

BAULEITPLANUNG

Teiländerung des Flächennutzungsplans
der Ortsgemeinde Merzkirchen zum

„Neubau eines Mobilitätshubs“

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

INGENIEURBÜRO
PAULUS & PARTNER



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.	Bereich der FNP-Teiländerung	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
6.	Flächennutzungsplanung	17
6.1	Bestehender Flächennutzungsplan	17
6.2	Teiländerung des Flächennutzungsplans	18
7.	Grünordnung	19
8.	Auswirkungen der Planung	20

Anlagen:

- Umweltbericht

Abbildungsverzeichnis

Abb. 1: Geltungsbereich der FNP-Teiländerung im Kontext des Bebauungsplans „Neubau eines Mobilitätshubs“ o.M. (Grundlage: Vermessungs- und Katasterverwaltung Rheinland-Pfalz, Bearbeitung P&P GmbH).....	6
Abb. 2: Übersichtskarte mit Darstellung der Lage des Planbereichs (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 zusätzlich den Bau von Einrichtungen für den Gemeinbedarf. Auf entsprechende Planungen wurden nach der Beteiligung gem. § 3 Abs. 1 und § 4 Abs. 1 verzichtet. Die Bezeichnung des Bebauungsplans wurde geändert in Bebauungsplan „Neubau eines Mobilitätshubs“.

Der Bau der Anlage erfolgt auf Flächen des LBM und der Ortsgemeinde Merzkirchen. Der Planbereich zum Bau des HUBs ist derzeit dem Außenbereich zuzuordnen. Entsprechend ist zur Schaffung von Baurecht die Aufstellung eines Bebauungsplans erforderlich.

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

Die Teiländerung des Flächennutzungsplans der Ortsgemeinde (FNP-Teiländerung) wurde eingeleitet.

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

2. Bereich der FNP-Teiländerung

Der Bereich der FNP-Teiländerung im Kontext des Bebauungsplans „Neubau eines Mobilitätshubs“ befindet sich am nördlichen Ortsrand der Ortslage Merzkirchen.

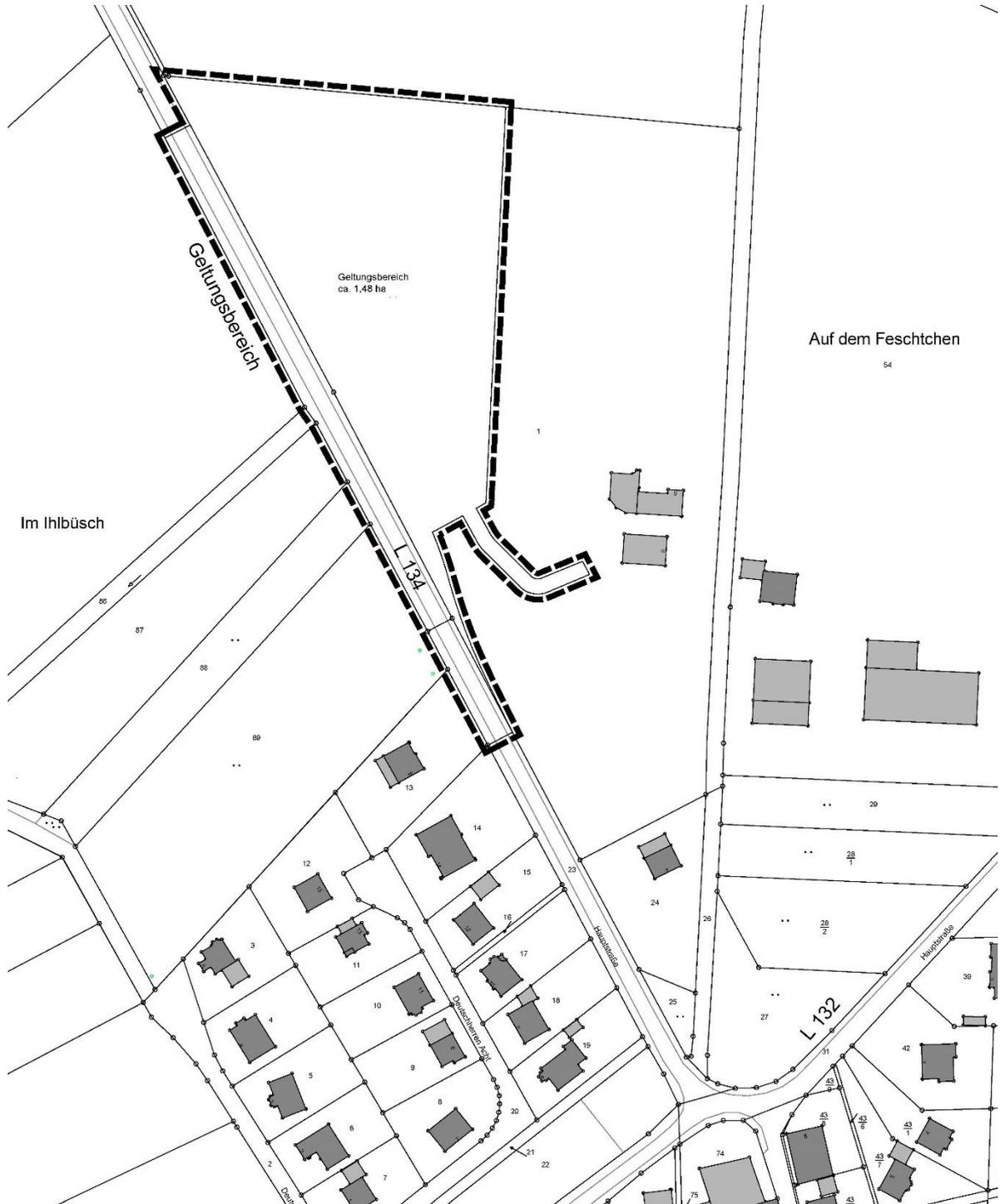


Abb. 1: Geltungsbereich der FNP-Teiländerung im Kontext des Bebauungsplans „Neubau eines Mobilitätshubs“ o.M. (Grundlage: Vermessungs- und Katasterverwaltung Rheinland-Pfalz, Bearbeitung P&P GmbH).

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

Der Planbereich 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.

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 Planbereich „Neubau eines Mobilitätshubs“ 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 Planbereichs (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 in einer Entfernung von ca. 150 m 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 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.

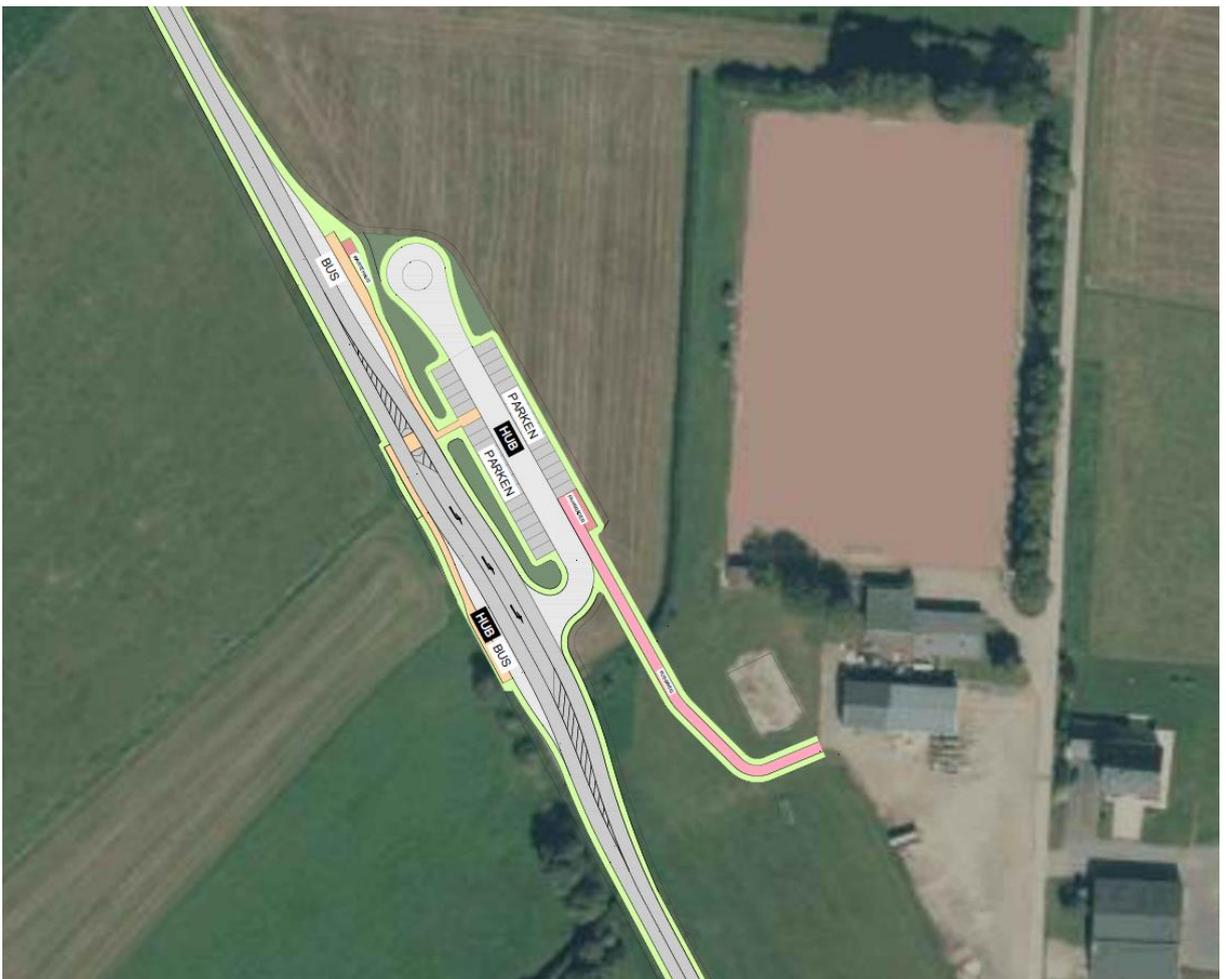


Abb. 5: Systemdarstellung des geplanten Mobilitätshubs, o.M. (Quelle: LBM Trier).

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.

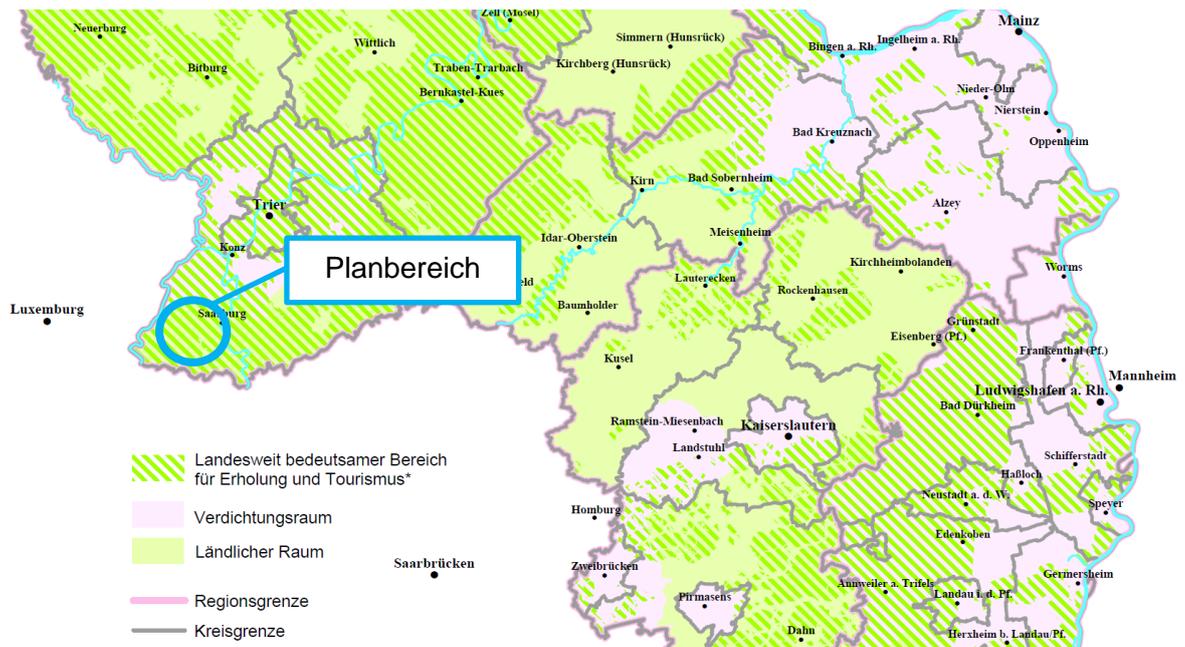


Abb 6: Auszug Karte 18 des LEP IV, Leitbild Erholung und Tourismus, o.M. (Quelle: Rheinland-Pfalz, LEP IV 2008).

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.

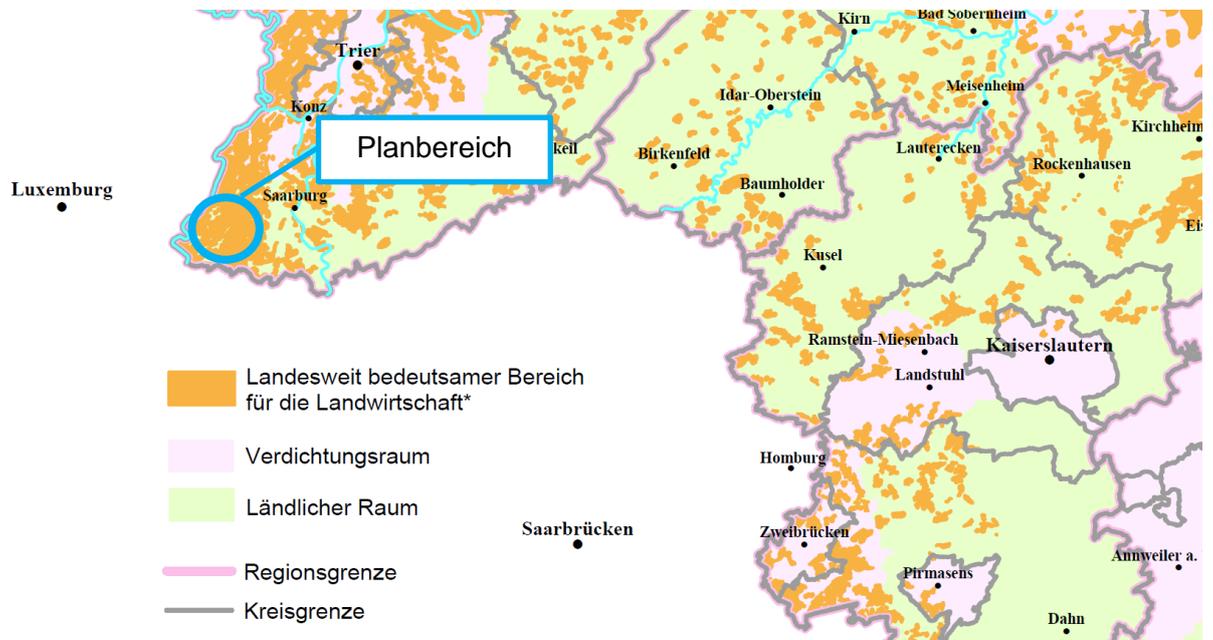


Abb 7: Auszug Karte 15 des LEP IV, Leitbild Landwirtschaft, o.M. (Quelle: Rheinland-Pfalz, LEP IV 2008).

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.

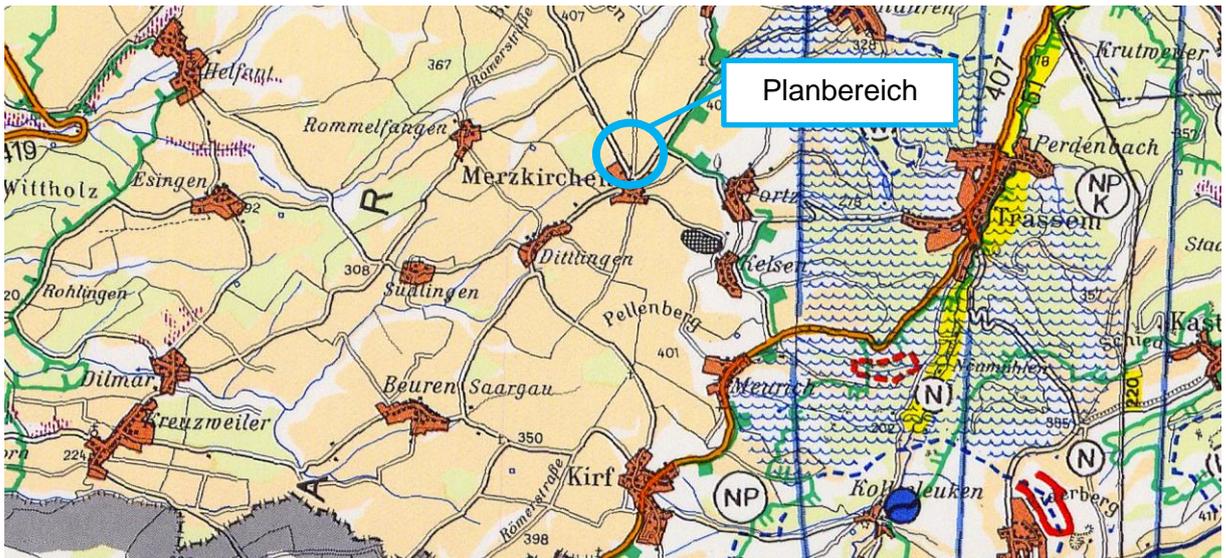


Abb. 6: Auszug Regionaler Raumordnungsplan Region Trier 1985/ 1995 (Quelle: <https://www.plg-region-trier.de/index.php/materialien/regionalplan>, Bearbeitung P&P GmbH).

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.

6. Flächennutzungsplanung

6.1 Bestehender Flächennutzungsplan

Im bestehenden Flächennutzungsplan (Abb. 8) der Ortsgemeinde Merzkirchen sind für den Bereich des Bebauungsplans „Neubau eines Mobilitätshubs“ ausgewiesen:

- Grünflächen mit der Zweckbestimmung Sportanlagen.

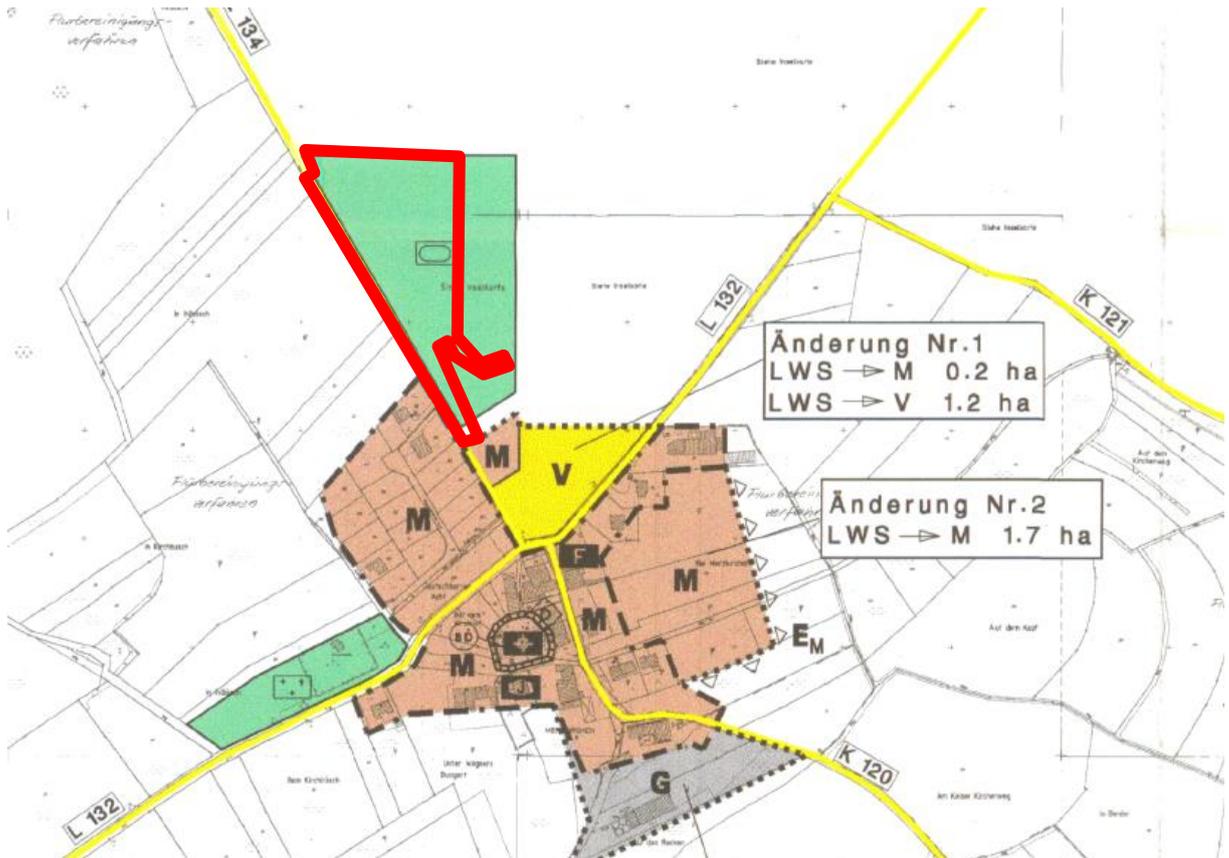


Abb. 8: Auszug des bestehenden Flächennutzungsplans der Ortsgemeinde Merzkirchen mit Darstellung des Planbereichs (rot), o.M., (Grundlage: Verbandsgemeinde Saarburg-Kell, Bearbeitung P&P GmbH).

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.

6.2 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.
- Kompensationsmaßnahmen werden als Flächen zur Entwicklung von Natur und Landschaft festgesetzt.

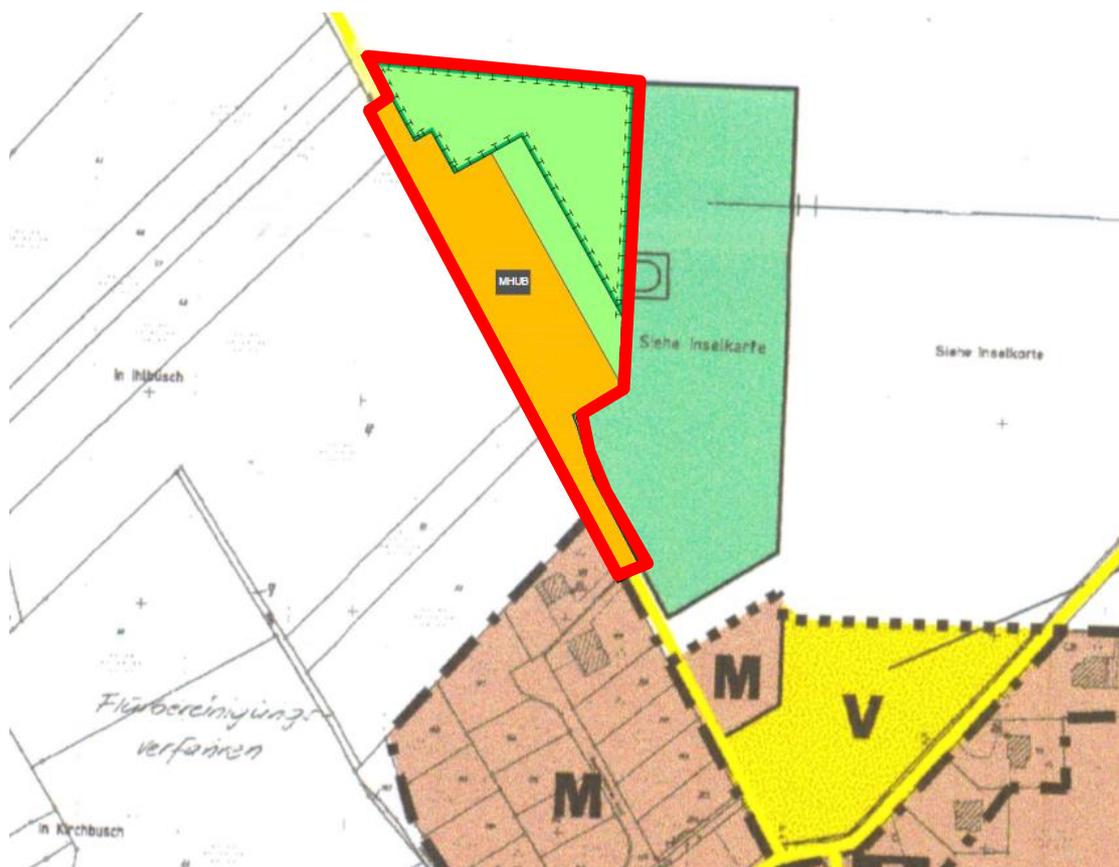


Abb. 9: Auszug des bestehenden Flächennutzungsplans der Ortsgemeinde Merzkirchen mit Darstellung der geplanten Änderung (rot), o.M., (Grundlage: Verbandsgemeinde Saarburg-Kell, Bearbeitung P&P GmbH).

7. Grünordnung

Durch die geplanten Maßnahmen entstehen Eingriffe in Natur und Landschaft.

Diese werden durch Maßnahmen innerhalb des Planbereichs ausgeglichen.

Innerhalb des Planbereichs ist im östlichen Teil die Entwicklung einer artenreichen Glatthaferwiese geplant.

Weiterhin erfolgt zur Abgrenzung des Planbereichs zur offenen Landschaft die Entwicklung strukturreicher Grünanlagen (Grünstreifen aus heimischen, standortgerechten Laubsträuchern und –bäumen) entlang der nördlichen Grenze des Planbereichs.

8. 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 Planbereich 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; unter diesem Gesichtspunkt wird durch die Planung der derzeit diffus definierte Siedlungskörper vom Merzkirchen klarer definiert.

Landwirtschaft

Durch den Bau des Mobilitätshubs werden Acker- und Wiesenflächen in Anspruch genommen. Diese stehen teilweise einer landwirtschaftlichen Nutzung weiterhin zu Verfügung (Glatthaferwiese). In der Summe sind keine erheblichen negativen Auswirkungen auf die Landwirtschaft zu erwarten.

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; es wird somit nicht maßgeblich nachteilig beeinflusst.

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 Kreuzungsbereich 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 Fußgängerkehr – 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.

Überörtliche naturschutzrechtliche Vorgaben und sonstige Belange des Umweltschutzes stehen der geplanten Maßnahme nicht entgegen.

Beim Planbereich handelt es sich um einen Randbereich der bestehenden Ortslage. Die daraus 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.

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, so dass 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. Gleichermaßen 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.