BAULEITPLANUNG DER STADT LAHNSTEIN

AUFSTELLUNG BEBAUUNGSPLAN NR. 23 HAFENGEBIET OBERLAHNSTEIN

FASSUNG

FÜR DIE BERATUNG ÜBER DIE INHALTE DER PLANUNG UND ZUR DURCHFÜHRUNG DES ERSTEN BETEILIGUNGSVERFAHRENS

TEXT UND BEGRÜNDUNG

UMFANG: 36 SEITEN - ANLAGE DER VORLAGE NR. 4188 ZUR SITZUNG DES STADTRATES AM 22. SEPTEMBER 2022

1 Textliche Festsetzungen 5
1.1 Planungsrechtliche Festsetzungen nach dem Baugesetzbuch 5
1.1.1 Art der baulichen Nutzung (§ 9 Abs. 1 Nr. 1 BauGB) SO (Sonstiges Sondergebiet „Hafengebiet “ nach § 11 Abs. 2 BauNVO) mit der Unterteilung in SO-A *(ca. 3,5 ha),* SO-B *(jeweils ca. 2,0 ha nördlich und südlich der Frankenstraße)* und SO-C *(ca. 2,0 ha)* 5
1.1.2 Maß der baulichen Nutzung (§ 9 Abs. 1 Nr. 1 BauGB) 8
1.1.3 Bauweise (§ 9 Abs. 1 Nr. 2 BauGB) 8
1.1.4 Überbaubare und nicht überbaubare Grundstücksflächen (§ 9 Abs. 1 Nr. 2 BauGB) 8
1.1.5 Stellung der baulichen Anlagen (§ 9 Abs. 1 Nr. 2 BauGB) 8
1.1.6 Mindestmaße für die Größe der Baugrundstücke (§ 9 Abs. 1 Nr. 3 BauGB) 8
1.1.7 Flächen, die von Bebauung frei zu halten sind, und ihre Nutzung (§ 9 Abs. 1 Nr. 10 BauGB) 8
1.1.8 Öffentliche und private Verkehrsflächen besonderer Zweckbestimmung, wie Fußgängerbereiche, Flächen für das Parken von Fahrzeugen, Flächen für das Abstellen von Fahrrädern sowie den Anschluss anderer Flächen an die Verkehrsflächen (§ 9 Abs. 1 Nr. 11 BauGB) 8
1.1.9 Führung von unterirdischen Versorgungsanlagen und -leitungen (§ 9 Abs. 1 Nr. 13 BauGB) 8
1.1.10 Flächen für die Abwasserbeseitigung, einschließlich der Rückhaltung und Versickerung von Niederschlagswasser (§ 9 Abs. 1 Nr. 14 BauGB) 8
1.1.11 Öffentliche und private Grünflächen (§ 9 Abs. 1 Nr. 15 BauGB) 8
1.1.12 Maßnahmen zum Schutz, zur Pflege und zur Entwicklung von Boden, Natur und Landschaft (§ 9 Abs. 1 Nr. 20 BauGB) i.V.m. Anpflanzen von Bäumen, Sträuchern und sonstigen Bepflanzungen (§ 9 Abs. 1 Nr. 25a BauGB) 8
1.1.13 Mit Geh-, Fahr- und Leitungsrechten zu belastende Flächen (§ 9 Abs. 1 Nr. 21 BauGB) 8
1.1.14 Flächen für Gemeinschaftsanlagen für bestimmte räumliche Bereiche wie Kinderspielplätze, Freizeiteinrichtungen, Stellplätze und Garagen (§ 9 Abs. 1 Nr. 22 BauGB) 8
1.1.15 Gebiete, in denen zum Schutz vor schädlichen Umwelteinwirkungen im Sinne des Bundes-Immissionsschutzgesetzes bestimmte Luft verunreinigende Stoffe nicht oder nur beschränkt verwendet werden dürfen (§ 9 Abs. 1 Nr. 23 BauGB) 8
1.1.16 Gebiete, in denen bei der Errichtung von Gebäuden oder bestimmten sonstigen baulichen Anlagen bestimmte bauliche und sonstige technische Maßnahmen für die Erzeugung, Nutzung oder Speicherung von Strom, Wärme oder Kälte aus erneuerbaren Energien oder Kraft-Wärme-Kopplung getroffen werden müssen (§ 9 Abs. 1 Nr. 23 BauGB) 8
1.1.17 Von der Bebauung freizuhaltenden Schutzflächen und ihre Nutzung, die Flächen für besondere Anlagen und Vorkehrungen zum Schutz vor schädlichen Umwelteinwirkungen und sonstigen Gefahren im Sinne des Bundes-Immissionsschutzgesetzes sowie die zum Schutz vor solchen Einwirkungen oder zur Vermeidung oder Minderung solcher Einwirkungen zu treffenden baulichen und sonstigen technischen Vorkehrungen; (§ 9 Abs. 1 Nr. 24 BauGB) 9
1.2 Örtliche Bauvorschriften nach der Landesbauordnung 9
1.2.1 Äußere Gestaltung von baulichen Anlagen (§ 88 Abs. 1 Nr. 1 LBauO) 9
1.2.2 Äußere Gestaltung von Werbeanlagen (§ 88 Abs. 1 Nr. 1 LBauO) 9
1.2.3 Gestaltung der unbebauten Flächen der bebauten Grundstücke (§ 88 Abs. 1 Nr. 3 LBauO) 9
1.2.4 Gestaltung und Höhe von Einfriedungen (§ 88 Abs. 1 Nr. 3 LBauO) 9

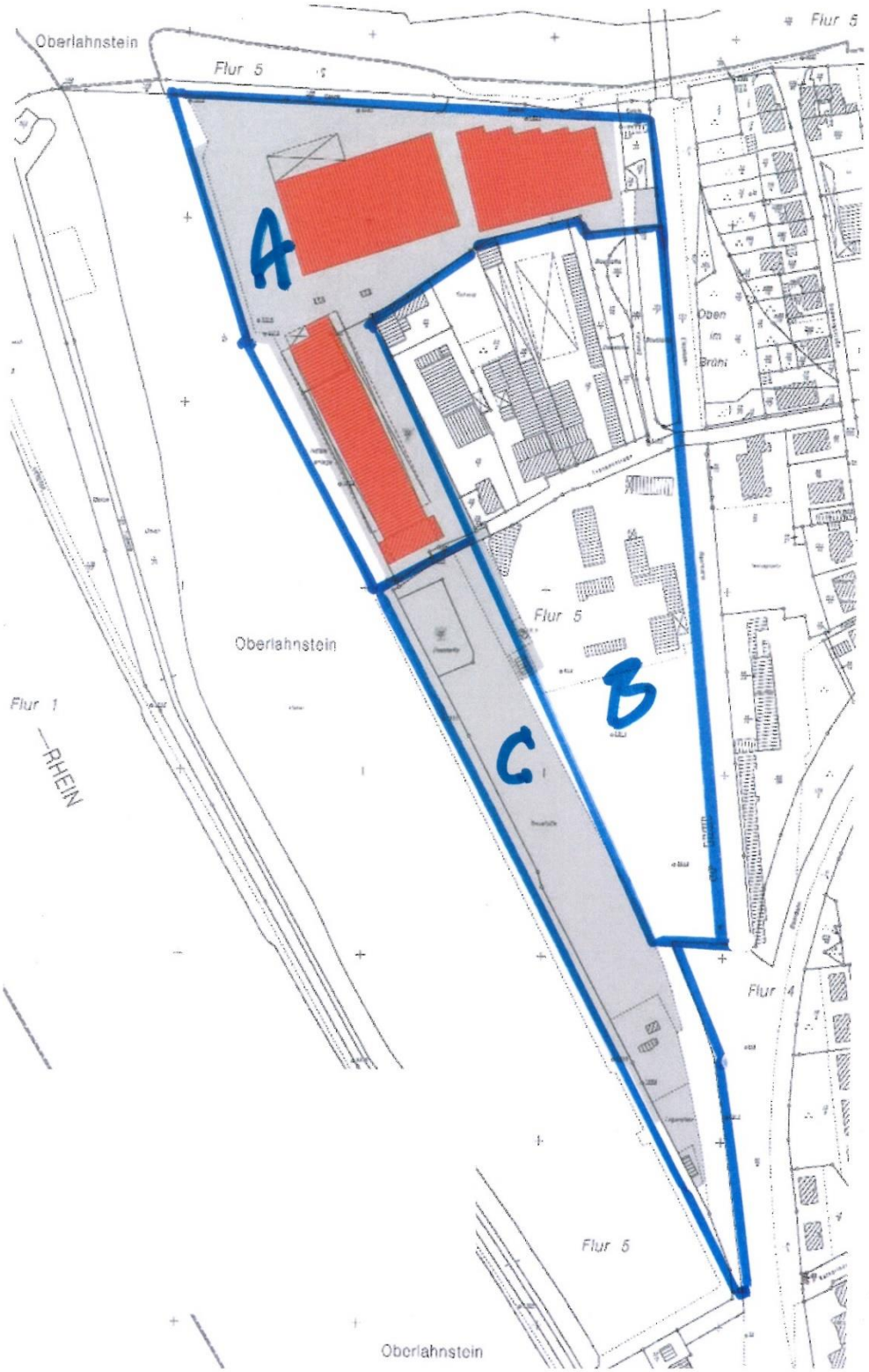
2 Begründung 10
2.1 Beschluss 10
2.2 Lage im Stadtgebiet 12
2.2.1 Stadtplan 12
2.2.2 Luftbild 12
2.2.3 Fotos aus dem Stadtarchiv (ca. 1958) 13

2.2.4 Aufnahmen von Google Earth (ca. 2019) ... 14
2.3 Zur Geschichte des Hafens Oberlahnstein ... 17
2.4 Umschlag der Häfen ... 19
2.5 Eigentumsverhältnisse ... 20
2.6 Aufgaben der Bauleitplanung ... 20
2.7 Planungen der Stadt ... 22
2.7.1 Flächennutzungsplan ... 22
2.7.2 Bebauungsplan 1993 ... 23
2.7.3 Stadtumbau ... 24
2.7.4 Überlegungen zur BUGA 2029 ... 25
2.7.5 Bebauungsplan 2019 ... 25
2.7.6 Art der baulichen Nutzung ... 27
2.8 Wirkungen des Bebauungsplanes ... 29
2.8.1 Welterbe ... 30
2.8.2 Erschließung ... 30
2.8.3 Umweltbericht / entfällt ggfls. aufgrund § 13 BauGB ... 32
2.9 Verfahren ... 32
2.9.1 Aufstellungsbeschluss ... 32
2.9.2 Bekanntmachung des Aufstellungsbeschlusses ... 33

3 Bearbeitungsvermerk ... 36

Nicht ausgefüllte Abschnitte werden im Laufe des weiteren Verfahrens erarbeitet und ergänzt.

Übersichtsplan zur Gliederung der Teilgebiete



1 TEXTLICHE FESTSETZUNGEN

1.1 Planungsrechtliche Festsetzungen nach dem Baugesetzbuch

1.1.1 Art der baulichen Nutzung (§ 9 Abs. 1 Nr. 1 BauGB) SO (Sonstiges Sondergebiet „Hafengebiet " nach § 11 Abs. 2 BauNVO) mit der Unterteilung in SO-A *(ca. 3,5 ha),* SO-B *(jeweils ca. 2,0 ha nördlich und südlich der Frankenstraße)* und SO-C *(ca. 2,0 ha)*[1]

- **<u>Zulässig</u> sind nur:**
  - Hafengebunde, „wasseraffine" Gewerbebetriebe,
    die nach ihrer Art auf einen Zugang bzw. Verbindung zum Wasser des Hafenbeckens angewiesen sind und diesen mit Blick auf die damit verbundenen Güterverkehr (aktive Verladetätigkeit) fördern und auch überwiegend nutzen,
  - sowie Flächen zur Lagerung dieser Umschlaggüter,
  - hafenspezifische bauliche Anlagen (beispielsweise Kaianlage, Krananlagen),

  die die bestehenden Betriebe nicht unzumutbar beeinträchtigen und die Immissionsverhältnisse benachbarter Wohngebiete nicht in unzumutbaren Maße verschlechtern; unzulässig sind daher insbesondere Betriebe, die Staube in die Umgebung abgeben, welche sich als nicht oder nur schwer zu beseitigende Ablagerungen oder Schmutzschichten niederschlagen.
  - Geschäfts-, Büro- und Verwaltungsgebäude,
  - Hafenbezogene Handwerksbetriebe - nur im Sondergebiet SO-A und SO-B,

  soweit sie nicht einem der unzulässigen Vorhaben zuzuordnen sind.
  - Anlagen für kulturelle Zwecke - nur im Sondergebiet SO-B und SO-C;
  - Anlagen für gesundheitliche und sportliche Zwecke - nur im Sondergebiet SO-B;
  - Schank und Speisewirtschaften - nur im Sondergebiet SO-B und SO-C;
  - Betriebe des Beherbergungsgewerbes - nur im Sondergebiet SO-B und SO-C;
  - Gewerbliche Anlagen zur Gewinnung regenerativer Energien, soweit sie, ohne eigene Grundfläche im Sinne der Baunutzungsverordnung, aufgesetzt auf anderweitig genutzten baulichen Anlagen realisiert werden - nur im Sondergebiet SO-A und SO-B.
- **<u>Unzulässig</u> sind insbesondere: [2]**
  - Gewerbebetriebe, die nach Art, Umfang, Bedürfnissen und Eigenschaften dem Logistik- bzw. dem Transportgewerbe zuzuordnen sind, ohne auf einen Zugang bzw. Verbindung zum Wasser des Hafenbeckens angewiesen zu sein,[3] beispielsweise …

---

[1] *Siehe dazu auch die Zusammenstellung als Übersicht über die einzelnen Gebiete im Abschnitt 2.7.6 auf Seite 27 ff.*

[2] *Hierbei handelt es sich nicht um eine abschließende Aufzählung.*

[3] *Siehe dazu auch die „ausnahmsweise Zulässigkeit" solcher Anlagen i.V.m. § 9 Abs. 2 Satz 1 Nr. 2 BauGB.*

- Anlagen für Spedition, Transport und Lagerhaltung,
  insbesondere Speditionsbetriebe für Sammelgut, Transportbetriebe, Kurier-, Express- und Paketdienste, Lagereigewerbe und Einrichtungen anderer Gewerbebetriebe zur Lagerhaltung;
- Anlagen des Industrie- bzw. Großhandels-Logistik-Gewerbes,
  insbesondere Lagereibetriebe mit und ohne Warenhandelsfunktion, Verkehrs- und logistikintensive Distributionszentren von Herstellern und Großhandel in eigener Regie oder durch logistische Dienstleister, Verpacker, Kommissionierer;
- Anlagen des Einzelhandels-Logistik-Gewerbes,
  insbesondere Lagereibetriebe mit und ohne Warenhandelsfunktion, Verkehrs- und logistikintensive Distributionszentren für den Einzelhandel;
- Anlagen des Service-Gewerbes für Nutzfahrzeuge,
  insbesondere Betriebe für Miete, Leasing bzw. Verkauf, Reparatur, Wartung und Instandsetzung sowie Reinigung und Pflege der Nutzfahrzeuge, Geräte und Einrichtungen;
- Anlagen des Gewerbes für Behälterdienste,
  insbesondere Betriebe für Reparatur, Wartung und Reinigung von Behältern, beispielsweise Wechselbehälter, Container, Sattelauflieger;

- Betriebe zur Lagerung und Umschlag von gefährlichen Abfällen und Siedlungsabfällen, auf die das Kreislaufwirtschaftsgesetz (Gesetz zur Förderung der Kreislaufwirtschaft und Sicherung der umweltverträglichen Bewirtschaftung von Abfällen) Anwendung findet, auch wenn sie auf einen Zugang bzw. Verbindung zum Wasser des Hafenbeckens angewiesen sind;
- Lagerhäuser, Lagerplätze und öffentliche Betriebe,
  soweit sie einem der vorgenannten Vorhaben zugeordnet oder Bestandteil einer der dort genannten Anlagen sind;
- Einzelhandelsbetriebe, soweit nicht ausnahmsweise zulässig;
- Vergnügungsstätten;
- Tankstellen.

- **<u>Ausnahmsweise zulässig</u> sind gemäß § 9 Abs. 2 Satz 1 Nr. 2 BauGB:**[4]
  - Gewerbebetriebe, die nach Art, Umfang, Bedürfnissen und Eigenschaften dem Logistik- bzw. dem Transportgewerbe zuzuordnen sind, ohne auf einen Zugang bzw. Verbindung zum Wasser des Hafenbeckens angewiesen zu sind - nur im Sondergebiet SO-A und SO-B, <u>sobald</u> eine zweite Erschließung (neben der Frankenstraße) des Hafengebietes hergestellt und genutzt wird.
- **<u>Ausnahmsweise zulässig</u> sind:**[5]
  - Geschäfts-, Büro- und Verwaltungsgebäude, soweit sie keinem der vorgenannten unzulässigen Vorhaben zuzuordnen sind - nur im Sondergebiet SO-A und SO-B;
  - Sonstige Gewerbebetriebe - nur im Sondergebiet SO-B;

[4] *In Anwendung des § 31 Abs. 1 i.V.m. § 36 Abs. 1 Satz 1 BauGB.*

[5] *In Anwendung des § 31 Abs. 1 i.V.m. § 36 Abs. 1 Satz 1 BauGB.*

- Hafenbezogene Handwerksbetriebe - nur im Sondergebiet SO-C;
- Anlagen für kirchliche und soziale Zwecke - nur im Sondergebiet SO-B;
- Anlagen für gesundheitliche und sportliche Zwecke - nur im Sondergebiet SO-C
- Betriebe des Einzelhandels mit nicht-innenstadtrelevanten Sortimenten gemäß Lahnsteiner Liste mit einer Verkaufsflächenzahl (VKZ) von 0,2 - aber nicht mehr VK = 300 Quadratmeter; die VKZ gibt an, wie viel Quadratmeter Verkaufsfläche (VK) je Quadratmeter Grundstücksfläche im Sinne des § 19 Abs. 3 BauNVO zulässig sind - nur im Sondergebiet SO-B und SO-C;
- Betriebe des Einzelhandels mit innenstadtrelevanten Sortimenten gemäß Lahnsteiner Liste mit einer Verkaufsflächenzahl (VKZ) von 0,4 - aber nicht mehr VK = 100 Quadratmeter; die VKZ gibt an, wie viel Quadratmeter Verkaufsfläche (VK) je Quadratmeter Grundstücksfläche im Sinne des § 19 Abs. 3 BauNVO zulässig sind - nur im Sondergebiet SO-C;
- Wohnungen für Aufsichts- und Bereitschaftspersonen sowie für Betriebsinhaber und Betriebsleiter, die dem Gewerbebetrieb zugeordnet und ihm gegenüber in Grundfläche und Baumasse untergeordnet sind - nur im Sondergebiet SO-A und SO-B;
- Sonstige Wohnungen oberhalb des Erdgeschosses, die keine schutzbedürftigen Nutzungen (sogenannte „Außenwohnbereiche“) aufweisen, wenn die Einhaltung des Immissionsgrenzwertes gemäß 16. BImSchV von xx dB(A) *(Wert wird noch ermittelt)* zur Tageszeit nachgewiesen werden kann - nur im Sondergebiet SO-B und SO-C.

1.1.2 Maß der baulichen Nutzung (§ 9 Abs. 1 Nr. 1 BauGB)

1.1.3 Bauweise (§ 9 Abs. 1 Nr. 2 BauGB)

1.1.4 Überbaubare und nicht überbaubare Grundstücksflächen (§ 9 Abs. 1 Nr. 2 BauGB)

1.1.5 Stellung der baulichen Anlagen (§ 9 Abs. 1 Nr. 2 BauGB)

1.1.6 Mindestmaße für die Größe der Baugrundstücke (§ 9 Abs. 1 Nr. 3 BauGB)

1.1.7 Flächen, die von Bebauung frei zu halten sind, und ihre Nutzung (§ 9 Abs. 1 Nr. 10 BauGB)

1.1.8 Öffentliche und private Verkehrsflächen besonderer Zweckbestimmung, wie Fußgängerbereiche, Flächen für das Parken von Fahrzeugen, Flächen für das Abstellen von Fahrrädern sowie den Anschluss anderer Flächen an die Verkehrsflächen (§ 9 Abs. 1 Nr. 11 BauGB)

1.1.9 Führung von unterirdischen Versorgungsanlagen und -leitungen (§ 9 Abs. 1 Nr. 13 BauGB)

1.1.10 Flächen für die Abwasserbeseitigung, einschließlich der Rückhaltung und Versickerung von Niederschlagswasser (§ 9 Abs. 1 Nr. 14 BauGB)

1.1.11 Öffentliche und private Grünflächen (§ 9 Abs. 1 Nr. 15 BauGB)

1.1.12 Maßnahmen zum Schutz, zur Pflege und zur Entwicklung von Boden, Natur und Landschaft (§ 9 Abs. 1 Nr. 20 BauGB) i.V.m. Anpflanzen von Bäumen, Sträuchern und sonstigen Bepflanzungen (§ 9 Abs. 1 Nr. 25a BauGB)

1.1.13 Mit Geh-, Fahr- und Leitungsrechten zu belastende Flächen (§ 9 Abs. 1 Nr. 21 BauGB)

1.1.14 Flächen für Gemeinschaftsanlagen für bestimmte räumliche Bereiche wie Kinderspielplätze, Freizeiteinrichtungen, Stellplätze und Garagen (§ 9 Abs. 1 Nr. 22 BauGB)

1.1.15 Gebiete, in denen zum Schutz vor schädlichen Umwelteinwirkungen im Sinne des Bundes-Immissionsschutzgesetzes bestimmte Luft verunreinigende Stoffe nicht oder nur beschränkt verwendet werden dürfen (§ 9 Abs. 1 Nr. 23 BauGB)

1.1.16 Gebiete, in denen bei der Errichtung von Gebäuden oder bestimmten sonstigen baulichen Anlagen bestimmte bauliche und sonstige technische Maßnahmen für die Erzeugung, Nutzung oder Speicherung von Strom, Wärme oder Kälte aus erneuerbaren Energien oder Kraft-Wärme-Kopplung getroffen werden müssen (§ 9 Abs. 1 Nr. 23 BauGB)

1.1.17 Von der Bebauung freizuhaltenden Schutzflächen und ihre Nutzung, die Flächen für besondere Anlagen und Vorkehrungen zum Schutz vor schädlichen Umwelteinwirkungen und sonstigen Gefahren im Sinne des Bundes-Immissionsschutzgesetzes sowie die zum Schutz vor solchen Einwirkungen oder zur Vermeidung oder Minderung solcher Einwirkungen zu treffenden baulichen und sonstigen technischen Vorkehrungen; (§ 9 Abs. 1 Nr. 24 BauGB)

1.2 Örtliche Bauvorschriften nach der Landesbauordnung

1.2.1 Äußere Gestaltung von baulichen Anlagen (§ 88 Abs. 1 Nr. 1 LBauO)

1.2.2 Äußere Gestaltung von Werbeanlagen (§ 88 Abs. 1 Nr. 1 LBauO)

1.2.3 Gestaltung der unbebauten Flächen der bebauten Grundstücke (§ 88 Abs. 1 Nr. 3 LBauO)

1.2.4 Gestaltung und Höhe von Einfriedungen (§ 88 Abs. 1 Nr. 3 LBauO)

2 BEGRÜNDUNG

2.1 Beschluss

Der Stadtrat der Stadt Lahnstein hat in öffentlicher Sitzung am 16. Januar 2019 gemäß § 1 Abs. 3 in Verbindung mit § 2 Abs. 1 BauGB den Beschluss gefasst, ein Verfahren zur Aufstellung eines Bebauungsplanes für den vom Rhein im Westen, der Lahn im Norden, der Bahnstrecke im Osten und einer noch genau zu bestimmenden Linie im Süden umschlossenen Bereich einzuleiten.

Der Bebauungsplan soll die Nummer 23 und den Namen „Hafengebiet Oberlahnstein“ tragen. Die genaue Abgrenzung des Geltungsbereiches ergibt sich im Verlauf des Aufstellungsverfahrens; bereits durch den Bebauungsplan „Nr. 22 - Entlastungsstraße“ überplante Teilflächen werden dabei ausgespart bzw. durch die Neuplanung überdeckt.

Aufgabe der Bauleitplanung ist es, die bauliche und sonstige Nutzung der Grundstücke in der Gemeinde vorzubereiten und zu leiten.

Zur Sicherstellung der geordneten städtebaulichen Entwicklung haben die Gemeinden gemäß § 1 Abs. 3 BauGB Bauleitpläne aufzustellen.

Für den Bereich des Hafens in Oberlahnstein ist ein Bebauungsplan aufzustellen, weil es für die städtebauliche Entwicklung und Ordnung erforderlich ist.

Diese Notwendigkeit hat der Stadtrat der Stadt Lahnstein bereits im Jahr 1993 gesehen. Unter der Nummer 23 und dem Namen „Hafen" war am 12. Juli 1993 die Aufstellung eines Bebauungsplanes für den Bereich des Hafens beschlossen und am 22. Juli 1994 bekannt gemacht worden.

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.

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 „Entlastungsstraße" (der nach einem im Jahr 2003 beim OVG Koblenz durchgeführten Normenkontrollverfahrens nach wie vor Rechtskraft besitzt), hatte im Zuge der Aufnahme der Stadt Lahnstein in das Programm der Städtebaulichen Erneuerung (Stadtumbau „Innenstadt Oberlahnstein") wieder an Aktualität gewonnen.

In der am 24. November 2016 durch den Innenminister Roger Lewentz übergebenen Bestätigung zur Aufnahme in das Förderprogramm ist die „Kleine Ortsentlastungsstraße" als wichtiger Bestandteil der künftigen innerstädtischen Entwicklung im Stadtteil Oberlahnstein genannt. Damit ist der Anschluss des Hafengebietes nach wie vor ein wichtiges Thema in der gesamten Stadtentwicklung.

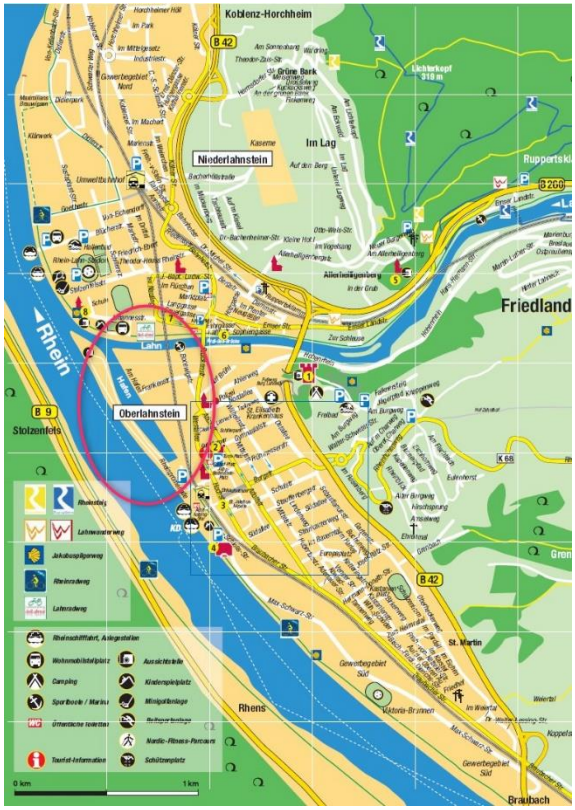
Als Entwicklungsziel „Einbindung in die gesamtgemeindliche Entwicklung" betonen die vom Stadtrat beschlossenen Bewerbungsunterlagen für die Aufnahme in das Förderprogramm der „Stadtumbaumaßnahme" wie folgt:

> *Die Einbindung des Untersuchungsgebietes in die gesamtstädtische Entwicklung erfolgt zunächst mit Blick auf den Stadtteil Oberlahnstein über die bestehenden Verkehrsbeziehungen aller Straßen und Wege, die den Bereich nach Norden, Osten und Süden verlassen. Dies gilt umso mehr für die angedachte „Entlastungsstraße", die den Verkehr der innerstädtischen Achsen Adolfstraße und Hochstraße aufnehmen soll. Die Entlastungsstraße wird außerhalb des vorläufigen Untersuchungsbereiches in Richtung Norden mit dem Stadtteil Niederlahnstein verknüpft.*

Diese Verknüpfung soll nach einer noch nicht endgültig festgelegten Variante über den Hafen bis zu Frankenstraße erfolgen, so dass Teile des Hafengebietes in den Untersuchungsbereich für die „Stadtumbaumaßnahme Innenstadt Oberlahnstein" einbezogen wurden, womit allerdings keine bauplanungsrechtliche Handhabe zur Steuerung künftiger Nutzungen verbunden ist. Eine andere Variante sieht die Führung der Straße über die Bahnstrecke mittels eines Brückenbauwerkes vor. Eine endgültige Entscheidung ist insbesondere mit Blick auf die Baukosten noch nicht gefallen.

2.2 Lage im Stadtgebiet

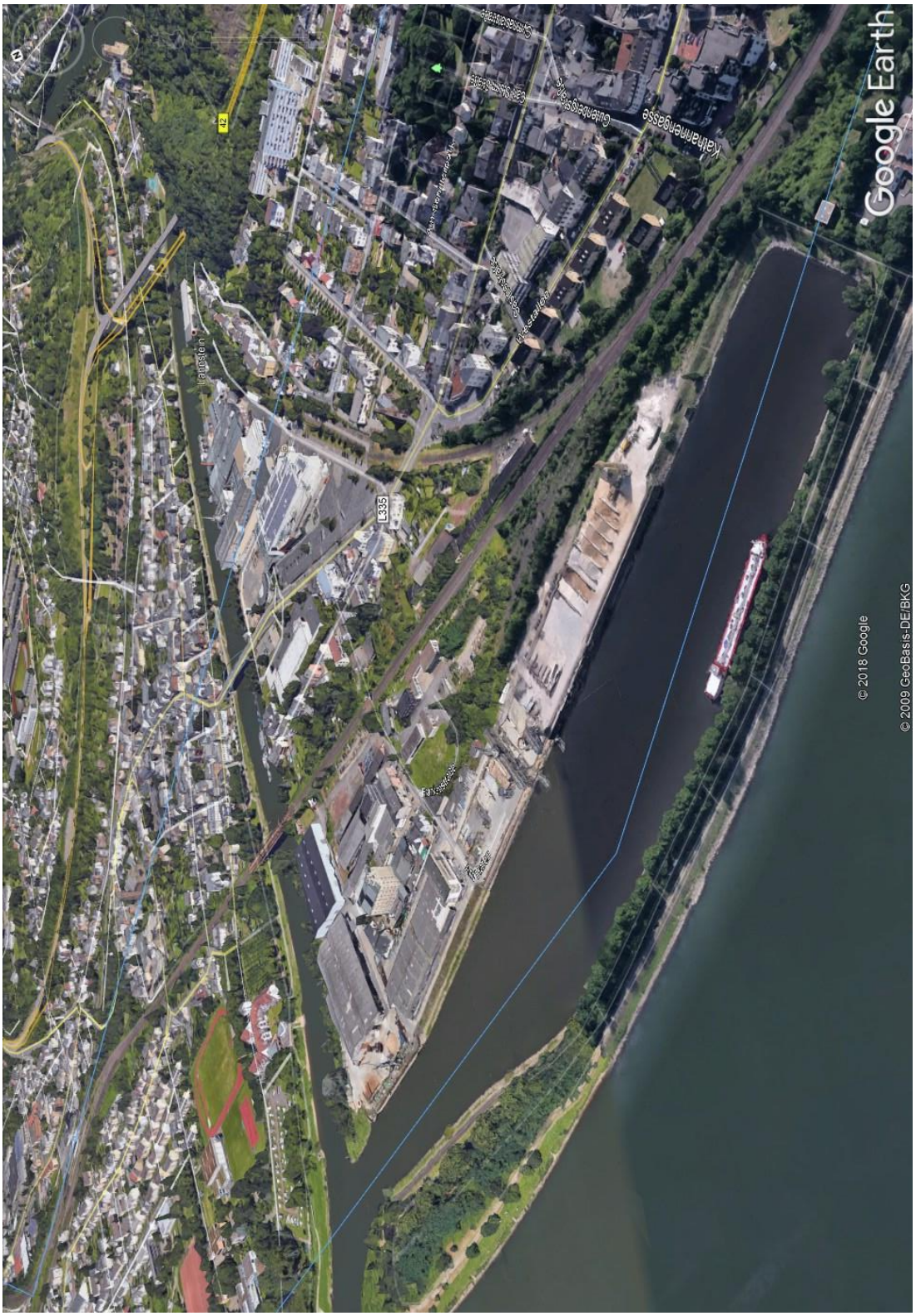
2.2.1 Stadtplan



2.2.2 Luftbild

2.2.3 Fotos aus dem Stadtarchiv (ca. 1958)

2.2.4 Aufnahmen von Google Earth (ca. 2019)



Frankenstraße
© 2018 Google
© 2009 GeoBasis-DE/BKG
Google Earth

© 2018 Google
© 2009 GeoBasis-DE/BKG
Google Earth

L335
Bodewiesstraße
© 2018 Google
© 2009 GeoBasis-DE/BKG
Google Earth

L335
© 2018 Google
© 2009 GeoBasis-DE/BKG
Google Earth

2.3 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 Umschlageplatz 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 Hafenerweiterung 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 Lahnschiffern 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 Lahngebiet, 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.

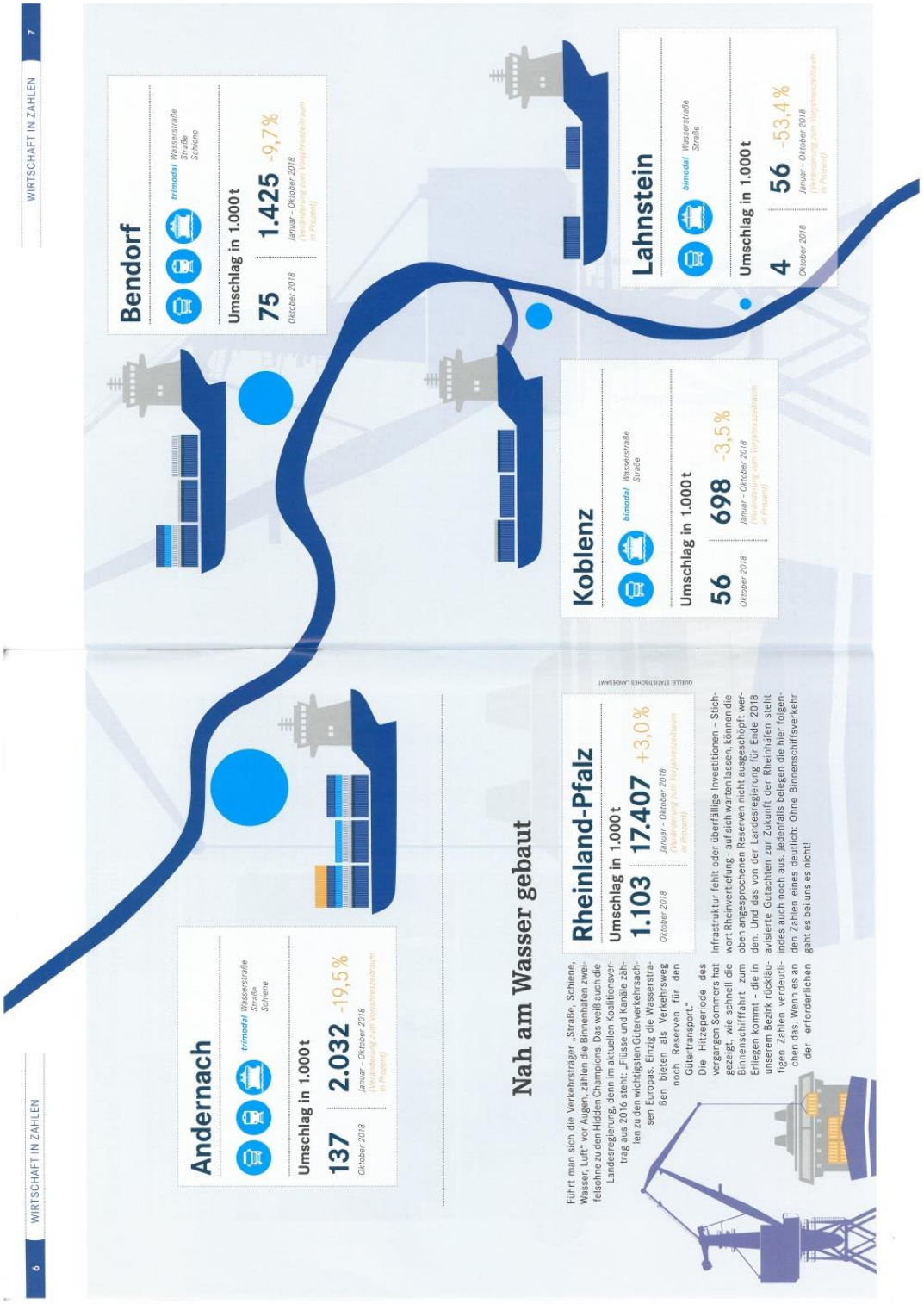
Der Hafen erhielt damit seine heutige Größe. Durch den fünf Meter hohen Hafendamm ist das Hafenbecken auch bei Hochwasser vom Rhein abgeschieden.

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 Lahnstein)

2.4 Umschlag der Häfen

Die Industrie- und Handelskammer hatte im Jahr 2019 den Umschlag der Häfen am Mittelrhein aufgezeigt:



2.5 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). Nördlich der Frankenstraße befinden sich viele Grundstücke im Privatbesitz.

2.6 Aufgaben der Bauleitplanung

Aufgabe der Bauleitplanung ist es, die bauliche und sonstige Nutzung der Grundstücke in der Gemeinde nach Maßgabe dieses Gesetzbuchs vorzubereiten und zu leiten.

Die Gemeinden haben die Bauleitpläne aufzustellen, sobald und soweit es für die städtebauliche Entwicklung und Ordnung erforderlich ist

Die Bauleitpläne sollen eine nachhaltige städtebauliche Entwicklung, die die sozialen, wirtschaftlichen und umweltschützenden Anforderungen auch in Verantwortung gegenüber künftigen Generationen miteinander in Einklang bringt, und eine dem Wohl der Allgemeinheit dienende sozialgerechte Bodennutzung unter Berücksichtigung der Wohnbedürfnisse der Bevölkerung gewährleisten.

Sie sollen dazu beitragen, eine menschenwürdige Umwelt zu sichern, die natürlichen Lebensgrundlagen zu schützen und zu entwickeln sowie den Klimaschutz und die Klimaanpassung, insbesondere auch in der Stadtentwicklung, zu fördern, sowie die städtebauliche Gestalt und das Orts- und Landschaftsbild baukulturell zu erhalten und zu entwickeln.

Hierzu soll die städtebauliche Entwicklung vorrangig durch Maßnahmen der Innenentwicklung erfolgen.

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, insbesondere auch von Familien mit mehreren Kindern, 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, Erneuerung, Fortentwicklung, Anpassung und der Umbau vorhandener Ortsteile sowie die Erhaltung und Entwicklung zentraler Versorgungsbereiche,*
- *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 von den Kirchen und Religionsgesellschaften des öffentlichen Rechts festgestellten Erfordernisse für Gottesdienst und Seelsorge,*
- *die Belange des Umweltschutzes, einschließlich des Naturschutzes und der Landschaftspflege, insbesondere die Auswirkungen auf Tiere, Pflanzen, Fläche, Boden, Wasser, Luft, Klima und das Wirkungsgefüge zwischen ihnen sowie die Landschaft und die biologische Vielfalt,; umweltbezogene Auswirkungen auf den Menschen und seine Gesundheit sowie die Bevölkerung insgesamt sowie 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 und die Wechselwirkungen zwischen den einzelnen Belangen des Umweltschutzes;*
- *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,*

- *die Belange des Personen- und Güterverkehrs und der Mobilität der Bevölkerung, auch im Hinblick auf die Entwicklungen beim Betrieb von Kraftfahrzeugen, etwa der Elektromobilität einschließlich des öffentlichen Personennahverkehrs und des nicht motorisierten Verkehrs, unter besonderer Berücksichtigung einer auf Vermeidung und Verringerung von Verkehr ausgerichteten städtebaulichen Entwicklung,*
- *die Ergebnisse eines von der Gemeinde beschlossenen städtebaulichen Entwicklungskonzeptes oder einer von ihr beschlossenen sonstigen städtebaulichen Planung,*
- *die Belange des Küsten- oder Hochwasserschutzes und der Hochwasservorsorge, insbesondere die Vermeidung und Verringerung von Hochwasserschäden,*
- *die Belange von Flüchtlingen oder Asylbegehrenden und ihrer Unterbringung,*
- *die ausreichende Versorgung mit Grün- und Freiflächen.*

Nach den im Aufstellungsbeschluss festgehaltenen Vorgaben wird die Planung unter anderem von folgenden Grundsätzen ausgehen. Sie soll …

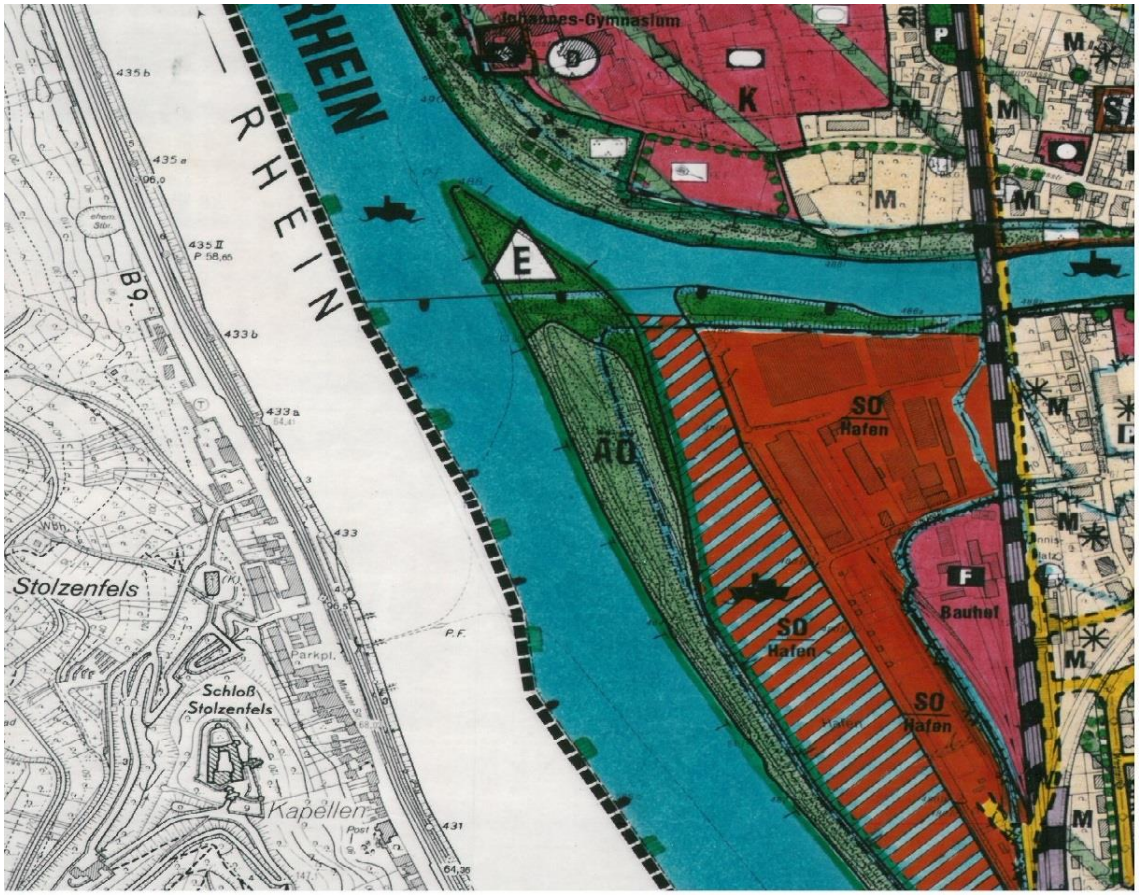
- *… die bauliche und sonstige Nutzung im Plangebiet umfassend regeln;*
- *… im gesamten Plangebiet sowie in dessen Umgebung Lebensbedingungen schaffen, die den allgemeinen Anforderungen an gesunde Wohn- und Arbeitsverhältnisse entsprechen;*
- *… den Bedürfnissen der Wirtschaft Rechnung tragen;*
- *… dazu beitragen, dass Ressourcen an anderer Stelle geschont werden;*
- *… Beeinträchtigungen, die durch die Planung entstehen können, soweit wie möglich vermeiden und nicht vermeidbare Beeinträchtigungen vermindern und ausgleichen.*

2.7 Planungen der Stadt

2.7.1 Flächennutzungsplan

Die Darstellungen des am 12. November 1999 in Kraft getretenen Flächennutzungsplanes (vorbereitende Bauleitplanung) zeigen überwiegend eine „Sonderbaufläche: Hafen“ (S) sowie in einem Teilbereich eine „Gemeinbedarfsfläche: Feuerwehr/Bauhof“.

Hieraus hat der Bebauungsplan (verbindliche Bauleitplanung) ein Baugebiet zu entwickeln, dessen Inhalte im weiteren Aufstellungsverfahren festzulegen sind.



2.7.2 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 über den Bebauungsplan Nr. 22 („Entlastungsstraße“) eine neue Erschließung des Hafens in Form einer unmittelbaren Zufahrt schaffen.

Dies hätte eine vollständige verkehrliche Umstrukturierung der gesamten Anlage mit sich gebracht. Neue Erschließungswege 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 Lokschuppen 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 nach wie vor Rechtskraft besitzt), hat im Zuge der städtischen Bewerbung für den „Stadtumbau" in Oberlahnstein wieder an Aktualität gewonnen.

2.7.3 Stadtumbau

Der Hafen ist 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 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 über die damit gegebenen Instrumente einer Veränderungssperre oder des Zurückstellens von Baugesuchen durchzusetzen.

2.7.4 Überlegungen zur BUGA 2029

Das Hafenquartier Oberlahnstein wurde bereits frühzeitig als potentielle Veranstaltungsfläche für die BUGA 2029 im Welterbe Oberes Mitteilrheintal 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, unter anderem 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.

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

Nach dem Motto „Neues wagen, das nachhaltigen Charakter hat“, muss erkannt werden, dass eine BUGA 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.

2.7.5 Bebauungsplan 2019

Der vormals 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.

Zur Differenzierung behält der neue Beschluss zwar die Nummer 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, abzustimmen und festzulegen.

2.7.6 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, dass es auf diese Weise seine besondere Eigenart erhält.

Diese „besondere Eigenart" eines Sondergebietes muss durch die Festsetzungen des Bebauungsplanes ausgefüllt werden, so 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) nahm ausdrücklich die Baugebietsbezeichnungen der Baunutzungsverordnung nicht auf.

Es ging hier vielmehr um ein Zusammenspiel der Nutzungen, nicht um eine räumliche Gliederung in drei Teilflächen, in denen dann jeweils nur Wohn-, Gewerbe- oder Mischnutzungen zulässig sind. Insoweit müssen die Nutzungen, wenn sie unmittelbar nebeneinander zu liegen kommen, auch miteinander verträglich sein. Erheblich störende Nutzungen, wie sie jetzt zeitweise im Hafen praktiziert werden, schließt dies 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.

Es muss sich daher um Betriebe handeln, die nach ihrer Art auf einen Zugang bzw. Verbindung zum Wasser des Hafenbeckens angewiesen sind und diesen mit Blick auf die damit verbundenen Güterverkehr (aktive Verladetätigkeit) fördern und auch überwiegend nutzen.

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.

Im Überblick können in den einzelnen Teilen des Sondergebietes folgende Nutzungen umgesetzt werden (zur besseren Lesbarkeit werden nachfolgend Kurzfassungen der einzelnen Nutzungsarten verwendet; maßgebend bleibt die Nennung im Abschnitt 1.1.1 der Planungsrechtlichen Festsetzungen):

***Im Sondergebiet SO-A** sind zulässig: Hafengebunde, „wasseraffine" Gewerbebetriebe sowie Flächen zur Lagerung dieser Umschlaggüter und weitere hafenspezifische bauliche Anlagen; Geschäfts-, Büro- und Verwaltungsgebäude; Hafenbezogene Handwerksbetriebe; Gewerbliche Anlagen zur Gewinnung regenerativer Energien.*

Ausnahmsweise können zugelassen werden: Geschäfts-, Büro- und Verwaltungsgebäude, soweit sie keinem der unzulässigen Vorhaben zuzuordnen sind; Wohnungen für Aufsichts- und Bereitschaftspersonen sowie für Betriebsinhaber und Betriebsleiter.

***Im Sondergebiet SO-B** sind zulässig: Hafengebunde, „wasseraffine" Gewerbebetriebe sowie Flächen zur Lagerung dieser Umschlaggüter und weitere hafenspezifische bauliche Anlagen; Geschäfts-, Büro- und Verwaltungsgebäude; Hafenbezogene Handwerksbetriebe.*

Ausnahmsweise können zugelassen werden: Sonstige Gewerbebetriebe; Anlagen für kulturelle Zwecke; Anlagen für gesundheitliche und sportliche Zwecke; Schank und Speisewirtschaften; Betriebe des Beherbergungsgewerbes; Gewerbliche Anlagen zur Gewinnung regenerativer Energien; Geschäfts-, Büro- und Verwaltungsgebäude; Anlagen für kirchliche und soziale Zwecke; Betriebe des Einzelhandels mit nicht-innenstadtrelevanten Sortimenten gemäß Lahnsteiner Liste bei Einhaltung der Verkaufsflächenzahl (VKZ); Wohnungen für Aufsichts- und Bereitschaftspersonen sowie für Betriebsinhaber und Betriebsleiter; Sonstige Wohnungen oberhalb des Erdgeschosses.

***Im Sondergebiet SO-C** sind zulässig: Hafengebunde, „wasseraffine" Gewerbebetriebe sowie Flächen zur Lagerung dieser Umschlaggüter und weitere hafenspezifische bauliche Anlagen; Geschäfts-, Büro- und Verwaltungsgebäude; Anlagen für kulturelle Zwecke; Schank und Speisewirtschaften; Betriebe des Beherbergungsgewerbes; Gewerbliche Anlagen zur Gewinnung regenerativer Energien.*

Ausnahmsweise können zugelassen werden: Hafenbezogene Handwerksbetriebe; Anlagen für gesundheitliche und sportliche Zwecke; Betriebe des Einzelhandels mit innenstadtrelevanten und nicht-innenstadtrelevanten Sortimenten gemäß Lahnsteiner Liste bei Einhaltung der Verkaufsflächenzahl (VKZ); Sonstige Wohnungen oberhalb des Erdgeschosses.

*Eine weitere ausnahmsweise Zulässigkeit für das **Sondergebiet SO-A und SO-B** ergibt sich nach gemäß § 9 Abs. 2 Satz 1 Nr. 2 BauGB für Gewerbebetriebe, die nach Art, Umfang, Bedürfnissen und Eigenschaften dem Logistik- bzw. dem Transportgewerbe zuzuordnen sind, ohne auf einen Zugang bzw. Verbindung zum Wasser des Hafenbeckens angewiesen zu sind - - sobald eine zweite Erschließung (neben der Frankenstraße) des Hafengebietes hergestellt und genutzt wird.*

2.8 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 Entsiegelungsgbot) 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:

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.

2.8.1 Welterbe

Das Gelände liegt im Rahmenbereich des Welterbes „Kulturlandschaft Oberes Mittelrheintal". Diese bezeichnet eine Kulturlandschaft am Mittelrhein, die am 27. Juni 2002 in die Liste des Weltkulturerbes der UNESCO aufgenommen wurde. ... Der geographische Bereich Oberes Mittelrheintal reicht von Bingen und Rüdesheim bis kurz vor die Südspitze von Oberwerth in Koblenz unter Einschluss mal enger mal weiter gefasster Bereiche der begleitenden Hochflächen. (Quelle: Internetauftritt der UNESCO)

Der größte Teil des Gebiets von Ober- und Niederlahnstein sowie auch die Koblenzer Vororte Horchheim, Pfaffendorf und Asterstein kommen für eine Aufnahme in den Kernbereich wegen starker Zersiedlung nicht in Frage. Schon die Rheintalschutzverordnung von 1953 hatte Ober- und Niederlahnstein aus ihrem Geltungsbereich herausgenommen. Der Kernbereich berücksichtigt bis Ehrenbreitstein folglich nur den Uferbereich und integriert lediglich die Altstadt von Oberlahnstein mit Martinsschloss und Burg Lahneck sowie die St. Johanniskirche und die Löhnberger Mühle in Niederlahnstein. (Quelle: Antrag zur Aufnahme in die Welterbeliste der UNESCO „Kulturlandschaft Mittelrheintal von Bingen/Rüdesheim bis Koblenz", Mainz, den 19. Dezember 2000, gez. Dr. Joachim Hofmann-Göttig, Staatssekretär, Regierungsbeauftragter für das Anerkennungsverfahren des UNESCO-Welterbe Mittelrheintal)

2.8.2 Erschließung

Das Plangebiet ist heute ausschließlich über die Frankenstraße erschlossen, die rechtwinklig von der wichtigsten Nord-Süd-Achse der Stadt Lahnstein (Bahnhofstraße, Brückenstraße, Adolfstraße / Hochstraße) abzweigt und nach achtzig Metern die Bahnstrecke Niederlahnstein-Wiesbaden unterquert; die Durchfahrtshöhe ist hier auf 3,90 Meter beschränkt. Schließlich mündet die Frankenstraße nach weiteren 120 Metern im „Hafengebiet", wo die öffentliche Straßenverkehrsfläche vor dem Privatgelände, das sich im Eigentum des Landes Rheinland-Pfalz befindet, endet. Hier befindet sich eine Toranlage.

Ein leistungsfähiger landseitiger Anschluss des Hafens an das öffentliche Straßennetz ist seit den Neunzigerjahren über die sog. „Entlastungsstraße" geplant und über den gleichnamigen Bebauungsplan mit der Nr. 22 festgesetzt.

Die Erforderlichkeit zur Durchführung dieses Planungsverfahrens resultiert aus der vorgesehenen Verlagerung der Hauptzufahrt zum Hafen nach dem Bau der innerörtlichen Entlastungsstraße. Die Straße sah einen unmittelbaren Anschluss an das überörtliche Straßennetz vor, damit die innerstädtischen Gebiete insbesondere auch vom Verkehrsaufkommen des Hafens entlastet werden.

Die Frankenstraße als bisherige alleinige Zufahrt zum Hafen kann die Anforderungen des gewerblichen Verkehrs sowohl von ihrer Breite als auch die Höhe einer zu unterquerenden Bahnunterführung nicht erfüllen. Nicht zuletzt führt der Weg zum Hafen durch Stadtgebiete mit Wohn- und Mischnutzungen.

Teil der städtischen Planungen war auch, im Hafengebiet die beiden im Stadtgebiet vorhandenen Bauhöfe und Feuerwachen zusammenzuführen; hiervon wurde zwischenzeitlich Abstand genommen.

Der Bebauungsplan Nr. 22 war in den Jahren 1992 bis 2001 aufgestellt worden. Nach einem vor dem OVG Koblenz gestellten Normenkontrollantrag wurde der Bebauungsplan „geheilt" und erneut als Satzung beschlossen. Seit der Bekanntmachung des Beschlusses am 20. Februar 2004 ist der Bebauungsplan endgültig in Kraft.

Bei der damaligen Planung und im Zusammenhang mit dem anschließend betriebenen Verfahren zur Abstufung der Landesstraße L 335 wurde erkannt, dass es nicht nur die überörtlichen Ziele des Mittelzentrums Lahnstein sind, die nach einer verkehrsgünstigen Anbindung verlangen, welche über die Kapazitäten von Gemeindestraßen hinaus geht.

Nicht zuletzt unterscheidet sich Lahnstein in besonderem Maße von vergleichbaren Mittelzentren durch das Vorhalten des Landeshafens. Mit seinen Hafenteilen Oberlahnstein [6] und Niederlahnstein [7] hat die Wirtschaft Zugang zum Netz der europäischen Wasserstraßen. Die Hafenbetriebe stellen die Infrastruktur mit Hafenbecken, Kais, Gleisanlagen, Straßen, Versorgungs- und Entsorgungseinrichtungen zur Verfügung. Sie erschließen Gewerbeflächen im Hafengelände und verpachten sie an private Umschlag- und Gewerbebetriebe sowie Investoren.

Nach den damaligen Aussagen der Hafenbetriebe Rheinland-Pfalz und der Pächterin des Hafens erfolgen von diesem Hafen aus äußerst hohe Umsätze auf das Straßen- und zum Teil auch Schienennetz. Der Weiterbestand des Landeshafens wurde in keiner Weise in Frage gestellt, vielmehr waren die Hafenbetriebe Rheinland-Pfalz bestrebt, weitere - durch Rückzug der Bahn freigewordene - Flächen anzukaufen und der Hafennutzung zur Verfügung zu stellen. Jährliche Güterbewegungen bis zu einer knappen halben Million Tonnen, von denen neun Zehntel auf die Straße verlegt werden, zeigen die Notwendigkeit einer leistungsgerechten Verkehrsanbindung auf.

Daher stellte die „Entlastungsstraße" eine neue Verkehrsanbindung für den Landeshafen in Oberlahnstein dar. Es wurde damals bereits erkannt, dass der Schwerlastverkehr zum bzw. vom Hafen noch einmal deutlich zugenommen hat. Die neue Straße sollte dem Schwerlastverkehr eine Verbindung an die B 42 ermöglichen und damit eine überregionale Anbindung des Landeshafens gewährleisten.

---

6 Hafenteil Oberlahnstein - Hafenbecken, Schutzhafen - Rhein-Km 584,70 - 585,50 r.; Lagermöglichkeiten: Freilagerfläche 10.000 m, gedeckte Lagerfläche 12.000 m, Industriegelände 20.000 m²; Umschlaganlagen: elektr. Kran (5 t), elektr. Portalkran (8/15 t), elektr. Verladebrücke (8/13 t).

7 Hafenteil Niederlahnstein - Stromhafen, Rhein-Km 587,064 - 587,63 r.; Lagermöglichkeiten: Getreidelagerhaus 30.000 t, Düngemittellager 12.000 t, Stückgutlager 5.000 t, Tanklager 20.000 m³; Umschlaganlagen: zwei Krane mit 5 t bzw. 8 t, zwei Mineralölumschlaganlagen.

2.8.3 Umweltbericht / entfällt ggfls. aufgrund § 13 BauGB

Nach den Regelungen des § 2 Abs. 4 Satz 1 und des § 2a BauGB ist für die Belange des Umweltschutzes nach § 1 Abs. 6 Nr. 7 und § 1a BauGB im Zuge der kommunalen Bauleitplanung auf allen Planungsebenen eine Umweltprüfung durchzuführen, in welcher die voraussichtlichen erheblichen Umweltauswirkungen der Planung ermittelt und in einem Umweltbericht beschrieben und bewertet werden.

In welchem Umfang und Detaillierungsgrad die Ermittlung der Belange für die Abwägung erforderlich ist, ist für jeden Bauleitplan (Flächennutzungsplan und Bebauungsplan) von der Gemeinde festzulegen (§ 2 Abs. 4 Satz 2 BauGB).

Hierzu werden im Rahmen der frühzeitigen Behördenbeteiligung nach § 4 Abs. 1 BauGB die Behörden und sonstigen Träger öffentlicher Belange, deren Aufgabenbereiche durch die Planung berührt werden kann, auch zur Äußerung im Hinblick auf den erforderlichen Umfang und Detaillierungsgrad der Umweltprüfung aufgefordert (Scoping).

Die Umweltprüfung bezieht sich auf das, was nach gegenwärtigem Wissensstand und allgemein anerkannten Prüfmethoden sowie nach Inhalt und Detaillierungsgrad des Bauleitplans angemessenerweise verlangt werden kann (§ 2 Abs. 4 Satz 3 BauGB). Das Ergebnis der Umweltprüfung wird in der Abwägung berücksichtigt (§ 2 Abs. 4 Satz 4 BauGB).

Nach Abschluss des Planverfahrens überwacht die Gemeinde die erheblichen Umweltauswirkungen, die auf Grund der Durchführung der Bauleitpläne eintreten, um insbesondere unvorhergesehene nachteilige Auswirkungen frühzeitig zu ermitteln und in der Lage zu sein, geeignete Maßnahmen zur Abhilfe zu ergreifen.

Sie nutzen dabei die im Umweltbericht angegebenen Überwachungsmaßnahmen und die Informationen der Behörden (§ 4c BauGB). Dazu unterrichten die Behörden die Gemeinde, sofern nach den ihnen vorliegenden Erkenntnisse die Durchführung des Bauleitplans erhebliche, insbesondere unvorhergesehene nachteilige Auswirkungen auf die Umwelt hat (§ 4 Abs. 3 BauGB).

2.9 Verfahren

2.9.1 Aufstellungsbeschluss

Der Stadtrat der Stadt Lahnstein hat in öffentlicher Sitzung am 16. Januar 2019 gemäß § 1 Abs. 3 in Verbindung mit § 2 Abs. 1 BauGB den Beschluss gefasst, ein Verfahren zur Aufstellung eines Bebauungsplanes für den vom Rhein im Westen, der Lahn im Norden, der Bahnstrecke im Osten und einer noch genau zu bestimmenden Linie im Süden umschlossenen Bereich einzuleiten.

2.9.2 Bekanntmachung des Aufstellungsbeschlusses

Rhein-Lahn-Kurier 5 Nr. 5/2019

Öffentliche Bekanntmachungen

Amtliche Bekanntmachung
des Aufstellungsbeschlusses
im Verfahrens zur Aufstellung des Bebauungsplanes Nr. 23 - Hafengebiet Oberlahnstein
(gemäß § 1 Absatz 3 in Verbindung mit § 2 Absatz 1 des Baugesetzbuches - BauGB)

Der Stadtrat der Stadt Lahnstein hat in öffentlicher Sitzung am 16. Januar 2019 gemäß § 1 Abs. 3 in Verbindung mit § 2 Abs. 1 BauGB den Beschluss gefasst, ein Verfahren zur Aufstellung eines Bebauungsplanes für den vom Rhein im Westen, der Lahn im Norden, der Bahnstrecke im Osten und einer noch genau zu bestimmenden Linie im Süden umschlossenen Bereich einzuleiten.

Der Bebauungsplan soll die Nummer 23 und den Namen „Hafengebiet Oberlahnstein" tragen. Die genaue Abgrenzung des Geltungsbereiches ergibt sich im Verlauf des Aufstellungsverfahrens; bereits durch den Bebauungsplan „Nr. 22 - Entlastungsstraße" überplante Teilflächen werden dabei ausgespart bzw. durch die Neuplanung überdeckt.

Aufgabe der Bauleitplanung ist es, die bauliche und sonstige Nutzung der Grundstücke in der Gemeinde vorzubereiten und zu leiten.

Zur Sicherstellung der geordneten städtebaulichen Entwicklung haben die Gemeinden gemäß § 1 Abs. 3 BauGB Bauleitpläne aufzustellen.

Bauleitpläne sollen gemäß § 1 Abs. 5 BauGB eine nachhaltige städtebauliche Entwicklung, die die sozialen, wirtschaftlichen und umweltschützenden Anforderungen auch in Verantwortung gegenüber künftigen Generationen miteinander in Einklang bringt, und eine dem Wohl der Allgemeinheit dienende sozialgerechte Bodennutzung gewährleisten.

Sie sollen dazu beitragen, eine menschenwürdige Umwelt zu sichern, die natürlichen Lebensgrundlagen zu schützen und zu entwickeln sowie den Klimaschutz und die Klimaanpassung, insbesondere auch in der Stadtentwicklung, zu fördern, sowie die städtebauliche Gestalt und das Orts- und Landschaftsbild baukulturell zu erhalten und zu entwickeln. Hierzu soll die städtebauliche Entwicklung vorrangig durch Maßnahmen der Innenentwicklung erfolgen.

Für den Bereich des Hafens in Oberlahnstein ist ein Bebauungsplan aufzustellen, weil es für die städtebauliche Entwicklung und Ordnung erforderlich ist.

Diese Notwendigkeit hat der Stadtrat der Stadt Lahnstein bereits im Jahr 1993 gesehen. Unter der Nummer 23 und dem Namen „Hafen" war am 12. Juli 1993 die Aufstellung eines Bebauungsplanes für den Bereich des Hafens beschlossen und am 22. Juli 1994 bekannt gemacht worden.

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.

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 „Entlastungsstraße" (der nach einem im Jahr 2003 beim OVG Koblenz durchgeführten Normenkontrollverfahrens nach wie vor Rechtskraft besitzt), hat im Zuge der Aufnahme der Stadt Lahnstein in das Programm der Städtebaulichen Erneuerung **(Stadtumbaumaßnahme „Innenstadt Oberlahnstein")** an Aktualität gewonnen.

In der am 24. November 2016 durch den Innenminister Roger Lewentz übergebenen Bestätigung zur Aufnahme in das Förderprogramm ist die „Kleine Ortsentlastungsstraße" als wichtiger Bestandteil der künftigen innerstädtischen Entwicklung im Stadtteil Oberlahnstein genannt. Damit ist der Anschluss des Hafengebietes nach wie vor ein wichtiges Thema in der gesamten Stadtentwicklung.

Als Entwicklungsziel „Einbindung in die gesamtgemeindliche Entwicklung" betonen die vom Stadtrat beschlossenen Bewerbungsunterlagen für die Aufnahme in das Förderprogramm der „Stadtumbaumaßnahme" wie folgt:

Die Einbindung des Untersuchungsgebietes in die gesamtstädtische Entwicklung erfolgt zunächst mit Blick auf den Stadtteil Oberlahnstein über die bestehenden Verkehrsbeziehungen aller Straßen und Wege, die den Bereich nach Norden, Osten und Süden verlassen. Dies gilt umsomehr für die angedachte „Entlastungsstraße", die den Verkehr der innerstädtischen Achsen Adolfstraße und Hochstraße aufnehmen soll. Die Entlastungsstraße wird außerhalb des vorläufigen Untersuchungsbereiches in Richtung Norden mit dem Stadtteil Niederlahnstein verknüpft.

Diese Verknüpfung soll über den Hafen bis zu Frankenstraße erfolgen, so dass Teile des Hafengebietes in den Untersuchungsbereich für die „Stadtumbaumaßnahme Innenstadt Oberlahnstein" einbezogen wurden, womit allerdings keine bauplanungsrechtliche Handhabe zur Steuerung künftiger Nutzungen verbunden ist.

Es ist insoweit umso dringlicher, hier mit dem anstehenden Beschluss die Möglichkeit des Eingreifens über Veränderungssperre oder Zurückstellen von Baugesuchen zu erhalten.

Die Darstellungen des am 12. November 1999 in Kraft getretenen Flächennutzungsplanes (vorbereitende Bauleitplanung) zeigen 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 ein Sondergebiet nach § 11 BauNVO, Nutzungen zu wählen und zu kombinieren, die so spezifisch sind, dass sie sich von anderen Baugebieten unterscheiden. Hierzu gehört die Entscheidung, welche Anlagen allgemein zulässig sind, unzulässig oder ausnahmsweise zulässig sind.

Dafür bedarf es keines Rückgriffes auf die Gliederungsmöglichkeiten der Baunutzungsverordnung. Es geht hier nicht darum, ob konkrete bauliche Gründe eine Gliederung des durch eine bestimmte Nutzungsart gekennzeichneten Baugebiets rechtfertigen. Entscheidend ist vielmehr, dass in diesem Fall durch die Beschränkung näher bezeichneter Nutzungen das Sondergebiet umschrieben wird, so dass es auf diese Weise seine besondere Eigenart erhält.

Innerhalb des Rahmen setzenden Sondergebiets liegt die Entscheidung über die künftige Ausgestaltung des Hafens zwar in der Hand der Gemeinde, die die Planungshoheit ausübt.

Erste Überlegungen gehen dahin, die künftige Nutzung im Hafengebiet als „Dreiklang" in Kombination von Wohnen, Arbeit und Freizeit zu entwickeln.

Es gilt aber auch, die Entwicklung des Gebietes im Zusammenspiel aller Beteiligten, die in das Aufstellungsverfahren des Bebauungsplanes eingebunden sind, zu diskutieren, abzustimmen und festzulegen.

Bei der Planung sind alle in § 1 Abs. 6 BauGB genannte und hier im Besonderen tangierte 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 Versorgungsbereiche,
* 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 beschlossenen sonstigen städtebaulichen Planung,
* die Belange des Hochwasserschutzes und der Hochwasservorsorge, insbesondere die Vermeidung und Verringerung von Hochwasserschäden,
* die Belange von Flüchtlingen oder Asylbegehrenden und ihrer Unterbringung.

Die Planung wird 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, soweit 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 Verbesserung auf dem wohnbaulichen, gewerblichen als auch touristischen Sektor darstellen.

Der vom Stadtrat am 12. Juli 1993 gefasste Beschluss zur Aufstellung des Bebauungsplanes „Nr. 23 - Hafen“ soll durch eine Neufassung ersetzt werden. Zwischenzeitlich hat das Baugesetzbuch durch acht Fortschreibungen in den letzten Jahren zum Teil grundlegende Änderungen im Bereich des Umweltschutzes und beim Verfahren zur Aufstellung von Bebauungsplänen erfahren, dass der alte Beschluss als rechtssichere Grundlage nicht mehr herangezogen werden sollte.

Zur Differenzierung soll der neue Beschluss zwar die **Nummer 23** (anpassend an den Bebauungsplan Nr. 22 - Entlastungsstraße) behalten, aber mit Blick auf den in der Baunutzungsverordnung verwendeten Begriff den Namen **„Hafengebiet Oberlahnstein“** tragen.

Der vorläufige räumliche Geltungsbereich des Bebauungsplanes ist aus der Orientierungsskizze zu ersehen, die auch die Lage der beiden anderen Plangebiete zeigt. Die genaue Abgrenzung wird in der späteren Planzeichnung festgelegt.

Das Verfahren zur Aufstellung des Bebauungsplanes wird mit den üblichen Verfahrensschritten (Öffentlichkeits- und Behördenbeteiligung) anhand der entsprechenden Beschlüsse des Stadtrates durchgeführt.

Für Fragen steht Ihnen als Ansprechpartner Herr Hoß unter der Telefonnummer 02621/914163 zur Verfügung.

Lahnstein, den 28. Januar 2019
Stadtverwaltung Lahnstein

gez. Peter Labonte
(Oberbürgermeister)

3 BEARBEITUNGSVERMERK

DIE BAULEITPLANUNG WIRD BEARBEITET VON

STADTVERWALTUNG LAHNSTEIN
FACHBEREICH 1 - STADTENTWICKLUNG
LAHNSTEIN, 16. SEPTEMBER 2022
WINFRIED HOSS – STADTPLANER