

Anlage zur Sitzungsvorlage Nr. 20/3858

Sachverhalt

Inhalt

Zur Geschichte des Hafens Oberlahnstein	2
Bildauswahl (Luftbilder von Google Earth)	6
Umschlag der Häfen	9
Eigentumsverhältnisse	10
Planungen der Stadt	11
Flächennutzungsplan	11
Bebauungsplan 1993	12
Stadtumbau	13
Bebauungsplan 2019	14
Art der baulichen Nutzung	18
Wirkungen des Bebauungsplanes	19
Sicherung der Bauleitplanung	22
Überlegungen zur BUGA 2029	23
Vorgaben der Landesregierung	24
Politische Grundsatzerklärung zum Hafen	28
Hafenvereinbarung	29
Zeitliche Einschätzung	30



Zur Geschichte des Hafens Oberlahnstein

Durch den Bau der Lahntalbahn 1858 und vier Jahre später der rechtsrheinischen Eisenbahn gewann Oberlahnstein in wirtschaftlicher Hinsicht an Bedeutung. Die Stadt war aufgrund ihrer Lage an der Lahnmündung prädestiniert als Ort für den Umschlag von Gütern zwischen Land- und Wasserweg. Daher wurde von der Eisenbahnverwaltung ein neuer Hafen an der Lahnmündung angelegt, der ein kleines Hafenbecken und eine Einfahrt vom Rhein her erhielt, oberhalb des Rheinkilometers 585. Es handelt sich bei dem Hafen um den südlichen Teil des heutigen Hafens, etwa zwanzig Hektar. Gefördert hatte diesen Prozess auch die Stadt selbst, durch die Schließung eines Vertrages im Jahr 1860 zur Abtretung städtischen Eigentums zum Zwecke des Hafenbaus und des Anschlusses der Bahn an den Hafen. Die Stadt hatte ein großes Interesse, dass Hafen und Bahnhof möglichst nahe der Stadt lagen. Wegen der Lage des Bahnhofs, der 1862 an der heutigen Stelle eröffnet wurde, fiel die gesamte Rheinuferfront dem Bahnanschluss an den Hafen zum Opfer.

Günstige Lage und Bahnanschluss beschränkten den Umschlag nicht nur zwischen Land und Wasser sondern auch „von Wasser zu Wasser“, das heißt von Lahnkähnen auf Rheinschiffe. Trotz entstehender Umschlagskosten war dies die billigere Transportweise, da die Rheinschiffe größer waren und nicht leer zurückfuhren. Der Hafen wurde bedeutender Umschlagplatz für Erze aus den Berg- und Hüttenwerken nahe der Lahnmündung. Der Großteil der Erze wurde mit der Lahntalbahn, die 1863 bis Wetzlar fertiggestellt war, zum Oberlahnsteiner Hafen gebracht. Da die Schifffahrt von Risiken wie dem Wasserstand abhängig war, war der Bahntransport sicherer, aber auch teurer, was der Lahnschifffahrt zum Überleben verhalf. Der Teil der Erze, der per Lahnschiff zum Hafen befördert wurde, wurde in Oberlahnstein auf Rheinschiffe umgeschlagen und meist ins Ruhrgebiet weiterverschifft. Auf der Rückfahrt brachten diese Schiffe die in den Berg- und Hüttenwerken benötigte (Stein-)Kohle sowie den zur Verhüttung von Eisenerzen notwendigen Koks mit, die wiederum im Hafen Oberlahnstein umgeschlagen wurden. Ferner wurden Eisen, Kalkstein sowie Basaltsteine vorrangig verladen, weshalb der Hafen mit Schütthalden und Sturzgerüsten ausgestattet wurde.

Der errichtete Hafen diente bei Vereisung des Rheins auch als Schutzhafen. Im Zeitraum 1860 bis 1900 wurden am Mittelrhein etliche solcher Schutzhäfen errichtet, so auch in Koblenz-Pfaffendorf oder St. Goarshausen. Bereits im Winter 1863/64 suchten mehr als hundert Rheinschiffe im Oberlahnsteiner Hafen Schutz.

Nicht nur in seiner Schutzfunktion, sondern auch zur Vergrößerung der Umschlagsmöglichkeiten wurde bald eine Erweiterung gefordert, die in den Jahren 1882 bis 1885 realisiert wurde. Zudem wurde den Lahnschiffern der Zugang zum Hafen erleichtert, indem von der Lahn her ein Verbindungskanal mit Kammerschleuse gebaut wurde. Parallel mit der Hafen-



erweiterung verlegte man 1885 die Lahnmündung. Das Rheinufer wurde so erheblich verbreitert, dass man es sich mit dem Errichten von Gleisanlagen und Dampfkränen zu Nutzen machen konnte. Eine Kaimauer verstärkte das gewonnene Werft. Im gleichen Jahrzehnt wurde auch der Umladebahnhof erheblich vergrößert, sodass die positive Entwicklung von Hafen- und Güterbahnhof parallel verlief. Oberlahnstein war zu einem wichtigen industriellen und wirtschaftlichen Zentrum geworden.

Durch den Bau der rheinischen Eisenbahn gewann der Umschlag von Gütern zwischen Land- und Wasserweg größere Bedeutung. Daher wurde ab 1860 der südliche Teil des heutigen Hafens von der Eisenbahnverwaltung hauptsächlich zum Güterumschlag angelegt. Die Einfahrt erfolgte oberhalb des Rheinkilometers 585 vom Rhein her. In den folgenden Jahren bis 1896 wurde die Hafenfläche dreimal vergrößert und den Lahnschiffen durch den Bau eines kurzen Verbindungskanals ein direkter Zugang zur Lahn eröffnet. Dieser wurde mit einer Kammerschleuse versehen, um eine unerwünschte Durchströmung vom Rhein her zu verhindern. Ein in den Hafen vorspringender Geländeblock teilte den Hafen in zwei ungleich große Becken, die durch eine schmale Fahrrinne miteinander verbunden waren.

Doch wurde es mit Zunahme der Ladefähigkeit und Länge der Schiffe immer schwieriger, bei Eisgang oder Hochwasser in den Hafen einzufahren, da die Hafeneinfahrt senkrecht zum Stromstrich des Rheins verlief. Außerdem gelangten die Wellen der auf dem Rhein verkehrenden Dampfer ungebrochen ins Hafeninnere und gefährdeten die Sicherheit der gegenüber der Hafeneinfahrt festgemachten Schiffe. Zudem begünstigte die Lage der Einfahrt eine Verschlammung des Hafens.

Die Stadt forderte daher eine erneute Erweiterung des Hafens durch Verlegung der Hafeneinfahrt und Entfernung des vorstehenden Geländeblocks. Um den Prozess zur Bewilligung des Ausbaus zu fördern, versuchte man das Projekt in das sogenannte Westprogramm für die besetzten Gebiete einzugliedern. Doch die Finanzierung scheiterte durch den Beginn der Weltwirtschaftskrise 1929. Nun suchte die Stadt zusammen mit dem Wasserbauamt Koblenz eine andere Lösung für den Ausbau. Zu dem hierfür benötigten Geländetausch war jedoch die Reichsbahn nicht bereit.

Mit dem 1936 aufgestellten Vierjahresplan gewann die Lahnschifffahrt strategisch immens an Bedeutung, da die darin geforderte wirtschaftliche Autarkie durch eine stärkere Inanspruchnahme heimischer Rohstoffe, wie etwa der Wiederbelebung des Bergbaus im Lahnggebiet, zu erreichen war. Damit gewann auch der Hafen als häufiger Umschlagplatz dieser Rohstoffe an Bedeutung. So wurde in den Jahren 1938/39 die Hafenerweiterung endlich in Angriff genommen. Die Einfahrt vom Rhein wurde geschlossen; statt der alten Schleuse zur Lahn wurde die heutige Einfahrt gebaut. Um die schwierigen Eigentumsverhältnisse zu umgehen, verzichtete man auf die Entfernung des oben erwähnten Geländeblocks, zudem



war Eile geboten, da alle Arbeiten bis zum unmittelbar bevorstehenden Kriegsbeginn abgeschlossen sein sollten.

Der Zweite Weltkrieg machte aus dem Hafen ein Trümmerfeld. Die Verladereinrichtungen wurden größtenteils zerstört, der Hafen durch versenkte Schiffe blockiert. Der Verkehr kam bis Mitte 1946 zum Erliegen, erholte sich aber schnell. 1957 übernahm die Rhenus-Transportgesellschaft mbH den Hafen, die bereits im Jahre 1935 eine Niederlassung hier gegründet hatten. Letztmalig wurde der Hafen 1964 umgebaut und erweitert auf heute gut zwölf Hektar.

Der Hafen erhielt damit seine heutige Größe. Durch den fünf Meter hohen Hafendamm ist das Hafenbecken auch bei Hochwasser vom Rhein abgeschieden.

Heutzutage konzentriert sich das Hafengeschehen auf den Umschlag „von Wasser zur Straße“. Die Lahnschifffahrt konnte ab Beginn der Siebzigerjahre in Konkurrenz zu Schiene und Straße nicht mehr wirtschaftlich betrieben werden. Nachdem die Kalksteinbrüche wegen Kundenmangels stillgelegt waren, war auf der Lahn kaum noch etwas zu transportieren. Der Lastwagenverkehr gewann gegenüber der Bahn die Vormachtstellung bei der lokalen Verteilung von Massengütern, sodass es heute im Lahnsteiner Hafen keine Hafenbahn mehr gibt.

(Auszugsweise zitiert aus den Unterlagen des Stadtarchives,
ebenso die nachfolgenden Fotos aus dem Jahr 1958)





Bildauswahl (Luftbilder von Google Earth)



Das Foto verdeutlicht die Größe und die zentrale Lage des Hafens in der Stadt.





Eigentumsverhältnisse

Das Land RLP ist Eigentümer der größten zusammenhängenden Flächen und insbesondere des direkten Uferbereiches am Hafenbecken.

Mit den dortigen Nutzern sind Pachtverträge geschlossen worden.

Im Eigentum der Stadt Lahnstein befinden sich im Wesentlichen nur die Fläche der Frankenstraße und das Pumpwerk an der Lahn (hier rot schraffiert).



Eigentumsverhältnisse / Grundstücke der Stadt

Nördlich der Frankenstraße befinden sich viele Grundstücke im Privatbesitz.

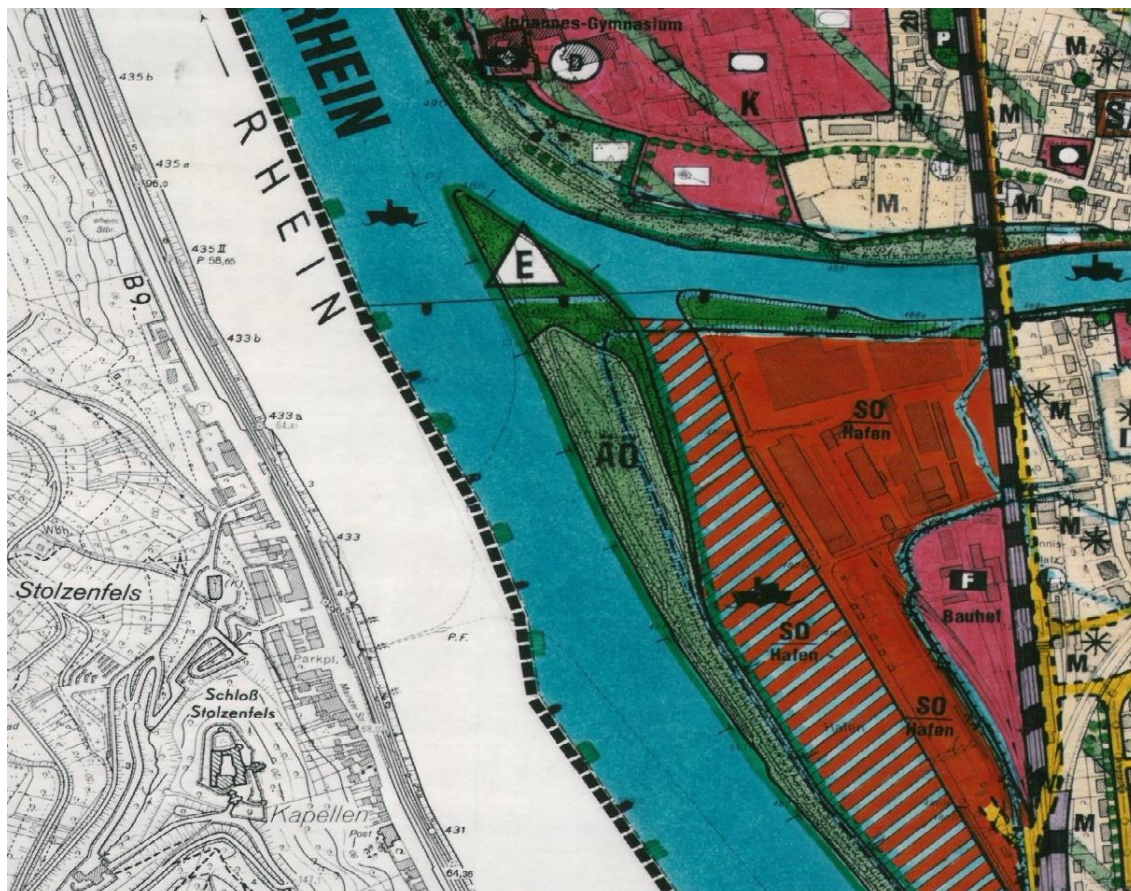
Die gegenwärtig im Hafengebiet ausgetragenen nachbarschaftlichen „Probleme“ werden hier nicht thematisiert.



Planungen der Stadt

Flächennutzungsplan

Im Flächennutzungsplan'99 der Stadt Lahnstein sind die Flächen westlich der Eisenbahnstrecke als „Sondergebiet Hafen“ und einer „Gemeinbedarfsfläche“ dargestellt.



Ausschnitt aus dem Flächennutzungsplan'99



Bebauungsplan 1993

Die Notwendigkeit zur Umsetzung einer verbindlichen Bauleitplanung hat der Stadtrat bereits in den Neunzigerjahren gesehen und unter der Nummer 23 mit dem Namen „Hafen“ am 12. Juli 1993 die Aufstellung eines Bebauungsplanes beschlossen; der Beschluss wurde am 22. Juli 1994 bekannt gemacht.

Dieser sollte in Folge an den Bebauungsplan Nr. 22 („Entlastungsstraße“) eine neue Erschließung des Hafens in Form einer neuen, unmittelbaren Zufahrt von der Entlastungsstraße aus schaffen.

Dies hätte eine vollständige verkehrliche Umstrukturierung der gesamten Anlage mit sich gebracht. Neue Erschließungswege sowohl für Straße als auch Schiene (u.a. Werksgleis zur damaligen „Feldmühle“) hätten geplant werden müssen, damit die Ausrichtung der Betriebe mit ihren Zu- und Abfahrten nicht mehr zur Frankenstraße erfolgt.

Gleichzeitig sollten nach damaliger Begründung Funktionen und Betriebsabläufe der im Hafen ansässigen Unternehmen so verbessert werden, dass sie für die Zukunft sichergestellt sind.

Darüber hinaus sollte nach damaligen Überlegungen (die heute noch im Flächennutzungsplan eingetragen sind) auf dem höher gelegenen Hafenteil, der ehemals mit Lokschruppen und Drehscheibe der Deutschen Bahn belegt war, ein gemeinsamer Bauhof mit Feuerwache für die Stadt Lahnstein entstehen. Dies steht heute, nach Errichtung des gemeinsamen Bauhofes und der Wache Nord in Niederlahnstein, nicht mehr in Rede.

Der Anschluss des in zentraler Lage der Stadt Lahnstein gelegenen Hafens ist nach wie vor ein wichtiges Element einer nachhaltigen Stadtentwicklung.

Das Verfahren zur Aufstellung des Bebauungsplanes Nr. 23 war mit der Beteiligung der Träger öffentlicher Belange im Januar 1995 fortgesetzt, dann aber angesichts der bekannten Thematik um Bau und Finanzierung der Entlastungsstraße nicht weitergeführt worden.

Der Bebauungsplan Nr. 22 (der nach einem im Jahr 2003 beim OVG Koblenz durchgeführten Normenkontrollverfahrens, immer noch Rechtskraft besitzt), hat im Zuge der städtischen Bewerbung für den „Stadtumbau“ in Oberlahnstein wieder an Aktualität gewonnen.



Stadtumbau

Große Teile des Hafens sind in das Gebiet des Stadtumbaus Oberlahnstein einbezogen worden, so die im Flächennutzungsplan dargestellte Gemeinbedarfsfläche, die Zufahrt über die Frankenstraße und der Hafendamm mit Hafenköpfchen einschl. einer Fläche zur Überquerung der Lahn.

Schwerpunktthema des Stadtumbaus war und ist die Errichtung einer Erschließungsstraße für das Rheinquartier und den Hafen. Dies wird zu einer erheblichen Verkehrsentlastung im Zentrum Oberlahnsteins führen, aber auch positive Auswirkungen auf die Gesamtstadt haben.

Die neue Straße wird sich an der Trassenführung der rechtskräftig festgeschriebenen „Entlastungsstraße“ durch den Bebauungsplan Nr. 22 orientieren.

In Abwandlung von diesem Bebauungsplan soll die Straße nun nicht mehr die Bahnlinie in Höhe der Evangelischen Kirche unterqueren, sondern durch das Hafengebiet bis zur Frankenstraße führen.

Diese neue Planung wurde durch eine Maßbarkeitsstudie mit verschiedenen Varianten überprüft und mit einem Kostenvolumen von dreizehn Millionen Euro (brutto) kalkuliert. Sie ist damit im Rahmen des Förderprogrammes, das auf maximal zwanzig Millionen Euro ausgelegt ist, finanzierbar; die ursprüngliche Variante mit einem die Bahngleise unterquerenden Trogbauwerk käme hingegen knapp doppelt so teuer.

Die städtischen Gremien haben sich mehrheitlich für diese Variante 1b ausgesprochen und durch das Integrierte Städtebauliche Entwicklungskonzept (ISEK) mit Kosten- und Finanzierungsübersicht beschlossen.

Das ISEK ist als ein von der Stadt im Januar 2020 beschlossenes Entwicklungskonzept gemäß § 1 Abs. 6 Nr. 11 BauGB zu berücksichtigen. Das ISEK beinhaltet die für den Stadtumbau notwendigen Aussagen der neuen Erschließungsstraße; für die Nutzung des Hafens - der auch nur teilweise im ISEK enthalten ist - gibt es hier keine beschränkenden Aussagen.

Um das für diese Variante notwendige Baurecht zu erhalten, ist es erforderlich, im Bereich des Hafens einen Bebauungsplan aufzustellen.

Es war also umso dringlicher, mit diesem Beschluss die Sicherung der Bauleitplanung zu gewährleisten und dies gegebenenfalls über die damit gegebenen Instrumente einer Veränderungssperre oder des Zurückstellens von Baugesuchen durchzusetzen.



Bebauungsplan 2019

Der vormalig vom Stadtrat gefasste Beschluss zur Aufstellung des Bebauungsplanes „Nr. 23 - Hafen“ wurde durch eine neue Fassung, die am 16. Januar 2019 beschlossen und am 1. Februar 2019 bekannt gemacht wurde, ersetzt.



Geltungsbereich des Bebauungsplanes

Zur Differenzierung behält der neue Beschluss zwar die Nummerierung (Nr. 23), trägt aber mit Blick auf den in der Baunutzungsverordnung verwendeten Begriff den Namen „Hafengebiet Oberlahnstein“.



Die Entscheidung über die künftige Ausgestaltung des Hafens liegt zwar grundsätzlich in der Hand der Stadt Lahnstein, die die gemeindliche Planungshoheit ausübt; aufgrund der gegebenen Eigentumsverhältnisse lässt sich diese aber nur in einem begrenzten rechtlichen Rahmen ausüben. So ist insbesondere der Zugriff auf das Eigentum anderer nur durch Ausübung von Vorkaufsrechten oder im Zuge der Enteignung möglich.

So gilt es vielmehr, die Entwicklung des Gebietes im Zusammenspiel aller Beteiligten, die in das Aufstellungsverfahren des Bebauungsplanes eingebunden sind, zu diskutieren, abzustimmen und festzulegen.

Der Bebauungsplan wird in einem förmlich vorgeschriebenen Verfahren aufgestellt wird, das eine (mindestens) zweifache Beteiligung der Behörden und der Öffentlichkeit beinhaltet. Dazu gehört im Grunde jeder Bürger, auch außerhalb Lahnstein. Insbesondere aber ist zu erwarten, dass die Eigentümer der im Geltungsbereich des Bebauungsplanes liegenden Grundstücke ihre Rechte frühzeitig geltend machen.

Die Bebauungsplanung ist durch die Vorgaben des Baugesetzbuches gehalten, alle in § 1 Abs. 6 BauGB genannten und hier im Besonderen tangierten Belange zu berücksichtigen und der Abwägung entsprechend dem darauf folgenden Abs. 7 zu unterziehen:

- die allgemeinen Anforderungen an gesunde Wohn- und Arbeitsverhältnisse und die Sicherheit der Wohn- und Arbeitsbevölkerung,
- die Wohnbedürfnisse der Bevölkerung, die Schaffung und Erhaltung sozial stabiler Bewohnerstrukturen, die Eigentumsbildung weiter Kreise der Bevölkerung und die Anforderungen Kosten sparenden Bauens sowie die Bevölkerungsentwicklung,
- die sozialen und kulturellen Bedürfnisse der Bevölkerung, insbesondere die Bedürfnisse der Familien, der jungen, alten und behinderten Menschen, unterschiedliche Auswirkungen auf Frauen und Männer sowie die Belange des Bildungswesens und von Sport, Freizeit und Erholung,
- die Erhaltung, Fortentwicklung, Anpassung und der Umbau vorhandener Ortsteile sowie die Erhaltung und Entwicklung zentraler Versorgungsbe-
reiche,
- die Belange der Baukultur, des Denkmalschutzes und der Denkmalpflege, die erhaltenswerten Ortsteile, Straßen und Plätze von geschichtlicher, künstlerischer oder städtebaulicher Bedeutung und die Gestaltung des Orts- und Landschaftsbildes,
- die Belange des Umweltschutzes, einschließlich des Naturschutzes und der Landschaftspflege, insbesondere die Auswirkungen auf Tiere, Pflanzen, Boden, Wasser, Luft, Klima und das Wirkungsgefüge zwischen ihnen sowie die Landschaft und die biologische Vielfalt,



- die Erhaltungsziele und der Schutzzweck der Gebiete von gemeinschaftlicher Bedeutung,
- umweltbezogene Auswirkungen auf den Menschen und seine Gesundheit sowie die Bevölkerung insgesamt,
- umweltbezogene Auswirkungen auf Kulturgüter und sonstige Sachgüter,
- die Vermeidung von Emissionen sowie der sachgerechte Umgang mit Abfällen und Abwässern,
- die Nutzung erneuerbarer Energien sowie die sparsame und effiziente Nutzung von Energie,
- die Darstellungen von Landschaftsplänen sowie von sonstigen Plänen, insbesondere des Wasser-, Abfall- und Immissionsschutzrechts,

ebenso wie die Belange

- der Wirtschaft, auch ihrer mittelständischen Struktur im Interesse einer verbrauchernahen Versorgung der Bevölkerung,
- der Erhaltung, Sicherung und Schaffung von Arbeitsplätzen,
- der Versorgung, insbesondere mit Energie und Wasser, einschließlich der Versorgungssicherheit,
- als auch die Belange des Personen- und Güterverkehrs und der Mobilität der Bevölkerung, einschließlich des öffentlichen Personennahverkehrs und des nicht motorisierten Verkehrs, unter besonderer Berücksichtigung einer auf Vermeidung und Verringerung von Verkehr ausgerichteten städtebaulichen Entwicklung,
- die Belange der Verteidigung und des Zivilschutzes,
- die Ergebnisse eines von der Gemeinde beschlossenen städtebaulichen Entwicklungskonzeptes oder einer von ihr beschlossenen sonstigen städtebaulichen Planung,
- die Belange des Hochwasserschutzes,

und seit kurzem auch

- die Belange von Flüchtlingen oder Asylbegehrenden und ihrer Unterbringung.

Nach den im Aufstellungsbeschluss festgehaltenen Vorgaben wird die Planung unter anderem von folgenden Grundsätzen ausgehen:

- sie soll die bauliche und sonstige Nutzung im Plangebiet umfassend regeln;
- sie soll im gesamten Plangebiet sowie in dessen Umgebung Lebensbedingungen schaffen, die den allgemeinen Anforderungen an gesunde Wohn- und Arbeitsverhältnisse entsprechen;
- sie soll den Bedürfnissen der Wirtschaft Rechnung tragen;



- sie soll dazu beitragen, dass Ressourcen an anderer Stelle geschont werden;
- sie soll Beeinträchtigungen, die durch die Planung entstehen können, so weit wie möglich vermeiden und nicht vermeidbare Beeinträchtigungen vermindern und ausgleichen.

Die Realisierung der Planung soll somit für die weitere Entwicklung der Stadt Lahnstein und der sie umgebenden Orte eine strukturelle und insbesondere auch nachhaltige Verbesserung auf dem wohnbaulichen, gewerblichen als auch touristischen Sektor darstellen.

Die Anordnung künftiger Baulichkeiten könnte man sich beispielsweise in einer parallelen Stellung der Gebäude zur Erschließungsstraße als auch zum Hafenbecken vorstellen:



Konzeptioneller Entwurf einer Bebauung (Stadtplanung Lahnstein)



Art der baulichen Nutzung

Die Festsetzungen zur Art der baulichen Nutzung im Hafengebiet werden sich als maßgeblich für die Bebauungsplanung herausstellen.

Die Darstellungen des Flächennutzungsplanes (vorbereitende Bauleitplanung) zeigen neben der erwähnten Gemeinbedarfsfläche (für Bauhof und Feuerwehr) überwiegend eine „Sonderbaufläche: Hafen“ (S), aus der der Bebauungsplan (verbindliche Bauleitplanung) ein Baugebiet entwickeln muss, dessen Inhalte im weiteren Aufstellungsverfahren festzulegen sind.

Für den Bebauungsplan definiert die Baunutzungsverordnung (BauNVO) in § 11 die sonstigen „Sondergebiete“ (SO) als Gebiete, die sich von den Baugebieten nach den §§ 2 bis 10 wesentlich unterscheiden. Für solche Sondergebiete sind die Zweckbestimmung und die Art der Nutzung darzustellen und festzusetzen.

In der nicht abschließenden Auflistung der Gebiete, die für eine solche Festsetzung in Betracht kommen, führt § 11 Abs. 2 auch „Hafengebiete“ auf.

Dabei ist ein „Hafengebiet“ als solches nicht mit (ausschließlich) gewerblicher Nutzung zu füllen, da diese auch als „Gewerbegebiet“ über § 8 BauNVO festgesetzt werden könnte - und es somit nicht der Festsetzung eines Sondergebietes bedarf.

Vielmehr verlangt die Festsetzung eines Sondergebietes, Nutzungen zu wählen und zu kombinieren, die so spezifisch sind, dass sie sich von anderen Baugebieten unterscheiden.

Hierzu gehört die von den Gremien der Stadt zu treffende Entscheidung, welche Anlagen allgemein zulässig sind, unzulässig oder ausnahmsweise zulässig sind. Entscheidend ist, dass durch die Beschränkung näher bezeichneter Nutzungen das Sondergebiet so umschrieben wird, so dass es auf diese Weise seine besondere Eigenart erhält.

Diese „besondere Eigenart“ eines Sondergebietes muss durch die Festsetzungen des Bebauungsplanes so ausgefüllt werden, dass es sich von einem der klassischen durch die Baunutzungsverordnung definierten Baugebiete „Wohngebiet“, „Mischgebiet“ oder „Gewerbegebiet“ unterscheidet.

Der im Aufstellungsbeschluss formulierte **„Dreiklang“ von „Arbeiten, Freizeit, Wohnen“** (Reihenfolge ohne eine damit ausgedrückte Gewichtung) nimmt ausdrücklich die Baugebietsbezeichnungen der Baunutzungsverordnung nicht auf.

Es geht hier vielmehr um ein Zusammenspiel der Nutzungen, nicht um eine räumliche Gliederung in drei Teilflächen, in denen dann jeweils nur Wohn-, Ge-



werbe- oder Mischnutzungen zulässig sind. Insoweit müssen die Nutzungen, wenn sie unmittelbar nebeneinander zu liegen kommen, auch miteinander verträglich sind. Erheblich störende Nutzungen, wie sie jetzt teilweise im Hafen praktiziert werden, schließt dies damit aus.

Dies erfordert eindeutige und damit auch rechtssichere textliche Festsetzungen, die die Beziehung zum Wasser hervorheben. Insbesondere bei den (rein) gewerblichen Nutzungen muss darauf bestanden werden, dass eine definitive Verbindung zum Hafen(becken) nachgewiesen wird.

Die landespolitische Bedeutung des Hafens kann nicht belegt werden, wenn sich in einem solchen Gebiet, das aufgrund seiner Lage - unter wenigen vergleichbaren in ganz Rheinland-Pfalz - als „landesbedeutsam“ betrachtet wird, gewerbliche Nutzungen etablieren, die nicht auf den Wasserweg angewiesen sind.

Wirkungen des Bebauungsplanes

Der Bebauungsplan ist ein „Angebotsplan“, das bedeutet, die getroffenen Festsetzungen können keine aktiven Maßnahmen (Abbruch von baulichen Anlagen, Nutzungsuntersagungen, gestalterische Vorgaben etc.) zur Umsetzung bringen.

Hierzu sieht das Baugesetzbuch zwar die Anwendung der sog. „Städtebaulichen Gebote“ nach den §§ 175 ff. BauGB (Baugebot, Modernisierungs- und Instandsetzungsgebot, Pflanzgebot, Rückbau- und Entsiegelungsgebot) vor. Diese unterliegen allerdings hohen rechtlichen Hürden, werden teilweise als enteignungsgleich angesehen und sind meist mit Entschädigungszahlungen verbunden. Städtebauliche Gebote werden bundesweit kaum ausgesprochen.

Der Bebauungsplan kann allerdings beantragte neue Bauvorhaben für unzulässig erklären, wenn sie seinen Festsetzungen widersprechen.

Wird aber durch den Bebauungsplan eine bis zu dessen Rechtskraft zulässige Nutzung aufgehoben oder geändert und tritt dadurch eine nicht nur unwesentliche Wertminderung des Grundstücks ein, kann der Eigentümer nach Maßgabe der §§ 39 ff BauGB eine Entschädigung in Geld verlangen. Gegebenenfalls besteht auch ein Übernahmeanspruch durch die Gemeinde.

Hierzu war bereits eine Stellungnahme des Kommunalversicherers eingeholt worden, die eine Übernahme dieser Kosten ausgeschlossen hat:





**GVV KOMMUNAL
VERSICHERUNG VVaG**

GVV-Kommunalversicherung VVaG Postfach 57 27 65047 Wiesbaden
Stadt Lahnstein
Kirchstr. 1
56112 Lahnstein

GVV-Kommunalversicherung VVaG
Geschäftsstelle Wiesbaden
Frankfurter Str. 2 65189 Wiesbaden
Telefon: 0611 1505-0
www.gvv.de

Sie erreichen uns
Montag - Freitag von 7:30 bis 18:00 Uhr.

Ihre Ansprechpartner/in:
Frau Christine Friedebach
Telefon: 0611 1505-440
Telefax: 0611 1505-41440
E-Mail: christine.friedebach@gvv.de

Unser Zeichen (bitte stets angeben):
512 531



21.02.2017

Bebauungsplan „Hafengebiet Oberlahnstein“

Sehr geehrte Frau Wagner,

sehr geehrte Damen und Herren,

dem Vermerk zur Vorlage BV 16/3183, Verfahren zur Aufstellung eines Bebauungsplans für den Bereich des Hafens Oberlahnstein, entnehmen wir, dass nach Ihrer Einschätzung die endgültige Umwandlung der jetzigen Nutzungsart „Gewerbe“ in die künftige Nutzungsart „Tourismus“ im Bebauungsplanbereich zu Schadenersatz- bzw. öffentlich-rechtlichen Entschädigungsansprüchen der dort ansässigen Grundstückseigentümer führen würde.

Sofern der Landeshafenbetrieb Ludwigshafen der neu erworbenen Flächen bereits an die ansässige Firma Rhenus verpachtet hat, würde der Bestandsschutz Vorrang haben gegenüber der geplanten Nutzungsart „Tourismus“. Sofern die Flächen aber noch nicht verpachtet sind, würde offensichtlich ein öffentlich-rechtlicher Entschädigungsanspruch nach § 42 Abs. 3 BauGB mit Inkrafttreten eines rechtmäßigen Bebauungsplans mit der künftigen Nutzung „Tourismus“ begründet.

Ein Anspruch aus § 42 Abs. 3 BauGB ist vom Deckungsschutz der Haftpflichtversicherung nicht erfasst, weil es sich insofern nicht um einen Haftpflichtanspruch im Sinne der Ziff. 1.1 AHB handelt, sondern um einen öffentlich-rechtlichen Entschädigungsanspruch, der ebenso wie Ansprüche aus Enteignung, enteignungsgleichen Eingriffen aller Art und Aufopferung vom Deckungsschutz der Haftpflichtversicherung ausgeschlossen ist (Ziff. 6.8 AHB).

Sollte es zu einer entsprechenden Beschlussfassung kommen mit der Folge von Entschädigungsansprüchen der betroffenen Grundstückseigentümer, könnten wir für die Stadt Lahnstein keine Versicherungsleistungen erbringen.

Mit freundlichen Grüßen

GVV-Kommunalversicherung VVaG

Schreiben der GVV vom 21. Februar 2017



Wenn auch die Planungshoheit der Gemeinde durchaus erlaubt, Festsetzungen über nicht im Eigentum der Stadt stehende Grundstücke zu treffen, so kann eine Umsetzung solcher Planungen in der Praxis nur einvernehmlich erfolgen.

Insoweit ist es von Vorteil, dass der für die Entwicklung des Hafens maßgebliche Bereich im Eigentum nur eines Eigentümers, des Landes Rheinland-Pfalz, steht.

Aufgrund der dortigen Aussage, der Oberlahnsteiner Hafen sei „landesbedeutsam“ und müsse als solcher erhalten bleiben, ist eine kompromisslose Umsetzung städtischer Planungen nicht vorstellbar.

Die verkehrspolitischen Überlegungen des Landes Rheinland-Pfalz, zielen darauf ab, die Funktionsfähigkeit der landesbedeutsamen öffentlichen Binnenhäfen als Knoten im Gütertransport zu sichern und zu stärken, um zu einer politisch gewünschten Verkehrsverlagerung „weg von der Straße“ zu kommen.

Genau dies ist auch im Hafen Lahnstein der Zielkonflikt zwischen der kommunalen Siedlungsplanung und der verkehrswirtschaftlichen sowie industriellen Nutzung von Hafenflächen.

Damit nach landespolitischer Zielsetzung die Häfen ihre Verkehrs-, Industrie- und Handelsfunktion beibehalten werden können, ist eine enge Abstimmung von Stadt und Hafenentwicklung erforderlich.



Sicherung der Bauleitplanung

Der bekanntgemachte Aufstellungsbeschluss ermöglicht den Erlass einer Veränderungssperre für das Bebauungsplan-Gebiet.

Diese städtische Maßnahme bewirkt, dass Vorhaben im Sinne des § 29 BauGB nicht durchgeführt, bauliche Anlagen nicht beseitigt und erhebliche und wesentlich wertsteigernde Veränderungen nicht vorgenommen werden dürfen.

Unterhaltungsarbeiten und die Fortsetzung einer bisher ausgeübten Nutzung werden durch die Veränderungssperre nicht berührt; ebenso nicht bereits genehmigte Vorhaben, wie beispielsweise die Sanierung der Spundwände am Hafenbecken.

Eine Veränderungssperre tritt nach Ablauf von zwei Jahren außer Kraft. Sie kann auf bis zu vier Jahren Dauer verlängert werden; sie kann auch ganz oder teilweises neu beschlossen werden.

Entstandene Vermögensnachteile nach dem Ablauf von vier Jahren sind aber als angemessene Entschädigung in Geld zu entschädigen.

Aktive Maßnahmen (Abbruch von baulichen Anlagen, Nutzungsuntersagungen, gestalterische Vorgaben etc.) können hiermit nicht durchgesetzt werden.

Vor Beschluss über eine Veränderungssperre erlaubt das Instrument des Zurückstellens von Baugesuchen, dass die Entscheidung über die Zulässigkeit von beantragtem Vorhaben auf die Dauer von zwölf Monaten ausgesetzt wird, wenn zu befürchten ist, dass die Durchführung der Planung durch das Vorhaben unmöglich gemacht oder wesentlich erschwert wird.

Der Zeitraum der Zurückstellung ist auf eine später beschlossene Veränderungssperre anzurechnen.

Es ist zweckmäßig, das Instrument der Veränderungssperre erst dann einzusetzen, wenn es zu einer (ersten) Zurückstellung eines Baugesuches gekommen ist. Ansonsten würde ein Zeitraum der ohnehin mit zwei Jahren nur knapp bemessenen Veränderungssperre unnötigerweise verloren gehen.

Die Zurückstellung eines Baugesuches wird aktuell thematisiert und in der Sitzung des Fachbereichsausschusses 1 am 20. Oktober 2020 sowie im Stadtrat am 29. Oktober 2020 beraten.

Auf die Sitzungsvorlagen mit den Nr. 20/3874 und 20/3875 wird verwiesen.



Überlegungen zur BUGA 2029

Wie allgemein bekannt, hat die Verwaltung des Hafenquartiers Oberlahnstein bereits frühzeitig als potentielle Veranstaltungsfläche für die BUGA 2029 im Welterbe Oberes Mittelrheintal gemeldet.

Dabei wurde ursprünglich das Ziel einer Aufgabe der betrieblichen Tätigkeiten im Hafenbereich und eine Umnutzung der Flächen im Hinblick auf eine vorwiegend freizeitorientierte Nutzung des Areals verfolgt.

Hierzu wurden seither zahlreiche Gespräche, u.a. auch mit hochrangigen Vertretern der Landesregierung geführt, bei denen deutlich wurde, dass das Land eine Aufgabe des Hafens grundsätzlich ablehnt und sich allenfalls eine temporäre Nutzung von Teilflächen des Hafens für Zwecke der BUGA 2029 vorstellen kann. Dies wurde seitens der Landesregierung auch mit der Geschäftsführung der BUGA 2029 kommuniziert.

Realistischerweise ist davon auszugehen, dass für eine mögliche BUGA-Nutzung allenfalls Teilflächen des Hafens in Betracht kommen und das Land als Eigentümer des Geländes bislang lediglich die Bereitschaft erkennen lässt, Wasser- und Landflächen für Zwecke der BUGA temporär im Veranstaltungsjahr zur Verfügung zu stellen.

Aus der Sicht der Stadt Lahnstein ist es nicht vorstellbar und mit der städtebaulichen Zielsetzung nicht vereinbar, den Hafen im Rahmen der BUGA 2029 für eine „bunte Blümchenschau“ zu nutzen.

Mit dem Ziel einer nachhaltigen Stadtentwicklung besteht die Sorge, dass wir kaum noch Realisierungschancen haben bzw. Einwirkungsmöglichkeiten auf Hafenflächen im Rahmen der BUGA 2029 sicherstellen können.

Nach dem Motto „Neues wagen, das nachhaltigen Charakter hat“, muss erkannt werden, dass eine Buga ist nicht (nur) eine kurzfristiges Ziel ist, sondern auch ein Lernort für Nachhaltigkeit.

Sie ist ein Katalysator und setzt nachhaltige Impulse im Bereich einer städtebaulichen Entwicklung und muss einen Imagegewinn für Stadt und Region werden.

So muss der Hafen inmitten der Stadt für die nächsten Jahrzehnte im Sinne einer modernen, der Stadt Lahnstein angepassten nachhaltigen Stadtentwicklung positiv fort- und weiterentwickelt werden.



Vorgaben der Landesregierung

Bei einer im September 2019 unter Beteiligung der Herren Staatsminister Volker Wissing und Roger Lewentz im Ministerium für Wirtschaft, Verkehr, Landwirtschaft und Weinbau geführten Gesprächsrunde wurde seitens der Vertreter der Landesregierung deutlich gemacht, dass eine Aufgabe des Hafens nicht in Betracht gezogen wird.

Vor diesem Hintergrund und den bestehenden unterschiedlichen Interessen zur künftigen Nutzung von Flächen im Gebiet des Hafens wurde der Vorschlag unterbreitet, eine Gesprächsrunde zu installieren, die die bestehenden unterschiedlichen Vorstellungen zur Nutzung des Hafenquartiers diskutieren und niederschreiben soll. Dabei sollten Schnittstellen definiert und gefunden werden, die in einer Vereinbarung münden sollten, um eine Handlungsgrundlage für alle Beteiligten zu schaffen.

Im Oktober des Jahres 2019 wurden die Ergebnisse des „Hafengutachten Rheinland-Pfalz“ im Ministerium für Wirtschaft, Verkehr, Landwirtschaft und Weinbau zunächst kurz allgemein und dann spezifisch für Lahnstein vorgestellt.

Die grundsätzliche Verkehrsbedeutung der Häfen im Land wurde deutlich gemacht:

Im Koalitionsvertrag der Landesregierung (2016-2021) sei festgehalten:

Um die für den umweltfreundlichen Transport auf den Binnenwasserstraßen erforderlichen Infrastrukturen nicht weiter zu beeinträchtigen, sind Bestandsflächen und -anlagen der Binnenhäfen sowohl bei den landeseigenen als auch kommunalen Hafenanlagen zu sichern und zu sanieren. Das Ziel der Landesregierung ist somit der Erhalt und die Weiterentwicklung der Häfen in Rheinland-Pfalz.

Allgemeine Probleme werden gesehen in

- den Nutzungskonflikten durch Heranrücken von Wohnbebauung an Häfen oder Umnutzung von Hafenflächen zu Wohnzwecken;
- der Flächenknappheit und der Sicherung zukünftiger Flächenbedarfe in den Häfen.

Die seitens des Ministeriums angedachte Lösung lautet:

Flächensicherung landesbedeutsamer Häfen durch die Landesplanung!

Kommentiert wurde die Präsentation mit der Aussage, dass „überall, wo es Häfen gibt auch Konflikte zwischen der Binnenschifffahrt und der gemeindlichen Entwicklung“ entstünden.



Um die Thematik „transparent zu machen“, habe das Land Rheinland-Pfalz für seine zwölf Häfen ein Gutachten eingeholt, um zu erfahren, „wo die Entwicklung hingeht“ und „welche Landeshäfen bedeutsam sind“. Man erhalte so „eine Bewertung, die wissenschaftlich gesichert“ ist.

Die Aufgabe des Gutachters bestand zunächst darin, die Entwicklung und Anwendung einer Methodik zur Bewertung der rheinland-pfälzischen Binnenhäfen zu erarbeiten. Zudem sollte eine Flächenanalyse durchgeführt und der Vorschlag für ein Flächensicherungskonzept gemacht werden.

Dazu war es erforderlich, „landesbedeutsame Häfen“ zu definieren. Es wurden mehrere Kriterien aufgestellt, um diese Landesbedeutsamkeit zu bestimmen:

- Gesamtumschlag mehr als eine Million Tonnen im Jahr.
- Containerumschlag mehr als 25.000 TEU im Jahr.
- Umschlag in Schlüsselindustrie mehr als 30 % des Umschlages.
- Industrie- und Logistikstandort mehr als 20 Hektar mit Logistikbezug.
- Bahnknoten mehr als 200.000 Tonnen im Jahr.
- Standortpolitische Bedeutung, kein Hafen Umkreis 100 km.
- Deckung Kapazitätsbedarf: mehr als 2 Hektar verfügbare Freiflächen.

Es wurde bestimmt, dass die Erfüllung eines einzigen dieser Kriterien ausreicht, um die Landesbedeutsamkeit zu erfüllen.

Alle Landeshäfen außer Weißenthurm und Ingelheim haben mindestens eines dieser Kriterien erfüllt und sind damit „landesbedeutsam“. Auch Lahnstein.

In Lahnstein war es das Kriterium der Freiflächenverfügbarkeit von 2 Hektar! Tatsächlich ist das vor etwa drei Jahren von den Hafenbetrieben erworbene Areal der höhergelegenen, ehemaligen Bahnflächen eben so groß!

Der Gutachter hält es für wichtig, die Ergebnisse landesplanerisch abzusichern und eine auf unbestimmte Dauer laufende Vereinbarung mit den Kommunen zu treffen. Angestrebt wird daher ein „Gesamtkonzept“, damit nicht in einigen Jahren Einzelregelungen neu verhandelt werden müssen. Man versteht das als eine „einvernehmliche Vereinbarung, um Konflikte zu lösen“.

Den nächsten Schritt sieht das Ministerium in einer Flächensicherung der „landesbedeutsamen Häfen“ ab dem Jahr 2020 durch die Landesplanung!

Das bedeutet einen teilweisen Entzug der gemeindlichen Planungshoheit, wenn dies z.B. im Landesentwicklungsprogramm LEP V als „Grundsatz“ oder gar als „Ziel“ festgesetzt werden sollte!

Ergebnis als Zitat aus dem Ministerium:

„Mit Votum des Gutachtens möchten wir den Hafen (Lahnstein) gerne beibehalten.“



Folgende Handlungsempfehlungen wurden vom Gutachter formuliert:

- Landesplanerische Sicherung von Hafenflächen und von Entwicklungspotentialen (landesbedeutsame Häfen).
- Bekenntnis der Kommunen zum Hafen und Anerkennung der Hafengrenzen (Hafenvereinbarungen).
- Nutzung von Umstrukturierungspotentialen und hafenaffine Nutzung der Flächen.
- Weiterentwicklung der Hafenstandorte durch Neuansiedlungen und Verlagerung von Verkehren.
- Erschließung von Kooperationspotentialen.
- Unterstützung der Binnenhäfen durch das Land und Prüfung von Fördermöglichkeiten.
- Leistungsfähige Erhaltung und Weiterentwicklung der Hafeninfrastrukturen und Verkehrswege.

Als spezifische Regelungsfelder in Lahnstein kommen - schlagwortartig als solche in der Präsentation genannt - dazu:

- Sanierung Spundwände;
- Hafenwirtschaftliche Weiterentwicklung von Freiflächen;
- Digital Hub;
- Innerstädtische Entlastungsstraße;
- Verfahren Bebauungsplan Wohnen Arbeit Freizeit;
- Bestehende Wohnnutzung;
- BUGA 2029.

Mit diesen Ergebnissen solle zusammen mit den Kommunen eine langfristige Lösung gesichert werden.

Hierzu hat das Ministerium bereits als „Vorschlag“ eine Vereinbarung zwischen den Hafenbetrieben und der Stadt Lahnstein vorbereitet.

Ziel ist demnach eine so formulierte „Grundsatzvereinbarung Hafen/Stadt“.

Die Vertreter des Ministeriums führen aus, dass das Land die Fläche von (Bahntochter) Aurelis erworben habe, um den Hafen wirtschaftlich weiterzuentwickeln.

Die zwischenzeitlich angedachte „kleine Lösung“ der Entlastungsstraße (Variante 1b) führt über diese nun freigewordene Fläche. Zitat aus dem Ministerium:

„Die Fläche, die dafür benötigt wird, werden Sie bekommen.“



Das Ergebnis des Gutachten überraschte, da der Hafen Oberlahnstein angesichts seiner Umschlagzahlen (siehe Seite 9) kaum als zukunftsfähig an gesehen wurde. Die Zahl der Arbeitsplätze und die Einnahmen aus der Gewerbesteuer lassen dieses Ergebnis in einem anderen Licht erscheinen.

Der Hafen liegt zentral und mitten in der Stadt. Die Verkehrsanbindung des Landeshafens ist nur über kommunale Straßen gegeben -, alle zuvor dahinführenden klassifizierten Straßen wurden abgestuft!

Die Frequentierung mit hohem Lkw-Anteil belasten die Anwohner sowohl gesundheitlich als auch finanziell bei einem späteren Straßenausbau.

Aus der Sicht der Verwaltung ist es nicht zielführend, wenn der Hafen und insbesondere der Umschlag im Hafen ein noch höheres Lkw-Verkehrsaufkommen verursacht.



Politische Grundsatzerklärung zum Hafen

Bereits zuvor war der Stadt der Entwurf einer „Grundsatzvereinbarung über das gemeinsame Zielbild sowie die Zusammenarbeit bei der Hafen- und Stadtentwicklung in Lahnstein“ zugeleitet worden.

Dieser war Gegenstand einer Erörterung in der Sitzung des Ältestenrates am 18. Oktober 2019 und liegt allen Fraktionen vor.

In den politischen Gremien wurde hierzu eine gemeinsam abgefasste Erklärung mit dem folgenden Wortlaut erarbeitet.

Die weitere Entwicklung des Lahnsteiner Hafens, auch unter Berücksichtigung der Erkenntnisse aus der zwischenzeitlich vorliegenden Grundlagenuntersuchung zu den rheinland-pfälzischen Binnenhäfen, war Gegenstand einer erneuten Gesprächsrunde der handelnden Akteure, u.a. unter Beteiligung der Hafenbetriebe Rheinland-Pfalz GmbH, der Stadt Lahnstein und der Industrie- und Handelskammer Koblenz. Dabei haben sich bestehende Befürchtungen, wonach Überlegungen zur Weiterentwicklung des Hafens ohne Beteiligung der Stadt umgesetzt werden sollen, nicht bestätigt. Alle beteiligten Parteien sind vielmehr daran interessiert, die künftigen Nutzungen des Areals gemeinsam im Dialog abzustimmen.

Die Rhenus Ports GmbH & Co. KG als derzeitiger Hauptnutzer des Hafens beabsichtigt, den Standort mit dem Partner Reinhard Unternehmensgruppe fortzuführen, hat aber gleichzeitig den Verzicht auf die Inanspruchnahme weiterer Flächen für hafenaffine Nutzungen erklärt. Vor diesem Hintergrund sind die Hafenbetriebe Rheinland-Pfalz GmbH bereit, Grundstücke in zweiter Reihe freizugeben, um dort angedachte Entwicklungen, z.B. die Errichtung eines Digital Hub als Keimzelle für technologieorientierte Startups, zu ermöglichen. Auch im Hinblick auf die Trassenführung der seitens der Stadt Lahnstein geplanten Erschließungsstraße und eine mögliche temporäre Nutzung von Flächen rund um den Hafen für die BUGA 2029 im Welterbe Oberes Mittelrheintal zeichnen sich konkrete Lösungen ab.

Mit Blick auf die Weiternutzung des Hafens für den Güterumschlag besteht hingegen bezüglich der ursprünglich ebenfalls angedachten wohnbaulichen Nutzung von Teilflächen des Hafengeländes ein erhebliches Konfliktpotential, so dass für eine Wohnnutzung ein Lösungsansatz nicht ersichtlich ist.

Zur Schaffung von Planungssicherheit für alle Seiten verfolgen Stadt und Land das Ziel, möglichst zeitnah eine Grundsatzvereinbarung über das gemeinsame Zielbild sowie die Zusammenarbeit bei der Hafen- und Stadtentwicklung in Lahnstein abzuschließen.



Hafenvereinbarung

Der Entwurf einer abzuschließenden Vereinbarung zwischen den Hafenbetrieben, dem Land Rheinland-Pfalz und der Stadt Lahnstein war im Anschluss an das Gespräch im Ministerium mitgegeben worden.

Am 5. Februar 2020 war die Angelegenheit erneut Gegenstand einer Sitzung des Ältestenrates und die Fraktionsvorsitzenden wurden gebeten, einen Meinungsbildungsprozess in ihren Fraktionen durchzuführen, um eine gemeinsame Position der Stadt zu dem Entwurf der Vereinbarung zu erarbeiten.

Auf Basis der erfolgten Rückmeldungen aus der Politik, die relativ inhomogen sind, wurde verwaltungsseitig hierzu eine Synopse erarbeitet, die den Fraktionen zugeleitet wurde.

Allgemein gab es von allen Seiten wesentliche Änderung- und Ergänzungsvorschläge, die zum Teil auch unterschiedliche Bewertungen zu Tage brachten.

Eine Fassung, die von allen Fraktionen mitgetragen werden kann, besteht noch nicht.

Über die endgültige Position der Stadt soll in dieser Sitzung des Haupt- und Finanzausschusses beraten und Beschluss gefasst werden.



Zeitliche Einschätzung

Der zeitliche Fortgang des Bebauungsplan-Verfahrens Nr. 23 - Hafengebiet Oberlahnstein - ist in erster Linie abhängig von der exakten Führung der Trasse der geplanten „Erschließungsstraße“, die das Hafenareal quert.

Das Verfahren kann erst nach Kenntnis der genauen Lage der Straße einschließlich ihrer Randbereiche, Seitenstreifen, Rinnen, Stützmauern, Böschungen, Abstände zu Bahnanlagen etc. und deren zeichnerischen Übertragung in den Bebauungsplan durchgeführt werden

Die beschlossene Variante 1b gibt zwar eine Lage der Straße ungefähr vor; dies ist für den „parzellenscharfen“ Bebauungsplan jedoch nicht ausreichend. Eine ungefähre oder korridor-hafte Darstellung ist nicht möglich! Mit der Einzeichnung von Bauflächen, Straßen, Grünflächen etc. werden die Abgrenzungen eindeutig bestimmt. Diese Bestimmtheit ist eine entscheidende Anforderung des Bebauungsplanes.

Der Bebauungsplan kann daher erst dann offengelegt und abschließend als Satzung beschlossen werden, wenn die Planung der Erschließungsstraße vorliegt und in ihrer Lage eingetragen.

Mit Vorlage der Straßenplanung ist im nächsten Jahr zu rechnen.

Bis dahin kann der erste Verfahrensschritt der Beteiligung nach den §§ 3 Abs. 1 und 4 Abs. BauGB durchgeführt werden, für eine konzeptionelle Darstellung der Planungsüberlegung ausreicht.

