen und die öffentlichen Investitionen durch private Investitionen zu stützen.
  - b) Die städtebauliche Entwicklung entlang der Koblenzer Straße soll durch die Nachverdichtung und höhere Ausnutzung der Grundstücke gegenüber dem Bestand die Einheitlichkeit dieses Straßenraums und seiner überörtlichen Bedeutung für den Zielverkehr in die Innenstadt stärken und die Attraktivität des öffentlichen Straßenraums steigern.



### **5.3 Art und Umfang der baulichen Nutzung**

#### **5.3.1 Einbindung in das städtebauliche Umfeld; Bauweise**

Die städtebaulich gewollte Stärkung der Innenentwicklung wird auch durch eine Einbindung der Neubaumaßnahmen in das bauliche Umfeld gefördert.

Die Festsetzung auf eine unterschiedliche Anzahl der Geschosse auf den zu überbauenden Flächen, zwischen 2 und 3 Geschossen, spiegelt neben einer gewünschten Verdichtung durch eine zusätzliche Bebauung auch die angrenzende Höhe der Bestandsbebauung wieder, die in ihrem städtebaulichen Erscheinungsbild gewahrt bzw. weiter vereinheitlicht werden soll.

Deshalb sieht der Umfang der Bebauung in der Koblenzer Straße durchgängig eine Bebauung mit 3 Geschossen als Richtwert und maximale Ausnutzung bei geschlossener Bauweise vor, während im Mendelssohnweg und entlang des bahnbegleitenden Abschnitts der Ostbahnhofstraße 2 Geschosse als Richtwert und maximale Ausnutzung bei offener Bauweise festgesetzt werden.

Eine geschlossene Bauweise soll zur stadträumlichen Hervorhebung ihrer Bedeutung entlang der Koblenzer Straße und parallel zur einmündenden Ostbahnhofstraße entwickelt werden. Zugunsten einer besseren Verwertung der sehr tiefen Baufenster zwischen Koblenzer und Ostbahnstraße und zugunsten einer gewünschten städtebaulichen Verdichtung sind hier im Zusammenhang mit der Straßenrandbebauung auch auf den inneren zu überbauenden Flächen eine Bauhöhe mit 3 Geschossen, je nach Nähe zum Wohnungsbau- oder zum Gewerbebaubestand in offener oder geschlossener Bauweise, vorgesehen.

Als positive stadträumliche Weiterentwicklung durch eine zukünftige Neubebauung im Geltungsbereich wird eine konsequente Betonung und Weiterentwicklung des vorhandenen Straßenraum-Erscheinungsbildes mit einer einheitlichen giebelständigen oder einheitlichen traufständigen Straßenrandbebauung angestrebt.

#### **5.3.2 Nicht zugelassenen Ausnahmen / textliche Festsetzungen Pkt. 1.2 und 1.3**

Sowohl im festgesetzten „Allgemeinen Wohngebiet“ (WA) gemäß § 4 BauNVO als auch im „Mischgebiet“ (MI) gemäß § 6 BauNVO sollen die Ausnahmen nach § 4 Abs.3 BauNVO (WA) bzw. nach § 6 Abs.3 BauNVO (MI) nicht zugelassen werden, weil der sehr kleine Bereich des „Allgemeine Wohngebiets“ im Geltungsbereich in seiner stadträumlichen Einheitlichkeit gewahrt werden soll, weil es aufgrund der kleinräumigen Baustruktur im Bereich des „Mischgebiets“ keine eindeutig abgegrenzte Gewerbenutzungen gibt, für die eine Ausnahme für „Vergnügungsstätten“ zugelassen werden könnte, und weil außerdem wegen der Nähe zum Schul- und Kindergartenbetrieb am Rand des Geltungsbereichs und wegen der Schülerverkehre am Ostbahnhof die Nachbarschaft mit einer „Vergnügungsstätte“ nicht vereinbar ist.

5.3.3 Gewerbliche Nebenanlagen mit der Zweckbestimmung „Stellplätze“ (St) / textliche Festsetzungen Pkt. 1.5

Im festgesetzten „Mischgebiet“ (MI) werden ausgewiesene, gewerbliche Nebenanlagen gemäß § 1 Abs.7 Nr. 1 und Abs.9 BauNVO nur mit der Zweckbestimmung „Stellplätze“ (St) zugelassen, weil insbesondere im Umfeld des Ostbahnhofs ein großer Bedarf sowohl an öffentlichen, gewerblichen als auch an privaten Flächen für den ruhenden Verkehr besteht. Jeder zusätzlicher Quadratmeter sonstiger Nutzflächen von Nebenanlagen im Geltungsbereich würde den bereits vorhandenen Mangel an Stellplatzkapazitäten, verstärken, so dass, zugunsten des Bestands, mit der Festsetzung mit der Zweckbestimmung „Stellplätze“ vordringlich der vorhandene Stellplatzbedarf bei den ausgewiesenen Nebenanlagen abgedeckt werden soll.

5.3.4 Nebenanlagen auf nicht überbaubaren Flächen / textliche Festsetzungen Pkt. 4.1.2

Abweichend gegenüber der Landesbauordnung (LBO) ist auf den sonstigen nicht überbaubaren Flächen 1 Nebenanlage je Hauptgebäude in einer Größe von maximal bis 30 m<sup>3</sup> umbauter Raum zulässig. Im „Allgemeinen Wohngebiet“ lässt die Parzellenstruktur und –Größe keine größeren Nebenanlagen zu und in den übrigen Nutzungsbereichen soll die bauliche Ausnutzung auf die vorgesehenen Baufenster städtebaulich beschränkt werden

## 5.4 Vorbeugender Brandschutz

5.4.1 Die Belange des vorbeugenden Brandschutzes werden durch eine ausreichende verkehrsmäßige Erschließung und Zugänglichkeit der Grundstücke berücksichtigt. So ermöglicht die bestehende und geplante öffentliche Verkehrsfläche, hinsichtlich der Fahrbahnbreite, Kurvenkrümmungsradien usw., dass diese mit den Fahrzeugen der Feuerwehr jederzeit und ungehindert befahren werden kann. Kenntnisse über brandschutztechnische Risiken im Planbereich sind nicht bekannt. Ebenso ist keine negative Wechselbeziehung zwischen dem Planungsbereich und den umliegenden Wohngebieten erkennbar.

5.4.2 Im Plangebiet sind die Abstände der Löschwasserentnahmestellen untereinander kleiner als 150 m (Lauflinie) sowie die Löschwassermenge von 800l/min (GFZ > 0,7) über die Dauer von zwei Stunden für den Grundschutz sichergestellt. Mit der Anlage von Unterflur-Hydranten wird berücksichtigt, dass diese jederzeit für die Feuerwehr frei zugänglich sind und nicht durch z.B. parkende Fahrzeuge versperrt werden. Die Hydranten werden so im Verkehrsraum angeordnet, dass die Straße befahrbar bleibt und die Hydranten nicht vor Zufahrten zu den Grundstücken liegen. Hydranten werden so angeordnet, dass die Entnahme von Wasser leicht möglich ist.

Stadtverwaltung Mayen  
Mayen, den .....

(Wolfgang Treis)  
Oberbürgermeister