



BAULEITPLANUNG

Bebauungsplan

„Neubau eines Mobilitätshubs“*

in der Ortsgemeinde Merzkirchen

Begründung

Entwurf zur Beteiligung gem. § 3 Abs. 2 und § 4 Abs. 2 BauGB

Bearbeitung:

Dipl.-Ing. (FH) Edgar Mohsmann
Dipl.-Geogr. Andreas Heinke
Dr. Andreas Huwer

Auftraggeber:

Ortsgemeinde Merzkirchen



Landesbetrieb Mobilität Trier



Bearbeitet durch:

**INGENIEURBÜRO
P & P GmbH**

Hauptsitz

Im Gewerbepark 5
66687 Wadern
Telefon +49 6871 90280
Fax +49 6871 902830
Email info@paulus-partner.de

Büroniederlassungen

Großer Markt 17
66740 Saarlouis
Telefon +49 6831 1204038

Südallee 37e
54290 Trier

Telefon +49 651 97609810
Fax +49 651 97609815

Inhaltsverzeichnis

1.	Einleitung	4
2.	Geltungsbereich des Bebauungsplans	6
3.	Bestandssituation	8
4.	Planungsziele und Zweck der Planung	11
5.	Übergeordnete Planungen	12
5.1	Landesentwicklungsprogramm IV (LEP IV)	12
5.2	Regionaler Raumordnungsplan Region Trier 1985/1995	14
5.3	Regionaler Raumordnungsplan Region Trier – RROPneu (Stand 2024).....	15
5.4	Bestehender Flächennutzungsplan	16
5.5	Teiländerung des Flächennutzungsplans	17
6.	Planungsrechtliche Festsetzungen	19
6.1	Art der baulichen Nutzung (§ 9 Abs. 1 BauGB)	19
6.2	Verkehrsflächen	19
6.3	Nebenanlagen.....	20
7.	Maßnahmen zum Schutz, zur Pflege und zur Entwicklung von Boden, Natur und Landschaft	21
8.	Entwässerung und Wasserwirtschaft	22
9.	Hinweise und Empfehlungen	23
10.	Auswirkungen der Planung	26

Anlagen:

- **Umweltbericht**

Abbildungsverzeichnis

Abb. 1:	Geltungsbereich des Bebauungsplans „Neubau eines Mobilitätshubs und von Einrichtungen für den Gemeinbedarf“ o.M. (Grundlage: Vermessungs- und Katasterverwaltung Rheinland-Pfalz, Bearbeitung P&P GmbH).	6
Abb. 2:	Übersichtskarte mit Darstellung der Lage des Bebauungsplans (rot umrandet), o.M. (©GeoBasis-DE / LVerGeoRP (2016), dl-de/by-2-0, http://www.lvermgeo.rlp.de).	8
Abb. 3:	Blick in nördliche Richtung von der L 134 in den rechtsgelegenen Planbereich (Aufnahme: P & P GmbH).	9
Abb. 4:	Blick in südliche Richtung über das Plangebiet (Aufnahme: P & P GmbH).	10
Abb. 5:	Systemdarstellung des geplanten Mobilitätshubs, o.M. (Quelle: LBM Trier).	11
Abb. 6:	Auszug Regionaler Raumordnungsplan Region Trier 1985/ 1995 (Quelle: https://www.plg-region-trier.de/index.php/materialien/regionalplan , Bearbeitung P&P GmbH).	15
Abb. 7:	Auszug Regionaler Raumordnungsplan Region Trier 2024 – Entwurf, o.M.	16
Abb. 8:	Auszug des bestehenden Flächennutzungsplans der Ortsgemeinde Merzkirchen mit Darstellung des Planbereichs (rot), o.M., (Grundlage: Verbandsgemeinde Saarburg-Kell, Bearbeitung P&P GmbH).	17
Abb. 9:	Auszug des bestehenden Flächennutzungsplans der Ortsgemeinde Merzkirchen mit Darstellung der geplanten Änderung (rot), o.M., (Grundlage: Verbandsgemeinde Saarburg-Kell, Bearbeitung P&P GmbH).	18

1. Einleitung

Die Ortsgemeinde Merzkirchen liegt den Verkehr betreffend, zentral auf den Mosel-Saar-Hochflächen.

Am nördlichen Ortsrand kreuzen sich die Landstraße L132 und L134/ K120.

Die L132 führt in nordöstlicher Fahrtrichtung nach Saarburg. In südwestliche Fahrtrichtung gelangt man über Kreuzweiler zur Bundesstraße B419 nach Perl.

Die L134 führt in nordwestliche Richtung zur Bundesstraße B419 in Wincheringen, die weiter nach Trier führt.

In südwestliche Richtung zweigt von der Kreuzung die K120 ab, über die man in Meurich die Bundesstraße B407 erreicht.

Der Kreuzungsbereich wickelt dabei nicht nur regionalen Verkehr ab, sondern ist hinsichtlich der Vielzahl von Pendler zwischen Deutschland und Luxemburg auch von überregionaler Bedeutung.

Zur Verknüpfung der unterschiedlichen Verkehrsarten – hier öffentlicher Personennahverkehr (ÖPNV), motorisierter Individualverkehr-Verkehr (MIV), Radverkehr und Fußgängerverkehr – plant der Landesbetrieb Mobilität in Merzkirchen den Bau eines sogenannten Mobilitätshubs (HUB). Durch die Anlage soll grundsätzlich die Attraktivität des ÖPNV gesteigert und die Wechselmöglichkeit vom Kraftfahrzeug auf den ÖPNV gefördert werden.

Grundlage für die Planung ist eine „Standortanalyse für Multimodale Mobilitätshubs in der Nachbarschaftsregion“ (Ingenieurbüro Steinbacher Consult, 25.01.2023). Die Studie schlägt Merzkirchen als Standort vor.

Konzipiert ist der HUB im Bereich westlich des Sportplatzes von Merzkirchen, an der Landstraße L134.

Die Planung des HUB erfolgt durch den Landesbetriebes Mobilität (LBM).

Baulastträger der Maßnahme ist die Ortsgemeinde Merzkirchen.

Im Kontext der Entwicklung des Mobilitätshubs plante die Gemeinde Merzkirchen anfangs auch den Bau von Einrichtungen für den Gemeinbedarf; mit Planungsfortschritt wurde auf diese Planung jedoch verzichtet.

Der Bau des Mobilitätshubs erfolgt auf Flächen des LBM und der Ortsgemeinde Merzkirchen.

Der Planbereich zum Bau des HUB ist derzeit dem Außenbereich zuzuordnen. Entsprechend ist zur Schaffung von Baurecht die Aufstellung eines Bebauungsplans erforderlich.

Der Gemeinderat der Ortsgemeinde Merzkirche hat entsprechend am __.__.2024 den Aufstellungsbeschluss zum Bebauungsplan „Neubau eines Mobilitätshubs und von Einrichtungen für den Gemeinbedarf“ gefasst. Die Teiländerung des Flächennutzungsplans der Ortsgemeinde wurde eingeleitet.

Auf Grund des Entfallens der Planungen zur Entwicklung von Flächen für Gemeinbedarf erfolgte (nach der Beteiligung gem. § 3 Abs. 1 und § 4 Abs. 1 BauGB) die Umbenennung des Bebauungsplans von „Neubau eines Mobilitätshubs und von Einrichtungen für den Gemeinbedarf“ in jetzt „Neubau eines Mobilitätshubs“.

Mit der Planung wurde das Ingenieurbüro P&P GmbH aus Wadern beauftragt.

2. Geltungsbereich des Bebauungsplans

Der Geltungsbereich des Bebauungsplans „Neubau eines Mobilitätshubs und von Einrichtungen für den Gemeinbedarf“ befindet sich am nördlichen Ortsrand der Ortslage Merzkirchen.

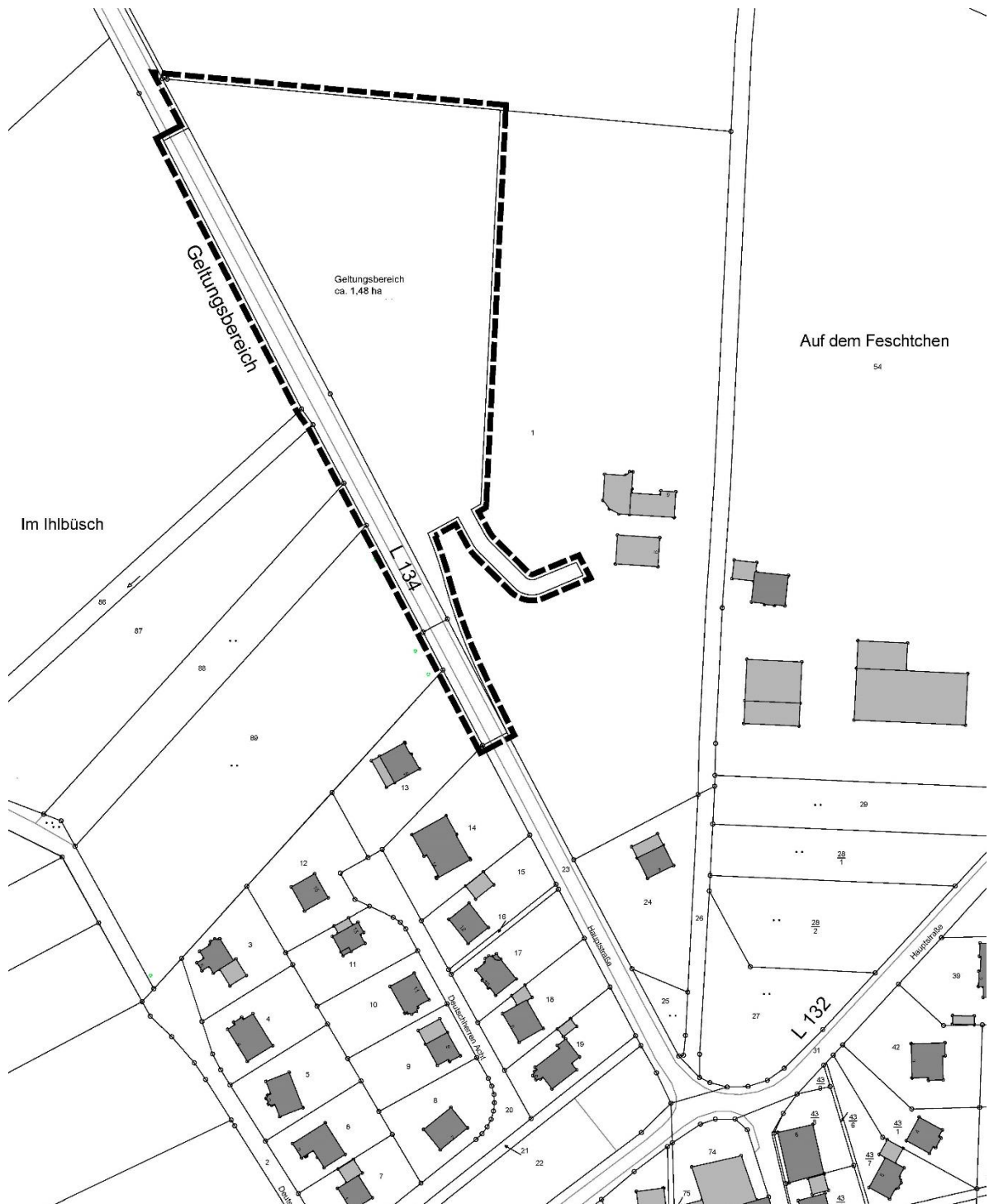


Abb. 1: Geltungsbereich des Bebauungsplans „Neubau eines Mobilitätshubs und von Einrichtungen für den Gemeinbedarf“ o.M. (Grundlage: Vermessungs- und Katasterverwaltung Rheinland-Pfalz, Bearbeitung P&P GmbH).

Die überplanten Grundstücke befinden sich in der Gemarkung Merzkirchen und hat eine Fläche von ca. 1,48 ha.

Der Geltungsbereich umfasst in der Flur 20 eine Teilfläche des Flurstücks 1, in der Flur 21 eine Teilfläche des Flurstücks 83 (L134) und in der Flur 27 eine Teilfläche des Flurstücks 23 (L134).

Die genaue Grenze des Planbereichs ist in Abb. 1 dargestellt und ergibt sich rechtsverbindlich aus der Planzeichnung.

Der Planbereich wird begrenzt:

- im Westen von der westlichen Grenze der Landstraße L134 und der Bebauung im Bereich des Baugebietes „Deutschherren Acht“,
- im Norden von der offenen Feldflur,
- im Osten vom Bereich des Sportplatzes Merzkirchen und von der weiter östlich anschließenden landwirtschaftlichen Bebauung ,
- im Süden von der Bebauung auf dem Flurstück 24 und im Weiteren von der Bebauung der Ortslage Merzkirchen.

3. Bestandssituation

Der Geltungsbereich des Bebauungsplans „Neubau eines Mobilitätshubs und von Einrichtungen für den Gemeinbedarf“ befindet sich im nördlichen Bereich der Ortslage von Merzkirchen und grenzt westlich an den Sportplatz der Ortsgemeinde an.



Abb. 2: Übersichtskarte mit Darstellung der Lage des Bebauungsplans (rot umrandet), o.M. (©GeoBasis-DE / LVermGeoRP (2016), dl-de/by-2-0, <http://www.lvermgeo.rlp.de>).

Weiter östlich befindet sich das landwirtschaftliche Anwesen des Michaelshofs; westlich befindet sich das bestehende Baugebiet Deutschherren Acht.

Südlich des Planbereichs befindet sich das Wohngebäude „Hauptstraße 7“.

Der Planbereich ist verkehrsgünstig angebunden über die Landstraßen L132 und L134/ K 120, was ausschlaggebend für die Standortwahl des geplanten Mobilitätshubs ist.

Die L132 führt in nordöstlicher Fahrtrichtung nach Saarburg. In südwestliche Fahrtrichtung gelangt man über Kreuzweiler zur Bundesstraße B419 nach Perl.

Die L134 führt in nordwestliche Richtung zur Bundesstraße B419 in Wincheringen, die weiter nach Trier führt.

In südwestliche Richtung zweigt von der Kreuzung die K120 ab, über die man in Meurich die Bundesstraße B407 erreicht.

Der Kreuzungsbereich wickelt dabei nicht nur regionalen Verkehr ab, sondern ist hinsichtlich der Vielzahl von Pendler zwischen Deutschland und Luxemburg auch von überregionaler Bedeutung.

Die Topographie des Planbereichs ist nahezu eben.

Die Oberflächen des Planbereichs sind in weiten Bereichen bereits anthropogen überformt.

Die Bodensituation betreffend, handelt es sich entsprechend in weiten Bereichen um überformten Boden.

Beim Planbereich handelt es sich um Wiesen-/Ackerflächen im nördlichen Bereich und Rasenspielflächen im südlichen Bereich. Hochgrün ist im Planbereich nur in Form einer Heckenstruktur östlich des bestehenden Sportplatzes anzutreffen.

Weitere Schutzgebiete sind durch die Planung nicht betroffen.



Abb. 3: Blick in nördliche Richtung von der L 134 in den rechtsgelegenen Planbereich (Aufnahme: P & P GmbH).



Abb. 4: Blick in südliche Richtung über das Plangebiet (Aufnahme: P & P GmbH).

4. Planungsziele und Zweck der Planung

Wie einleitend bereits ausgeführt wurde, plant der Landesbetrieb Mobilität in Merzkirchen den Bau eines sogenannten Mobilitätshubs (HUB).

Die Anlage besteht aus zwei Haltebuchten entlang der L 134 und einer Fahrbahnquerung über die der geplante Kfz-Parkplatz östlich der L 134 erreicht werden kann. Der Parkplatz bietet Stellplätze für ca. 45 Pkw sowie Möglichkeiten zum Abstellen von Fahrrädern. An die die L134 ist der Parkplatz über eine Linksabbiegespur angebunden.

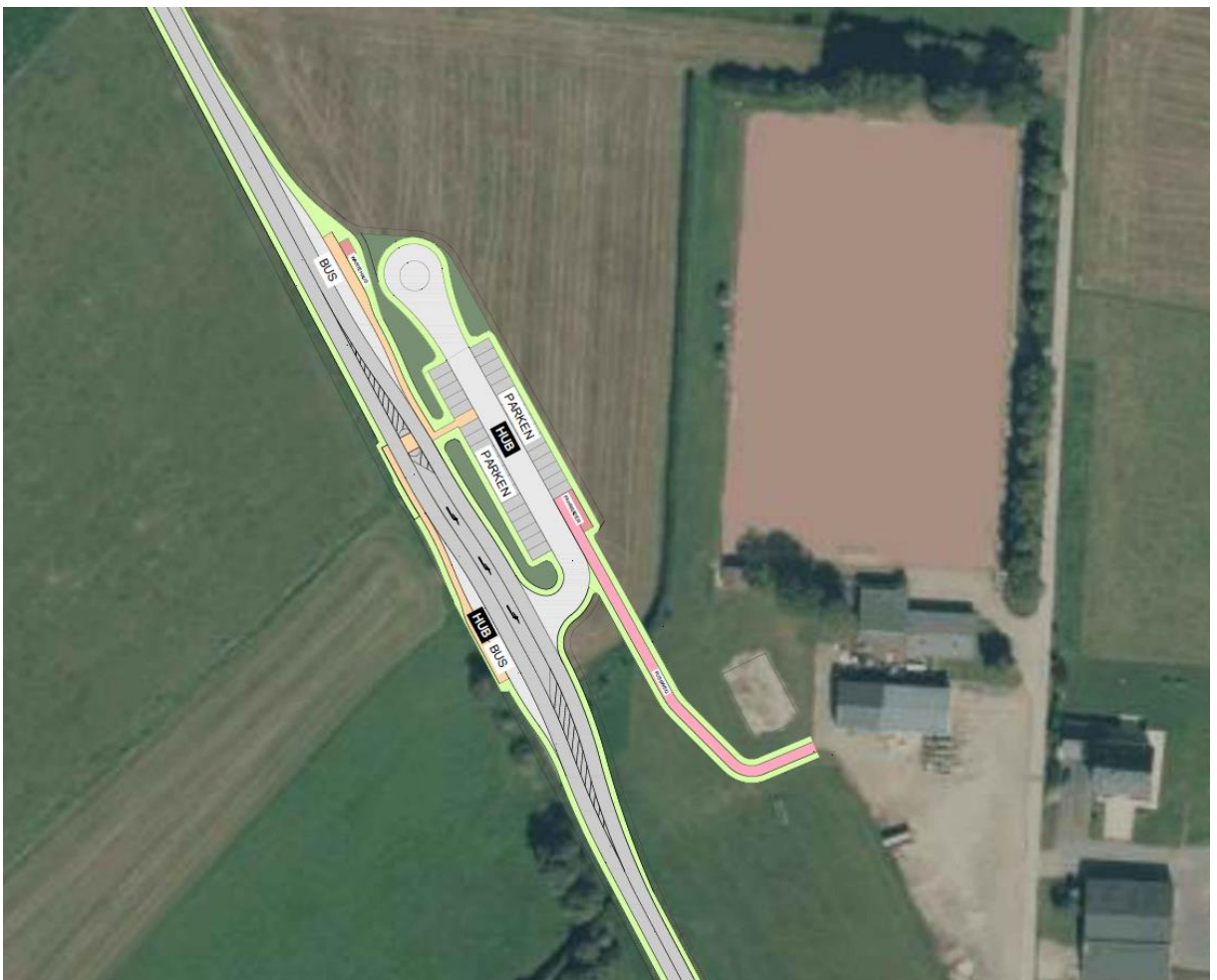


Abb. 5: Systemdarstellung des geplanten Mobilitätshubs, o.M. (Quelle: LBM Trier).

Mit dem Bau der Anlage werden die unterschiedlichen Verkehrsarten – hier öffentlicher Personennahverkehr (ÖPNV), motorisierter Individualverkehr-Verkehr (MIV), Radverkehr und Fußgängerverkehr – verknüpft.

Durch die Anlage wird die Attraktivität des ÖPNV im ländlichen Raum gesteigert und die Wechsellmöglichkeit vom Kraftfahrzeug auf den ÖPNV gefördert.

5. Übergeordnete Planungen

Bei der Aufstellung des Bebauungsplans hat die Gemeinde weitestgehend Planungs- und Gestaltungsfreiheit. Das entbindet nicht davon, bestehende und überörtliche Planungen, Fachplanungen und sonstige rechtliche Vorgaben zu berücksichtigen und gegebenenfalls in die Abwägung einzustellen.

5.1 Landesentwicklungsprogramm IV (LEP IV)

Nach dem Landesentwicklungsprogramm IV (LEP IV) liegt das Plangebiet in einem landesweit bedeutsamen Bereich für Erholung und Tourismus und in einem landesweit bedeutsamen Bereich für die Landwirtschaft.

Bedeutsamer Bereich für Erholung und Tourismus

Für die bedeutsamen Bereiche für Erholung und Tourismus gelten folgende Grundsätze und Ziele:

Z 134 - Die Erholungs- und Erlebnisräume sowie die landesweit bedeutsamen Bereiche für Erholung und Tourismus bilden gemeinsam eine Grundlage für die Ausweisung von Vorrang- und Vorbehaltsgebieten der regional bedeutsamen Gebiete für Erholung und Tourismus.

G 133 - Die Möglichkeiten der naturnahen Erholung sollen unter Einbeziehung des landschaftlich und geowissenschaftlich orientierten Tourismus fortentwickelt und die touristischen Belange älterer Menschen verstärkt berücksichtigt werden.

G 135 - Für Teilräume mit besonderem Freizeit- und Erholungswert sollen gebietsbezogene Gesamtkonzepte erarbeitet werden, die auf eine stärkere Kooperation der zugehörigen Gemeinden im Freizeitbereich abstellen und die durch die Bauleitplanung entsprechend abgesichert werden sollen.

Mit der Entwicklung des Mobilitätshubs wird grundsätzlich eine Verlagerung vom MIV auf den ÖPNV erzielt.

Positiver Synergieeffekt ist, dass durch die Nahverkehrs-Angebotsverbesserung auch die Situation des ÖPNV für den Tourismus verbessert wird. Ein attraktiver ÖPNV ist als Standardgrundlage für einen attraktiven Tourismus zu sehen. D.h. die Entwicklung des Mobilitätshubs wirkt sich positiv auf den Tourismus aus.

Der Bau des Mobilitätshubs steht entsprechend in Einklang mit den Grundsätzen und Zielen des LEP IV, was die Ausweisung bedeutsamer Bereiche für Erholung und Tourismus betrifft.

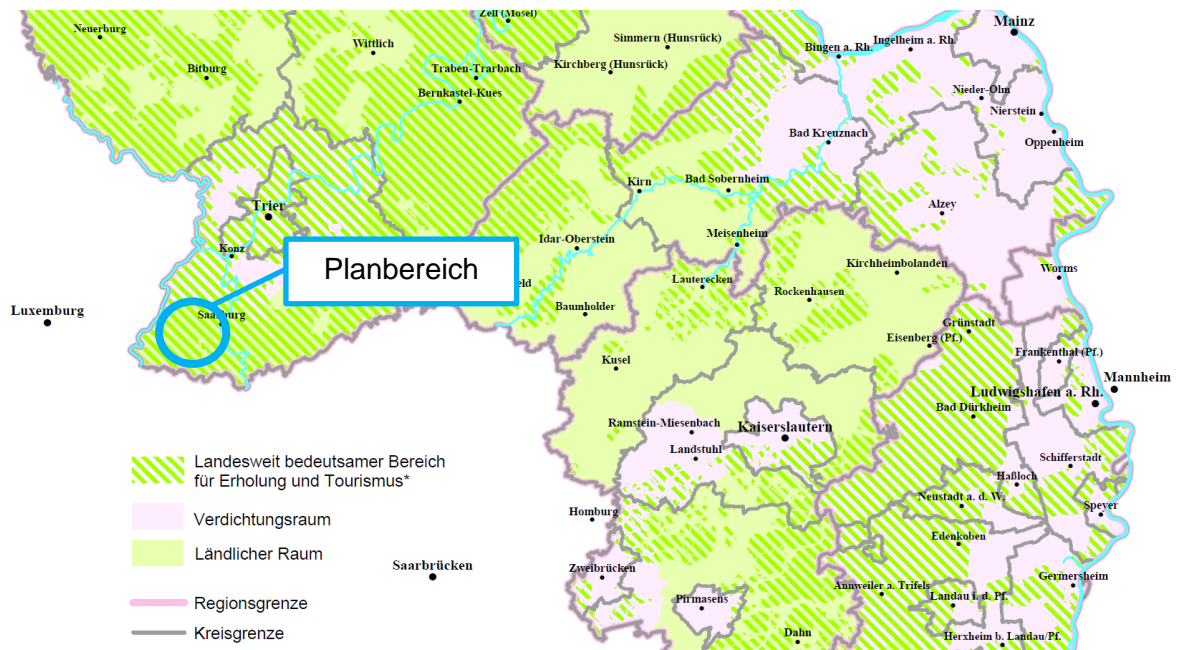


Abb 6: Auszug Karte 18 des LEP IV, Leitbild Erholung und Tourismus, o.M. (Quelle: Rheinland-Pfalz, LEP IV 2008).

Bedeutsamer Bereich für die Landwirtschaft

Für die bedeutsamen Bereiche für die Landwirtschaft gelten folgende Grundsätze und Ziele:

G 119 - Landwirtschaft und Weinbau sollen als wichtiger Wirtschaftsfaktor für die Wertschöpfung der ländlich strukturierten Räume gesichert werden. Landwirtschaftliche Flächen sollen folgende Aufgaben übernehmen:

- die Erzeugung hochwertiger Lebensmittel,
- die Produktion nachwachsender Rohstoffe,
- die Erhaltung der intakten abwechslungsreichen Kulturlandschaft und der natürlichen Lebensgrundlagen und
- die Erzielung eines angemessenen Einkommens für landwirtschaftliche Unternehmerfamilien einschließlich einer zeitgemäßen sozialen Absicherung.

Z 120 - Die landesweit bedeutsamen Bereiche für die Landwirtschaft werden durch die Ausweisung von Vorrang- und Vorbehaltsgebieten in den regionalen Raumordnungsplänen konkretisiert und gesichert.

G 121 - Die dauerhafte Inanspruchnahme landwirtschaftlicher Flächen für außerlandwirtschaftliche Zwecke soll auf ein Mindestmaß reduziert werden.

G 122 - Für die unterschiedlichen Typen der Landbewirtschaftung (zum Beispiel Sonderkulturen, Marktfruchtbau, Futterbau) sollen standortgerechte Entwicklungsperspektiven verfolgt werden.

Für den Bau des Mobilitätshubs werden ca. 4.000 m² landwirtschaftliche Fläche in Anspruch genommen. Die Flächen befinden sich in Eigentum der Ortsgemeinde und werden derzeit als Mähwiese genutzt. Auf Grund des geringen Umfangs der baulichen

Maßnahme sind keine erheblichen negativen Auswirkungen auf die landwirtschaftlichen Ziele und Grundsätze des LEP IV zu erwarten.

Der Bau des Mobilitätshubs steht entsprechend in Einklang mit den Grundsätzen und Zielen des LEP IV, was die Ausweisung bedeutsamer Bereiche für die Landwirtschaft betrifft.

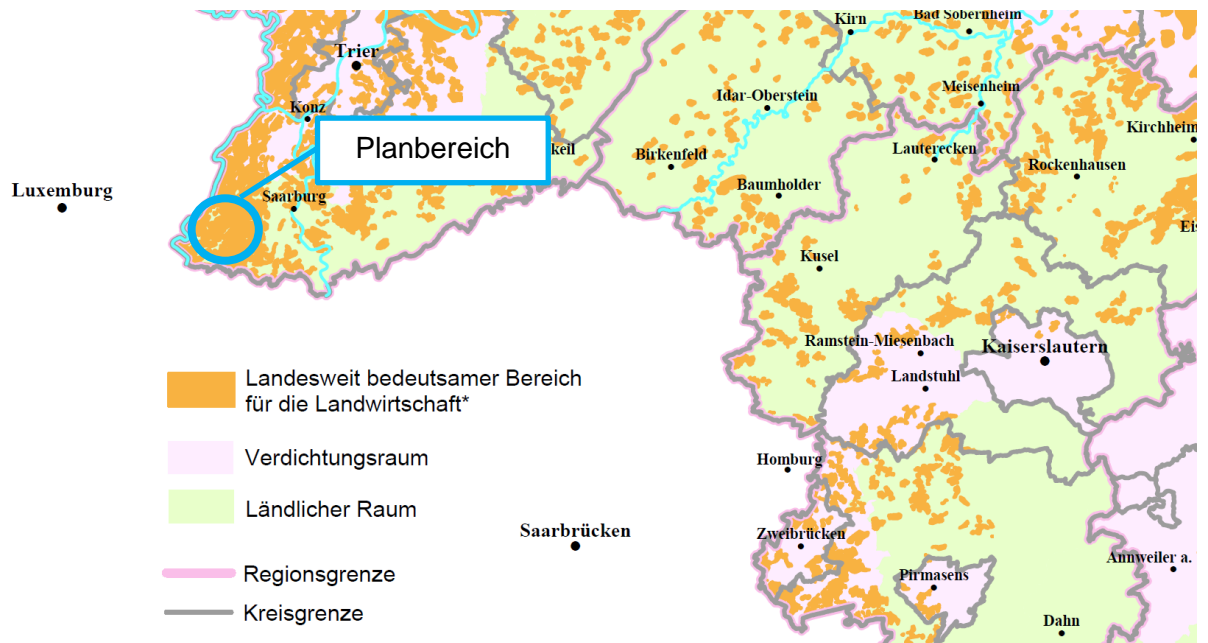


Abb 7: Auszug Karte 15 des LEP IV, Leitbild Landwirtschaft, o.M. (Quelle: Rheinland-Pfalz, LEP IV 2008).

5.2 Regionaler Raumordnungsplan Region Trier 1985/1995

Im Regionalen Raumordnungsplan Region Trier 1985/ 1995 ist der Gemeinde Merzkirchen die besondere Funktion Landwirtschaft zugewiesen.

Der Planbereich ist als sehr gut bis gut geeignete landwirtschaftliche Nutzfläche dargestellt.

Wie bereits vorstehend ausgeführt werden für den Bau des Mobilitätshubs ca. 4.000 m² landwirtschaftliche Fläche in Anspruch genommen. Auf Grund des geringen Umfangs der baulichen Maßnahme sind keine erheblichen negativen Auswirkungen auf die raumplanerischen Ziele zu erwarten.

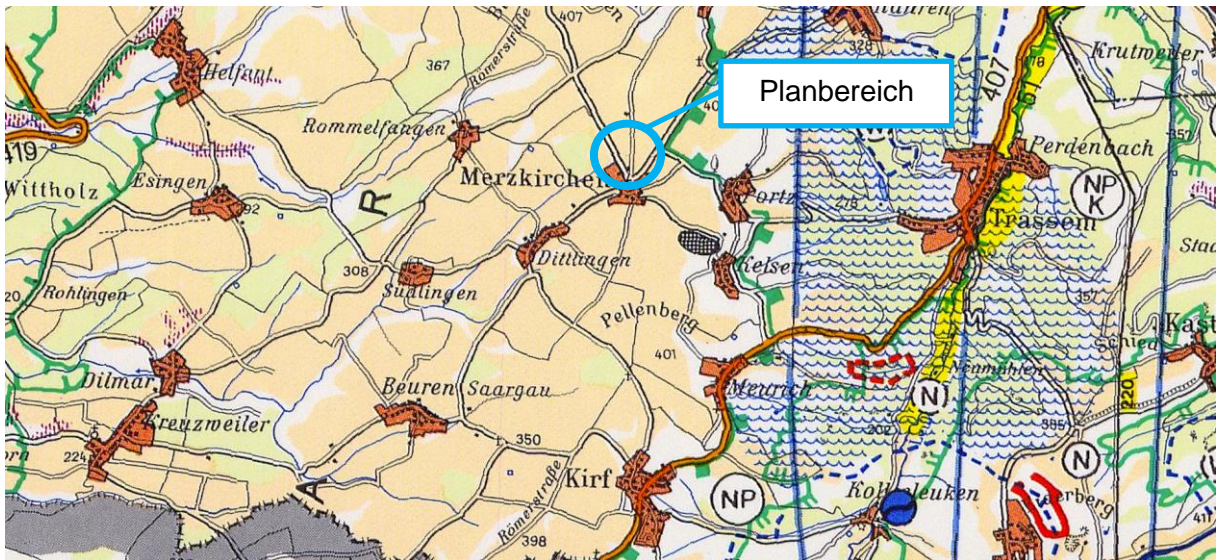


Abb. 6: Auszug Regionaler Raumordnungsplan Region Trier 1985/ 1995 (Quelle: <https://www.plg-region-trier.de/index.php/materialien/regionalplan>, Bearbeitung P&P GmbH).

Weitere Flächen- bzw. Funktionsfestsetzungen bestehen in dieser Planung nicht.

5.3 Regionaler Raumordnungsplan Region Trier – RROPneu (Stand 2024)

Der Entwurf des Regionalen Raumordnungsplans dient der Konkretisierung des Landesentwicklungskonzeptes für die jeweilige Planungsregion.

Auch in dem in Aufstellung befindlichen Plan wird der Ortsgemeinde Merzkirchen die besondere Funktion Landwirtschaft zugewiesen; der Plan sieht eine Flächenausweisung als Vorbehaltsgebiet Landwirtschaft vor

Den beiden Landstraßen L 134 und L 132 wird jedoch im *Funktionalen Netz des öffentlichen Verkehrs* der Charakter einer *Regionalen Verbindung* zugewiesen. Im *Funktionalen Straßennetz* sind die beiden Landstraßen als *Regionale Straßenverbindung* ausgewiesen. Die verkehrlichen Ausweisungen unterstreichen die Bedeutung und zentrale verkehrliche Lage von Merzkirchen.

Mit dem geplanten Mobilitätshub wird den Vorgaben des LEP IV, neue und gleichzeitig nachhaltige Angebotsformen im Bereich Mobilität in dünn besiedelten Regionen, vorzugsweise im Nahbereich, Rechnung getragen.



Abb. 7: Auszug Regionaler Raumordnungsplan Region Trier 2024 – Entwurf, o.M.

5.4 Bestehender Flächennutzungsplan

Im bestehenden Flächennutzungsplan (Abb. 6) der Ortsgemeinde Merzkirchen sind für den Bereich des Bebauungsplans „Neubau eines Mobilitätshubs und von Einrichtungen für den Gemeinbedarf“ ausgewiesen:

- Grünflächen mit der Zweckbestimmung Sportanlagen.

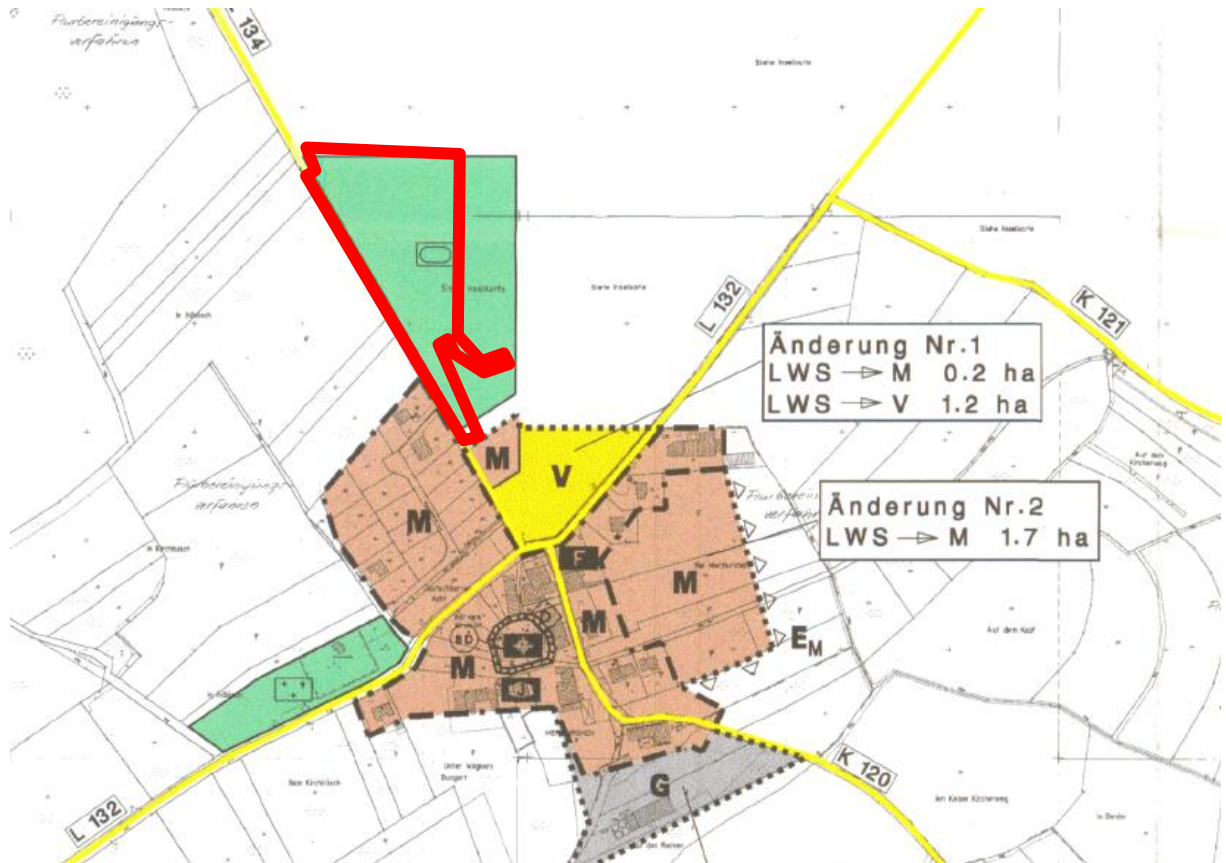


Abb. 8: Auszug des bestehenden Flächennutzungsplans der Ortsgemeinde Merzkirchen mit Darstellung des Planbereichs (rot), o.M., (Grundlage: Verbandsgemeinde Saarburg-Kell, Bearbeitung P&P GmbH).

Gem. § 8 Abs. 2 BauGB sind Bebauungspläne aus dem Flächennutzungsplan zu entwickeln. Auf Grundlage des bestehenden Flächennutzungsplans kann die vorliegende Planung das sogenannte Entwicklungsgebot nicht erfüllen. Entsprechend wird der Flächennutzungsplan der Ortsgemeinde Merzkirchen für den Bereich des Bebauungsplans „Neubau eines Mobilitätshubs und von Einrichtungen für den Gemeinbedarf“ geändert und somit die Voraussetzungen zur Erfüllung des Entwicklungsgebotes geschaffen.

5.5 Teiländerung des Flächennutzungsplans

Damit das Entwicklungsgebot des § 8 Abs. 2 BauGB erfüllt wird, ist die Schaffung der entsprechenden Flächennutzungsplangrundlage erforderlich. D.h. die bestehende Flächenkulisse ist derart zu ändern, dass die Grundlage zur Entwicklung des Vorhabens gegeben ist.

Die geplante Änderung des Flächennutzungsplans sieht folgende Änderungen vor:

- Die bestehenden Verkehrsflächen der L 134 werden in östliche Richtung um die Verkehrsflächen für den Mobilitätshub erweitert.
- Die Grünflächen für Sportanlagen werden teilweise in allgemeine Grünflächen umgewandelt.

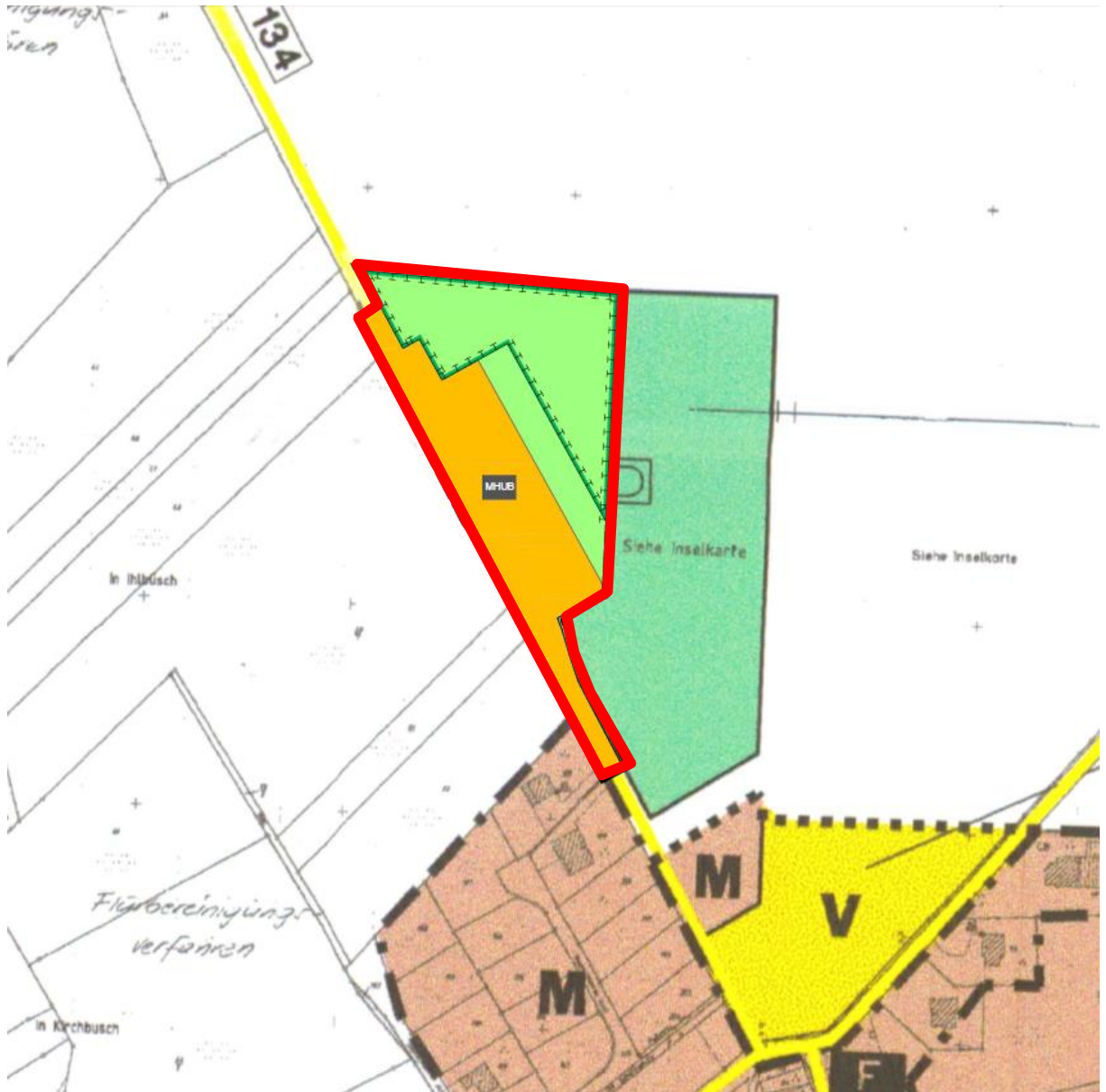


Abb. 9: Auszug des bestehenden Flächennutzungsplans der Ortsgemeinde Merzkirchen mit Darstellung der geplanten Änderung (rot), o.M., (Grundlage: Verbandsgemeinde Saarburg-Kell, Bearbeitung P&P GmbH).

6. Planungsrechtliche Festsetzungen

6.1 Art der baulichen Nutzung (§ 9 Abs. 1 BauGB)

Mobilitätshub

Zulässig sind Anlagen und Flächen für einen Mobilitätshub zur Verknüpfung des Öffentlichen Personennahverkehrs mit dem Individualverkehr.

Begründung:

Die zulässige Art der baulichen Nutzung begründet sich in der unmittelbaren Zielsetzung der Planung; dem Neubau eines Mobilitätshubs. Als zulässig werden alle Anlagen und Flächen zum Bau und Betriebs eines Mobilitätshubs festgesetzt. Die Anlage ermöglicht die Verknüpfung der unterschiedlichen Verkehrsarten – hier öffentlicher Personennahverkehr (ÖPNV), motorisierter Individualverkehr-Verkehr (MIV), Radverkehr und Fußgängerverkehr.

Durch die Anlage wird die Attraktivität des ÖPNV im ländlichen Raum gesteigert und die Wechsellmöglichkeit vom Kraftfahrzeug auf den ÖPNV gefördert.

6.2 Verkehrsflächen

Zum Bau und Betrieb sowie zur Anbindung des Mobilitätshubs an das öffentliche Verkehrsnetz werden folgende Verkehrsflächen festgesetzt:

- Straßenverkehrsflächen (L 134)
- Verkehrsflächen besonderer Zweckbestimmung, hier: Mobilitätshub

Begründung:

Die ausgewiesenen Verkehrsflächen begründen sich in den verkehrlichen und technischen Erfordernissen des geplanten Mobilitätshubs. Zur Verknüpfung des öffentlichen Personennahverkehrs mit dem Individualverkehr werden entlang der L 134 zwei Bushaltebuchten und eine Straßenquerhilfe angelegt. Östlich der L 134 werden zusätzlich Flächen für den ruhenden Kfz-Verkehr bzw. für Fahrradstellplätze ausgewiesen.

Die planungsrechtliche Sicherung der Flächen erfolgt durch Ausweisung von Straßenverkehrsflächen (L 134) bzw. Verkehrsflächen besonderer Zweckbestimmung mit der Zweckbestimmung Mobilitätshub (HUB).

6.3 Nebenanlagen

Nebenanlagen i.S.d. § 14 BauNVO und Einrichtungen, die dem Nutzungszweck der im Gebiet liegenden Grundstücke oder dem Baugebiet selbst dienen und seiner Eigenart nicht widersprechen, sind auch auf den nicht überbaubaren Grundstücksflächen zulässig.

Nebenanlagen die der Versorgung des Gebietes mit Elektrizität, Gas, Wärme und Wasser sowie zur Ableitung von Abwasser dienen, können ausnahmsweise zugelassen werden, auch wenn für sie keine besonderen Flächen festgesetzt sind. Dies gilt auch für fernmeldetechnische Nebenanlagen sowie Anlagen für erneuerbare Energien, soweit nicht § 14 Abs.1 Satz 1 BauNVO Anwendung findet.

Begründung:

Nebenanlagen sind von ihrer Raumwirkung untergeordnet und werden entsprechend auf den gesamten Baugrundstücken zugelassen.

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

Bepflanzung der Baugrundstücke, Kompensationsmaßnahmen

Zur Verringerung und zum Ausgleich durch Eingriffe entstehender Defizite werden folgende Maßnahmen für den Planbereich festgelegt:

E1 - Entwicklung strukturreicher Grünanlagen

Entwicklung strukturreicher Grünanlagen auf der Fläche E1 durch Pflanzung heimischer, standortgerechter Laubsträucher und -bäume auf einer Fläche von 600m².

E2 – Entwicklung einer artenreichen Glatthaferwiese

Auf der Maßnahmenfläche E2 ist eine artenreiche Glatthaferwiese zu entwickeln (Mageres Flachland-Mähwiese (Erhaltungszustand C). Die Diversifizierung der Fläche hat mittels Mahdgutübertrag von einer artenreichen Wiese aus dem Naturraum 260.03 „Moselhochflächen“ zu erfolgen.

Die Flächen sind als extensives Grünland zu nutzen und frühestens ab dem 15. Juni oder alternativ nach dem Abblühen einer der folgenden Arten im zugeordneten Mindestanteil zu mähen:

- Wiesen-Klee (*Trifolium pratense*) zur Hälfte,
- Knaut-Gras (*Dactylis glomerata*) zu einem Drittel,
- Margerite (*Leucanthemum vulgare*) zu einem Drittel,
- Glatthafer (*Arrhenatherum elatius*) zu einem Drittel.

Ein Walzen oder Eggen/Striegeln der Fläche bis zum 1. März und eine zweite Mahd ab September sind zulässig. Der Einsatz von Dünge- und/oder Pflanzenschutzmitteln ist verboten.

Die bestehende Schnitthecke entlang des Sportplatzes bleibt erhalten.

V1- Anfallende Bodenmassen sind gemäß DIN 18915 zu behandeln.

Insbesondere sind Ober- und Unterboden getrennt zu lagern. Bei Wiedereinbau ist die ursprüngliche Schichtenreihenfolge zu beachten.

V2 - Die Rodung von Gehölzen ist zum Schutz der lokalen Avi- und Fledermausfauna zwischen dem 1. März und dem 30. September eines Jahres unzulässig.

V3 - Die geplanten Kompensationsflächen dürfen weder vor noch während der Baumaßnahme als Abstell- oder Lagerflächen genutzt werden, um

die Entwicklungsziele nicht zu beeinträchtigen.

Begründung:

Mit den Festsetzungen ist grundsätzlich gewährleistet, dass Eingriffe durch das Vorhaben ausgeglichen werden.

Durch die Maßnahme E1 erfolgt in nördliche Richtung eine Abgrenzung des Planbereichs zum Außenbereich; die Maßnahme dient der Integration der Anlage ins Landschaftsbild.

8. Entwässerung und Wasserwirtschaft

Niederschlagswasser

Das Oberflächenwasser des Mobilitätshubs wird in Mulden gesammelt und zur Versickerung gebracht. Überlaufendes Wasser wird in die bestehenden Entwässerungsgräben der Verkehrsflächen abgeleitet.

Schmutzwasser

Es fällt kein Schmutzwasser an.

9. Hinweise und Empfehlungen

Nutzung von Niederschlagswasser

Das unbelastete Oberflächenwasser der Dachentwässerung kann als Brauchwasser verwendet werden. Dabei sind die hygienischen Auflagen der Trinkwasserverordnung (TrinkwV2001) und des Infektionsschutzgesetzes (IfSG) zu berücksichtigen.

Grundstücksbepflanzung

Bei Bepflanzungen auf den Grundstücken mit Gehölzen sollten bevorzugt heimische und standortgerechte, züchterisch nur wenig bearbeitete Arten verwendet werden. Es werden insbesondere nachfolgende Arten vorgeschlagen.

Liste heimischer, standortgerechter Gehölzarten:

Bäume 1. Ordnung:

Berg-Ahorn	<i>Acer pseudoplatanus</i>
Birke	<i>Betula pendula</i>
Esche	<i>Fraxinus excelsior</i>
Rotbuche	<i>Fagus sylvatica</i>
Spitz-Ahorn	<i>Acer platanoides</i>
Stiel-Eiche	<i>Quercus robur</i>

Bäume 2. Ordnung:

Eberesche	<i>Sorbus aucuparia</i>
Feldahorn	<i>Acer campestre</i>
Hainbuche	<i>Carpinus betulus</i>
Mehlbeere	<i>Sorbus aria</i>
Vogel-Kirsche	<i>Prunus avium</i>
Wildapfel	<i>Malus sylvestris</i>
Wildbirne	<i>Pyrus pyraster</i>
Lokale Apfel- und Birnensorten	

Sträucher:

Blutroter Hartriegel	<i>Cornus sanguinea</i>
Faulbaum	<i>Frangula alnus</i>
Haselnuss	<i>Corylus avellana</i>
Heckenkirsche	<i>Lonicera xylosteum</i>
Hunds-Rose	<i>Rosa canina</i>
Kornelkirsche	<i>Cornus mas</i>

Pfaffenhütchen	Euonymus europäus
Rote Johannisbeere	Ribes rubrum
Schlehe	Prunus spinosa
Schwarzer Holunder	Sambucus nigra
Trauben-Kirsche	Prunus padus

Pflanzgrößen:

Hochstamm, StU mind. 16/18

Heister, 2-3xv, mind 200-250

Obstbaum: Hochstamm, StU mind. 8/10

Sträucher: 2-3xv, > 60/100

Grenzabstände für Pflanzen

Bei der Anpflanzung von Bäumen und Sträuchern entlang von Grundstücksgrenzen sind die Grenzabstände gemäß Landesnachbarrechtsgesetz zu beachten.

Baugrunduntersuchung

Innerhalb des Geltungsbereichs sind unterschiedliche geologische Bedingungen (Bodenverhältnisse) nicht auszuschließen. Der Umfang eventuell notwendiger Gründungsarbeiten ist durch Bodengutachten bei Beachtung der DIN 1054 festzulegen. Bei Eingriffen in den Baugrund sind grundsätzlich die einschlägigen Regelwerke (u.a. DIN 4020, DIN EN 1997-1 und -2, DIN 1054, DIN 18915) zu berücksichtigen. Bei Bauvorhaben in Hanglage ist das Thema Hangstabilität in die Baugrunduntersuchungen einzubeziehen.

Ergänzend wird darauf hingewiesen, dass spezifische Bodenuntersuchungen insbesondere in Bezug auf mögliche Wasseradern durch die Bauherren selbst durchzuführen sind. Die Gemeinde übernimmt dahingehend keine Haftung.

Einweisung

Vor Beginn von Baumaßnahmen hat eine Einweisung durch die Ver- und Entsorgungsträger zu erfolgen.

Oberboden

Oberboden, der bei Veränderungen an der Erdoberfläche ausgehoben wird, ist in nutzbarem Zustand zu erhalten und vor Vernichtung oder Vergeudung gemäß § 202 BauGB zu schützen. Vor Beginn der Bauarbeiten wird der Oberboden gemäß DIN 19731 in aktueller Fassung abgeschoben, fachgerecht zwischengelagert und für einen

geeigneten Zweck wiederverwendet. Anfallender Bodenaushub- und Bauschuttmassen sind ordnungsgemäß und schadlos zu verwerten/entsorgen.

Geruchliche und visuelle Auffälligkeiten

Sollten sich bei Baumaßnahmen umweltrelevante Hinweise (z.B. geruchliche/ visuelle Auffälligkeiten) ergeben, so ist die SDG Nord, Regionalstelle Wasserwirtschaft, Abfallwirtschaft, Bodenschutz Trier umgehend zu informieren. Anfallender Bodenaushub- und Bauschuttmassen sind ordnungsgemäß und schadlos zu verwerten/ entsorgen.

Solarenergie

Die Nutzung von Solarenergie wird empfohlen.

Denkmalpflege

Für archäologische Funde bzw. Befunde besteht grundsätzlich eine Anzeige-, Erhaltungs- und Ablieferungspflicht (§§ 16–19 DSchG RLP).

Geologiedatengesetz

Nach dem Geologiedatengesetz ist die Durchführung einer Bohrung bzw. geologischen Untersuchung spätestens 2 Wochen vor Untersuchungsbeginn beim Landesamt für Geologie und Bergbau Rheinland-Pfalz (LGB) anzuzeigen. Für die Anzeige sowie die spätere Übermittlung der Bohr- und Untersuchungsergebnisse steht das Online-Portal Anzeige geologischer Untersuchungen und Bohrungen Rheinland-Pfalz unter

<https://geoldg.lgb-rlp.de> zur Verfügung.

Weitere Informationen zum Geologiedatengesetz sind zu finden auf den LGB Internetseiten sowie im Fragenkatalog unter

<https://www.lgb-rlp.de/fachthemen/geologiedatengesetz/faq-geoldg.html>

10. Auswirkungen der Planung

Siedlungsstruktur

Der Planbereich entwickelt sich nördlich der bestehenden Ortslage von Merzkirchen, in einem Dreieck, das von der L 134 und der L 132 gebildet wird. Im Geltungsbereich des Bebauungsplans befinden sich derzeit Ackerflächen, eine Rasenspielfläche und ein Sandspielfeld. Westlich des Planbereichs befindet sich das Wohngebiet Deutschherren Acht; südlich befindet sich ein Wohngebäude und östlich der Sportplatz vom Merzkirchen sowie St. Michaelshof. Weiter östlich verläuft die L 132 nach Saarburg.

Durch die Planung erfolgt unter siedlungsstrukturellen Gesichtspunkten eine Nutzungsverdichtung innerhalb des von L 134 und L 132 gebildeten Dreiecks; insofern wird die bestehende Siedlungsstruktur nicht maßgeblich verändert.

Städtebau

Unter städtebaulichen Gesichtspunkten wird auf einer extensiv genutzten innerörtlichen Randfläche, eine Nutzungsverdichtung ermöglicht. Der geplante Mobilitätshub schließt westlich an die bestehenden Sportanlagen an. Unter diesem Gesichtspunkt wird durch die Planung der derzeit diffus definierte Siedlungskörper vom Merzkirchen klarer definiert.

Landschaftsbild

Der Planbereich entwickelt sich im Randbereich von Merzkirchen.

Durch den geplanten Grünstreifen am nördlichen Rand des Plangebietes erfolgt eine Abgrenzung zum Außenbereich und die Integration der Anlage ins Landschaftsbild wird verbessert.

Erschließung und Verkehr

Der Standort des geplanten Mobilitätshubs befindet sich am nördlichen Ortsrand von Merzkirchen im Kreuzungsbereich der Landstraße L132 und L134/ K120.

Die Erschließung bzw. Anbindung der Anlage ist durch die L 134 gesichert.

Wie einleitend bereits dargelegt wurde, befindet sich der Standort an einem Knotenpunkt, der Straßen aus allen Richtungen der Region zusammenführt. Der Kreuzungs-

bereich wickelt dabei nicht nur regionalen Verkehr ab, sondern ist hinsichtlich der Vielzahl von Pendler zwischen Deutschland und Luxemburg auch von überregionaler Bedeutung.

Durch die tangentielle Lage des Standortes in Bezug zur Ortslage von Merzkirchen resultieren allenfalls geringe negative Auswirkungen auf die örtlichen Verkehrsverhältnisse und –belastungen.

Summierend erfolgt durch die Verknüpfung der unterschiedlichen Verkehrsarten – hier öffentlicher Personennahverkehr (ÖPNV), motorisierter Individualverkehr-Verkehr (MIV), Radverkehr und Fußgängerverkehr – eine Attraktivitätssteigerung des ÖPNV und die Wechsellmöglichkeit vom Kraftfahrzeug auf den ÖPNV wird gefördert.

Die Ortslage wird von der Gebietsentwicklung nicht nachteilig betroffen.

Naturschutzrechtliche Belange

Bezüglich der naturschutzrechtlichen Belange entstehen durch die Planung keine erheblichen nachteiligen Auswirkungen. Dies wird darin begründet, dass auf Grund des Umfangs, der Vorbelastung und der Lage des Vorhabens sich keine maßgeblichen Änderungen der Wirkungsfaktoren auf das Umfeld ergeben. Beim Planbereich handelt es sich um einen Randbereich der bestehenden Ortslage.

Überörtliche naturschutzrechtliche Vorgaben und sonstige Belange des Umweltschutzes stehen der geplanten Maßnahme nicht entgegen. Durch die geplanten Kompensationsmaßnahmen erfolgt ein Ausgleich entstehender Defizite innerhalb des Planbereichs.

Die aus dem Vorhaben resultierenden Änderungen von naturschutzrechtlicher Relevanz sind allenfalls als gering zu bewerten bzw. werden ausgeglichen.

Boden

Der Planbereich weist derzeit einen geringen Versiegelungsgrad auf. Im Rahmen des Baus des Mobilitätshubs wird der Versiegelungsgrad auf das notwendige Maß begrenzt. Oberflächenwasser wird in Mulden innerhalb des Planbereichs zur Versickerung gebracht.

Zusammenfassend kann davon ausgegangen werden, dass durch die Entwicklung des Planbereichs sich keine maßgeblichen weiteren Belastungen des Bodens ergeben werden.

Denkmalpflege

Der Planbereich wurde im Vorfeld auf Grund von Funden in der Nachbarschaft von der Direktion Landesarchäologie als archäologische Verdachtsfläche eingestuft. Im Folgenden wurde eine flächendeckende Magnetik-Prospektion durchgeführt. Ergebnis der Untersuchung ist, dass sich der Verdacht nicht bestätigt hat; aus archäologischer Sicht bestehen keine Bedenken gegen das Vorhaben.

Klima

Der Planbereich ist im Bestand unbebaut und erfüllt derzeit keine wichtigen Funktionen, was die Entstehung bzw. den Abfluss von Kaltluftmassen betrifft.

Durch den geplanten Bau des des Mobilitätshubs ergibt sich allenfalls eine leichte Erhöhung der örtlichen Temperatur. Erhebliche nachteilige Auswirkungen auf das örtliche Klima sind jedoch nicht zu erwarten.

Im Kontext der Zielsetzung der Planung „Ermöglichung des Umstiegs vom MIV auf dem ÖPNV“ sind die klimatischen Auswirkungen in der Summe positiv zu sehen.

Ökologie

Die Planung ist innerhalb einer bestehenden Ortsrandlage geplant, sodass der Lebensraum für Tiere und Pflanzen aktuell bereits schon eingeschränkt wird.

Entsprechend ist davon auszugehen, dass sich das gesamte ökologische Gefüge des Planbereichs samt seines Umfeldes nicht maßgeblich verändern wird und auf die Ortslage bezogen die bestehenden ökologischen Verhältnisse Bestand haben werden.

Wechselwirkungen

Die Wechselwirkungen zwischen Bestands- und Planungssituation betreffend, sind durch den Bau des Mobilitätshubs keine negativen Auswirkungen auf die Ortslage Merzkirchen und den St. Michaelshof zu erwarten. Gleichermäßen gehen von diesen Orten keine negativen Auswirkungen auf den Planbereich des Mobilitätshubs aus.

Zusammenfassend zeichnen sich keine negativen Wechselwirkungen zwischen Bestand und Planung ab.

Zusammenfassung

Zusammenfassend lässt sich festhalten, dass durch die Entwicklung des Mobilitätshubs in Merzkirchen die Grundlage für eine regionale Verkehrsverlagerung vom MIV auf den ÖPNV geschaffen wird. Damit können zukünftig eine Verringerung des MIV und damit seiner negativen Auswirkungen erzielt werden. Der ÖPNV gewinnt an Attraktivität für die Region, aber auch für Merzkirchen.