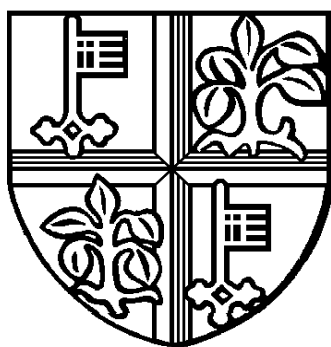


Begründung zum Bebauungsplan

»Ostbahnhof« (2. Änderung) Mayen



Inhalt

1	Erfordernis der Planaufstellung	4
1.1	Ausgangssituation	4
1.2	Begründung des Geltungsbereichs	5
1.3	Planungserfordernis	5
2	Einfügen in die übergeordnete Planung	6
2.1	Landesentwicklungsprogramm Rheinland-Pfalz IV	6
2.2	Regionaler Raumordnungsplan Mittelrhein-Westerwald	6
2.3	Flächennutzungsplan der Stadt Mayen	7
2.4	Angrenzendes Planrecht	8
2.5	Schutzgebiete	10
2.6	Verkehrliche Erschließung	11
2.7	Denkmalschutz	13
2.8	Gesetz über die Umweltverträglichkeitsprüfung	13
2.9	Altablagerungen	13
3	Städtebauliche Konzeption	13
4	Planinhalt	14
4.1	Urbanes Gebiet	14
4.2	Maß der baulichen Nutzung	14
4.3	Bauweise	16
4.4	Stellplätze und Garagen	17
4.5	Versorgungsanlagen und -leitungen	18
4.6	Maßnahmen zum Schutz, zur Pflege und zur Entwicklung von Boden, Natur und Landschaft	18
4.7	Bauordnungsrechtliche Vorschriften	19
5	Ver- und Entsorgung	20
5.1	Stromversorgung	20
5.2	Wasserversorgung	20
5.3	Abwasserbeseitigung	20
6	Auswirkungen der Planung	20
6.1	Verkehr	20
6.2	Ver- und Entsorgung	21
6.3	Lärm	21
6.4	Umwelt	21
7	Planverwirklichung	21
8	Rechtsgrundlagen	21

Abbildungsverzeichnis

ABBILDUNG 1 ÜBERSICHTSPLAN	4
ABBILDUNG 2 LUFTBILD	5
ABBILDUNG 3 AUSSCHNITT REGIONALER RAUMORDNUNGSPLAN MITTELRHEIN-WESTERWALD (2017)	7
ABBILDUNG 4 AUSZUG RECHTSWIRKSAMER FLÄCHENNUTZUNGSPLAN – DER PLAN WURDE ZUR BESSEREN LESBARKEIT NACHGEZEICHNET UND DIE NACHRICHTLICHEN ANPASSUNGEN DES BEBAUUNGSPLANS »OSTBAHNHOF«, MAYEN EINGETRAGEN.	8
ABBILDUNG 5 AUSSCHNITT BEBAUUNGSPLAN »KURZE KUNDE«, MAYEN-ALZHEIM – MIT DARSTELLUNG GELTUNGSBEREICH »KURZE KUNDE« (2. ÄNDERUNG), MAYEN-ALZHEIM UND GEBIETE GEM. § 34 BAUGB9	
ABBILDUNG 6 AUSSCHNITT LANIS RLP - LAYER NATIONALE UND INTERNATIONALE SCHUTZGEBIETE	10
ABBILDUNG 7 AUSSCHNITT LANIS RLP - LAYER BIOTOPE	11
ABBILDUNG 8 AUSSCHNITT AUS DEM SCHEMATISCHEN LINIENPLAN DER VRM FÜR DIE STADT MAYEN	12
ABBILDUNG 9 POTENTIELLE GEBÄUDEHÖHENENTWICKLUNG IM BAUGEBIET	15
ABBILDUNG 10 SCHWARZPLAN INKL. BAUFENSTER	16
ABBILDUNG 11 PARKSTÄNDE UND FLÄCHENBEDARF FÜR PKW IM STRAßENRAUM; QUELLE: RICHTLINIEN FÜR DIE ANLAGE VON STADTSTRASSEN S.78 AUSGABE 2006	18

1 Erfordernis der Planaufstellung

1.1 Ausgangssituation

Der Geltungsbereich des Bebauungsplanes »Ostbahnhof« (2. Änderung), Mayen befindet sich auf der Gemarkung Mayen, Flur 2. Er umfasst folgende Flurstücke: 626/20, 626/15, 447/43, 447/117. Die Gesamtfläche beträgt ca. 3.360 m² (siehe Abbildung 1). Aktuell sind auf der Fläche der Ostbahnhof, ein Bürogebäude mit anteiliger Wohnnutzung (ehem. Bahngelände) und eine größere Tierarztpraxis (siehe Abbildung 2). Baurechtlich beurteilt sich die Fläche nach dem Bebauungsplan »Ostbahnhof«, Mayen mit Rechtskraft vom 06.12.2017.



Abbildung 1 Übersichtsplan



Abbildung 2 Luftbild

1.2 Begründung des Geltungsbereichs

Der Geltungsbereich umfasst den Ostbahnhof, eine Tierarztpraxis und ein Wohn-/Bürogebäude, im Süden grenzt die Flächen an die Ostbahnhofstraße, im Norden an die Bahnlinie, im Westen an ein Wohngebiet und im Osten an Nebenanlagen der Bahn. Der Geltungsbereich umfasst die Grundstücke, welche nachverdichtet werden sollen, sowie den Ostbahnhof welcher planungsrechtlich aus dem Ursprungsbebauungsplan entnommen und nur noch nachrichtlich dargestellt werden soll.

1.3 Planungserfordernis

Ziel des Bebauungsplanverfahrens ist es die Ausnutzung der Grundstücke im westlichen Bereich des Ostbahnhofes zu erhöhen und den Ursprungsbebauungsplan in Hinblick auf die bauplanungs- und bauordnungsrechtliche Situation beim Gebäude des Ostbahnhofes zu korrigieren.

2 Einfügen in die übergeordnete Planung

2.1 Landesentwicklungsprogramm Rheinland-Pfalz IV

Das aktuelle Landesentwicklungsprogramm vom 07.10.2008 trifft folgende Aussagen für die Stadt Mayen: Die Stadt liegt im monozentralen Mittelbereich Mayen und im ländlichen Raum mit einer dispersen Siedlungsstruktur. Die Zentren-Erreichbarkeit von Mayen aus, wird als hoch eingestuft.

Die Grundsätze und Ziele des Landesentwicklungsprogrammes Rheinland-Pfalz IV haben keine Auswirkungen auf die Festsetzungen des Bebauungsplanes.

2.2 Regionaler Raumordnungsplan Mittelrhein-Westerwald

Im wirksamen Regionalen Raumordnungsplan Mittelrhein-Westerwald vom 11.12.2017 werden folgende Aussagen getroffen:

- die Stadt Mayen liegt im ländlichen Raum mit disperser Siedlungsstruktur und ist ein Schwerpunktentwicklungsraum
- die Stadt Mayen bildet das Mittelzentrum innerhalb des Mittelbereiches Mayen
- die Stadt Mayen liegt innerhalb eines Regionalen Grünzuges
- die Stadt Mayen hat die besondere Funktion Gewerbe zugewiesen
- die Stadt Mayen ist an das funktionale öffentliche Verkehrsnetz angeschlossen

Die Grundsätze und Ziele des regionalen Raumordnungsplanes Mittelrhein-Westerwald haben keine Auswirkungen auf die Festsetzungen des Bebauungsplanes (siehe Abbildung 3).

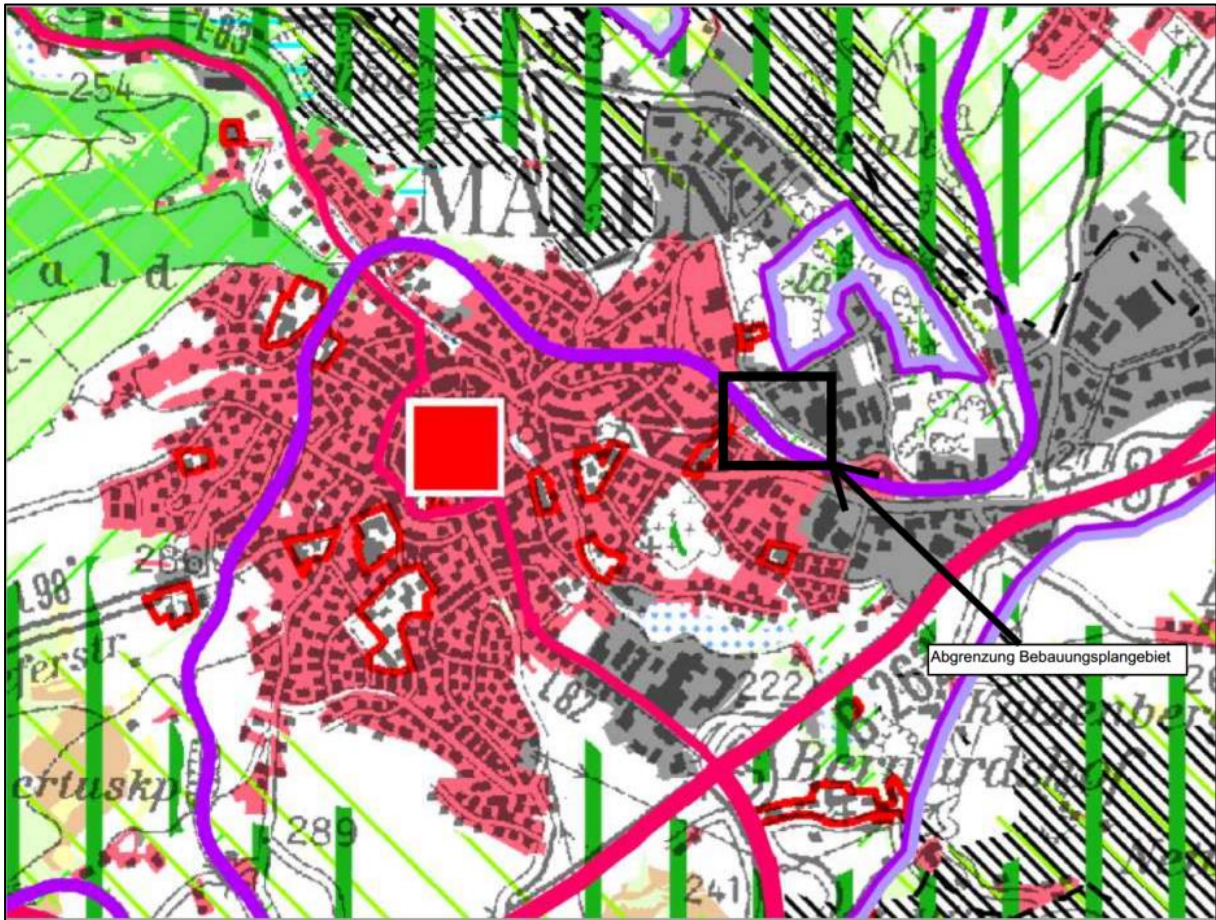


Abbildung 3 Ausschnitt Regionaler Raumordnungsplan Mittelrhein-Westerwald (2017)

2.3 Flächennutzungsplan der Stadt Mayen

Der Flächennutzungsplan (FNP) der Stadt Mayen (siehe Abbildung 4) stellt eine Mischbaufläche im westlichen Bereich und eine Bahnfläche im östlichen Bereich dar. Der Bebauungsplan von 2006 wurde durch das Bebauungsplanverfahren gem. § 13 a BauGB »Ostbahnhof« bereits nachrichtlich dargestellt. Der Ostbahnhof ist als Bahnfläche dargestellt, dieser Zustand des Flächennutzungsplans wäre eigentlich erst nach Abschluss des aktuellen Bebauungsplanverfahrens »Ostbahnhof« (2. Änderung), Mayen gegeben. Hier befindet sich, allerdings rechtlich, aufgrund des Bahnrechts, unwirksam, eine nachrichtlich angepasste Mischbaufläche.

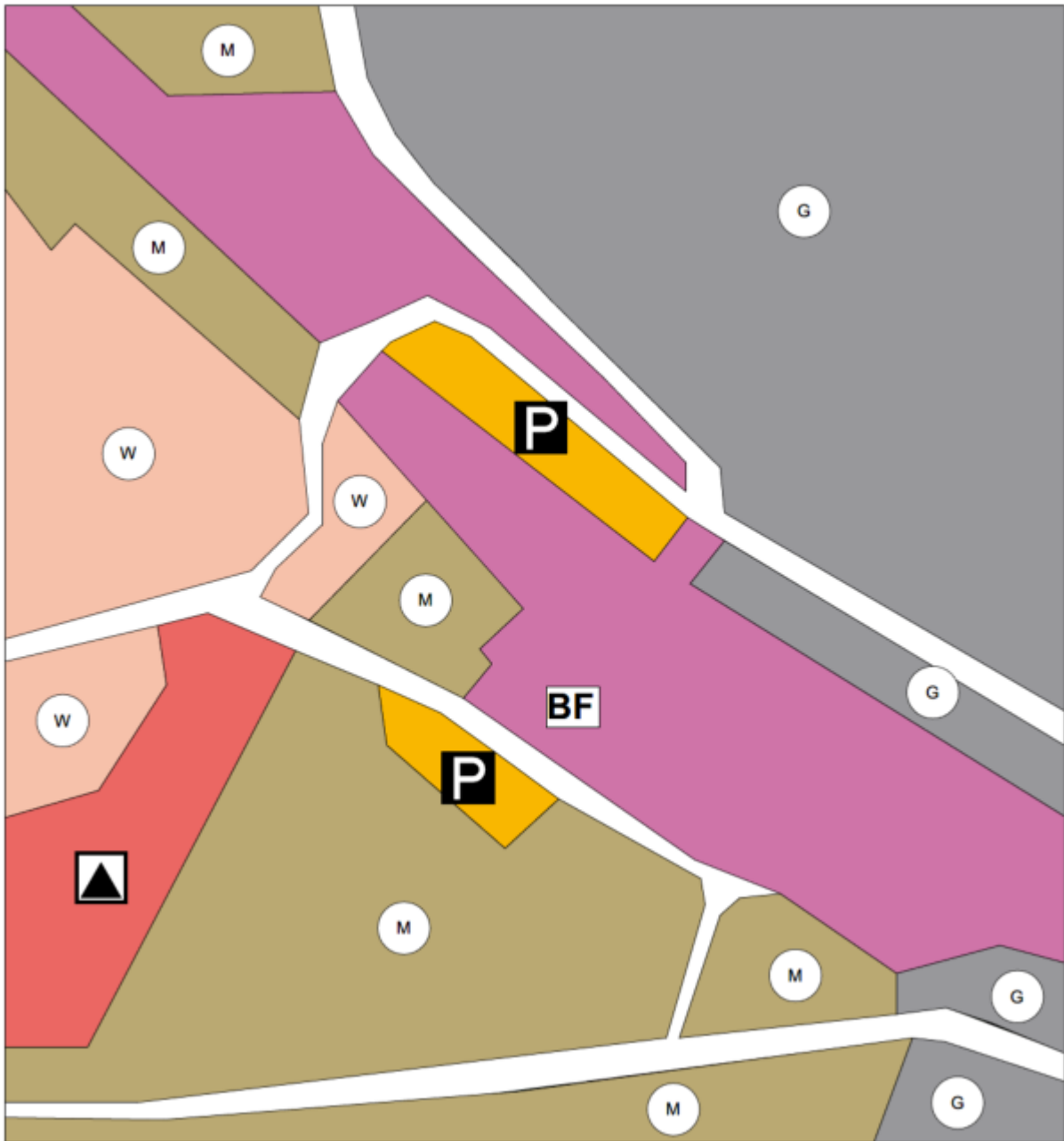


Abbildung 4 Auszug rechtswirksamer Flächennutzungsplan – der Plan wurde zur besseren Lesbarkeit nachgezeichnet und die nachrichtlichen Anpassungen des Bebauungsplans »Ostbahnhof«, Mayen eingetragen.

2.4 Angrenzendes Planrecht

Der Geltungsbereich der zweiten Änderung des Bebauungsplanes »Ostbahnhof« liegt innerhalb des Ursprungsbebauungsplans (siehe Abbildung 5).

Der Ursprungsbebauungsplan sieht innerhalb des Geltungsbereichs der zweiten Änderung eine Mischbaufläche vor.

Bebauungsplan »Ostbahnhof« (2. Änderung), Mayen
Begründung

Angrenzend wird im Süden eine Verkehrsfläche, im Westen ein allgemeines Wohngebiet, im Norden Bahnanlagen und im Osten Mischbauflächen festgesetzt.

Innerhalb des Geltungsbereichs der zweiten Änderung gibt es zwei schmale Baufenster für die jeweiligen zusammenhängenden im Bestand befindlichen Gebäude (Tierarztpraxis und Komplex des Ostbahnhofes). Es sind zwei Vollgeschosse zulässig, die Bauweise ist abweichend, die GRZ liegt bei 0,6 und die GFZ bei 1,2. Es ist eine Dachneigung zwischen 30° und 45° bei Satteldächern zulässig, bei Pultdächern ist eine Dachneigung zwischen 15° und 30° zulässig. Flachdächer sind ausnahmsweise zulässig.

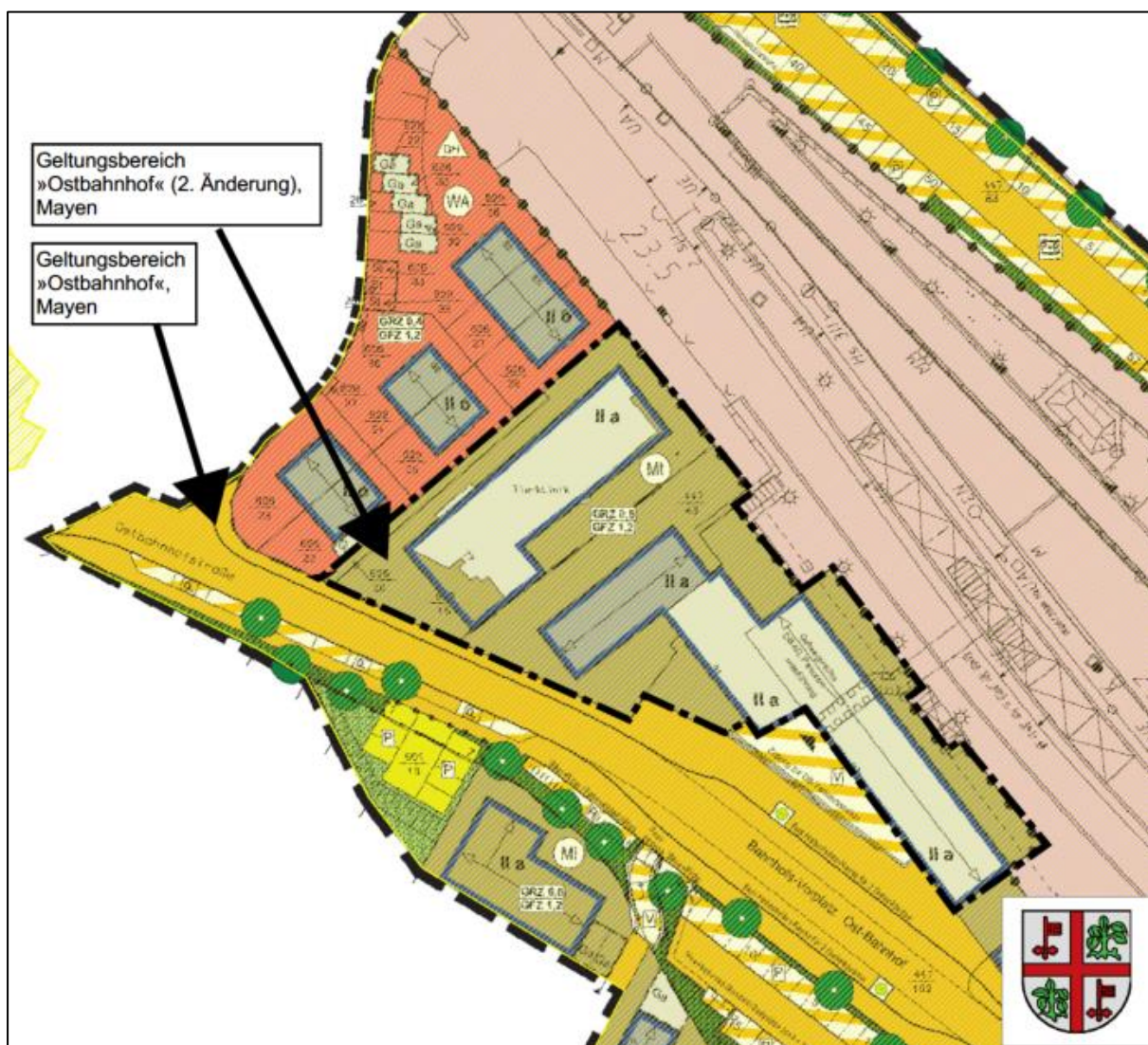


Abbildung 5 Ausschnitt Bebauungsplan »Kurze Kunde«, Mayen-Alzheim – mit Darstellung Geltungsbereich »Kurze Kunde« (2. Änderung), Mayen-Alzheim und Gebiete gem. § 34 BauGB

2.5 Schutzgebiete

In unmittelbarer Nähe zu dem Geltungsbereich des Bebauungsplans sind gemäß Auskunft aus dem LANIS weder internationale/nationale Schutzgebiete noch Biotope vorhanden (siehe Abbildung 6 und Abbildung 7). Nördlich liegt in ca. 230 m Abstand der Biotopkomplex „Mayener Grubenfeld“ BK-5609-0142-2006, das Vogelschutzgebiet „Unteres Mittelrheingebiet“ VSG-7000-010, das Fauna-Flora-Habitat „Unterirdische stillgelegte Basaltgruben Mayen und Niedermerding FFH-7000-032 und das Naturschutzgebiet „Mayener Grubenfeld“ NSG-7100-305. Aufgrund der Trennwirkung der Bahnlinie, der Topographie, eines an die Schutzflächen grenzenden Gewerbegebiets und der großen Abstände im Verhältnis zum Geltungsbereich des Baugebiets, keine negativen Auswirkungen.

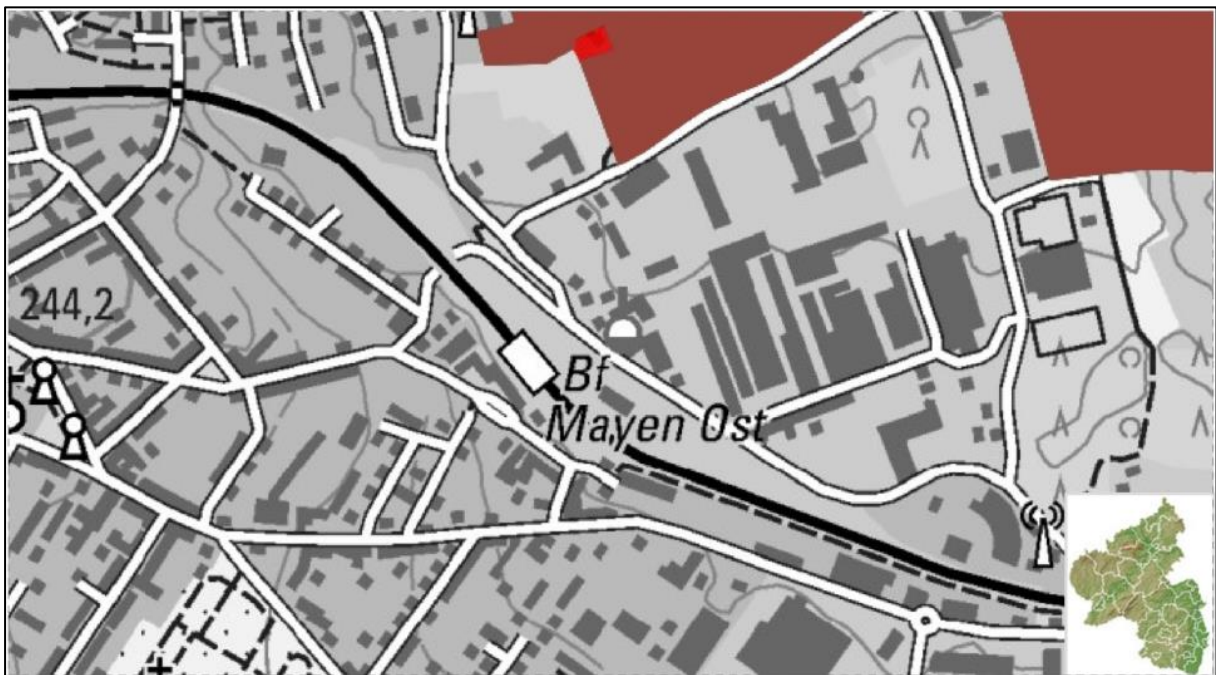


Abbildung 6 Ausschnitt LANIS RLP - Layer nationale und internationale Schutzgebiete

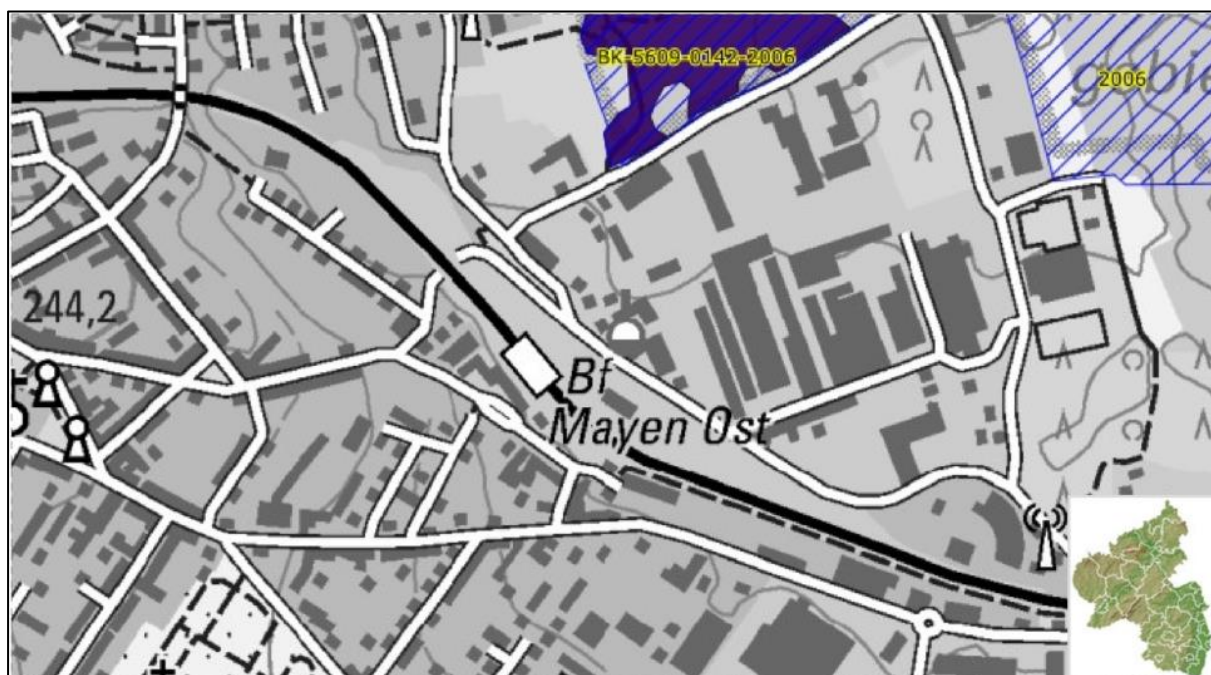


Abbildung 7 Ausschnitt LANIS RLP - Layer Biotope

2.6 Verkehrliche Erschließung

Das Baugebiet wird über die Ostbahnhofstraße angeschlossen. Der Geltungsbereich inkludiert den Ostbahnhof, dieser wird zweimal in der Stunde durch die Regionalbahn 23 oder 38 angefahren. Es kann durchgängig bis Lahnstein gefahren werden (RB 23). In direkter Nähe zum Geltungsbereich befindet sich die Bushaltestelle Ostbahnhof, hier halten alle Linien, welche in Mayen verkehren (siehe Abbildung 8). Zudem befinden sich hier abschließbare Fahrradstellplätze und PKW-Stellplätze. Es handelt sich um den wichtigsten Verkehrsknotenpunkt von Mayen. Aufgrund der Topographie ist die fußläufige Erreichbarkeit weniger optimal (siehe Abbildung 9). Es werden ca. 20 min von der Kernstadt bis zum Ostbahnhof benötigt. Die Bürgersteige sind im Bereich des Ostbahnhofs gut ausgebaut.

In den kommenden Jahren könnte die Bedeutung des Ostbahnhofs als Verkehrsknotenpunkt steigen, wenn die Strecke nach Gerolstein reaktiviert wird. Auf der anderen Seite könnte durch die Verlegung des Haltepunktes West nach Osten die Bedeutung, insbesondere für den Schülerverkehr, abnehmen.

Bebauungsplan »Ostbahnhof« (2. Änderung), Mayen
Begründung

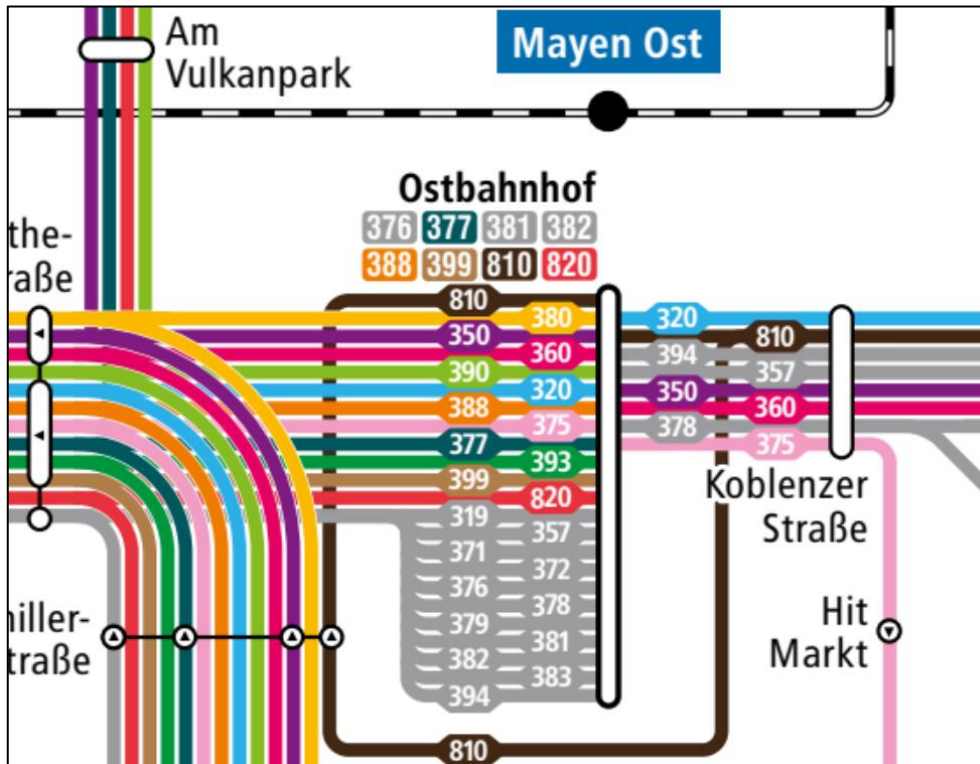


Abbildung 8 Ausschnitt aus dem schematischen Linienplan der VRM für die Stadt Mayen

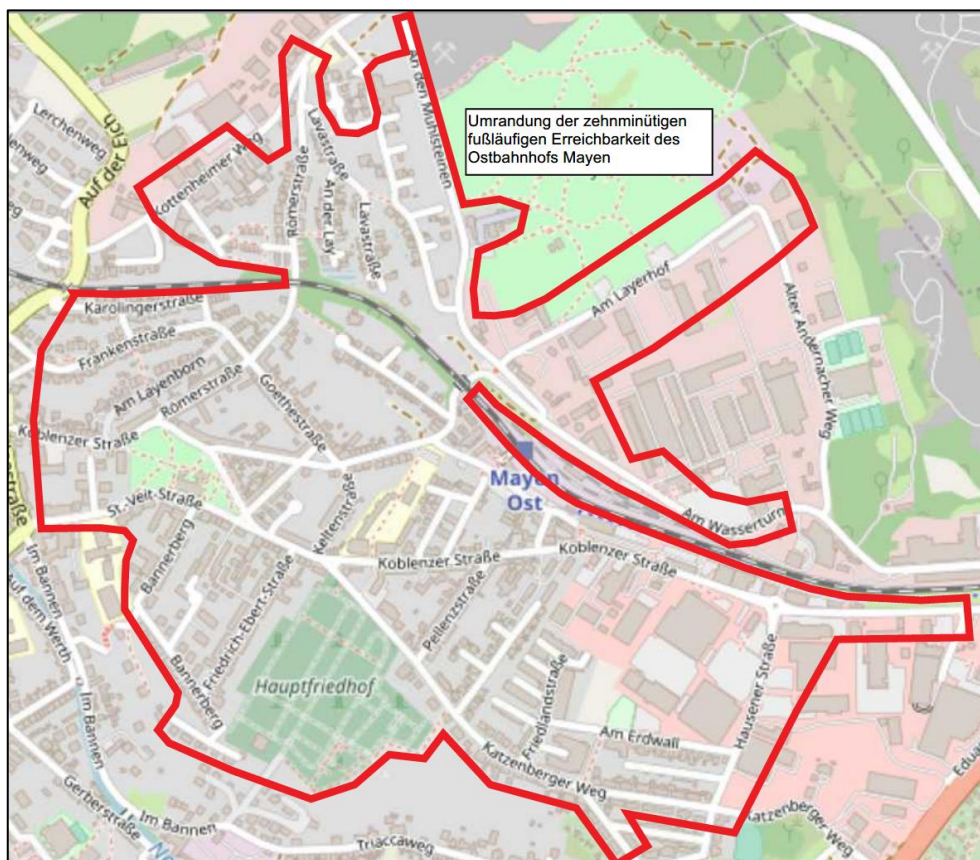


Abbildung 9 Fußläufige Erreichbarkeit Ostbahnhof (10 min); Quelle: Openstreetmap.org Berechnungsmethode (Graph-hopper)

2.7 Denkmalschutz

Innerhalb des Gebietes sind keine denkmalgeschützten Gebäude oder sonstige Anlagen bekannt.

2.8 Gesetz über die Umweltverträglichkeitsprüfung

Eine Umweltverträglichkeitsprüfung ist nicht notwendig.

2.9 Altablagerungen

Gemäß dem Bodenschutzkataster Rheinland-Pfalz befindet sich innerhalb des Plangebiets keine Altablagerung.

3 Städtebauliche Konzeption

Der Bebauungsplan »Ostbahnhof« (2. Änderung), Mayen setzt ein Urbanes Gebiet und nachrichtlich eine Bahnanlage fest. Bei dem Bebauungsplanverfahren kann von einer geordneten städtebaulichen Entwicklung ausgegangen werden. Die Innenverdichtung im Bereich des Verkehrsknotenpunktes Ostbahnhof wird durch diesen Bebauungsplan genüge getan.

Im direkten Umfeld zum Bebauungsplangebiet wurde in der jüngeren Vergangenheit planungsrechtlich viel für die Innenentwicklung durchgeführt. Hier sind insbesondere folgenden Bebauungsplanverfahren zu nennen:

- »Ostbahnhof« (2017) – Nachverdichtung (MI) und Ordnung des Bahnhofumfeldes und der Verkehrsflächen –
- »Ostbahnhof« (1. Änderung), (2022) – Nachverdichtung (MU) –
- »An der Ostbahnhofstraße« (2017) – Nachverdichtung (WA), Geschosswohnungsbau

Somit stimmt der Bebauungsplan »Ostbahnhof« (2. Änderung), Mayen mit dem Ziel der Stadt Mayen, im Bereich des Ostbahnhofes eine Innenentwicklung anzustoßen, überein.

4 Planinhalt

4.1 Urbanes Gebiet

Als Art der baulichen Nutzung wird ein Urbanes Gebiet gemäß § 6 a BauNVO festgesetzt:

Zulässige Nutzungen sind Wohngebäude, Geschäfts- und Bürogebäude, nicht innenstadtrelevante Einzelhandelsbetriebe gem. Einzelhandelskonzept der Stadt Mayen mit max. 799 m² Verkaufsfläche, Schank- und Speisewirtschaften sowie Betriebe des Beherbergungsgewerbes, sonstige Gewerbebetriebe, Anlagen für Verwaltungen sowie für kirchliche, kulturelle, soziale, gesundheitliche und sportliche Zwecke.

Unzulässige Nutzung sind innenstadtrelevante Einzelhandelsbetriebe gem. Einzelhandelskonzept der Stadt Mayen, Tankstellen und Vergnügungsstätten.

Auf Regelungen nach § 6 a Abs. 4 BauNVO wird verzichtet.

Die Ausweisung entspricht im Wesentlichen den Vorgaben der BauNVO. Die Zulässigkeit von Einzelhandelsbetrieben wird auf 799 m² Verkaufsfläche und nicht innenstadtrelevantes Sortiment reguliert, dies entspricht den Empfehlungen der Fortschreibung des Einzelhandelskonzept der Stadt Mayen, welches aufgrund von § 1 Abs. 6 Nr. 11 BauGB, in der Bauleitplanung zu berücksichtigen ist. Die nicht-innenstadtrelevanten Einzelhandelsanlagen sind in der Anlage zu den textlichen Festsetzungen beigelegt.

Durch diese Festsetzungen wird auf der Fläche eine sinnvolle Wohn- und Gewerbeentwicklung im Bereich des Ostbahnhofs ermöglicht.

4.2 Maß der baulichen Nutzung

Der Bebauungsplan setzt zwingend zwei bis drei Vollgeschosse, eine maximale Traufhöhe von 273 mNHN (MU 1) oder 276 mNHN (MU 2), eine maximale Firsthöhe von 276 mNHN (MU 1) oder 280 mNHN (MU 2), eine Grundflächenzahl von 0,8 (MU1) oder 1,0 (MU 2) und eine Geschossfläche von 2,4 (MU 1) oder 3,0 (MU 2) fest. Mit diesen Vorgaben fügen sich potentielle Neubauten vom Maß der baulichen Nutzung in die Ortslage ein (siehe Abbildung 10).

Bebauungsplan »Ostbahnhof« (2. Änderung), Mayen Begründung

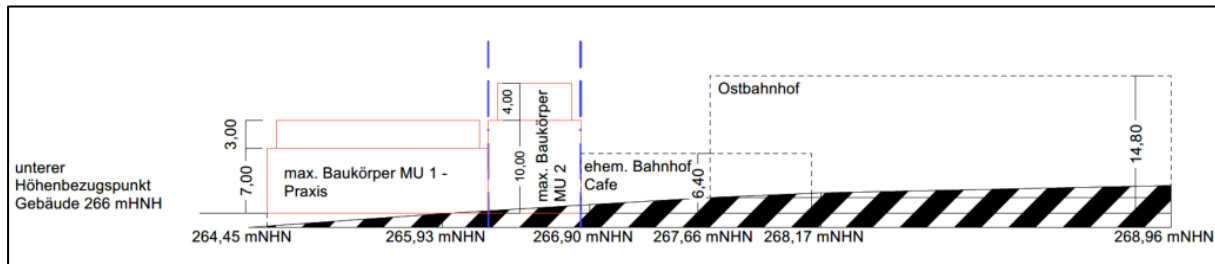


Abbildung 10 Potentielle Gebäudehöhenentwicklung im Baugebiet

Durch den Ausschluss von Befreiungen oder Ausnahmen gem. § 31 BauGB wird ein „verwässern“ der Planziele in Hinblick auf die überbaubare Fläche verhindert.

Die GRZ im MU 2 wird auf 1,0 – analog einer MK-Fläche – festgesetzt und liegt oberhalb der in § 17 Satz 1 BauNVO dargestellten Orientierungswerte. Dies begründet sich städtebaulich aus dem vorhandenen Bestand, welcher die Fläche als ehem. Bahnhofsbürogebäudes komplett mit dem Hauptgebäude versiegelt (260 m²), als auch über die Kleinteiligkeit der Fläche MU 2 im städtebaulichen Kontext (497 m²). Die straßenzugewandten Flächen (180 m²) müssen vollständig versiegelt werden um einen platzähnlichen Kontext im Verbund mit der öffentlichen Verkehrsfläche zu erzeugen. Die rückwertigen Flächen (57 m²) sind ebenfalls für die Versorgungsflächen des MU 2 vollständig zu versiegeln. Für die Entwicklung einer sinnvollen Grünfläche ist somit kein ausreichender Platz gegeben. Durch die Festsetzung, dass alle gepflasterten Flächen mit versickerungsfähigen Belägen vorzusehen sind, kann aber zumindest der Oberflächenwasserabfluss teilweise versickern und/oder langsamer ablaufen.

Durch die Anrechnung von intensiver Dachbegrünung mit einer Substrattiefe (-stärke) von 0,2 m kann die Fläche baulich besser ausgenutzt werden, auf der anderen Seite wird aber auch das Mikroklima, der Oberflächenwasserabfluss und die Anzahl der Arten erhalten oder verbessert. Zudem ist eine spätere Überbauung von Gründächern schwer möglich. In der Praxis hat sich gezeigt, dass Grünflächen entgegen der Rechtsgrundlage oft überbaut werden – hier müssen die Bauherren stärker für die Thematik sensibilisiert werden. Die Rückbauforderungen für solche GRZ-Überschreitungen sind verwaltungstechnisch aufwendig.

Flächen mit Belägen aus wasserdurchlässigen Materialien sind komplett in die GRZ einzurechnen. Hier erlaubt der Bebauungsplan keinen Spielraum bei der Auslegung. Es ist bekannt, dass sich solche Bodenbeläge über einen mittelfristigen Zeitraum zusetzen und einen Teil ihrer Funktion verlieren. Zudem ist es für die Bauaufsichtsbehörden kaum prüfbar inwieweit die Funktion eines wasserdurchlässigen Belages (noch) erfüllt ist.

Die zulässige Gebäudehöhe wird auf Grundlage der Normalhöhennull [NHN] festgesetzt. Als Geoprojektion dient hier EPSG: 5555-ETRS 89/UTM Zone 32 N.

Die zwingende Zwei-Geschossigkeit reduziert den Flächenverbrauch und verhindert ineffiziente flächenverbrauchende Bauweisen, durch die Möglichkeit drei Vollgeschosse zu bauen, kann eine gute aber nicht übermäßige Innenverdichtung erreicht werden. Durch die Gebäudehöhe wird die maximale Höhe auch bei drei Vollgeschossen begrenzt.

Das Baufenster läuft nicht parallel zur Ostbahnhofstraße, sondern orientiert sich an dem Bahnhofsgebäude und dem angrenzenden Wohngebiet – es entstehen kleine (private) Platzanlagen zur öffentlichen Straßenverkehrsfläche (siehe Abbildung 11), welche den Eindruck höher verdichteten urbanen Fläche im Bereich eines Verkehrsknotenpunktes verstärken.

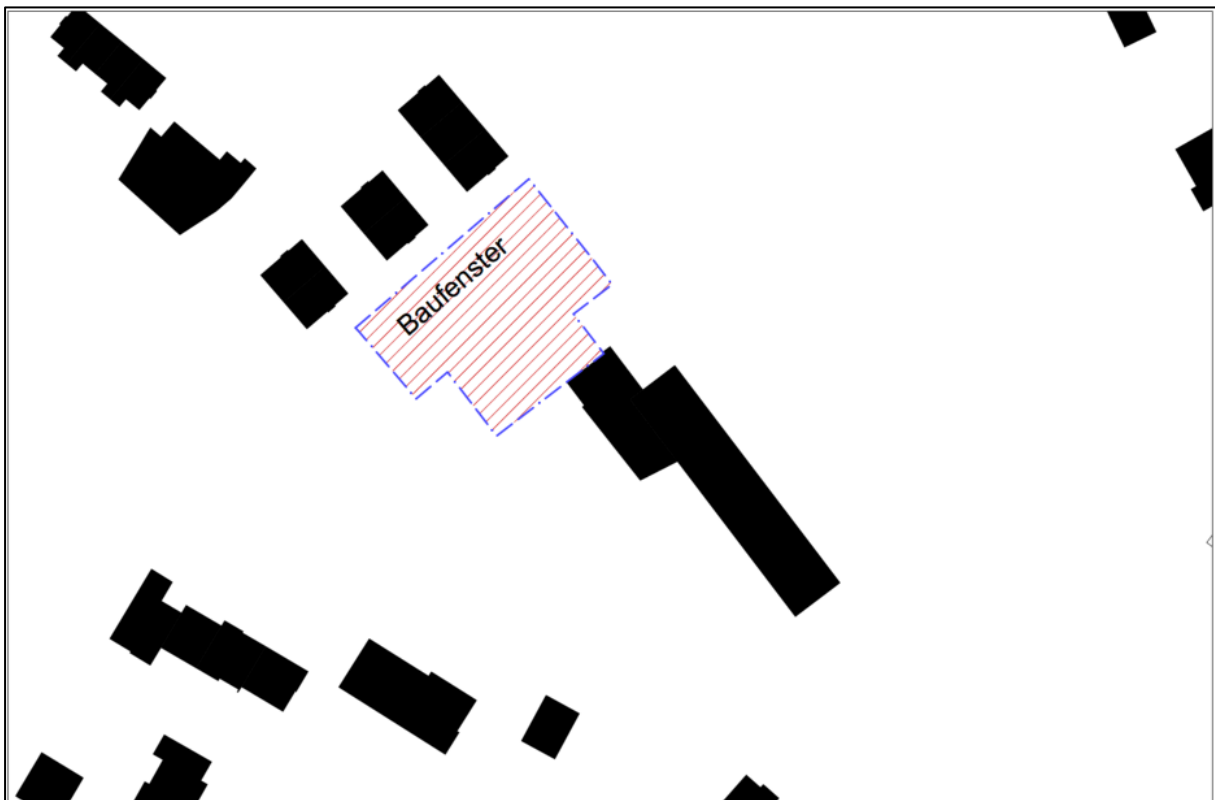


Abbildung 11 Schwarzplan inkl. Baufenster

4.3 Bauweise

Es wird in MU 1 und MU 2 eine abweichende Bauweise festgesetzt. In beiden Fällen dient dies der dem Bebauungsplanung zugrunde liegenden Ziel der Innenverdichtung. Ein Gebäude in MU 1 kann grenzständig an ein Gebäude am Baufenster MU 2 gebaut werden. Ein Gebäude im MU 2 kann zudem zusätzlich, wie aktuell im Bestand, an das Gebäude Ostbahnhofstraße 81 (ehem. Bahnhofs Café errichtet werden). Hierdurch können Abstandsflächen entfallen und

für die Entwicklung von Arbeits- oder Wohnraum genutzt werden. Bei Bauvorhaben bleiben die Abstandsflächenvorgaben der LBauO, welche im § 8 geregelt sind gültig. Auch ist der Brandschutz im Baugenehmigungsverfahren zu beachten.


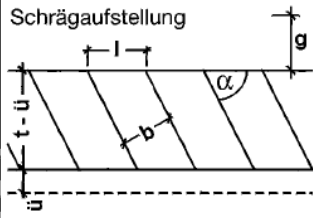
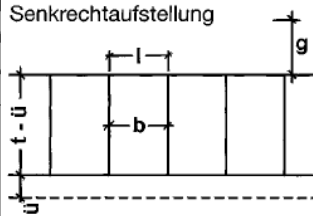
4.4 Stellplätze und Garagen

Durch die Errichtung von Wohn- oder Gewerbeeinheiten im Bereich des Hauptverkehrsknotenpunktes Ostbahnhof werden aufgrund der guten Erreichbarkeit mit dem ÖPNV unterdurchschnittlich viele Stellplätze benötigt. Dementsprechend ist je Wohneinheit ein Stellplatz vorzusehen. Für Büro-, Verwaltungs- und Praxisräume sind ebenfalls die unteren Werte der Richtzahlen für die Ermittlung des Stellplatzbedarfs anzunehmen.

Aus Gründen des sparsamen Umgangs mit dem Boden, können gefangene Stellplätze zugelassen werden. Es muss im Baugenehmigungsverfahren nachgewiesen werden, dass gefangene Stellplätze einer Wohneinheit oder einer Wirtschaftseinheit zugewiesen sind.

Heutige PKW sind größer dimensioniert als frühere Modelle, dementsprechend werden die Stellplatzdimensionen gemäß der Empfehlung der Richtlinien für die Anlage von Stadtstraßen (RASt 06) vorgeschrieben. Bei Senkrechtaufstellung bedeutet dies eine minimale Stellplatzbreite von 2,5 m und Stellplatzlänge von 5,00 m. Bei Schräg- oder Längsstellung gelten die Empfehlungen der Abbildung 12.

Bebauungsplan »Ostbahnhof« (2. Änderung), Mayen
Begründung

	Aufstell- winkel a [gon]	Tiefe ab Fahr- gassen- rand t - ü [m]	Breite des Überhang- streifens ü [m]	Breite des Park- stands b [m]	Straßenfrontlänge l [m]		Fahrstreifen bzw. Fahrbahnbreite g [m]	
					beim Einparken		beim Einparken	
					vorwärts	rückwärts	vorwärts	rückwärts
Längsaufstellung 	0			2,00	6,70 ¹⁾	5,70 5,20 ²⁾	3,25	3,50
Schrägaufstellung 	50	4,15	0,70	2,50	3,54		3,00	
	60	4,45	0,70	2,50	3,09		3,50	
	70	4,60	0,70	2,50	2,81		4,00	
	80	4,65	0,70	2,50	2,63		4,50	
	90	4,55	0,70	2,50	2,53		5,25	
Senkrechtaufstellung 	100	4,30	0,70	2,50	2,50	2,50	6,00	4,50

- ¹⁾ In Sonderfällen, z. B. um Behinderungen im Radverkehr beim Rückwärtseinparken zu vermeiden
²⁾ Durchschnittswert ohne Markierung

Abbildung 12 Parkstände und Flächenbedarf für PKW im Straßenraum; Quelle: Richtlinien für die Anlage von Stadtstraßen S.78 Ausgabe 2006

Aus Gründen des Mikroklimas, des Wasserhaushaltes und des allgemeinen Naturhaushaltes sind die Stellplätze mit offenporigen, versickerungsfähigen Belägen zu befestigen. Aus denselben Gründen sind Garagendächer zu begrünen.

4.5 Versorgungsanlagen und -leitungen

Aus städtebaulichen Gründen und dem Einbinden in das Landschaftsbild sind die Versorgungsleitungen unterirdisch zu verlegen. Telekommunikationsanlagen wie Kabelverzweiger, Multifunktionsgehäuse oder Stromsäulen dürfen oberirdisch errichtet werden. Es muss durch den Versorgungsträger nachgewiesen werden, dass eine solche Einrichtung in dieser Form an dieser Stelle notwendig ist.

4.6 Maßnahmen zum Schutz, zur Pflege und zur Entwicklung von Boden, Natur und Landschaft

Um das städtebauliche Erscheinungsbild und um die mikroklimatische Situation nicht wesentlich zu verschlechtern wird eine Dachbegrünung für Garagen/Carports vorgeschrieben. Diese

führt zu einer Verlangsamung des Wasserabflusses, einer erhöhten Verdunstungsrate auf der Fläche und kann als Nahrungshabitat für bestimmte Insektenarten dienen.

Aus städtebaulichen und aus klimatischen Gründen sind Stellplätze mit offenporigen, versickerungsfähigen Belägen zu pflastern. Hierdurch kann Grundwasser weiterhin auf der Fläche gebildet werden, es bleibt eine Restverdunstung auf der Fläche vorhanden. Das Kanalsystem der Stadt Mayen wird nicht verstärkt durch versiegelte Flächen belastet.

4.7 Bauordnungsrechtliche Vorschriften

Im Hinblick auf die Einbindung in das Orts- und das Landschaftsbild werden grundlegende gestalterische Festsetzungen getroffen.

Aus städtebaulichen Gründen sind innerhalb des Geltungsbereiches des Bebauungsplangebietes nur Dächer mit Dachneigungen zwischen 0° und 45 ° möglich. Dies ermöglicht eine traditionelle als auch eine moderne ansprechende Bauweise. Sollte die Dachneigung über 22° liegen, ist analog und mit gleicher Begründung, die Regelungen der Dachgestaltungssatzung der Stadt Mayen maßgeblich: Es sind ausschließlich Schiefer oder Ziegeldachpfannen u. ä. in dunkelgrauer bis schwarzer sowie dunkelbrauner Farbe (RAL Nr. 7011, 7015, 7016, 7021, 9004, 9005, 9011, 9017, 8019, 8022) zulässig. Aus gestalterischen Gründen und den Regelungen der benachbarten Bebauungspläne sind Dachgauben, Dachbalkone, Dachlaternen und Zwerghäuser bis zu einer Fassadenbreite von 1/3 zulässig. Um eine ausreichende Belichtung und somit eine bessere Ausnutzbarkeit des Dachgeschosses zu gewährleisten sind Dachflächenfenster und Loggien zulässig. Diese sind aus städtebaulichen und gestalterischen Gründen auf ein Drittel der jeweiligen Dachlänge zu begrenzen.

Aus Gründen des Schutzes des Landschaftsbildes sind Fassaden und Dächer von Gebäuden und sonstigen baulichen Anlagen nur Materialien und Farben mit Remissionswerten < 90 zulässig. Weiße Fassaden sind zulässig.

Aus städtebaulichen und aus sozialen Gründen (Austausch in der Nachbarschaft) sind Einfriedungen im Bereich der Ostbahnhofstraße nur innerhalb des Baufenster möglich. Dies fördert die Erlebnisqualität des öffentlichen Raums.

5 Ver- und Entsorgung

5.1 Stromversorgung

Die Grundstücke können über vorhandene Leitungen unterirdisch an die Stromversorgung angeschlossen werden.

5.2 Wasserversorgung

Die Grundstücke können an das Versorgungsnetz angeschlossen werden. Zur Löschwasserversorgung muss eine ausreichende Löschwassermenge zur Verfügung stehen. Die Löschwassermenge ist nach dem Arbeitsblatt W 405 des DVGW Regelwerkes zu bestimmen (DVGW – Deutscher Verein des Gas- und Wasserfaches e. V.). Als ausreichend wird eine Wassermenge von mind. 1.600 l/ min. über einen Zeitraum von 2 Stunden angesehen. Die Versorgung mit der erforderlichen Löschwassermenge ist über das innerörtliche Wasserversorgungsnetz gegeben. Die erforderlichen Hydranten existieren in den öffentlichen Verkehrsflächen.

5.3 Abwasserbeseitigung

Das Abwasser kann in den bestehenden Mischwasserkanal eingeleitet werden, die Kapazitäten des Kanals sind ausreichend. Außengebietswasser ist, aufgrund der innerörtlichen Lage, nicht zu erwarten.

6 Auswirkungen der Planung

Durch die Realisierung des Bebauungsplanes werden keine erheblichen Auswirkungen auf den Verkehr, die Umwelt oder andere städtebaulich relevanten Sachverhalte erwartet.

6.1 Verkehr

Durch die Ausweisung eines Urbanen Gebiets und der damit einhergehenden Innenverdichtung wird der Verkehrsstrom auf der Straße Ostbahnhof, aufgrund der guten ÖPNV-Anbindung, kaum erhöht.

6.2 Ver- und Entsorgung

Die vorhandenen Ver- und Entsorgungsleitungen im Geltungsbereich und angrenzend an den Geltungsbereich haben noch ausreichende Kapazitäten.

6.3 Lärm

Durch die Errichtung von weiteren Gewerbe- oder Wohneinheiten sind keine relevanten Lärmemissionen zu erwarten.

6.4 Umwelt

Durch die Entwicklung des kleinen Urbanen Gebiets ist davon auszugehen, dass keine relevanten Eingriffe in die Umwelt zu erwarten sind. Durch die Innenentwicklung der Fläche können Außengebietsflächen geschont werden. Somit ist im Gesamten mit einem positiven Beitrag für die Umwelt zu rechnen.

7 Planverwirklichung

Einer baurechtlichen Planverwirklichung steht nach aktuellen Erkenntnissen nichts im Wege. Die Erschließung ist bereits gesichert.

8 Rechtsgrundlagen

- Baugesetzbuch (BauGB) in der aktuell gültigen Fassung
- Baunutzungsverordnung (BauNVO) in der aktuell gültigen Fassung
- Planzeichenverordnung (PlanzV) in der aktuell gültigen Fassung
- Landesbauordnung Rheinland-Pfalz (LBauO) in der aktuell gültigen Fassung

Stadtverwaltung Mayen

Mayen, den

Dirk Meid

Oberbürgermeister