BAULEITPLANUNG DER STADT LAHNSTEIN

AUFSTELLUNG BEBAUUNGSPLAN NR. 23 HAFENGEBIET OBERLAHNSTEIN

ENTWURFSFASSUNG

FÜR DIE WEITERE BERATUNG ÜBER DIE INHALTE DER PLANUNG UND ZUR DURCHFÜHRUNG DES VERFAHRENS ZUR BETEILIGUNG DER ÖFFENTLICHKEIT GEM. § 3 ABS. 1 BAUGB

TEXTLICHE FESTSETZUNGEN

UMFANG: 83 SEITEN - ANLAGE DER VORLAGE 4286 ZUR SITZUNG DES STADTRATES AM 2. FEBRUAR 2023

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, SO-B und SO-C 5
1.1.2 Maß der baulichen Nutzung (§ 9 Abs. 1 Nr. 1 BauGB) 7
1.1.3 Bauweise (§ 9 Abs. 1 Nr. 2 BauGB) 7
1.1.4 Überbaubare und nicht überbaubare Grundstücksflächen (§ 9 Abs. 1 Nr. 2 BauGB) 7
1.1.5 Stellung der baulichen Anlagen (§ 9 Abs. 1 Nr. 2 BauGB) 7
1.1.6 Mindestmaße für die Größe der Baugrundstücke (§ 9 Abs. 1 Nr. 3 BauGB) 7
1.1.7 Flächen, die von Bebauung frei zu halten sind, und ihre Nutzung (§ 9 Abs. 1 Nr. 10 BauGB) 7
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) 7
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
1.3 Hinweise und Empfehlungen 9

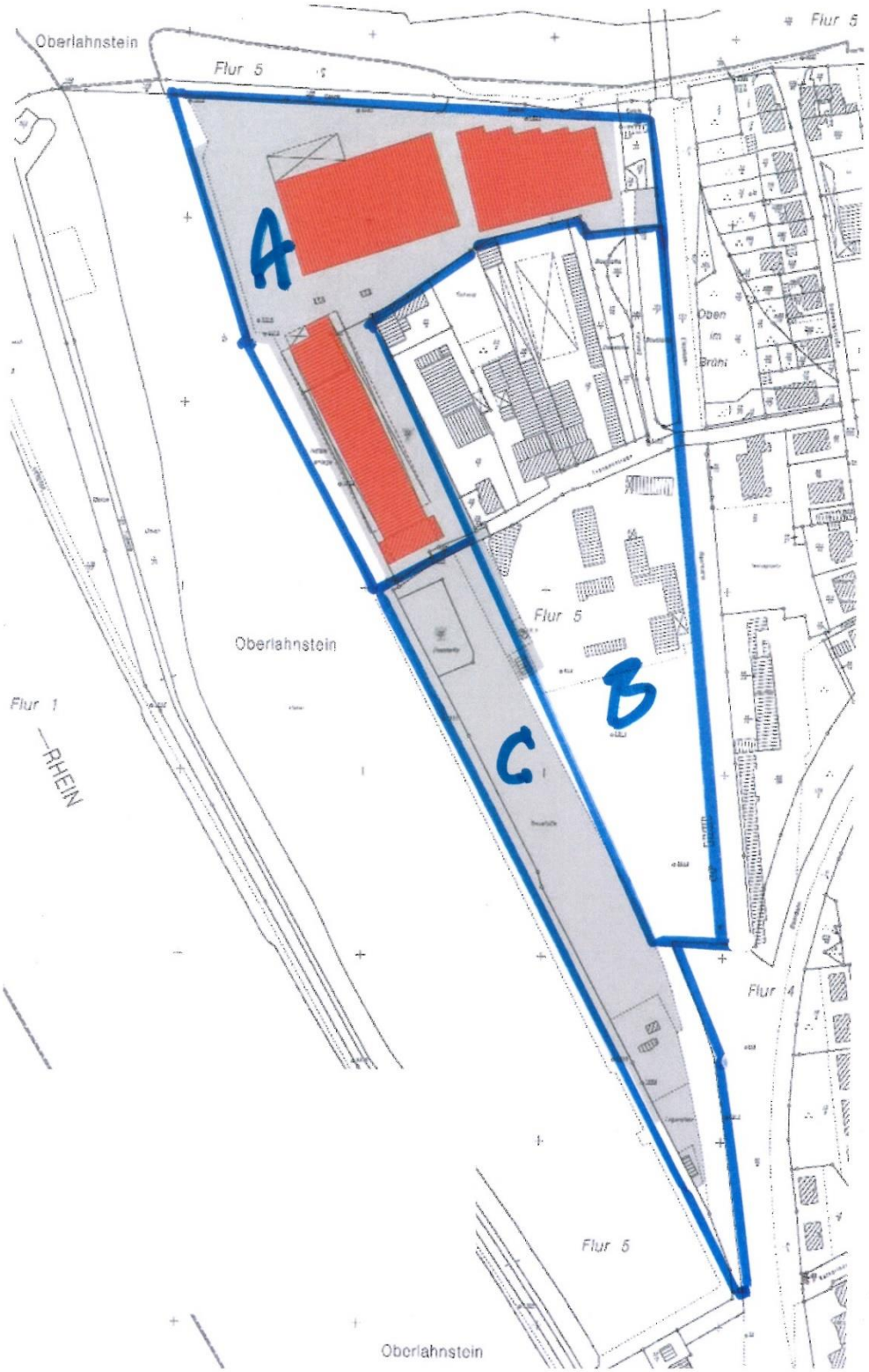
2 Begründung 10
2.1 Beschluss 10
2.2 Lage im Stadtgebiet 11
2.2.1 Stadtplan 11
2.2.2 Luftbild 11
2.2.3 Fotos aus dem Stadtarchiv (ca. 1958) 12

2.2.4 Aufnahmen von Google Earth (ca. 2019) ... 13
2.3 Zur Geschichte des Hafens Oberlahnstein ... 16
2.4 Umschlag der Häfen ... 18
2.5 Eigentumsverhältnisse ... 19
2.6 Aufgaben der Bauleitplanung ... 19
2.7 Planungen der Stadt ... 21
2.7.1 Flächennutzungsplan ... 21
2.7.2 Bebauungsplan 1993 ... 22
2.7.3 Stadtumbau ... 23
2.7.4 Überlegungen zur BUGA 2029 ... 24
2.7.5 Bebauungsplan 2019 ... 24
2.7.6 Art der baulichen Nutzung ... 26
2.8 Wirkungen des Bebauungsplanes ... 28
2.8.1 Welterbe ... 29
2.8.2 Erschließung ... 29
2.8.3 Umweltbericht / entfällt ggfls. aufgrund § 13 BauGB ... 31
2.9 Verfahren ... 31
2.9.1 Aufstellungsbeschluss ... 31
2.9.2 Bekanntmachung des Aufstellungsbeschlusses ... 32
2.9.3 Beteiligung der Behörden ... 35
2.9.4 Beteiligung der Öffentlichkeit ... 36
2.9.5 Erste Abwägung ... 36
2.10 Abwägungsrelevante Eingaben ... 37
2.10.1 Betrieb Landeseigene Anlagen an Wasserstraßen BLAW, Ludwigshafen ... 37
2.10.2 Deutsche Bahn AG Immobilien Region Mitte, Frankfurt ... 47
2.10.3 Energienetze Mittelrhein, Koblenz ... 52
2.10.4 Generaldirektion Kulturelles Erbe, Direktion Landesarchäologie, Koblenz ... 53
2.10.5 Hafenbetriebe Rheinland-Pfalz, Ludwigshafen ... 55
2.10.6 Handwerkskammer Koblenz, Koblenz ... 65
2.10.7 Kreisverwaltung des Rhein-Lahn-Kreises, Bad Ems ... 67
2.10.8 Landesbetrieb Mobilität Diez LBM, Diez ... 69
2.10.9 Landesbetrieb Mobilität Rheinland-Pfalz LBM, Koblenz ... 70
2.10.10 Ministerium für Wirtschaft, Verkehr, Landwirtschaft und Weinbau ... 74
2.10.11 Struktur- und Genehmigungsdirektion Nord, Koblenz ... 76

3 Bearbeitungsvermerk ... 83

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, SO-B und SO-C [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 unzumutbarem 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.*

[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. Groß- und Einzelhandels-Logistik-Gewerbes,
  insbesondere Lagereibetriebe mit und ohne Warenhandelsfunktion, Verkehrs- und logistikintensive Distributionszentren von Herstellern und Handel in eigener Regie oder durch logistische Dienstleister, Verpacker, Kommissionierer;
- 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;
- Bordellbetriebe; [4]
- Tankstellen.

- **<u>Ausnahmsweise zulässig</u> sind gemäß § 9 Abs. 2 Satz 1 Nr. 2 BauGB:** [5]
  - 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:** [6]
  - 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;
  - Hafenbezogene Handwerksbetriebe - nur im Sondergebiet SO-C;

---

[4] *Diese Nutzungsart wurde gegenüber der ersten Entwurfsfassung hinzugefügt.*

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

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

- 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;
- Änderungen und Nutzungsänderungen vorhandener und baurechtliche genehmigter Wohngebäude bzw. Wohnungen (gemäß § 1 Abs. 10 BauNVO) - nur im Gewerbegebiet SO-B; [7]
- 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)

[7] *Diese Nutzungsart wurde gegenüber der ersten Entwurfsfassung hinzugefügt.*

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) [8]

- Der im Geltungsbereich liegende „Hafendamm“ (auch „Hafenmole“ genannt) bzw. der Weg bis zum sog. „Hafenköpfchen“ ist im Flächennutzungsplan (siehe Abschnitt 2.7.1 auf Seite 21) als „Grünfläche“ mit unterschiedlicher Differenzierung dargestellt. Es wird im Bebauungsplan eine Festsetzung als öffentliche und/oder private Grünflächen gemäß § 9 Abs. 1 Nr. 15 BauGB angestrebt, in der bestimmte Nutzungen erlaubt bzw. als ausnahmsweise zulässig festgesetzt werden.

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)

[8] *Dieser Passus wurde nach der Sitzung des Stadtrates am 22. September 2022 aufgrund der in der Niederschrift dokumentierten Wortmeldung („Der Bebauungsplan wird auch die Fläche des Hafenköpfchens umfassen, die als Grünfläche aus dem Flächennutzungsplan übernommen wird. Frau Laschet-Einig regt an, dass dort unter Anderem im Hinblick auf die BUGA auch festgeschrieben werden sollte, dass touristische und kulturelle Angebote bzw. Infrastrukturen möglich sein werden.“) hinzugefügt: Eine Beschlussfassung über diese angeregte Festsetzung hatte nicht stattgefunden.*

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)

1.3 Hinweise und Empfehlungen

- Das **Landesamt für Geologie und Bergbau Rheinland-Pfalz** empfiehlt für Neubauvorhaben oder größere An- und Umbauten (insbesondere mit Laständerungen) objektbezogene Baugrunduntersuchungen. Bei **Eingriffen in den Baugrund** sind grundsätzlich die einschlägigen Regelwerke (u.a. DIN 4020, DIN EN 1997-1 und -2, DIN 1054) zu berücksichtigen.
- Der **Generaldirektion Kulturelles Erbe, Direktion Landesarchäologie,** Außenstelle Koblenz, liegen in diesem Bereich bislang keine konkreten Hinweise auf archäologische Fundstellen vor. Allerdings stuft man den Planungsbereich aus topografischen Gesichtspunkten als archäologische Verdachtsfläche ein. Dementsprechend können bei Bodeneingriffen bisher unbekannte archäologische Denkmäler zu Tage treten, die vor ihrer Zerstörung durch die Baumaßnahmen fachgerecht untersucht werden müssen. Es wird daher auf die Anzeige-, Erhaltungs- und Ablieferungspflicht (§ 16-21 DSchG) verwiesen, wonach jegliche Eingriffe in den Untergrund mit der Direktion Landesarchäologie abgestimmt werden müssen. Es wird empfohlen, den Kontakt frühzeitig, mindestens zwei Wochen vor Beginn der Baumaßnahmen, mit der Außenstelle Koblenz, Niederberger Höhe 1, unter der Rufnummer 0261-66753000 herzustellen.

- Die **Deutsche Bahn Services Immobilien GmbH** weist auf die mit Schreiben vom 24. Oktober 2022 (Seite 47) dargelegten Sachverhalte hin, die im Weiteren an dieser Stelle aufgenommen werden.

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.

Die Notwendigkeit zur Aufstellung eines Bebauungsplanes hatte der Stadtrat der Stadt Lahnstein bereits vor zwanzig Jahren 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 unmittelbaren Zufahrt von der Entlastungsstraße aus schaffen. Das Verfahren zur Aufstellung des Bebauungsplanes Nr. 23 war aber angesichts der bekannten Thematik um Bau und Finanzierung der Entlastungsstraße nicht weitergeführt worden.

Der Bebauungsplan „Entlastungsstraße" hat 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 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.

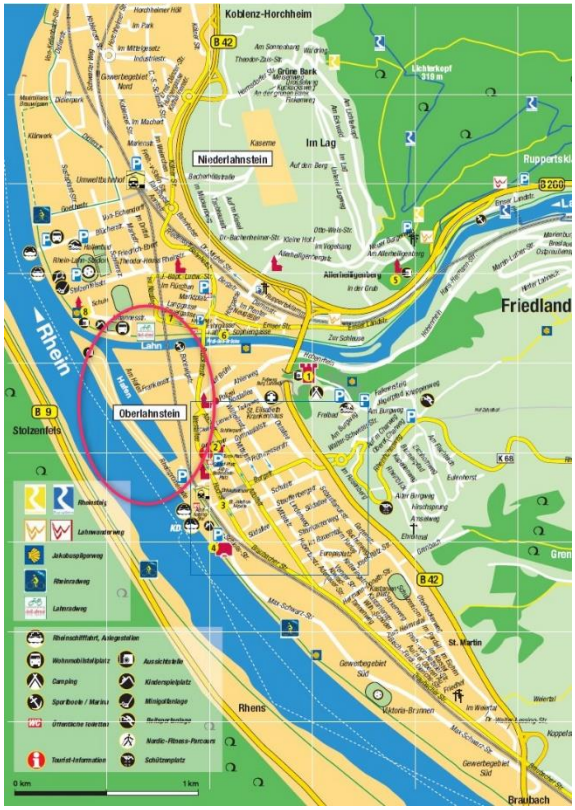
Das Ziel „Einbindung in die gesamtgemeindliche Entwicklung" betonen die vom Stadtrat beschlossenen Bewerbungsunterlagen für die Aufnahme in das Förderprogramm:

> *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.

2.2 Lage im Stadtgebiet

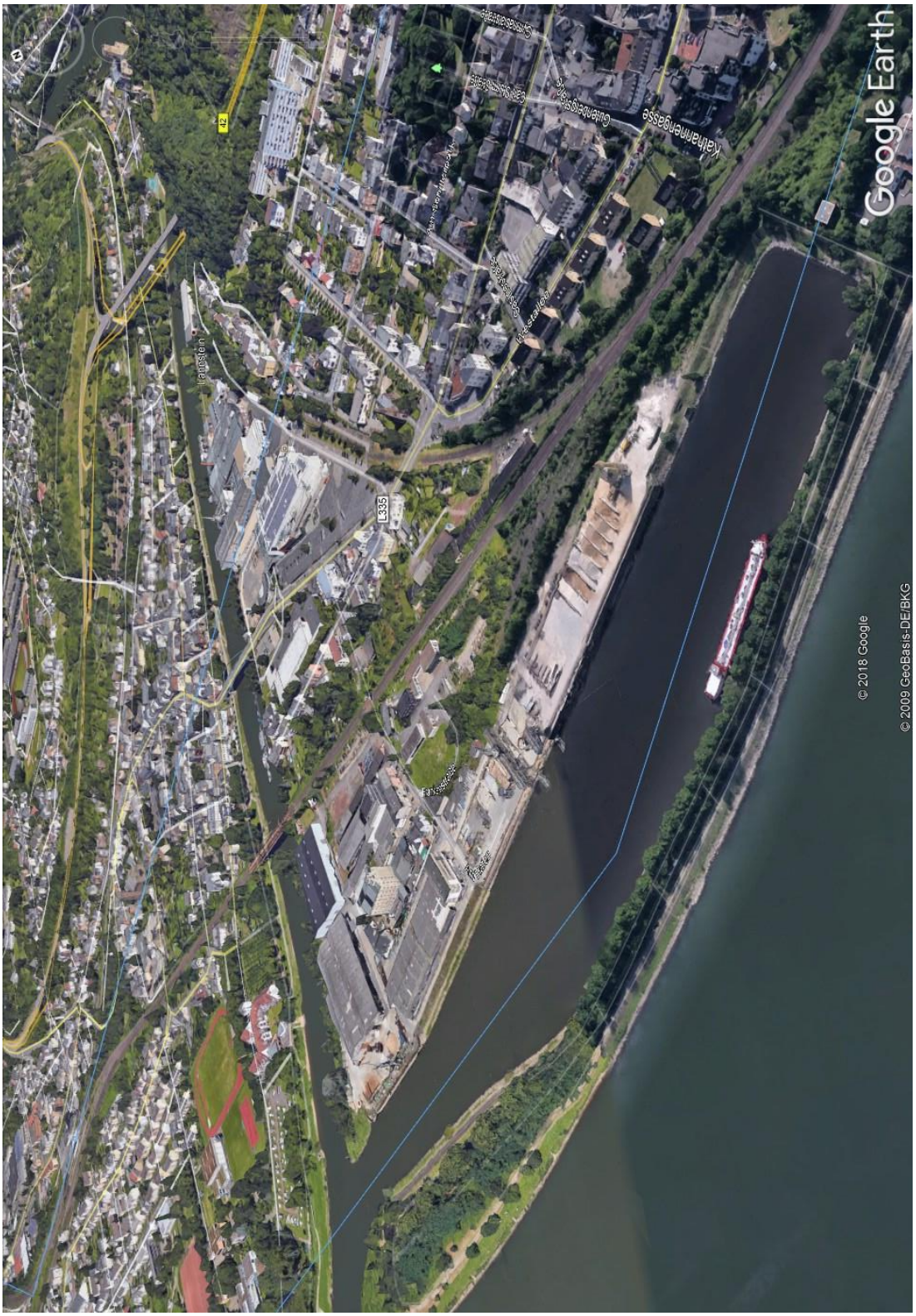
2.2.1 Stadtplan



2.2.2 Luftbild

2.2.3 Fotos aus dem Stadtarchiv (ca. 1958)

2.2.4 Aufnahmen von Google Earth (ca. 2019)



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

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

L335
Bodewigstraße
© 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.

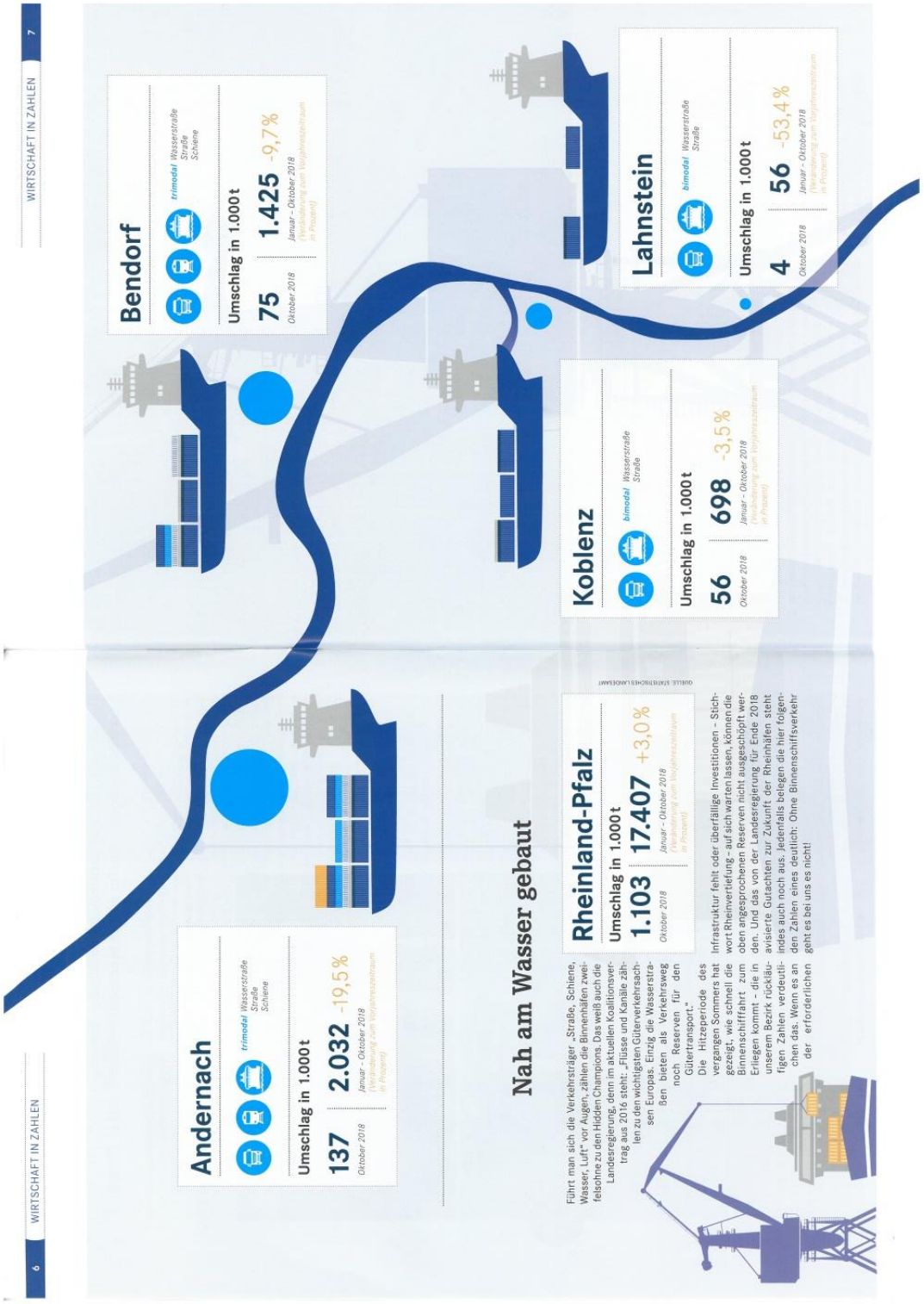
Der Hafen erhielt damit seine heutige Größe. Durch den fünf Meter hohen Hafendamm ist das Hafenbecken auch bei Hochwasser vom Rhein abgeschieden.

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 …

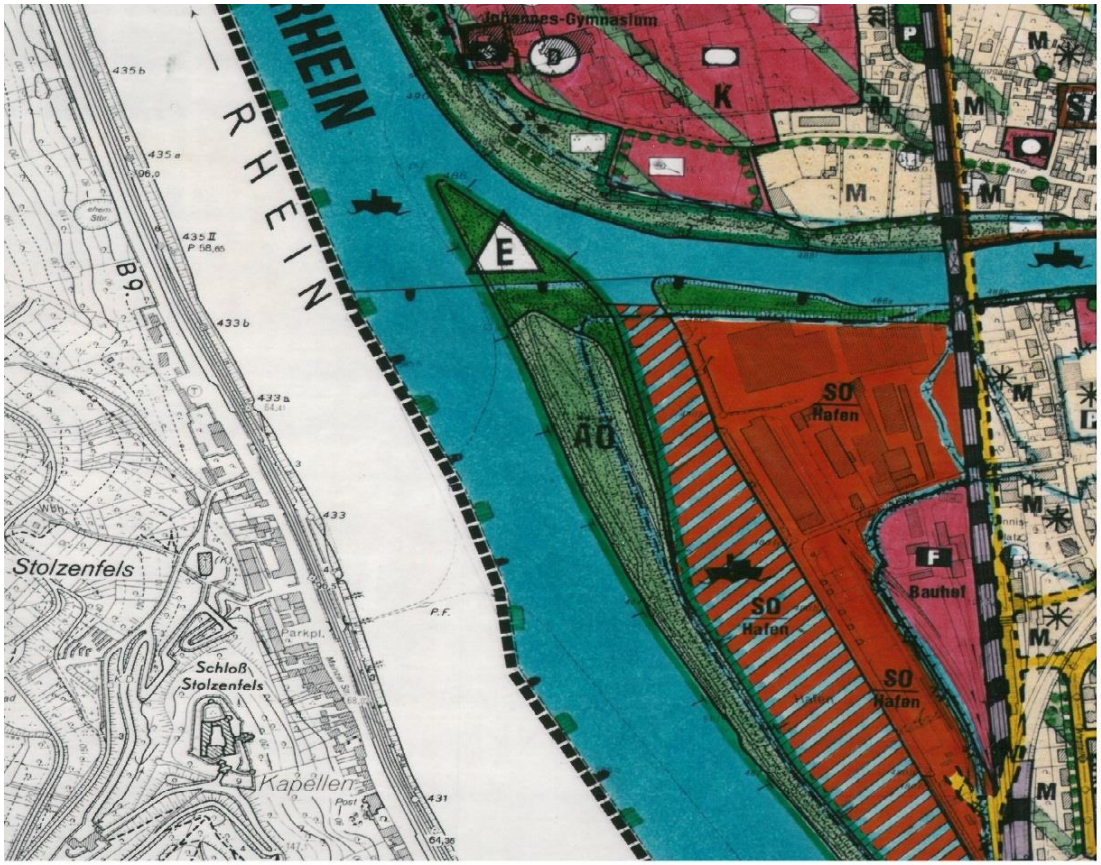
- *… die bauliche und sonstige Nutzung im Plangebiet umfassend regeln;*
- *… im gesamten Plangebiet sowie in dessen Umgebung Lebensbedingungen schaffen, die den allgemeinen Anforderungen an gesunde Wohn- und Arbeitsverhältnisse entsprechen;*
- *… den Bedürfnissen der Wirtschaft Rechnung tragen;*
- *… 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. Dies beinhaltet die im Flächennutzungsplan dargestellte Gemeinbedarfsfläche, die Zufahrt über die Frankenstraße und der Hafendamm mit Hafenköpfchen einschließlich 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.

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.

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, mit nachstehendem Geltungsbereich 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 [9] und Niederlahnstein [10] 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.

---

9 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).

10 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)

2.9.3 Beteiligung der Behörden

In öffentlicher Sitzung am 22. September 2022 hat der Stadrat der Stadt Lahnstein über die grundsätzlichen Inhalte der Planung beraten und beschlossen, auf dieser Grundlage das Verfahren nach § 4 Abs. 1 BauGB einzuleiten.

Mit Schreiben vom 26. September 2022 wurden die Behörden und sonstigen Träger öffentlicher Belange, deren Aufgabenbereich durch die Planung berührt werden kann, gemäß § 4 BauGB um Abgabe einer Stellungnahme zur Planung gebeten.

Mit Fristsetzung von einem Monat - entsprechend Ende Oktober 2022 - wurden die Behörden aufgefordert, auch Aufschluss über beabsichtigte und bereits eingeleitete Planungen und sonstige Maßnahmen zu geben, die für die städtebauliche Entwicklung und Ordnung des Gebiets bedeutsam sein können.

Stellungnahmen wurden abgegeben von (in alphabetischer Reihenfolge):

- *Betrieb Landeseigene Anlagen an Wasserstraßen BLAW, Ludwigshafen (Stellungnahme vom 20. Oktober 2022, eingegangen 24. Oktober 2022 - Seite 37);*
- *Deutsche Bahn AG Immobilien Region Mitte, Frankfurt (Stellungnahme vom 24.10.22, eingegangen am 24. Oktober 2022 - Seite 47);*
- *Energienetze Mittelrhein, Koblenz (Stellungnahme vom 19. Oktober 2022, eingegangen 19. Oktober 2022 - Seite 52);*
- *Generaldirektion Kulturelles Erbe, Direktion Landesarchäologie, Koblenz (Stellungnahme vom 4. Oktober 2022, eingegangen 4. Oktober 2022 - Seite 55);*
- *Hafenbetriebe Rheinland-Pfalz, Ludwigshafen (Stellungnahme vom 20. Oktober 2022, eingegangen 24. Oktober 2022 - Seite 55);*
- *Handwerkskammer Koblenz, Koblenz (Stellungnahme vom 5. Oktober 2022, eingegangen 5. Oktober 2022 - Seite 65);*
- *Kreisverwaltung des Rhein-Lahn-Kreises, Bad Ems (Stellungnahme vom 27. Oktober 2022, eingegangen 28. Oktober 2022 - Seite 67);*
- *Landesbetrieb Mobilität Diez LBM, Diez (Stellungnahme vom 24. Oktober 2022, eingegangen 25. Oktober 2022 - Seite 69);*
- *Landesbetrieb Mobilität Rheinland-Pfalz LBM, Koblenz (Stellungnahme vom 10. November 2022, eingegangen 14. November 2022 - Seite 70);*
- *Ministerium für Wirtschaft, Verkehr, Landwirtschaft und Weinbau (Stellungnahme vom vom 26. Oktober 2022, eingegangen 31. Oktober 2022 - Seite 74)*
- *Struktur- und Genehmigungsdirektion Nord, Koblenz - mit separater Mail an Referat 23 - Gewerbeaufsicht Koblenz - und Referat 33 - Wasserwirtschaft, Abfallwirtschaft und Bodenschutz, Koblenz - (Stellungnahme vom 19. Oktober 2022, eingegangen am 25. Oktober 2022 - Seite 76);*

Keine Stellungnahmen wurden abgegeben von:

- *Bundesamt für Infrastruktur, Umweltschutz und Dienstleistungen der Bundeswehr (Mail vom 4. Oktober 2022: „Eine konkrete Stellungnahme kann nur abgegeben werden, wenn eine genaue Höhenangabe feststeht sowie die Geschossanzahl, da sich dieses Gebiet in einer Emissionsschutzzone, militärischen Flugbereich,*

Interessengebiet Funkdienststelle und einer Jet Tiefflugstrecke befindet. Ich bitte um erneute Beteiligung, wenn diese Daten vorliegen.“);

- *Deutsche Telekom Netzproduktion GmbH, Koblenz;*
- *Generaldirektion Kulturelles Erbe, Direktion Landesdenkmalpflege, Mainz;*
- *Industrie- und Handelskammer, Montabaur;*
- *Landesamt für Geologie und Bergbau, Mainz;*
- *Stadtverwaltung Koblenz, Koblenz;*
- *Verbandsgemeindeverwaltung Rhein-Mosel, Kobern-Gondorf;*
- *Wasserstraßen- und Schifffahrtsamt Rhein, Bingen.*

2.9.4 Beteiligung der Öffentlichkeit

Die Beteiligung der Öffentlichkeit gemäß § 3 Abs. 1 BauGB wird in Form einer öffentlichen Auslegung in der Zeit vom … bis … stattfinden. Sie wird am … im Rhein-Lahn-Kurier Nr. … bekannt gemacht.

Es wird Gelegenheit zur Äußerung und Erörterung gegeben.

2.9.5 Erste Abwägung

Nach Ablauf der Beteiligungsfristen wird die Prüfung der im Verfahren nach § 3 Abs. 1 sowie § 4 Abs. 1 BauGB fristgemäß abgegebenen Stellungnahmen und die Beschlussfassung über die gerechte Abwägung der öffentlichen und privaten Belange gegeneinander und untereinander gemäß § 1 Abs. 7 BauGB erfolgen.

Behandelt und geprüft werden alle Stellungnahmen die fristgerecht eingegangen waren.

Über die Inhalte der eingegangenen Stellungnahmen wird in der öffentlichen Sitzung des Stadtrates am … beraten und eine Abwägung vorgenommen

Das Ergebnis der Abwägung wird den Einwendern mitgeteilt.

2.10 Abwägungsrelevante Eingaben

2.10.1 Betrieb Landeseigene Anlagen an Wasserstraßen BLAW, Ludwigshafen

2.10.1

RheinlandPfalz
BLAW
BETRIEB
LANDESEIGENE ANLAGEN
AN WASSERSTRASSEN

Stadt Lahnstein
Stadtverwaltung Fachbereich 1 Zentrale Dienste, Stadtentwicklung und Kultur,
Fachgebiet Stadtplanung
Herrn Winfried Hoß (Dienststelle: Kirchstr. 1)
Postfach 2180
56108 Lahnstein

Stadtverwaltung Lahnstein
Eingang am:
24. Okt. 2022
Fachbereich ... A. 24/10.

Ludwigshafen, 20. Oktober 2022
FJR/RA

Ihr AZ: BP 23
Bebauungsplan Nr.23 – Hafengebiet Oberlahnstein
Hier: Beteiligung der Träger öffentlicher Belange

Sehr geehrter Herr Hoß,

sehr geehrte Damen und Herren,

Sie haben die Hafenbetriebe Rheinland-Pfalz GmbH angeschrieben und im Rahmen der Beteiligung der Träger öffentlicher Belange zur Stellungnahme aufgefordert. Der Betrieb Landeseigene Anlagen an Wasserstraßen (BLAW) als eigenständiger Landesbetrieb für die rheinland-pfälzischen Häfen und zugleich Eigentümerin der Grundstücke nimmt hiermit wie folgt Stellung:

A. Tatsächliche Grundlagen

I. Lage des Plangebietes

Leider liegt eine Planzeichnung, die mit einem Bebauungsplan einhergeht, nicht vor, lediglich Übersichtskarten.

Für das künftige Plangebiet wurde zur Sicherung der Bauleitplanung eine Veränderungssperre beschlossen, die bereits verlängert wurde.

Zudem ist das künftige Plangebiet im Rahmen des städtebaulichen Entwicklungskonzepts (ISEK) teilweise in das Gebiet des Stadtumbaus Oberlahnstein einbezogen.

Die Entwurfsunterlagen (Stand 22. September 2022, online einsehbar unter https://session.lahnstein.de/bi/si0057.asp?__ksinr=1133&toselect=16659 – BV 22/4188, Anlage zur Vorlage 4188 BP23 Beratung) sehen eine Gliederung des Plangebiets in die drei Teilgebiete SO-A, So-B und SO-C vor (S. 4). Festsetzungen für die Wasserflächen des Hafenbeckens sowie das Flussufer sind bisher nicht vorgesehen.

Ausweislich des Flächennutzungsplans (Stand 1999) liegen die Teilgebiete SO-A und SO-C insgesamt und die nördlich der Frankenstraße liegende Fläche des Teilgebiets SO-B im Sonderbaugebiet „Hafen“. Im Übrigen ist das Teilgebiet B als Gemeinbedarfsfläche „Feuerwehr/ Bauhof“ ausgewiesen.

Zollhofstraße 4, 67061 Ludwigshafen
Postfach 21 06 24, 67006 Ludwigshafen
Sie finden uns unter: www.haefen-rlp.de
Seite 1 von 10
VR BANK eG, Ludwigshafen
IBAN: DE92 6709 0000 0002 1354 42
Vorsitzender des Verwaltungsrats:
Staatssekretär Andy Becht
Leiter:
Franz J. Reindl

AN WASSERSTRASSEN

II. Lage und Situation des Hafengebietes Oberlahnstein

Der Landeshafen Lahnstein am Mittelrhein zählt zu den landesweit bedeutsamen Häfen (Grundlagen Untersuchung zu den rheinland-pfälzischen Binnenhäfen für das Ministerium für Wirtschaft, Verkehr, Landwirtschaft und Weinbau des Landes Rheinland-Pfalz, Stand Mai 2019). Die Zweiteilung des Binnenhafens in das Hafenbecken Oberlahnstein und den Stromhafen Niederlahnstein stellt eine örtliche Besonderheit dar.

Der Hafen gehört zum Landesbetrieb Landeseigene Anlagen an Wasserstraßen des Landes Rheinland-Pfalz (BLAW), der auch Eigentümer von zahlreichen Flächen im Hafengebiet Oberlahnstein ist. Pächter und Betreiber ist die Hafenbetriebe Rheinland-Pfalz GmbH. Am Hafenbecken Oberlahnstein sind unter anderem ein Logistik- und Umschlagunternehmen der RPL Lahnstein GmbH sowie ein Betonwerk der Firma Dyckerhoff Beton Rheinland-Pfalz GmbH & Co. KG - Werk Lahnstein angesiedelt.

1. Gegenwärtiger Zustand

In den Teilgebieten SO-A und SO-C der Entwurfsfassung des Bebauungsplans findet überwiegend wasserseitiger Umschlag trockener Massengüter statt. Nördlich der Frankenstraße sind im Teilgebiet SO-B sonstige Nutzungen und Logistik vorhanden. Die südlich der Frankenstraße vorhandene Bebauung wurde im Rahmen des Projekts Stadtumbaus Oberlahnstein als sanierungsbedürftig bis hin zu erheblich sanierungsbedürftig eingestuft, die Nutzung als Standort für Bauhof und Feuerwehr ist nicht länger beabsichtigt. Die Verkehrsanbindung des gesamten Plangebiets erfolgt aktuell allein über die Frankenstraße.

Der Hafenteil Oberlahnstein erstreckt sich über ein Hafengebiet von 16,3 ha mit einer Kailänge von 750 m. Neben den wasserseitigen Umschlaganlagen Portalkran und Verladebrücke sowie großflächigen Lagerflächen sind im Hafengebiet Industriegelände und Gewerbeflächen vorhanden.

In Oberlahnstein wird auch Streusalz für den Landesbetrieb Mobilität (LBM) umgeschlagen. Gerade aufgrund des Salzgeschäftes ist von einer stabilen Entwicklung des Umschlaggeschäfts auszugehen. Gerade für die Andienung des rechtsrheinischen, hügeligen Hinterlandes lahnaufwärts ist dies elementar wichtig.

Planungen zur Sanierung der zwei Schiffsliege- und Umschlagplätze liegen vor. Mit Erneuerung der Spundwände beabsichtigt der Hafenbetreiber in die bestehende Infrastruktur zu investieren. Auch die geplante Entlastungsstraße stellt eine verbesserte Verkehrsanbindung des Hafengebiets Oberlahnstein in Aussicht.

Bereits zum jetzigen Zeitpunkt sieht sich der Hafenbetrieb erheblichen Nutzungskonflikten durch die angrenzende Wohnnutzung im Hafengebiet ausgesetzt. Die Beschwerden richten sich in erster Linie gegen die vorhandenen Lärm- und Staubbelastungen.

2. Erweiterungsmöglichkeiten

Zudem sind grundsätzlich ausreichend Entwicklungsflächen vorhanden, die im Eigentum des BLAW stehen und über einen direkten Wasserzugang verfügen oder eine damit zusammenhängende Fläche bilden. Die Standortsvoraussetzungen, um ein Container-Terminal zu errichten, sind gegeben.

B. Einwendungen

Problematisch erscheinen insbesondere die Festsetzungen von schutzwürdigen – nicht hafenaffinen - Nutzungen im Hafengebiet.

Die Entwurfsfassung sieht für die Teilgebiete SO-A und SO-B unter anderem vor, dass Wohnungen für Aufsichts- und Bereitschaftspersonen sowie für Betriebsinhaber und -leiter ausnahmsweise zulässig sind. In den Teilgebieten SO-B und SO-C sollen Betriebe des Beherbergungsgewerbes generell und zudem sonstige Wohnungen oberhalb des Erdgeschosses ausnahmsweise zulässig sein. Insgesamt sind aus unserer Sicht Wohnnutzungen jedoch nicht akzeptabel. Hinsichtlich des Teilgebiets SO-C ergibt sich bereits aus der Lage unmittelbar am Hafenbecken, dass für dieses Areal die hafenwirtschaftliche Nutzung absoluten Vorrang haben muss. Auch Beherbergungsbetriebe würden zu einem stärkeren Individualverkehr führen und es besteht überdies das Risiko, dass Besucherinnen und Besucher auch die Hafenflächen begehen wollen und es dadurch zu erhöhten Gefährdungen kommt.

Auch die Zulässigkeit von Anlagen für kulturelle Zwecke, Schank und Speisewirtschaften in den Teilgebieten SO-B und SO-C und Anlagen für gesundheitliche und sportliche Zwecke im Teilgebiet SO-B sind an dieser Stelle zu nennen. Hinzu kommt, dass Anlagen für kirchliche und soziale Zwecke im Teilgebiet SO-B und Anlagen für sportliche Zwecke im Teilgebiet SO-C ausnahmsweise zulässig sein sollen. Diese Anlagen sind geeignet eine Vielzahl an Menschen anzuziehen. Angesichts der eng begrenzten Nutzbarkeit der Hafengebietsfläche ist davon Abstand zu nehmen, solche Anlagen ohne hafenaffine Nutzung zuzulassen, die geeignet sind, wenn auch nur temporär, eine Vielzahl an Personen anzuziehen und das Gebiet großflächig in Anspruch zu nehmen und aufgrund ihrer Störempfindlichkeit und ihres erhöhten Sicherheitsbedürfnis weitere Vorkehrungen erforderlich machen.

Kritsch zu sehen sind zudem die Festsetzungen, die Einschränkungen hinsichtlich hafentypsicher Nutzung auf allen drei Teilgebieten (SO-A, SO-B und SO-C) vorsehen. Diese zielen darauf ab, dass künftig eine erhebliche Anzahl von hafenaffinen Betrieben nicht mehr zulässig sein sollen. Im Ergebnis wären letztlich zahlreiche hafenspezifische und hafenwirtschaftliche Nutzungen ausgeschlossen. Eine Hafen-Suprastruktur besteht aber eben nicht nur aus der eigentlich wasserseitigen Hafen-Infrastruktur, sondern eben auch aus der Anbindung sonstiger gewerblicher Nutzungen und der verkehrlichen Anbindung zum Wasser hin.

Die geplante Festsetzung, die Zulässigkeit auf „wasseraffine Gewerbebetriebe, die auf einen Zugang bzw. eine Verbindung zum Wasser angewiesen sind“ zu beschränken, lässt sich schwerlich bestimmen – auch im Hinblick auf die im Planentwurf nicht abschließend aufgeführten Einschränkungen. Diese Unbestimmtheit ist mit einer erheblichen Rechtsunsicherheit für die bestehende und zukünftige Nutzung des Hafengebietes verbunden. Grundsätzlich kann annähernd jeder Stoff/ jede Ware, die auf dem Wasser transportiert wird, auch auf anderem Wege transportiert werden. Insbesondere beim Massen- und Schwerguttransport werden jedoch die Vorteile der Binnenschifffahrt sichtbar. Hafenaffinen Betrieben den Anschluss an das Wasser zu ermöglichen, trägt zudem erheblich zur Entlastung des überregionalen Straßenverkehrs bei.

Auch die Unzulässigkeit von Betrieben, die Staube an die Umgebung abgeben, welche zu Ablagerungen oder Schmutzschichten in der Umgebung führen, zielt unmittelbar auf hafenaffine und bestehende Nutzungen ab. Das Verwendungsverbot bestimmter luftverunreinigender Stoffe würde im Ergebnis zum Ausschluss einer Vielzahl von Stoffgruppen im Hafengebiet führen, die auch den bestehenden Betrieben jede Entwicklungsmöglichkeit nehmen würde. Eine solche Unterteilung lässt sich nach unserem Dafürhalten nicht aus dem Bauplanungsrecht ableiten. Hinzu kommt das bauplanerische Problem einer hinreichenden Bestimmbarkeit dieser Stoffe sowie eine fehlende bauplanungsrechtliche Ermächtigungsgrundlage für Festsetzung hinsichtlich technischer oder baulicher Anforderung an emittierende Anlagen. Hierbei ist ergänzend zu berücksichtigen, dass gerade der Hafen Oberlahnstein seit jeher ein Hafen insbesondere für Schüttgüter ist.

Zu den hafentypischen Gewerben zählen auch Gewerbe für Behälterdienste. Diese Einschränkung ist kritisch zu sehen. Auch die Unzulässigkeit von Betrieben zur Lagerung und Umschlag von Siedlungsabfällen schränkt gerade hafenaffine Nutzung ein. In der Binnenschifffahrt spielt bereits der Transport wiederverwertbarer Materialien und Wertstoffe, wie zum Beispiel Papier, Glas und gegebenenfalls Kunststoff – die nach der Definition des Bundesministeriums für Umwelt, Naturschutz, nukleare Sicherheit und Verbraucherschutz (BMUV) auch unter den Begriff „Siedlungsabfall" fallen (online abrufbar unter: https://www.bmuv.de/themen/wasser-ressourcen-abfall/kreislaufwirtschaft/abfallarten-abfallstroeme/siedlungsabfaelle, Stand 13.10.2022)- bereits zum jetzigen Zeitpunkt eine große Rolle. Wie auch bei Schüttgut handelt es sich dabei um Massengut, dass insbesondere für den Transport auf dem Wasserweg geeignet ist. Der Ausschluss bestimmter Nutzungen, die gerade dienende Elemente eines Hafens sind (Behälterdienste, Lagerung und Umschlag von (Siedlungs-)Abfällen, Lagerhäuser, Lagerplätze) halten wir für verfehlt, weil genau diese Art Nutzungen typisch für einen Hafen sind. Typisch sind sie auch deswegen, um Verkehrsbewegungen solcher Güter auf der Straße und Schiene zu vermeiden bzw. von Straße und Schiene auf das Binnenschiff laden zu können. Dies entspricht auch dem politischen Willen, den Gütertransport von der Straße auf den Wasserweg zu verlagern.

Angesichts der eng begrenzten Nutzbarkeit der Hafengebietsfläche erscheint Einzelhandel in diesem Gebiet weder erforderlich noch sinnvoll. Die Festsetzungen, dass Einzelhandel in den Teilgebieten SO-B und SO-C ausnahmsweise zulässig sein sollen, erwecken doch erhebliche Zweifel, dass eine solche Art der Festsetzung zulässig oder jedenfalls sinnvoll umsetzbar ist. Zum einen ist das Teilgebiet SO-C dem Hafenumschlag vorbehalten, so dass kein Raum für Einzelhandel mit innenstadtrelevantem Sortiment verbleibt. Zum anderen wäre Einzelhandel mit nicht-innenstadtrelevantem Sortiment ausschließlich im Teilgebiet SO-B denkbar.

Darüber hinaus bestehen angesichts der geplanten Obergrenze der Verkaufsflächenzahl (VKZ)/ Verkaufsfläche (VK) Bedenken, dass diese Festsetzung eine Art „Windhundrennen" unter den Gewerbetreibenden auslösen könnte.

I. Höherrangiges Recht

1. LEP IV

Bereits auf Ebene des Landesentwicklungsprogramms IV (Stand 2008) für das Land Rheinland-Pfalz wird ausgeführt, dass das bestehende Angebot an Gewerbe- und Industrieflächen vorrangig genutzt werden soll (G 52; Ziffer 3.2.2 LEP IV). Dies geht dann aber nicht und wird konterkariert, wenn bestehende Angebote an Gewerbe- und Industrieflächen durch heranrückende Wohnbebauung und schutzwürdige Nutzungen (Betriebe des Beherbergungsgewerbes) zurückgedrängt werden. Nicht ohne Grund wird in der Begründung und Erläuterung des LEP IV ausgeführt, dass ein effizienter Umgang mit bereits verfügbaren Flächen erforderlich ist, und gewerblich-industrielle Entwicklung auf die gesicherten Industrie- und Gewerbegebiete sowie Brachflächen zu konzentrieren ist. Um auch zukünftig eine Entwicklung des Hafengebiets zu ermöglich, hat der BLAW bereits Erweiterungsflächen im Hafengebiet erworben. Rückt nun aber schutzwürdige Nutzungen an diese Flächen heran, wird genau dieses Ziel beeinträchtigt.

Auch die Wasserstraßen Rhein, Mosel und Saar sowie die Binnenhäfen sollen entsprechend den Erfordernissen des modernen Gütertransports in der Binnenschifffahrt weiter ausgebaut werden (G 158; Ziffer 5.1.4 LEP IV). In der Begründung dazu heißt es, dass die öffentlichen Binnenhäfen sowie Umschlagplätze einen wichtigen Standortvorteil für die Industrie- und Wirtschaft in Rheinland-Pfalz darstellen und im Zusammenwirken mit den Logistikunternehmen und der verladenden Wirtschaft hohe Bedeutung für den Arbeitsmarkt haben. Bereits zum jetzigen Zeitpunkt wird davon ausgegangen, dass es mit steigendem Güterverkehr angesichts mangelnder Erweiterungsmöglichkeiten in bestehenden Häfen erforderlich wird, neue Hafeninfrastrukturen zu entwickeln. Eine Bauleitplanung die auf eine Umnutzung von Hafenflächen zugeschnitten ist, läuft diesem Grundsatz bereits zuwider.

2. Regionalplan

Das Vorhaben widerspricht auch den Zielen der Raumordnung. Der aktuelle Regionale Raumordnungsplan (RROP) der Planungsgemeinschaft Mittelrhein-Westerwald (Stand 2017), in dessen räumlichen Geltungsbereich das Plangebiet fällt, bestimmt, dass bestehende Standorte für Industrie und Gewerbe und auch für die Hafen und hafenaffine Nutzungen zu sichern sind. Im Einzelnen:

Für die Industrie- und Gewerbeentwicklung bieten sich insbesondere Standorte an den Schnittpunkten von übergeordneten Verkehrswegen und in der Nähe von Verknüpfungspunkten wie Güterhäfen an (G 35; Ziffer 1.3.3 RROP).

Insgesamt soll der Güterverkehr so weiterentwickelt werden, dass auch durch eine leistungsfähige Verknüpfung von Straße, Schiene und Wasserstraßen möglichst hohe Anteile des Straßengüterverkehrs auf die Schiene und auf die Wasserwege verlagert werden (G 130, Ziffer 3.1.2.3 RROP). Die Begründung zu diesem Grundsatz verweist hierbei explizit auf die insgesamt starke Belastung der Nord-Süd-Verbindung durch den Güterdurchgangsverkehr, so dass zur Entlastung der Schienenstrecke und Straße eine Verlagerung auf den Frachtschiffsverkehr erfolgen soll, zumal aufgrund der erheblichen Lärmbelastungen und Erschütterungen eine Zunahme des Schienengüterverkehr im Rheintal vermieden werden soll.

Die bestehenden Häfen am Mittelrhein sollen für die Frachtschifffahrt erhalten und soweit erforderlich ausgebaut werden (G 136; Ziffer 3.1.2.3 RROP). Aus der Begründung dieses Grundsatzes geht auch hervor, dass eine multifunktionale Nutzung der bestehenden Häfen nur in Betracht kommt, soweit die Frachtschifffahrt dadurch nicht beeinträchtigt wird. Eine Beeinträchtigung liegt jedoch bereits vor, wenn in das Leistungspotential eines Hafengebiets eingegriffen und auf lange Sicht die Entwicklungs- und Ausbaumöglichkeit durch bauplanerische Festsetzungen genommen wird.

II. Erforderlichkeit

Nach § 1 Abs. 3 Satz 1 BauGB muss ein Bebauungsplan wie jede Bauleitplanung erforderlich sein. Dies gilt nicht für den Plan an und für sich, sondern auch und für jede seiner einzelnen Festsetzungen.

Der derzeitige Flächennutzungsplan weist den überwiegenden Teil des Plangebiets als Sonderbaugebiet „Hafen" aus. Daher ist auf den Gebietserhaltungsanspruch der Betroffenen hinzuweisen. Die Festsetzung in der Entwurfsfassung des Bebauungsplans stehen jedoch einer Entwicklung der Hafenflächen entgegen. Gerade mit der Zulassung von Wohnbebauung und der Einschränkung bezüglich hafenaffiner Nutzungen wird das Gegenteil der bisher zulässigen Art der Nutzung geplant.

Der Bebauungsplan steht daher nicht nur mit den Grundsätzen der Raumordnung nicht in Einklang, sondern es fehlt eine Auseinandersetzung, warum eine Erforderlichkeit für die Planung bestehen soll. Ein städtebauliches Konzept ist nämlich nicht erkennbar, mit Ausnahme des Umstandes, auf Kosten bestehender Nutzungen, die auf einen Wasserzugang angewiesen sind, andere Nutzungen zu ermöglichen. Dass der Bebauungsplan einen Dreiklang aus Wohnen, Arbeiten und Freizeit in einem Hafenareal mit vorwiegend industrieller und gewerblicher Nutzung ausschließt, ist in dem gegenwärtigen Stadium des Entwurfs nicht hinreichend deutlich. Eine gebietsfremde Nutzung wird hier hineingezwängt in die bestehenden Nutzungen, ohne dass es einen erkennbaren städtebaulichen Grund gibt.

Entsteht durch die Planung einer Gemeinde eine Gemengelage, durch die Gebiete von unterschiedlicher Schutzwürdigkeit zusammentreffen, so führt dies nicht nur zu einer Pflichtigkeit dessen, der Belästigungen verbreitet (vgl. BVerwG, UPR 1985, Seite 29; jüngst OVG Münster, Entscheidung vom 07.03.2006, AZ. 10 D 43/03.NE).

Eine tatsächliche und planungsgebundene Vorbelastung führt nämlich auch zu einer Duldungspflicht derer, die sich in dem sicheren Wissen um die Vorbelastung in der Nähe solcher Quellen ansiedeln. Es ist bereits im Rahmen der Bauleitplanung erforderlich dieser Rechnung zu tragen und zu einer Konfliktbewältigung beizutragen. Das bedeutet im konkreten Fall, dass nicht nur die Belange einzustellen sind, die sich aus der neuen Nutzung ergeben. Vielmehr sind auch die Belange, welche die vorhandene Nutzung betreffen, angemessen zu berücksichtigen. Es bedarf insbesondere einer Begründung zur Gestaltung dieser Gemengelage. Eine Konfliktbewältigung darf gerade nicht darauf ausgerichtet sein, vorhandene Nutzungen unmöglich zu machen und bestehende Betriebe einzuschränken, wenn diese Bestandsschutz genießen.

Aus diesem Grund ist eine umfassende planerische Bestandsaufnahme, auch möglicher Emissionen und Immissionen, vorzunehmen.

III. Grundsatz der Konfliktbewältigung und Optimierungsgebot

Der Grundsatz der Konfliktbewältigung besagt, dass unverträgliche Nutzungen möglichst zu trennen sind. Ist eine Trennung nicht möglich, so ist in zweiter Linie ein dann drohender oder bereits bestehender Nutzungskonflikt möglichst frühzeitig zu bewältigen.

Hintergrund dessen ist die Tatsache, dass Konflikte, die sich stellen können, kaum bewältigt werden können, wenn die Vorhaben bereits realisiert sind. Daher ist auf einer möglichst frühen Planungsstufe der Versuch zu unternehmen, etwaige Konflikte zu bewältigen.

Die vorhandene Nutzung ist dabei der neuen gegenüber zu stellen. Kompensatorische Maßnahmen zu Gunsten der vorhandenen Nutzung sind vom Planungsträger zu prüfen. Das Hafengebiet Oberlahnstein mit den dort ansässigen Unternehmen ist eine solche bestehende Nutzung. Eine neue, „heranrückende" Nutzung hat diesem Umstand schon in der Phase der Bauleitplanung Rechnung zu tragen. Wird wie hier jedoch ein Konflikt durch die Planung nicht bewältigt, sondern heraufbeschworen und verstärkt, entsteht durch die Planung einer Gemeinde eine Situation, durch die Nutzungen unterschiedlicher Schutzwürdigkeit aufeinandertreffen, so führt dies nicht nur möglicherweise zu einer Pflichtigkeit derer, die Belästigungen verbreiten, sondern auch eine Pflichtigkeit für diejenigen, die sich in eine solche Situation hineinbegeben müssen. Eine Vorbelastung derart, wie sie in hiesigem Gebiet vorhanden ist, führt zu einer Duldungspflicht derer, die sich im sicheren Wissen um die Vorbelastung in der Nähe solcher Quellen ansiedeln.
Dies betrifft nicht nur Lärm, Staub, Erschütterungen und sonstige Emissionen. Es betrifft auch die sonst damit einhergehenden Beeinträchtigungen, die sich im Angesicht eines Industrie-, Gewerbebetriebes und eines Sondergebiets Hafen im Übrigen stellen. Daher muss eine grundsätzlich planungsrechtliche Absicherung erfolgen. Das bedeutet, dass im konkreten Fall insbesondere auch bei den abzuwägenden Belangen intensive Prüfungen voranzustellen sind, wie die vorhandene Nutzung geschützt und weiterhin ermöglicht wird. Ausführungen dazu fehlen in der bisherigen Entwurfsfassung des Bebauungsplans vollständig.

An dieser Stelle sei auch wegen der Hineinplanung einer störanfälligen Wohnnutzung in eine bestehende Nutzung auf das Optimierungsgebot des § 50 Bundes-Immissionsschutzgesetz (BImSchG) hingewiesen.

Im Optimierungsgebot des § 50 BImSchG findet der allgemeinen Grundsatzes der Konfliktbewältigung eine konkrete gesetzliche Ausgestaltung. Das Optimierungsgebot ist der eigentlichen Abwägung quasi vorgeschaltet und lenkt die Abwägung bzw. gibt die Richtung vor. Es führt dazu, dass die ohnehin einzubringenden Belange des Immissionsschutzes besondere Berücksichtigung finden und zu einer Einschränkung der planerischen Gestaltungsfreiheit führen.

Sollen in diesem Rahmen wenig verträgliche Nutzungen neben- und zueinander geplant werden, so kommt es entscheidend auf die jeweilige Gewichtung der Belange und deren Abwägung an, weil vom Regelfall der verträglichen Nutzungsarten abgewichen werden soll. Erfasst werden nach Sinn und Zweck des § 50 BImSchG nicht nur der Schutz der Wohnnutzung, sondern je nach Nutzung auch Kern- und Gewerbegebiete.

Werden zudem nicht nur wenig verträgliche Nutzungen nebeneinander geplant, sondern diese auch noch in äußerst geringen Abständen, so ist ein noch stärkeres Augenmerk darauf zu richten, welche Belange berührt sind. Es sind also in der Abwägung gleich mehrere Hürden zu überwinden. Zum einen muss begründet werden, warum eine solche Gemengelage geplant wird, zum anderen, warum diese Nutzungen in der Gemengelage mit so niedrigen Abständen geplant werden.

Im Rahmen des Optimierungsgebots ist dabei in diesem Fall insbesondere zu berücksichtigen:

Geplante Nutzung und vorhandene Nutzung sind einander so zuzuordnen, dass schädliche Umwelteinwirkungen (§ 3 Abs. 1 BImSchG) soweit wie möglich vermieden werden. Ein vollständiges Vermeiden ist angesichts der bisher bestehenden Entwurfsplanung jedoch ausgeschlossen. Daher ist auf die Belange des Bestandsschutzes bereits in diesem Planungsstadium hinzuweisen.

Dabei kommt es insbesondere auf die Gewichtung der Belange durch den Planungsträger an, wenn die vorhandene, immissionsträchtige Nutzung einer konfliktträchtigen Gemengelage ausgesetzt wird. Gerade in diesem Fall kommt es auf einen ausgewogenen Ausgleich der verschiedenen Interessen und Belange an, denn hier können aufgrund der begrenzten Fläche (insbesonder im Teilgebiet SO-C) bei bestehender Planung die Flächen kaum anders zugeordnet werden. Somit sind die Belange der bestehenden Nutzung und der Betrieb insbesondere der Hafenanlangen in einen Ausgleich mit der neuen Nutzung zu bringen.

Gerade bei der Planung von Gemengelagen, erst recht bei einer solchen mit geringen Abständen zwischen den Nutzungen, ist wie bei jeder räumlichen Planung die Alternativenprüfung Teil des Abwägungsvorgangs. Diese spielt nicht nur in der Abwägung selber eine Rolle, sondern vielmehr schon bei der Sammlung, Gewichtung und Bewertung der Belange.

Unter dem Gesichtspunkt des Erhalts bestehender Nutzungen, insbesondere des Umschlags von trockenen Massengütern in Form von Schüttgut, sind nicht nur die verschiedenen Belange zu sammeln, zu gewichten und in einen Ausgleich zu bringen. Vielmehr sind schon im Vorfeld Alternativen zur gegenwärtigen Planung zu prüfen.

IV. Gebot der Rücksichtnahme und Grundsatz der Verhältnismäßigkeit

Wie der Gebietserhaltungsanspruch ist in gleicher Weise auch das Gebot der Rücksichtnahme zu berücksichtigen. Dieses ist nicht nur bei dem konkreten Vorhaben (§ 15 BauNVO) zu berücksichtigen, sondern auch dann schon bei der Bauleitplanung, wenn der Inhalt der Planung und die (verfassungsrechtlichen) Schranken durch die Berücksichtigung des Grundsatzes der Verhältnismäßigkeit dazu führen, dass im konkreten Fall eine Nutzung, welche die bestehenden ausschließt und die bestehenden erheblich stört, dem Rücksichtnahmegebot zuwiderlaufen muss. Dann muss aber schon auf Planungsebene, wie auch der Grundsatz der Konfliktbewältigung, dazu führen, dass nicht schon das Bauplanungsrecht etwas zulässt, was gegen das Gebot der Rücksichtnahme verstoßen würde. Planungen haben sich an dem Bestand zu orientieren und neue Nutzungen daran auszurichten. Somit wird die Umgestaltung des Gebietes wie auch seiner Umgebung durch das Gebot der Rücksichtnahme gesteuert. Das schließt eine Planungsumgestaltung eines Gebietes nicht von vornherein aus, diese findet ihre Grenzen aber dort, wo die neue Planung zulässige Nutzungen beschränkt.

V. Übrige Einwendungen und Bedenken

1. Emmissionen

Die Lärmeinwirkungen und Staubemissionen, die insbesondere aus dem Umschlag von Schüttgut (zum Beispiel Streusalz, Pellets, Sand und Kies) sowie dem dazu gehörenden An- und Ablieferverkehr und den Be- und Entladevorgängen resultieren, sind Ausprägung der Nutzung und damit letztlich unvermeidbar.

Die konkrete Emissionssituation führt im Rahmen der angestrebten Bauleitplanung zu einer konfliktträchtigen Gemengelage. Zumal in diesem Gebiet bereits Konflikte mit ungenehmigter Wohnnutzung bestehen und der Gemeinde bekannt sind.

2. Eigentumsbeeinträchtigung

Selbstverständlich sind Eigentum des Eigentümers, BLAW, genauso tangiert wie eigentumsähnliche Belange und Interessen der Hafenbetriebe Rheinland-Pfalz GmbH als Pächterin und Verwalterin des Grundstücks. Es kommt einer Entziehung des Eigentums nahe, wenn wie im vorliegenden Fall durch die Bauleitplanung nichthafenaffine Nutzungen dem Eigentümer und der Pächterin und Verwalterin aufgezwungen werden und zugleich bestehende Nutzungen dadurch tangiert und eingeschränkt werden. Sie ist in ihrer eigenen wirtschaftlichen Entwicklung und damit ihrem Eigentum erheblich verletzt.

3. Recht am eingerichteten und ausgeübten Gewerbebetrieb als besondere Ausprägung des Eigentumsschutzes (Art. 14 GG)

Zu dem oben angesprochenen Eigentumsschutz gehört dann auch das Recht am eingerichteten und ausgeübten Gewerbebetrieb, das weiter eingeschränkt wird, wenn Wohnnutzung, also schutzwürdige Nutzung, in ein bestehendes Gewerbe- bzw. Industriegebiet in einem Sondergebiet Hafen hinzutritt.

4. Bestandsschutz und Bestandssicherung

Gleichfalls ist dies zu berücksichtigen als Bestandsschutz für die bestehenden Unternehmen, wozu im Übrigen auch BLAW als Eigentümer und Hafenbetriebe Rheinland-Pfalz GmbH als Verpächterin und Verwalterin gehören, insoweit gerade für die hier zu überplanenden Flächen.

5. Belange der Wirtschaft

Die Belange der Wirtschaft sind ohnehin zu berücksichtigen (§ 1 Abs. 6 Nr. 8 a BauGB). In diesem Falle ist dies aber besonders hervorzuheben. Die Eigentümerin (BLAW) und die Verpächterin und Verwalterin (Hafenbetriebe Rheinland-Pfalz) sind Teil der Wirtschaft auf der einen Seite und stellen der Wirtschaft im Übrigen die Flächen zur Verfügung. Es sind also auch Belange der hiesigen Einwender.

6. Interesse an funktionierender Hafenwirtschaft einschließlich damit zusammenhängender Lager- und Logistiktätigkeiten

Zu den zu berücksichtigenden Belangen gehören auch die Belange der funktionierenden Hafenwirtschaft einschließlich der damit zusammenhängenden Lager- und Logistiktätigkeiten. Wie bereits in den Grundsätzen des LEP IV und RROP deutlich wird, ist das Land Rheinland-Pfalz auch als Fördermitglied des ShortSeaShipping Inland Waterway Promotion Center (SPC) bemüht „gerade auch wegen der vom Schienenlärm stark belasteten Menschen im Mittelrheintal“ (https://www.dvz.de/rubriken/politik/detail/news/rheinland-pfalz-wird-spc-foerdermitglied.html) den Rhein als vorzugswürdigen Transportweg zu fördern.

7. Erhaltung, Sicherung und Schaffung von Arbeitsplätzen

Die Erhaltung, die Sicherung und die Schaffung von Arbeitsplätzen sind ebenfalls gewichtige und zu berücksichtigende Belange (§ 1 Abs. 6 Nr. 8 Buchstabe c) BauGB).

8. Hochwasserschutz

Die mit dem Bebauungsplan zu überplanende Fläche liegt unmittelbar am Gewässer. Die Flächen liegen unmittelbar am Hafenbecken Oberlahnstein, das wiederum mit der Bundeswasserstraße Rhein, damit einem oberirdischen Fließgewässer, verbunden ist. Wird nun in diesem Gebiet, an dem bisher kein Wohnen zulässig war, Wohnen bauplanungsrechtlich zugelassen, so werden Menschen einem Hochwasserrisiko, damit Gesundheitsgefahren, ausgesetzt, die dem bisher nicht ausgesetzt gewesen sind.

Angesichts des frühen Planungsstadiums und der lückenhaften Entwurfsfassung bleibt weiterer Vortrag vorbehalten.

Im Übrigen beziehen wir uns auf die Stellungnahme der Hafenbetriebe Rheinland-Pfalz GmbH.

Mit freundlichen Grüßen

Franz J. Reindl

Leiter des BLAW

2.10.2 Deutsche Bahn AG Immobilien Region Mitte, Frankfurt

2.10.2.

Hoß, Winfried

Von:	Stefanie Lösch <Stefanie.Loesch@deutschebahn.com> im Auftrag von Baurecht-Mitte <baurecht-mitte@deutschebahn.com>
Gesendet:	Montag, 24. Oktober 2022 18:58
An:	Hoß, Winfried
Betreff:	Aufstellung des Bebauungsplanes Nr. 23 "Hafengebiet Oberlahnstein"; Ihr Az: BP 23
Anlagen:	142848 S Oberlahnstein.pdf

Sehr geehrter Herr Hoss,

beigefügt die Stellungnahme für die Aufstellung des Bebauungsplanes Nr. 23 "Hafengebiet Oberlahnstein" der Stadt Lahnstein; Ihr Az: BP 23.

Mit freundlichen Grüßen

Stefanie Lösch
Eigentumsmanagement, Eigentümervertretung (CR.R O4-M(E))

Deutsche Bahn AG
Camberger Str. 10, 60327 Frankfurt a. Main
Tel. +49 69 265 41345, intern 95541345, Fax 06926541379

Deutsche Bahn AG • DB Immobilien • Region Mitte • Camberger Straße 10 • 60327 Frankfurt am Main

Stadtverwaltung Lahnstein
Postfach 2180
56108 Lahnstein

Deutsche Bahn AG
DB Immobilien
Baurecht
Camberger Straße 10
60327 Frankfurt am Main
www.deutschebahn.com

Stefanie Lösch
Tel.: 069 265-41345
Fax: 069 265-41379
baurecht-mitte@deutschebahn.com
Zeichen: CR.R O41
TÖB-RP-22-142848/Lö

Ihr Zeichen: BP 23
Ihr Schreiben vom: 26.09.2022
Bearbeiter: Herr Hoß

24.10.2022

Bauleitplanung der Stadt Lahnstein
Aufstellung des Bebauungsplanes Nr. 23 „Hafengebiet Oberlahnstein“ Stadt Lahnstein

Beteiligung der Behörden und sonstigen TÖB öffentlicher Belange gem. § 4 Abs. 1 BauGB

Plangebiet
an der DB-Strecke: 3507 Wiesbaden Ost-Niederlahnstein
von Bahn-km ca. 122,180 bis 122,840
links der Bahn

Sehr geehrte Damen und Herren,

auf Basis der uns vorliegenden Unterlagen übersendet die Deutsche Bahn AG, DB Immobilien, als von der DB Netz AG und der DB Energie GmbH bevollmächtigtes Unternehmen, hiermit folgende Gesamtstellungnahme als Träger öffentlicher Belange zum o. g. Verfahren.

Baumaßnahmen entlang der Bahnstrecke bedürfen in jedem Falle der Abstimmung mit der DB Netz AG. Sollten Bauanträge im vereinfachten Baugenehmigungsverfahren geprüft werden, ist der Bauherr darauf hinzuweisen, dass eine Abstimmung mit der DB Netz AG erfolgen muss. Wir weisen darauf hin, dass ein Bauvorhaben nur genehmigt werden kann, wenn es neben den Vorschriften des allgemeinen (Landes-) Baurechts auch sonstige öffentliche Vorschriften (z.B. solche des Eisenbahnrechts) einhält und die öffentliche Sicherheit - eben auch die des Eisenbahnverkehrs - nicht gefährdet wird.

Die Antragsunterlagen der uns berührenden Baumaßnahmen müssen frühzeitig mit uns abgestimmt und mit detaillierten Plänen rechtzeitig vor Baubeginn zur Stellungnahme und ggf. vertraglichen Regelung vorgelegt werden.

Die Standsicherheit, Funktionsfähigkeit der Bahnanlagen und die Sicherheit des Eisenbahnbetriebs sind jederzeit zu gewährleisten.

Die Sichtverhältnisse auf die Bahnanlagen und Signalanlagen müssen jederzeit gewährleistet sein.

Die gemäß der Landesbauordnung festgesetzten Abstandflächen zu dem Bahngelände müssen eingehalten werden.

Die Tiefe der Ausschachtungen für die geplante Baumaßnahmen muss außerhalb des Druckbereiches der Eisenbahnverkehrslasten liegen. Das Bahngelände darf durch die Baumaßnahme nicht in ihrer Funktion beeinträchtigt werden und Abgrabungen dürfen nicht erfolgen. Dies ist in Besondere bei den Aushubarbeiten zu berücksichtigen und durch geeignete Maßnahme auszuschließen.

Das Betreten von Bahnanlagen ist nach § 62 EBO grundsätzlich untersagt und bedarf daher im Einzelfall einer Genehmigung. Bei notwendiger Betretung für die Bauausführung muss der Bauherr bei der DB Netz AG rechtzeitig einen schriftlichen Antrag stellen. In keinem Falle dürfen die Bahnanlagen ohne Genehmigung der DB Netz AG betreten werden. Alle hieraus entstehenden Kosten müssen vom Antragsteller getragen werden.

Anfallendes Oberflächenwasser, Dachentwässerungen oder sonstige Abwässer dürfen nicht auf Bahngrund geleitet und zum Versickern gebracht werden. Es dürfen keine schädlichen Wasseranreicherungen im Bahnkörper auftreten.

Die Vorflutverhältnisse (Bahnseitengraben) dürfen durch Baumaterialien oder Erdaushub nicht zu Ungunsten der DB AG verändert werden.

Eventuelle Lagerungen von Baumaterial, Geräten oder ähnliches auf Bahngelände werden nicht gestattet.

Der Bauherr muss im Interesse der öffentlichen Sicherheit - auch im Interesse der Sicherheit der auf seinem Grundstück verkehrenden Personen - durch geeignete Maßnahmen (z.B. Einfriedung) ein Betreten der Bahnanlagen verhindern.

Die Parkplätze, Zufahrt und der Fahrweg auf dem Grundstück parallel zur Bahnseite hin muss mit Schutzplanken oder ähnlichem – falls erforderlich - abgesichert werden, damit ein unbeabsichtigtes Abrollen der Kfz zum Bahngelände hin in jedem Falle verhindert wird. Die Schutzvorrichtung ist von dem Bauherrn oder dessen Rechtsnachfolgern auf ihre Kosten laufend instand zu setzen und ggf. zu erneuern.

Auf oder im unmittelbaren Bereich von DB-Liegenschaften muss jederzeit mit dem Vorhandensein betriebsnotwendiger Kabel und Leitungen gerechnet werden. Dies ist bei der Ausführung von Erdarbeiten zu beachten. Evtl. vorhandene Kabel oder Leitungen müssen umgelegt oder gesichert werden. Die anfallenden Kosten gehen zu Lasten des Bauherrn bzw. seiner Rechtsnachfolger.

Abstand und Art der Bepflanzung müssen so gewählt werden, dass bei Windbruch keine Bäume auf das Bahngelände bzw. in das Lichtraumprofil des Gleises fallen können. Der Mindestabstand ergibt sich aus der Endwuchshöhe und einem Sicherheitszuschlag von 2,50 m. Diese Abstände sind durch geeignete Maßnahmen (Rückschnitt u.a.) ständig zu gewährleisten. Soweit von bestehenden Anpflanzungen Beeinträchtigungen des Eisenbahnbetriebes und der Verkehrssicherheit ausgehen können, müssen diese entsprechend angepasst oder beseitigt werden. Bei Gefahr in Verzug behält sich die Deutsche Bahn das Recht vor, die Bepflanzung auf Kosten des Eigentümers zurückzuschneiden bzw. zu entfernen.

Der Zugang zu den Bahnanlagen muss jederzeit für Prüfungen oder Instandhaltungsarbeiten gewährleistet sein.

Der Zugang zu den angrenzenden Eisenbahnüberführungen (Bahn-km 122,980, 122,650, 122,182 FU) muss jederzeit für Prüfungen oder Instandhaltungsarbeiten gewährleistet sein.

Bei der Planung von Lichtzeichen und Beleuchtungsanlagen in der Nähe der Bahn (z.B. Baustellenbeleuchtung, Leuchtwerbung, etc.) ist darauf zu achten, dass Blendungen der Triebfahrzeugführer ausgeschlossen sind und Verfälschungen, Überdeckungen und Vortäuschungen von Signalbildern nicht vorkommen.

Durch den Eisenbahnbetrieb und die Erhaltung der Bahnanlagen entstehen Emissionen (insbesondere Luft- und Körperschall, Erschütterungen, etc.), die zu Immissionen an benachbarter Bebauung führen können. Aufgrund der Nähe zur Eisenbahn werden seitens der DB Netz AG keine besondere Lärmschutzmaßnahmen mehr vorgenommen.

Es ist lediglich die Errichtung einer Lärmschutzwand auf der östlichen Seite der Gleise geplant, die aber für den Bereich des festzusetzenden Bebauungsplans keine schützende Wirkung hat. Ferner wird darauf hingewiesen, dass die Bahnanlagen westlich durch eine Stützwand begrenzt wird, die in einem instandsetzungsbedüftigen Zustand ist. Je nach weiterer Zustandsentwicklung und Schadenszunahme kann es sein, dass auch während des Zeitraums der Veränderungssperre umfangreichere Instandsetzungsarbeiten an der Wand zur Gewährleistung eines sicheren Eisenbahnbetriebs erforderlich werden können.

Oberleitungsanlagen:

Das Gelände befindet sich in unmittelbarer Nähe zu unserer Oberleitungsanlage. Wir weisen hiermit ausdrücklich auf die Gefahren durch die 15000 V Spannung der Oberleitung hin und die hiergegen einzuhaltenden einschlägigen Bestimmungen.

Jeweils 5 m, gemessen ab der Vorderkannte der Oberleitungsmaste besteht ein absolutes Grabverbot.

Bei Tiefbauarbeiten in Grenznähe zum Gleis muss mit Kabellagen gerechnet werden. Hier ist eine separate Einweisung notwendig

Alle metallischen Gegenstände mit einer waagerechten Ausdehnung von mehr als 2 m und innerhalb von 4 m gemessen aus der Gleisachse, sind in die Bahnerde mit einzubeziehen. Dies gilt auch für eventuelle bauzeitliche Absperrung oder Bauzäune. Der Anschluss an die Schiene muss durch eine Elektrofachkraft für Oberleitungsanlagen erfolgen. Alle metallischen Einzelteile sind elektrisch miteinander zu verbinden.

Kräne, welche über die aktiven Teile der Oberleitung schwenken können, sind ebenfalls in die Bahnerde mit einzubeziehen

Falls die Gefahr besteht, dass Oberleitungsmaste durch Fahrzeuge angefahren werden könnten, ist ein Anfahrschutz zu verbauen.

Bei allen Arbeiten und festen Bauteilen in der Nähe unter Spannung stehender, der Berührung zugänglicher Teile der Oberleitung muss von diesen Teilen auf Baugeräte, Kräne, Gerüste und andere Baubehelfe, Werkzeuge und Werkstücke nach allen Richtungen ein Schutzabstand von mindestens 3,50 m eingehalten werden. Die anfallenden Kosten gehen zu Lasten des Bauherrn bzw. seiner Rechtsnachfolger.

Während der Arbeiten muss in jedem Fall sichergestellt sein, dass durch die Bauarbeiten der Gefahrenbereich (Definition siehe GUV VD33, Anlage 2) der Gleise, einschließlich des Luftraumes nicht berührt wird. Das Baufeld ist in Gleisnähe so zu sichern, dass keine Baufahrzeuge, Personen oder Geräte unbeabsichtigt in den Gefahrenbereich gelangen können.

Werden Großgeräte (z. B. Turmdrehkran, Autokran) während der Baumaßnahme eingesetzt, welche ein Schwenken in oder über den Gleisbereich ermöglichen, ist eine Krananweisung zu beantragen und eine Einweisung in die Örtlichkeiten erforderlich. Die anfallenden Kosten gehen zu Lasten des Bauherrn bzw. seiner Rechtsnachfolger.

Der Ansprechpartner für Krananweisung, Bahnerdung und Einweisung lautet:
DB Netz AG
Leiter Energieanlagen, I.NA-MI-N-KO-IE
Christian Vollmer
Mobil: +0160-97475627
Frankenstraße 1-3
56068 Koblenz
E-Mail: christian.vollmer@deutschebahn.com

Mit freundlichen Grüßen

Deutsche Bahn AG

Cornelia Co Lorenz
Digital unterschrieben von Cornelia Co Lorenz
Datum: 2022.10.24 16:13:47 +02'00'

Stefanie Lösch
Digital unterschrieben von Stefanie Lösch
Datum: 2022.10.24 12:01:57 +02'00'

2.10.3 Energienetze Mittelrhein, Koblenz

2.10.3

Hoß, Winfried

Von: Löffler, Uwe <Uwe.Loeffler@enm.de>
Gesendet: Mittwoch, 19. Oktober 2022 13:24
An: Hoß, Winfried
Betreff: Bebauungsplan Nr. 23 Hafengebiet Oberlahnstein der Stadt Lahnstein
Anlagen: 2022-10-19_enm Sparte Strom Teilbereich 1000 A4H.pdf; 2022-10-19_enm Sparte Gas Teilbereich Nord 1000 A3H.pdf; 2022-10-19_enm Sparte Gas Teilbereich Süd 1000 A3H.pdf; 2022-10-19_enm Sparte Wasser Teilbereich Nord 1000 A3H.pdf; 2022-10-19_enm Sparte Wasser Teilbereich Süd 1000 A3H.pdf

Ihr Schreiben vom 26.09.2022
Az. BP23

Guten Tag Herr Hoß,

vielen Dank für Ihre Information über die Aufstellung des Bebauungsplanes nach § 4 Abs. 1 BauGB und die Zusendung der Entwurfsunterlagen des Bebauungsplanes.

Die nachfolgende Stellungnahme ergeht sowohl für die Belange der Vereinigte Wasserwerke Mittelrhein GmbH (VWM), für die wir die Betriebsführung übernehmen, als auch für unsere Belange der Sparten Gas und Strom.

Anhand der vorliegenden Konzeptbeschreibung können wir lediglich eine allgemeine Stellungnahme abgeben.

Innerhalb des abgegrenzten Bereichs sind von uns Netzanlagen der Sparten Gas, Strom und Wasser vorhanden. Diese bitten wir bei der städtischen Planung zu berücksichtigen. Die Lage können Sie den beigefügten pdf-Auszügen aus unserer Netzdokumentation entnehmen.

Weitere Angaben können wir erst dann machen, wenn ein Planentwurf vorliegt, aus dem die exakte Gebietsabgrenzung und die konkretisierten städtebaulichen Planungen in Form von Text und Plan zu entnehmen sind.

Zur Beantwortung von Fragen stehen wir Ihnen gerne zur Verfügung.

Freundliche Grüße

i. A. Uwe Löffler
Asset-Management Gas/Strom/Wassernetze
Netzstrategie - Netzentwicklung

Telefon: +49 261 2999-71991
Fax: +49 261 2999-7571991
E-Mail: Uwe.Loeffler@enm.de
Internet: www.energienetze-mittelrhein.de

Energienetze Mittelrhein GmbH & Co. KG
Schützenstraße 80-82
56068 Koblenz

2.10.4 Generaldirektion Kulturelles Erbe, Direktion Landesarchäologie, Koblenz

2.10.4

Hoß, Winfried

Von:	Schmidt, Achim (GDKE) <achim.schmidt@gdke.rlp.de>
Gesendet:	Dienstag, 4. Oktober 2022 07:56
An:	Hoß, Winfried
Cc:	katja.laupert@rhein-lahn.rlp.de; Regradj, Kathrin(GDKE); Jost, Cliff (GDKE)
Betreff:	Lahnstein_Bebauungsplan Nr. 23 "Hafengebiet Oberlahnstein"_Aufstellung_Ihr Schreiben vom 26.09.2022
Anlagen:	Stellungnahme_GDKE_Rheinland-Pfalz_Landesarchaeologie_Koblenz.pdf

Sehr geehrte Damen und Herren,

anbei erhalten Sie unsere Stellungnahme zu oben genannten Planungen.

Bei Fragen stehe ich gerne zur Verfügung!

Mit freundlichen Grüssen
i.A.
Achim Schmidt

Bauleitplanung(TÖB)/ Grabungstechnik
Direktion Landesarchäologie
Außenstelle Koblenz

GENERALDIREKTION KULTURELLES ERBE RHEINLAND-PFALZ

Niederberger Höhe 1
56077 Koblenz
Telefon 0261/6675 3028 o. 0261-6675 3000 Telefax 0261/6675 3010 achim.schmidt@gdke.rlp.de www.gdke.rlp.de

RheinlandPfalz
GENERALDIREKTION KULTURELLES ERBE

**Direktion
Landesarchäologie**

Außenstelle Koblenz

Niederberger Höhe 1
56077 Koblenz
Telefon 0261 6675 3000
landesarchaeologie-koblenz
@gdke.rlp.de
www.gdke.rlp.de

Generaldirektion Kulturelles Erbe Rheinland-Pfalz
Direktion Landesarchäologie I Außenstelle Koblenz
Niederberger Höhe 1 I 56077 Koblenz

Stadtverwaltung Lahnstein
Postfach 2180
56108 Lahnstein

Mein Aktenzeichen	Ihre Nachricht vom	Ansprechpartner / Email	Telefon	Datum
2022_0677 . 1 **(bitte immer angeben)**	26.09.2022 BP 23	Achim Schmidt achim.schmidt@gdke.rlp.de	0261 6675 3028	04.10.2022

Gemarkung **Lahnstein**
Ortsteil: **Oberlahnstein**
Projekt **Bebauungsplan Nr. 23 "Hafengebiet Oberlahnstein"**

hier: **Aufstellung**
Beteiligungsart **§ 4 Abs. 1 BauGB**

Betreff : Archäologischer Sachstand

Planungsinhalt : **Verdacht auf archäologische Fundstellen**
Textfestsetzung: Abschnitt 1.3, Absatz 2, Seite 9.

Überwindung / Forderung:

- Keine weiteren Forderungen: Unsere Belange sind berücksichtigt

Erläuterungen zu archäologischem Sachstand

- **Verdacht auf archäologische Fundstellen**

  Bislang liegen der Direktion Landesarchäologie in diesem Bereich keine konkreten Hinweise auf archäologische Fundstellen vor. Allerdings stufen wir den Planungsbereich aus topographischen Gesichtspunkten als archäologische Verdachtsfläche ein. Dementsprechend können bei Bodeneingriffen bisher unbekannte archäologische Denkmäler zu Tage treten, die vor ihrer Zerstörung durch die Baumaßnahmen fachgerecht untersucht werden müssen.

Erläuterung Überwindungen / Forderungen

- **Keine weiteren Forderungen: Unsere Belange sind berücksichtigt**

  Durch die aktuelle Textfestsetzung sind unsere Belange berücksichtigt.

Diese Stellungnahme bezieht sich ausschließlich auf die Belange der Direktion Landesarchäologie. Eine Stellungnahme der Direktion Landesarchäologie, Referat Erdgeschichte (erdgeschichte@gdke.rlp.de) sowie der Direktion Landesdenkmalpflege (landesdenkmalpflege@gdke.rlp.de) muss gesondert eingeholt werden.

2.10.5 Hafenbetriebe Rheinland-Pfalz, Ludwigshafen

Häfen Rheinland-Pfalz
weltweit für die Region

Hafenbetriebe Rheinland-Pfalz GmbH | Postfach 21 06 24 | 67006 Ludwigshafen am Rhein

Stadt Lahnstein
Stadtverwaltung Fachbereich 1
Zentrale Dienste, Stadtentwicklung und Kultur,
Fachgebiet Stadtplanung
Herrn Winfried Hoß (Dienststelle: Kirchstr. 1)
Postfach 2180
56108 Lahnstein

Hafenbetriebe Rheinland-Pfalz GmbH
Zollhofstraße 4 · 67061 Ludwigshafen am Rhein
Tel: 0621 5984-0 · Fax: 0621 5984-135
www.haefen-rlp.de

Stadtverwaltung Lahnstein
Eingang am:
24. Okt. 2022
Fachbereich .....

Lv. 24/10.

Ludwigshafen, 20. Oktober 2022

Ihr AZ: BP 23
Bebauungsplan Nr.23 – Hafengebiet Oberlahnstein
Hier: Beteiligung der Träger öffentlicher Belange

Sehr geehrter Herr Hoß,

sehr geehrte Damen und Herren,

Sie haben uns, die Hafenbetriebe Rheinland-Pfalz GmbH, mit Schreiben vom 26. September 2022 angeschrieben und im Rahmen der Beteiligung der Träger öffentlicher Belange zur Stellungnahme aufgefordert. Hierzu wie folgt:

A. Tatsächliche Grundlagen

I. Lage des Plangebietes

Leider liegt eine Planzeichnung, die mit einem Bebauungsplan einhergeht, nicht vor, lediglich Übersichtskarten.

Für das künftige Plangebiet wurde zur Sicherung der Bauleitplanung eine Veränderungssperre beschlossen, die bereits verlängert wurde.

Zudem ist das künftige Plangebiet im Rahmen des städtebaulichen Entwicklungskonzepts (ISEK) teilweise in das Gebiet des Stadtumbaus Oberlahnstein einbezogen.

Die Entwurfsunterlagen (Stand 22. September 2022, online einsehbar unter https://session.lahnstein.de/bi/si0057.asp? ksinr=1133&toselect=16659 – BV 22/4188, Anlage zur Vorlage 4188 BP23 Beratung) sehen eine Gliederung des Plangebiets in die drei Teilgebiete SO-A, So-B und SO-C vor (S. 4). Festsetzungen für die Wasserflächen des Hafenbeckens sowie das Flussufer sind bisher nicht vorgesehen.

Ausweislich des Flächennutzungsplans (Stand 1999) liegen die Teilgebiete SO-A und SO-C insgesamt und die nördlich der Frankenstraße liegende Fläche des Teilgebiets SO-B im Sonderbaugebiet „Hafen". Im Übrigen ist das Teilgebiet B als Gemeinbedarfsfläche „Feuerwehr/ Bauhof" ausgewiesen.

II. Lage und Situation des Hafengebietes Oberlahnstein

Der Landeshafen Lahnstein am Mittelrhein zählt zu den landesweit bedeutsamen Häfen (Grundlagen Untersuchung zu den rheinland-pfälzischen Binnenhäfen für das Ministerium für Wirtschaft, Verkehr, Landwirtschaft und Weinbau des Landes Rheinland-Pfalz, Stand Mai 2019). Die Zweiteilung des Binnenhafens in das Hafenbecken Oberlahnstein und den Stromhafen Niederlahnstein stellt eine örtliche Besonderheit dar.

Der Hafen gehört zum Landesbetrieb Landeseigene Anlagen an Wasserstraßen des Landes Rheinland-Pfalz (BLAW), der auch Eigentümer von zahlreichen Flächen im Hafengebiet Oberlahnstein ist. Pächter und Betreiber ist die Hafenbetriebe Rheinland-Pfalz GmbH. Am Hafenbecken Oberlahnstein sind unter anderem ein Logistik- und Umschlagunternehmen der RPL Lahnstein GmbH sowie ein Betonwerk der Firma Dyckerhoff Beton Rheinland-Pfalz GmbH & Co. KG - Werk Lahnstein angesiedelt.

1. Gegenwärtiger Zustand

In den Teilgebieten SO-A und SO-C der Entwurfsfassung des Bebauungsplans findet überwiegend wasserseitiger Umschlag trockener Massengüter statt. Nördlich der Frankenstraße sind im Teilgebiet SO-B sonstige Nutzungen und Logistik vorhanden. Die südlich der Frankenstraße vorhandene Bebauung wurde im Rahmen des Projekts Stadtumbaus Oberlahnstein als sanierungsbedürftig bis hin zu erheblich sanierungsbedürftig eingestuft, die Nutzung als Standort für Bauhof und Feuerwehr ist nicht länger beabsichtigt. Die Verkehrsanbindung des gesamten Plangebiets erfolgt aktuell allein über die Frankenstraße.

Der Hafenteil Oberlahnstein erstreckt sich über ein Hafengebiet von 16,3 ha mit einer Kailänge von 750 m. Neben den wasserseitigen Umschlaganlagen Portalkran und Verladebrücke sowie großflächigen Lagerflächen sind im Hafengebiet Industriegelände und Gewerbeflächen vorhanden.

In Oberlahnstein wird auch Streusalz für den Landesbetrieb Mobilität (LBM) umgeschlagen. Gerade aufgrund des Salzgeschäftes ist von einer stabilen Entwicklung des Umschlaggeschäfts auszugehen. Gerade für die Andienung des rechtsrheinischen, hügeligen Hinterlandes lahnaufwärts ist dies elementar wichtig.

Planungen zur Sanierung der zwei Schiffsliege- und Umschlagplätze liegen vor. Mit Erneuerung der Spundwände beabsichtigt der Hafenbetreiber in die bestehende Infrastruktur zu investieren. Auch die geplante Entlastungsstraße stellt eine verbesserte Verkehrsanbindung des Hafengebiets Oberlahnstein in Aussicht.

Bereits zum jetzigen Zeitpunkt sieht sich der Hafenbetrieb erheblichen Nutzungskonflikten durch die angrenzende Wohnnutzung im Hafengebiet ausgesetzt. Die Beschwerden richten sich in erster Linie gegen die vorhandenen Lärm- und Staubbelastungen.

2. Erweiterungsmöglichkeiten

Zudem sind grundsätzlich ausreichend Entwicklungsflächen vorhanden, die im Eigentum des BLAW stehen und über einen direkten Wasserzugang verfügen oder eine damit zusammenhängende Fläche bilden. Die Standortsvoraussetzungen, um ein Container-Terminal zu errichten, sind gegeben.

B. Einwendungen

Problematisch erscheinen insbesondere die Festsetzungen von schutzwürdigen – nicht hafenaffinen - Nutzungen im Hafengebiet.

> Die Entwurfsfassung sieht für die Teilgebiete SO-A und SO-B unter anderem vor, dass Wohnungen für Aufsichts- und Bereitschaftspersonen sowie für Betriebsinhaber und -leiter ausnahmsweise zulässig sind. In den Teilgebieten SO-B und SO-C sollen Betriebe des Beherbergungsgewerbes generell und zudem sonstige Wohnungen oberhalb des Erdgeschosses ausnahmsweise zulässig sein. Insgesamt sind aus unserer Sicht Wohnnutzungen jedoch nicht akzeptabel. Hinsichtlich des Teilgebiets SO-C ergibt sich bereits aus der Lage unmittelbar am Hafenbecken, dass für dieses Areal die hafenwirtschaftliche Nutzung absoluten Vorrang haben muss. Auch Beherbergungsbetriebe würden zu einem stärkeren Individualverkehr führen und es besteht überdies das Risiko, dass Besucherinnen und Besucher auch die Hafenflächen begehen wollen und es dadurch zu erhöhten Gefährdungen kommt.
>
> Auch die Zulässigkeit von Anlagen für kulturelle Zwecke, Schank und Speisewirtschaften in den Teilgebieten SO-B und SO-C und Anlagen für gesundheitliche und sportliche Zwecke im Teilgebiet SO-B sind an dieser Stelle zu nennen. Hinzu kommt, dass Anlagen für kirchliche und soziale Zwecke im Teilgebiet SO-B und Anlagen für sportliche Zwecke im Teilgebiet SO-C ausnahmsweise zulässig sein sollen. Diese Anlagen sind geeignet eine Vielzahl an Menschen anzuziehen. Angesichts der eng begrenzten Nutzbarkeit der Hafengebietsfläche ist davon Abstand zu nehmen, solche Anlagen ohne hafenaffine Nutzung zuzulassen, die geeignet sind, wenn auch nur temporär, eine Vielzahl an Personen anzuziehen und das Gebiet großflächig in Anspruch zu nehmen und aufgrund ihrer Störempfindlichkeit und ihres erhöhten Sicherheitsbedürfnis weitere Vorkehrungen erforderlich machen.

Kritsch zu sehen sind zudem die Festsetzungen, die Einschränkungen hinsichtlich hafentypsicher Nutzung auf allen drei Teilgebieten (SO-A, SO-B und SO-C) vorsehen. Diese zielen darauf ab, dass künftig eine erhebliche Anzahl von hafenaffinen Betrieben nicht mehr zulässig sein sollen. Im Ergebnis wären letztlich zahlreiche hafenspezifische und hafenwirtschaftliche Nutzungen ausgeschlossen. Eine Hafen-Suprastruktur besteht aber eben nicht nur aus der eigentlich wasserseitigen Hafen-Infrastruktur, sondern eben auch aus der Anbindung sonstiger gewerblicher Nutzungen und der verkehrlichen Anbindung zum Wasser hin.

> Die geplante Festsetzung, die Zulässigkeit auf „wasseraffine Gewerbebetriebe, die auf einen Zugang bzw. eine Verbindung zum Wasser angewiesen sind“ zu beschränken, lässt sich schwerlich bestimmen – auch im Hinblick auf die im Planentwurf nicht abschließend aufgeführten Einschränkungen. Diese Unbestimmtheit ist mit einer erheblichen Rechtsunsicherheit für die bestehende und zukünftige Nutzung des Hafengebietes verbunden. Grundsätzlich kann annähernd jeder Stoff/ jede Ware, die auf dem Wasser transportiert wird, auch auf anderem Wege transportiert werden. Insbesondere beim Massen- und Schwerguttransport werden jedoch die Vorteile der Binnenschifffahrt sichtbar. Hafenaffinen Betrieben den Anschluss an das Wasser zu

ermöglichen, trägt zudem erheblich zur Entlastung des überregionalen Straßenverkehrs bei.

Auch die Unzulässigkeit von Betrieben, die Staube an die Umgebung abgeben, welche zu Ablagerungen oder Schmutzschichten in der Umgebung führen, zielt unmittelbar auf hafenaffine und bestehende Nutzungen ab. Das Verwendungsverbot bestimmter luftverunreinigender Stoffe würde im Ergebnis zum Ausschluss einer Vielzahl von Stoffgruppen im Hafengebiet führen, die auch den bestehenden Betrieben jede Entwicklungsmöglichkeit nehmen würde. Eine solche Unterteilung lässt sich nach unserem Dafürhalten nicht aus dem Bauplanungsrecht ableiten. Hinzu kommt das bauplanerische Problem einer hinreichenden Bestimmbarkeit dieser Stoffe sowie eine fehlende bauplanungsrechtliche Ermächtigungsgrundlage für Festsetzung hinsichtlich technischer oder baulicher Anforderung an emittierende Anlagen. Hierbei ist ergänzend zu berücksichtigen, dass gerade der Hafen Oberlahnstein seit jeher ein Hafen insbesondere für Schüttgüter ist.

Zu den hafentypischen Gewerben zählen auch Gewerbe für Behälterdienste. Diese Einschränkung ist kritisch zu sehen. Auch die Unzulässigkeit von Betrieben zur Lagerung und Umschlag von Siedlungsabfällen schränkt gerade hafenaffine Nutzung ein. In der Binnenschifffahrt spielt bereits der Transport wiederverwertbarer Materialien und Wertstoffe, wie zum Beispiel Papier, Glas und gegebenenfalls Kunststoff – die nach der Definition des Bundesministeriums für Umwelt, Naturschutz, nukleare Sicherheit und Verbraucherschutz (BMUV) auch unter den Begriff „Siedlungsabfall" fallen (online abrufbar unter: https://www.bmuv.de/themen/wasser-ressourcen-abfall/kreislaufwirtschaft/abfallarten-abfallstroeme/siedlungsabfaelle, Stand 13.10.2022)- bereits zum jetzigen Zeitpunkt eine große Rolle. Wie auch bei Schüttgut handelt es sich dabei um Massengut, dass insbesondere für den Transport auf dem Wasserweg geeignet ist. Der Ausschluss bestimmter Nutzungen, die gerade dienende Elemente eines Hafens sind (Behälterdienste, Lagerung und Umschlag von (Siedlungs-)Abfällen, Lagerhäuser, Lagerplätze) halten wir für verfehlt, weil genau diese Art Nutzungen typisch für einen Hafen sind. Typisch sind sie auch deswegen, um Verkehrsbewegungen solcher Güter auf der Straße und Schiene zu vermeiden bzw. von Straße und Schiene auf das Binnenschiff laden zu können. Dies entspricht auch dem politischen Willen, den Gütertransport von der Straße auf den Wasserweg zu verlagern.

Angesichts der eng begrenzten Nutzbarkeit der Hafengebietsfläche erscheint Einzelhandel in diesem Gebiet weder erforderlich noch sinnvoll. Die Festsetzungen, dass Einzelhandel in den Teilgebieten SO-B und SO-C ausnahmsweise zulässig sein sollen, erwecken doch erhebliche Zweifel, dass eine solche Art der Festsetzung zulässig oder jedenfalls sinnvoll umsetzbar ist. Zum einen ist das Teilgebiet SO-C dem Hafenumschlag vorbehalten, so dass kein Raum für Einzelhandel mit innenstadtrelevantem Sortiment verbleibt. Zum anderen wäre Einzelhandel mit nicht-innenstadtrelevantem Sortiment ausschließlich im Teilgebiet SO-B denkbar.

Darüber hinaus bestehen angesichts der geplanten Obergrenze der Verkaufsflächenzahl (VKZ)/ Verkaufsfläche (VK) Bedenken, dass diese Festsetzung eine Art „Windhundrennen" unter den Gewerbetreibenden auslösen könnte.

I. Höherrangiges Recht

1. LEP IV

Bereits auf Ebene des Landesentwicklungsprogramms IV (Stand 2008) für das Land Rheinland-Pfalz wird ausgeführt, dass das bestehende Angebot an Gewerbe- und Industrieflächen vorrangig genutzt werden soll (G 52; Ziffer 3.2.2 LEP IV). Dies geht dann aber nicht und wird konterkariert, wenn bestehende Angebote an Gewerbe- und Industrieflächen durch heranrückende Wohnbebauung und schutzwürdige Nutzungen (Betriebe des Beherbergungsgewerbes) zurückgedrängt werden. Nicht ohne Grund wird in der Begründung und Erläuterung des LEP IV ausgeführt, dass ein effizienter Umgang mit bereits verfügbaren Flächen erforderlich ist, und gewerblich-industrielle Entwicklung auf die gesicherten Industrie- und Gewerbegebiete sowie Brachflächen zu konzentrieren ist. Um auch zukünftig eine Entwicklung des Hafengebiets zu ermöglich, hat der BLAW bereits Erweiterungsflächen im Hafengebiet erworben. Rückt nun aber schutzwürdige Nutzungen an diese Flächen heran, wird genau dieses Ziel beeinträchtigt.

Auch die Wasserstraßen Rhein, Mosel und Saar sowie die Binnenhäfen sollen entsprechend den Erfordernissen des modernen Gütertransports in der Binnenschifffahrt weiter ausgebaut werden (G 158; Ziffer 5.1.4 LEP IV). In der Begründung dazu heißt es, dass die öffentlichen Binnenhäfen sowie Umschlagplätze einen wichtigen Standortvorteil für die Industrie- und Wirtschaft in Rheinland-Pfalz darstellen und im Zusammenwirken mit den Logistikunternehmen und der verladenden Wirtschaft hohe Bedeutung für den Arbeitsmarkt haben. Bereits zum jetzigen Zeitpunkt wird davon ausgegangen, dass es mit steigendem Güterverkehr angesichts mangelnder Erweiterungsmöglichkeiten in bestehenden Häfen erforderlich wird, neue Hafeninfrastrukturen zu entwickeln. Eine Bauleitplanung die auf eine Umnutzung von Hafenflächen zugeschnitten ist, läuft diesem Grundsatz bereits zuwider.

2. Regionalplan

Das Vorhaben widerspricht auch den Zielen der Raumordnung. Der aktuelle Regionale Raumordnungsplan (RROP) der Planungsgemeinschaft Mittelrhein-Westerwald (Stand 2017), in dessen räumlichen Geltungsbereich das Plangebiet fällt, bestimmt, dass bestehende Standorte für Industrie und Gewerbe und auch für die Hafen und hafenaffine Nutzungen zu sichern sind. Im Einzelnen:

Für die Industrie- und Gewerbeentwicklung bieten sich insbesondere Standorte an den Schnittpunkten von übergeordneten Verkehrswegen und in der Nähe von Verknüpfungspunkten wie Güterhäfen an (G 35; Ziffer 1.3.3 RROP).

Insgesamt soll der Güterverkehr so weiterentwickelt werden, dass auch durch eine leistungsfähige Verknüpfung von Straße, Schiene und Wasserstraßen möglichst hohe Anteile des Straßengüterverkehrs auf die Schiene und auf die Wasserwege verlagert werden (G 130, Ziffer 3.1.2.3 RROP). Die Begründung zu diesem Grundsatz verweist hierbei explizit auf die insgesamt starke Belastung der Nord-Süd-Verbindung durch den Güterdurchgangsverkehr, so dass zur Entlastung der Schienenstrecke und Straße eine Verlagerung auf den Frachtschiffsverkehr erfolgen soll, zumal aufgrund der erheblichen Lärmbelastungen und Erschütterungen eine Zunahme des Schienengüterverkehr im Rheintal vermieden werden soll.

Die bestehenden Häfen am Mittelrhein sollen für die Frachtschifffahrt erhalten und soweit erforderlich ausgebaut werden (G 136; Ziffer 3.1.2.3 RROP). Aus der Begründung dieses Grundsatzes geht auch hervor, dass eine multifunktionale Nutzung der bestehenden Häfen nur in Betracht kommt, soweit die Frachtschifffahrt dadurch nicht beeinträchtigt wird. Eine Beeinträchtigung liegt jedoch bereits vor, wenn in das Leistungspotential eines Hafengebiets eingegriffen und auf lange Sicht die Entwicklungs- und Ausbaumöglichkeit durch bauplanerische Festsetzungen genommen wird.

II. Erforderlichkeit

Nach § 1 Abs. 3 Satz 1 BauGB muss ein Bebauungsplan wie jede Bauleitplanung erforderlich sein. Dies gilt nicht für den Plan an und für sich, sondern auch und für jede seiner einzelnen Festsetzungen.

Der derzeitige Flächennutzungsplan weist den überwiegenden Teil des Plangebiets als Sonderbaugebiet „Hafen“ aus. Daher ist auf den Gebietserhaltungsanspruch der Betroffenen hinzuweisen. Die Festsetzung in der Entwurfsfassung des Bebauungsplans stehen jedoch einer Entwicklung der Hafenflächen entgegen. Gerade mit der Zulassung von Wohnbebauung und der Einschränkung bezüglich hafenaffiner Nutzungen wird das Gegenteil der bisher zulässigen Art der Nutzung geplant.

Der Bebauungsplan steht daher nicht nur mit den Grundsätzen der Raumordnung nicht in Einklang, sondern es fehlt eine Auseinandersetzung, warum eine Erforderlichkeit für die Planung bestehen soll. Ein städtebauliches Konzept ist nämlich nicht erkennbar, mit Ausnahme des Umstandes, auf Kosten bestehender Nutzungen, die auf einen Wasserzugang angewiesen sind, andere Nutzungen zu ermöglichen. Dass der Bebauungsplan einen Dreiklang aus Wohnen, Arbeiten und Freizeit in einem Hafenareal mit vorwiegend industrieller und gewerblicher Nutzung ausschließt, ist in dem gegenwärtigen Stadium des Entwurfs nicht hinreichend deutlich. Eine gebietsfremde Nutzung wird hier hineingezwängt in die bestehenden Nutzungen, ohne dass es einen erkennbaren städtebaulichen Grund gibt.

Entsteht durch die Planung einer Gemeinde eine Gemengelage, durch die Gebiete von unterschiedlicher Schutzwürdigkeit zusammentreffen, so führt dies nicht nur zu einer Pflichtigkeit dessen, der Belästigungen verbreitet (vgl. BVerwG, UPR 1985, Seite 29; jüngst OVG Münster, Entscheidung vom 07.03.2006, AZ. 10 D 43/03.NE).

Eine tatsächliche und planungsgebundene Vorbelastung führt nämlich auch zu einer Duldungspflicht derer, die sich in dem sicheren Wissen um die Vorbelastung in der Nähe solcher Quellen ansiedeln. Es ist bereits im Rahmen der Bauleitplanung erforderlich dieser Rechnung zu tragen und zu einer Konfliktbewältigung beizutragen. Das bedeutet im konkreten Fall, dass nicht nur die Belange einzustellen sind, die sich aus der neuen Nutzung ergeben. Vielmehr sind auch die Belange, welche die vorhandene Nutzung betreffen, angemessen zu berücksichtigen. Es bedarf insbesondere einer Begründung zur Gestaltung dieser Gemengelage. Eine Konfliktbewältigung darf gerade nicht darauf ausgerichtet sein, vorhandene Nutzungen unmöglich zu machen und bestehende Betriebe einzuschränken, wenn diese Bestandsschutz genießen.

Aus diesem Grund ist eine umfassende planerische Bestandsaufnahme, auch möglicher Emissionen und Immissionen, vorzunehmen.

III. Grundsatz der Konfliktbewältigung und Optimierungsgebot

Der Grundsatz der Konfliktbewältigung besagt, dass unverträgliche Nutzungen möglichst zu trennen sind. Ist eine Trennung nicht möglich, so ist in zweiter Linie ein dann drohender oder bereits bestehender Nutzungskonflikt möglichst frühzeitig zu bewältigen.

Hintergrund dessen ist die Tatsache, dass Konflikte, die sich stellen können, kaum bewältigt werden können, wenn die Vorhaben bereits realisiert sind. Daher ist auf einer möglichst frühen Planungsstufe der Versuch zu unternehmen, etwaige Konflikte zu bewältigen.

Die vorhandene Nutzung ist dabei der neuen gegenüber zu stellen. Kompensatorische Maßnahmen zu Gunsten der vorhandenen Nutzung sind vom Planungsträger zu prüfen. Das Hafengebiet Oberlahnstein mit den dort ansässigen Unternehmen ist eine solche bestehende Nutzung. Eine neue, „heranrückende" Nutzung hat diesem Umstand schon in der Phase der Bauleitplanung Rechnung zu tragen. Wird wie hier jedoch ein Konflikt durch die Planung nicht bewältigt, sondern heraufbeschworen und verstärkt. Entsteht durch die Planung einer Gemeinde eine Situation, durch die Nutzungen unterschiedlicher Schutzwürdigkeit aufeinandertreffen, so führt dies nicht nur möglicherweise zu einer Pflichtigkeit derer, die Belästigungen verbreiten, sondern auch eine Pflichtigkeit für diejenigen, die sich in eine solche Situation hineinbegeben müssen. Eine Vorbelastung derart, wie sie in hiesigem Gebiet vorhanden ist, führt zu einer Duldungspflicht derer, die sich im sicheren Wissen um die Vorbelastung in der Nähe solcher Quellen ansiedeln. Dies betrifft nicht nur Lärm, Staub, Erschütterungen und sonstige Emissionen. Es betrifft auch die sonst damit einhergehenden Beeinträchtigungen, die sich im Angesicht eines Industrie-, Gewerbebetriebes und eines Sondergebiets Hafen im Übrigen stellen. Daher muss eine grundsätzlich planungsrechtliche Absicherung erfolgen. Das bedeutet, dass im konkreten Fall insbesondere auch bei den abzuwägenden Belangen intensive Prüfungen voranzustellen sind, wie die vorhandene Nutzung geschützt und weiterhin ermöglicht wird. Ausführungen dazu fehlen in der bisherigen Entwurfsfassung des Bebauungsplans vollständig.

An dieser Stelle sei auch wegen der Hineinplanung einer störanfälligen Wohnnutzung in eine bestehende Nutzung auf das Optimierungsgebot des § 50 Bundes-Immissionsschutzgesetz (BImSchG) hingewiesen.

Im Optimierungsgebot des § 50 BImSchG findet der allgemeinen Grundsatzes der Konfliktbewältigung eine konkrete gesetzliche Ausgestaltung. Das Optimierungsgebot ist der eigentlichen Abwägung quasi vorgeschaltet und lenkt die Abwägung bzw. gibt die Richtung vor. Es führt dazu, dass die ohnehin einzubringenden Belange des Immissionsschutzes besondere Berücksichtigung finden und zu einer Einschränkung der planerischen Gestaltungsfreiheit führen.

Sollen in diesem Rahmen wenig verträgliche Nutzungen neben- und zueinander geplant werden, so kommt es entscheidend auf die jeweilige Gewichtung der Belange und deren Abwägung an, weil vom Regelfall der verträglichen Nutzungsarten abgewichen werden soll. Erfasst werden nach Sinn und Zweck des § 50 BImSchG nicht nur der Schutz der Wohnnutzung, sondern je nach Nutzung auch Kern- und Gewerbegebiete.

Werden zudem nicht nur wenig verträgliche Nutzungen nebeneinander geplant, sondern diese auch noch in äußerst geringen Abständen, so ist ein noch stärkeres Augenmerk darauf zu richten, welche Belange berührt sind. Es sind also in der Abwägung gleich mehrere Hürden zu überwinden. Zum einen muss begründet werden, warum eine solche Gemengelage geplant wird, zum anderen, warum diese Nutzungen in der Gemengelage mit so niedrigen Abständen geplant werden.

Im Rahmen des Optimierungsgebots ist dabei in diesem Fall insbesondere zu berücksichtigen:

Geplante Nutzung und vorhandene Nutzung sind einander so zuzuordnen, dass schädliche Umwelteinwirkungen (§ 3 Abs. 1 BImSchG) soweit wie möglich vermieden werden. Ein vollständiges Vermeiden ist angesichts der bisher bestehenden Entwurfsplanung jedoch ausgeschlossen. Daher ist auf die Belange des Bestandsschutzes bereits in diesem Planungsstadium hinzuweisen.

Dabei kommt es insbesondere auf die Gewichtung der Belange durch den Planungsträger an, wenn die vorhandene, immissionsträchtige Nutzung einer konfliktträchtigen Gemengelage ausgesetzt wird. Gerade in diesem Fall kommt es auf einen ausgewogenen Ausgleich der verschiedenen Interessen und Belange an, denn hier können aufgrund der begrenzten Fläche (insbesonder im Teilgebiet SO-C) bei bestehender Planung die Flächen kaum anders zugeordnet werden. Somit sind die Belange der bestehenden Nutzung und der Betrieb insbesondere der Hafenanlangen in einen Ausgleich mit der neuen Nutzung zu bringen.

Gerade bei der Planung von Gemengelagen, erst recht bei einer solchen mit geringen Abständen zwischen den Nutzungen, ist wie bei jeder räumlichen Planung die Alternativenprüfung Teil des Abwägungsvorgangs. Diese spielt nicht nur in der Abwägung selber eine Rolle, sondern vielmehr schon bei der Sammlung, Gewichtung und Bewertung der Belange.

Unter dem Gesichtspunkt des Erhalts bestehender Nutzungen, insbesondere des Umschlags von trockenen Massengütern in Form von Schüttgut, sind nicht nur die verschiedenen Belange zu sammeln, zu gewichten und in einen Ausgleich zu bringen. Vielmehr sind schon im Vorfeld Alternativen zur gegenwärtigen Planung zu prüfen.

IV. Gebot der Rücksichtnahme und Grundsatz der Verhältnismäßigkeit

Wie der Gebietserhaltungsanspruch ist in gleicher Weise auch das Gebot der Rücksichtnahme zu berücksichtigen. Dieses ist nicht nur bei dem konkreten Vorhaben (§ 15 BauNVO) zu berücksichtigen, sondern auch dann schon bei der Bauleitplanung, wenn der Inhalt der Planung und die (verfassungsrechtlichen) Schranken durch die Berücksichtigung des Grundsatzes der Verhältnismäßigkeit dazu führen, dass im konkreten Fall eine Nutzung, welche die bestehenden ausschließt und die bestehenden erheblich stört, dem Rücksichtnahmegebot zuwiderlaufen muss.

Dann muss aber schon auf Planungsebene, wie auch der Grundsatz der Konfliktbewältigung, dazu führen, dass nicht schon das Bauplanungsrecht etwas zulässt, was gegen das Gebot der Rücksichtnahme verstoßen würde. Planungen haben sich an dem Bestand zu orientieren und neue Nutzungen daran auszurichten. Somit wird die Umgestaltung des Gebietes wie auch seiner Umgebung durch das Gebot der Rücksichtnahme gesteuert. Das schließt eine Planungsumgestaltung eines Gebietes nicht von vornherein aus, diese findet ihre Grenzen aber dort, wo die neue Planung zulässige Nutzungen beschränkt.

V. Übrige Einwendungen und Bedenken

1. Emmissionen

Die Lärmeinwirkungen und Staubemissionen, die insbesondere aus dem Umschlag von Schüttgut (zum Beispiel Streusalz, Pellets, Sand und Kies) sowie dem dazu gehörenden An- und Ablieferverkehr und den Be- und Entladevorgängen resultieren, sind Ausprägung der Nutzung und damit letztlich unvermeidbar.

Die konkrete Emissionssituation führt im Rahmen der angestrebten Bauleitplanung zu einer konfliktträchtigen Gemengelage. Zumal in diesem Gebiet bereits Konflikte mit ungenehmigter Wohnnutzung bestehen und der Gemeinde bekannt sind.

2. Eigentumsbeeinträchtigung

Selbstverständlich sind Eigentum des Eigentümers, BLAW, genauso tangiert wie eigentumsähnliche Belange und Interessen der Hafenbetriebe Rheinland-Pfalz GmbH als Pächterin und Verwalterin des Grundstücks. Es kommt einer Entziehung des Eigentums nahe, wenn wie im vorliegenden Fall durch die Bauleitplanung nichthafenaffine Nutzungen dem Eigentümer und der Pächterin und Verwalterin aufgezwungen werden und zugleich bestehende Nutzungen dadurch tangiert und eingeschränkt werden. Sie ist in ihrer eigenen wirtschaftlichen Entwicklung und damit ihrem Eigentum erheblich verletzt.

3. Recht am eingerichteten und ausgeübten Gewerbebetrieb als besondere Ausprägung des Eigentumsschutzes (Art. 14 GG)

Zu dem oben angesprochenen Eigentumsschutz gehört dann auch das Recht am eingerichteten und ausgeübten Gewerbebetrieb, das weiter eingeschränkt wird, wenn Wohnnutzung, also schutzwürdige Nutzung, in ein bestehendes Gewerbe- bzw. Industriegebiet in einem Sondergebiet Hafen hinzutritt.

4. Bestandsschutz und Bestandssicherung

Gleichfalls ist dies zu berücksichtigen als Bestandsschutz für die bestehenden Unternehmen, wozu im Übrigen auch BLAW als Eigentümer und Hafenbetriebe Rheinland-Pfalz GmbH als Verpächterin und Verwalterin gehören, insoweit gerade für die hier zu überplanenden Flächen.

5. Belange der Wirtschaft

Die Belange der Wirtschaft sind ohnehin zu berücksichtigen (§ 1 Abs. 6 Nr. 8 a BauGB). In diesem Falle ist dies aber besonders hervorzuheben. Die Eigentümerin (BLAW) und die Verpächterin und Verwalterin (Hafenbetriebe Rheinland-Pfalz GmbH) sind Teil der Wirtschaft auf der einen Seite und stellen der Wirtschaft im Übrigen die Flächen zur Verfügung. Es sind also auch Belange der hiesigen Einwender.

6. Interesse an funktionierender Hafenwirtschaft einschließlich damit zusammenhängender Lager- und Logistiktätigkeiten

Zu den zu berücksichtigenden Belangen gehören auch die Belange der funktionierenden Hafenwirtschaft einschließlich der damit zusammenhängenden Lager- und Logistiktätigkeiten. Wie bereits in den Grundsätzen des LEP IV und RROP deutlich wird, ist das Land Rheinland-Pfalz auch als Fördermitglied des ShortSeaShipping Inland Waterway Promotion Center (SPC) bemüht „gerade auch wegen der vom Schienenlärm stark belasteten Menschen im Mittelrheintal“ (https://www.dvz.de/rubriken/politik/detail/news/rheinland-pfalz-wird-spc-foerdermitglied.html) den Rhein als vorzugswürdigen Transportweg zu fördern.

7. Erhaltung, Sicherung und Schaffung von Arbeitsplätzen

Die Erhaltung, die Sicherung und die Schaffung von Arbeitsplätzen sind ebenfalls gewichtige und zu berücksichtigende Belange (§ 1 Abs. 6 Nr. 8 Buchstabe c) BauGB).

8. Hochwasserschutz

Die mit dem Bebauungsplan zu überplanende Fläche liegt unmittelbar am Gewässer. Die Flächen liegen unmittelbar am Hafenbecken Oberlahnstein, das wiederum mit der Bundeswasserstraße Rhein, damit einem oberirdischen Fließgewässer, verbunden ist. Wird nun in diesem Gebiet, an dem bisher kein Wohnen zulässig war, Wohnen bauplanungsrechtlich zugelassen, so werden Menschen einem Hochwasserrisiko, damit Gesundheitsgefahren, ausgesetzt, die dem bisher nicht ausgesetzt gewesen sind.

Angesichts des frühen Planungsstadiums und der lückenhaften Entwurfsfassung bleibt weiterer Vortrag vorbehalten.

Mit freundlichen Grüßen

Franz J. Reindl
Geschäftsführer
Hafenbetriebe Rheinland-Pfalz GmbH

2.10.6 Handwerkskammer Koblenz, Koblenz

2.10.5

Hoß, Winfried

Von: Ax, Angelika <angelika.ax@hwk-koblenz.de>
Gesendet: Mittwoch, 5. Oktober 2022 15:06
An: Hoß, Winfried
Betreff: Hwk Koblenz- BBP Nr. 23 Hafengebiet Oberlahnstein
Anlagen: Brief TÖB an VG.pdf

Sehr geehrte Damen und Herren,

beigefügt erhalten Sie unsere Stellungnahme zum o. g. Vorgang.

Für Rückfragen stehen wir gerne zur Verfügung.

Im Rahmen der Digitalisierung und der Umwelt zu liebe, bitten wir Sie künftig – sofern Sie über die technischen Möglichkeiten verfügen – aktuelle Vorgänge zur Bauleitplanung mit Anlagen per E-Mail an beratung@hwk-koblenz.de zu mailen, sodass auf eine Printversion verzichtet werden kann.

Mit freundlichen Grüßen

Angelika Ax

Betriebswirtin HwO
Teamassistenz Unternehmensführung

Handwerkskammer Koblenz
Abteilung Beratung und Wirtschaftsförderung
Beratungsteam Unternehmensführung
Rizzastraße 24-26
56068 Koblenz
Tel. 0261/398-251, Fax 0261/398-994
Angelika.Ax@hwk-koblenz.de
www.hwk-koblenz.de

Handwerkskammer
Koblenz

Handwerkskammer Koblenz · 56063 Koblenz
##248##
Stadtverwaltung
56112 Lahnstein

Bauleitplanung
Friedrich-Ebert-Ring 33
56068 Koblenz
Stephanie Binge
Telefon 0261/398-248
Telefax 0261/398-398
Stephanie.binge@hwk-koblenz.de
www.hwk-koblenz.de

Koblenz, 5. Oktober 2022

Ihr Schreiben 26.09.2022
Ihr Zeichen BP 23
Aufstellung des BBP Nr. 23 „Hafengebiet Oberlahnstein", Stadt Lahnstein

Sehr geehrte Damen und Herren,

in der Funktion als Träger öffentlicher Belange bedanken wir uns für die Einbeziehung in das oben genannte Planungsverfahren.

Uns obliegt es festzustellen, ob durch die geplanten Maßnahmen Einschränkungen oder Behinderungen in Bezug auf die Entwicklungs- und Nutzungsmöglichkeiten unserer Handwerksbetriebe entstehen.

Nach Durchsicht und Prüfung der vorliegenden Unterlagen haben wir keine Bedenken und Anregungen.

Mit freundlichen Grüßen

Stephanie Binge

Angelika Ax

2.10.7 Kreisverwaltung des Rhein-Lahn-Kreises, Bad Ems

2.10.7

Hoß, Winfried

Von: Klöckner, Horst <Horst.Kloeckner@rhein-lahn.rlp.de>
Gesendet: Freitag, 28. Oktober 2022 12:25
An: Hoß, Winfried
Betreff: WStellungnahme zur Planaufstellung zum BPL Entwurf "Nr. 23 Hafengebiet Oberlahnstein" der Stadt Lahnstein, vorgezogene Beteiligung gem. § 4 Abs. 1 BauGB
Anlagen: Nr23 Hafenglaende Oberlahnstein.pdf

Sehr geehrter Herr Hoss,
anbei unsere Stellungnahme.

Mit freundlichen Grüßen
Im Auftrag:

Horst Klöckner

Kreisverwaltung des Rhein-Lahn-Kreises
Bauen und Planung
Insel Silberau 1, 56129 Bad Ems
Tel: 02603 972-266
Fax: 02603 972-6266
E-Mail: Horst.Kloeckner@rhein-lahn.rlp.de
Web: www.rhein-lahn-kreis.de

Kreisverwaltung
des Rhein-Lahn-Kreises
-Untere Landesplanungsbehörde-

Kreisverwaltung des Rhein-Lahn-Kreises ♦ Insel Silberau ♦ 56129 Bad Ems

Stadtverwaltung Lahnstein
Postfach 2180

56108 Lahnstein

Aktenzeichen:
60-III
Sachbearbeiter:
Herr Horst Klöckner
Durchwahl:
02603-972 266
Telefax:
02603-972 6266
Zimmer:
318
Email:
horst.kloeckner@rhein-lahn.rlp.de
Datum:
27.10.2022

Bauleitplanung der Stadt Lahnstein;
Entwurf des Bebauungsplanes „Nr. 23-Hafengebiet Oberlahnstein“
der Stadt Lahnstein

Beteiligung der Träger öffentlicher Belange gem. § 4 Abs. 1 BauGB

Ihr Schreiben vom 26.09.2022, Az.: BP23

Sehr geehrte Damen und Herren,

mit Ihrem v.g. Schreiben bitten Sie uns als Träger öffentlicher Belange um Stellungnahme zur Änderung des Bebauungsplanes „Nr. 23 Hafengebiet Oberlahnstein“. Hierfür bedanken wir uns recht herzlich.

Inhaltlich haben wir zur vorgelegten Planung folgende Anregungen vorzutragen:

Die untere Naturschutzbehörde weist darauf hin, dass in nordöstlicher Richtung und im direkten Anschluss an den geplanten Geltungsbereich das FFH-Gebiet „Mittelrhein“ anschließt. Im weiteren Planungsverlauf sind daher entsprechende Prüfungen (FFH-Vorprüfung und ggf. FFH-Verträglichkeitsprüfung) durchzuführen, um die Auswirkungen des BPL-Entwurfes auf die festgelegten Erhaltungsziele des Schutzgebietes zu untersuchen.

Wir bitten um weitere Beteiligung anlässlich der nächsten Verfahrensschritte.

Mit freundlichen Grüßen
Im Auftrag:

(Horst Klöckner)

Hausanschrift:
Kreisverwaltung Rhein-Lahn
Insel Silberau
56130 Bad Ems

Telefon: 0 26 03-9 72 0
Fax: 0 26 03-9 72 19 9
E-Mail: kvbadems@rhein-lahn.rlp.de
Internet: http://www.rhein-lahn-info.de

Konten der Kreiskasse:
Nassauische Sparkasse Bad Ems Nr. 552 052 900 (BLZ 510 500 15)
Dresdner Bank Bad Ems Nr. 674 535 000 (BLZ 570 800 70)
Volksbank Rhein-Lahn e.G. Nr. 200 475 801 (BLZ 570 928 00)
Postbank Frankfurt Nr. 23 74- 604 (BLZ 500 100 60)

Öffnungszeiten: montags-freitags 8.00 Uhr bis 12.00 Uhr, donnerstags von 14.00 Uhr bis 18.00 Uhr
oder nach telefonischer Vereinbarung

2.10.8 Landesbetrieb Mobilität Diez LBM, Diez

2.10.8

LBM

LANDESBETRIEB
MOBILITÄT
DIEZ

Landesbetrieb Mobilität Diez, Postfach 15 29, 65574 Diez

Stadtverwaltung Lahnstein
Postfach 2180

56108 Lahnstein

Stadtverwaltung Lahnstein
Eingang am:
25. Okt. 2022
Fachbereich .....

Ihre Nachricht:	Unser Zeichen:	Ansprechpartner(in):	Durchwahl:	Datum:
vom 26.09.2022 BP23	(bitte stets angeben) L-XX-1e-562/22 IV 40	Birgit Otto E-Mail: birgit.otto @Lbm-diez.rlp.de	(06432) 92006-5440 Fax: (0261) 29 141-4843	24. Oktober 2022

Beteiligung der Träger öffentlicher Belange bei der Aufstellung, Änderung Ergänzung oder Aufhebung der Bauleitplanung gem. § 4 Abs. 1 BauGB
hier: Aufstellung des Bebauungsplans Nr. 23-Hafengebiet Oberlahnstein

Sehr geehrte Damen und Herren,

mit Schreiben vom 26.09.2022 haben Sie uns den Bebauungsplan Nr. 23 – „Hafengebiet Oberlahnstein" zur Stellungnahme zugeleitet.

Mit dem Bebauungsplan sollen die planungsrechtlichen Voraussetzungen für die Ausweisung eines Sonstigen Sondergebietes „Hafengebiet" geschaffen werden.
Das Plangebiet befindet sich nicht direkt an Straßen des überörtlichen Verkehrs. Die verkehrliche Erschließung erfolgt über die vorhandene Stadtstraße „Frankenstraße". Darüber hinaus prüft die Stadt Lahnstein die Errichtung einer neuen Stadtstraße als Entlastungsstraße.
Belange des Landesbetrieb Mobilität Diez werden durch den vorgelegten Bebauungsplan nicht nachteilig berührt.
Wir haben die Unterlagen auch dem Geschäftsbereich Verkehr unserer Zentrale in Koblenz zur Prüfung weitergeleitet, da dieser für nicht bundeseigene Bahnanlagen zuständig ist. Von dort ergeht ggf. eine gesonderte Stellungnahme.

Mit freundlichen Grüßen
In Vertretung

Maximilian Duhr

Im Auftrag

Birgit Otto

Besucher:
Goethestr.9, 65582 Diez

Fon: (06432) 92006-0
Fax: (06432) 92006-5999

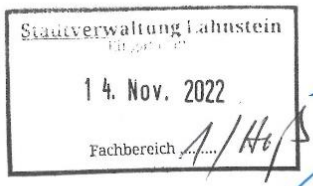
Web: lbm.rlp.de

Bankverbindung:
Rheinland-Pfalz Bank
(LBBW)
IBAN:
DE23600501017401507624
BIC: SOLADEST600

Geschäftsführer:
Dipl.-Ing. Arno Trauden
Stellvertreter:
Franz-Josef Theis

RheinlandPfalz

2.10.9 Landesbetrieb Mobilität Rheinland-Pfalz LBM, Koblenz



LBM
LANDESBETRIEB
MOBILITÄT
RHEINLAND-PFALZ

2.10.9

Landesbetrieb Mobilität Rheinland-Pfalz · Postfach 20 13 65 · 56013 Koblenz

Stadtverwaltung Lahnstein
z.Hd. Herrn Hoß
Postfach 2180
56108 Lahnstein

Ihre Nachricht:	Unser Zeichen:	Ansprechpartner(in):	Durchwahl:	Datum:
vom 26.09.2022, BP23	(bitte stets angeben) V IV/11 – F/12/22	Marita Bungarten E-Mail: Marita.Bungarten @lbm.rlp.de	(0261) 30 29-1681 Fax:	10.11.2022

Beteiligung im Rahmen der Bauleitplanung der Stadt Lahnstein,
hier: Aufstellung des Bebauungsplans Nr. 23 – Hafengebiet Oberlahnstein-
Ihr Schreiben vom 26.09.2022

Sehr geehrte Damen und Herren,
sehr geehrter Herr Hoß,

mit Schreiben vom 26.09.2022 hatten Sie uns im Rahmen der Aufstellung des Bebauungsplanes Nr. 23 – Hafengebiet Oberlahnstein- in Lahnstein beteiligt.
Leider hatte uns dieses Schreiben verspätet erreicht, so dass wir Ihnen unsere Stellungnahme erst jetzt zuleiten können.

Die eisenbahntechnische Prüfung der vorgelegten Unterlagen erfolgte durch die Landeseisenbahnaufsicht (LEA) Rheinland-Pfalz beim Eisenbahn-Bundesamt, Außenstelle Saarbrücken, Frau Dezes.

Wir bitten, folgende Punkte zu beachten:

- Das o.g. Bauvorhaben liegt in unmittelbarer Nähe zu der Eisenbahninfrastruktur der Fa. Lahnpaper GmbH. Unsere Stellungnahme bezieht sich auf diese nichtbundeseigene Bahnanlage (NE-Bahn).
  Derzeit ist die Eisenbahninfrastruktur aufgrund fehlender Nutzung betrieblich gesperrt. Da eine Wiederaufnahme jedoch jederzeit möglich ist, müssen die Standsicherheit und die Funktionsfähigkeit der Bahnanlagen jederzeit gewährleistet sein.

Besucher:
Friedrich-Ebert-Ring 14-20
56068 Koblenz

Fon: (0261) 30 29-0
Fax: (0261) 30 29-1915

Web: lbm.rlp.de

Bankverbindung:
Rheinland-Pfalz Bank
(LBBW)
IBAN:
DE23600501017401507624
BIC: SOLADEST600

Geschäftsführer:
N.N.
Stellvertreter:
Franz-Josef Theis

RheinlandPfalz

- Weitere ehemalige Bahnanlagen im Hafengebiet wurden bereits abgehängt/zurückgebaut.

- Oberflächenwasser darf der Eisenbahnbetriebsanlage nicht zugeführt werden.

- Notwendige Ver- und Entsorgungsleitungen dürfen nicht ohne Zustimmung des Eisenbahninfrastrukturunternehmers und des LBM die Eisenbahnbetriebsanlage kreuzen oder parallel geführt werden. Auf § 18 LEisenbG wird verwiesen.

- Das Auflagenblatt für Bebauungen neben NE-Bahnanlagen ist bei der Bebauung (siehe Anlage, Stand 08/2019) zu beachten. Die zugehörigen Einzelbauanträge sind über den LBM bei der LEA zur Zustimmung vorzulegen. Auf § 18 LEisenbG wird verwiesen.

Daneben dürfen wir an dieser Stelle folgendes anmerken:
Soweit Flächen, auf denen sich Bahnanlagen befanden oder befinden, überplant werden und auf denen zukünftig andere Nutzungen vorgesehen sind, gilt grundsätzlich, dass ein Bebauungsplan erst nach erfolgter Freistellung nach § 23 AEG als Satzung beschlossen werden kann. Zuvor sind Flächen mit überörtlichen Bahnanlagen der Planungshoheit einer Gemeinde entzogen. Daneben dürfen grundsätzlich, solange eine Freistellung noch nicht erfolgt ist, Bahnanlagen – sowohl überörtliche als auch örtliche - nur geändert oder zurückgebaut werden, wenn zuvor ein Verfahren nach § 18 AEG durchgeführt wurde.
Wenn Bahnanlagen zuletzt von einem bundeseigenen Bahnunternehmen (DB) betrieben wurden, ist für eine Freistellung das Eisenbahn-Bundesamt zuständig. Bei Flächen, auf denen sich bisherige NE-Bahnanlagen befanden oder befinden, ist der LBM zuständig.

Wir bitten, uns im weiteren Verfahren nach § 4 Abs. 2 BauGB erneut zu beteiligen.

Für weitere Rückfragen stehen wir gerne zur Verfügung.

Mit freundlichen Grüßen
Im Auftrag

Kerstin Wesemann

Landeseisenbahnaufsicht
- LEA -
beim Eisenbahn-Bundesamt
Außenstelle Frankfurt / Saarbrücken

Auflagen zur Bebauung von Grundstücken neben nichtbundeseigenen Eisenbahnanlagen

- Die Mindestabstände (Bauwiche und / oder Schutzabstände usw.) gemäß der Landesbauordnung sind einzuhalten. Der Mindestabstand von festen Gegenständen zum geraden Gleis ohne Überhöhung beträgt 3,30m.

- Im Bereich der Grundstücksgrenze zur Gleisanlage können Signal- und Fernmeldekabel verlegt sein, die für die Betriebsführung notwendig sind. Die Kabelanlagen sind in Benehmen mit dem Gleisanlageneigentümer / Betreiber vor Baubeginn zu sichern.

- Durch die Bauarbeiten darf die Sicherheit des Eisenbahnbetriebes nicht beeinträchtigt werden. Das Betreten von Gleisanlagen sowie Lagern von Baustoffen, Bauteilen und Abstellen von Baugeräten im Gleisbereich ist verboten.

- Müssen ausnahmsweise aufgrund des Bauverfahrens Gleisanlagen gesperrt werden, ist vor Baubeginn mit den Gleisanlageneigentümer / Betreiber dieser Eingriff in den Eisenbahnbetrieb durch eine Baudurchführungsvereinbarung zu regeln.

- Um Überschneidungen Schwenkbereich - Gleisbereich zu vermeiden, müssen Baustellenkräne mit einer Schwenk- und Laufkatzenbegrenzung ausgestattet werden. Ausnahmen sind im Baudurchführungsvereinbarung zu regeln.

- Alle Arbeitsgruben und Bauteile sind außerhalb der unter 45° verlaufenden Druckzone (gemessen von Unterkante Schwellenende) zu verlegen. Arbeitsgruben im unmittelbaren Dammbereich sind zu vermeiden. Müssen sie ausnahmsweise innerhalb der Druckzone / Dammbereich angelegt werden, so sind rechtzeitig vor Baubeginn ein Standsicherheitsnachweis einschl. Ausführungspläne der Baubehelfe und nicht temporären Bauteilen der Bauaufsichtsbehörde bzw. der Landeseisenbahnaufsicht zur Überprüfung vorzulegen. Als Verkehrslast ist das Lastmodell LM 71 gemäß DIN EN 1991 anzusetzen. Die Aufstellung und Prüfung sollte von zwei unabhängigen in Eisenbahnlasten erfahrenen Ingenieuren durchgeführt werden.

- Dem Bahngelände dürfen keine Oberflächen-, Dach- oder sonstige Abwässer zugeleitet werden damit die Entwässerung und Standsicherheit der Gleisanlage nicht gefährdet wird. Die vorhandenen Bahnseitengräben dürfen nicht verfüllt werden.

- Der Bauherr muss das Grundstück derart einfriedigen, dass ein Betreten der Bahnanlage verhindert wird. Dies gilt auch für die Bauzeit. Die Einfriedung ist von ihm und seinen Rechtsnachfolgern laufend zu unterhalten und ggf. zu erneuern.

- Bei öffentlichem Kraftfahrzeugverkehr direkt neben der Grundstücksgrenze Gleisseite, müssen ggf. zusätzliche Schutzeinrichtungen (Leitplanken usw.) vorgesehen werden, damit rangierende bzw. ausbrechende Fahrzeuge nicht in den Gleisbereich gelangen können und dort liegen bleiben.

- Gehölzanpflanzungen müssen soweit vom Gleisbereich entfernt vorgenommen werden, dass dieser Bereich -auch bei Windwurf- nicht beeinträchtigt wird und jederzeit die erf. Sicht für die Fahrwegbeobachtung gewährleistet ist. Die Gehölzanpflanzung ist laufend zu pflegen. Der Freiflächenplan ist entsprechend zu überprüfen.

- Lichtreklamen neben der Gleisanlage, die zur Verwechselung mit Eisenbahnsignalen führen können, dürfen nur nach besonderer Genehmigung durch die zuständige Aufsichtsbehörde aufgestellt bzw. verändert werden.

- Grundstücks- und Gebäudebeleuchtungen dürfen nur blendfrei aufgestellt werden, damit eine sichere Fahrwegbeobachtung im Gleisbereich gewährleistet ist. Dies gilt auch für die Baustellenbeleuchtung.

- Für das Verlegen von Ver- und Entsorgungsleitungen im Bereich der nichtbundeseigenen Eisenbahn sind die jeweiligen Kreuzungsrichtlinien zu beachten.

- Durch den laufenden Eisenbahnbetrieb und die Erhaltung (Unterhaltung und Erneuerung) der Bahnanlage entstehen Emissionen (insbesondere Schall, Körperschall, Erschütterungen, Abgase und Funkenflug usw.); daraus können Entschädigungsansprüche oder Ansprüche auf Schutzmaßnahmen gegenüber dem Eisenbahnunternehmen nicht geltend gemacht werden.

- Brennbare sowie explosionsgefährdete Stoffe dürfen nicht in unmittelbarer Nähe des Gleisbereiches gelagert, umgefüllt oder sonstig behandelt werden. Es gilt die jeweilige Gefahrengutverordnung.

Folgende Gesetze, Verordnungen, Vorschriften, Richtlinien und anerkannte Regeln sind in der jeweils neusten Fassung zu beachten und einzuhalten:

- Allgemeines Eisenbahngesetz (AEG)
- Landeseisenbahngesetz (LEisenbG)
- Eisenbahn- Bau und Betriebsordnung (EBO)
- Verordnung über den Bau und Betrieb von Anschlußbahnen (BOA)
- Vorschrift für die Sicherung der Bahnübergänge bei nichtbundeseigenen Eisenbahnen (BÜV NE)
- Unfallverhütungsvorschrift DGUV 1 „Allgemeine Vorschrift“
- Unfallverhütungsvorschrift DGUV 73 „Schienenbahnen“
- Unfallverhütungsvorschrift DGUV 77 „Arbeiten im Bereich von Gleisen“
- Sicheres Verhalten betriebsfremder Personen im Gleisbereich von Eisenbahnen – BGI 834
- Sicherheitsrelevante Richtlinien für Bahnanlagen der DB Netz AG bzw. VDV Schriften
- Richtlinien für das Verlegen von Leitungen im Bereich der nichtbundeseigenen Eisenbahnen
- Landesbauordnung

Stand: 08/2019

2.10.10 Ministerium für Wirtschaft, Verkehr, Landwirtschaft und Weinbau

2.10.10

RheinlandPfalz
MINISTERIUM FÜR WIRTSCHAFT, VERKEHR, LANDWIRTSCHAFT UND WEINBAU

Ministerium für Wirtschaft, Verkehr, Landwirtschaft und Weinbau
Postfach 3269 | 55022 Mainz

Stadtverwaltung Lahnstein
Kirchstraße 1
56112 Lahnstein

Stiftsstraße 9
55116 Mainz
Telefon 06131 16-0
Telefax 06131 16-2100
poststelle@mwvlw.rlp.de
www.mwvlw.rlp.de

Mein Geschäftszeichen	Ihr Schreiben vom	Ansprechpartner/-in / E-Mail	Telefon / Fax	26. Oktober 2022
5062 Referat: 8704 Bitte immer angeben!		Georg Münch Georg.Muench@mwvlw.rlp.de	06131 16-2289 06131 16-172289	

Bebauungsplanentwurf Nr. 23 „Hafengebiet Oberlahnstein“

Sehr geehrte Damen und Herren,

mit Email vom 26.09.2022 hatten Sie uns den Entwurf des Bebauungsplanes Nr. 23 der Stadt Lahnstein zum „Hafengebiet Oberlahnstein“ zur Kenntnis gegeben. Die Hafenbetriebe Rheinland-Pfalz GmbH bzw. der Betrieb Landeseigener Anlagen an Wasserstraßen (BLAW) haben hierzu bereits mit Schreiben vom 20.10.2022 umfänglich Stellung genommen. Es wird ausdrücklich hierauf sowie nochmals auf die im Vorfeld in unserer Email vom 01.09.2022 erläuterten Bedenken gegen die Grundkonzeption des Bebauungsplanentwurfes verwiesen.

Es wird insbesondere kritisch gesehen, dass die geplanten textlichen Festsetzungen gravierende Einschränkungen hinsichtlich hafentypsicher Nutzung auf allen drei Teilgebieten (SO-A, SO-B und SO-C) vorsehen. Diese zielen im Ergebnis darauf ab, dass künftig eine erhebliche Anzahl von hafenaffinen Betrieben nicht mehr zulässig sein sollen. Im Ergebnis wären letztlich zahlreiche hafenspezifische und hafenwirtschaftliche Nutzungen ausgeschlossen. Es wird daher nochmals betont, dass eine Hafen-Suprastruktur nicht nur aus der eigentlich wasserseitigen Hafen-Infrastruktur, sondern eben auch aus der Anbindung sonstiger gewerblicher Nutzungen und der verkehrlichen Anbindung zum Wasser hin besteht.

RheinlandPfalz
MINISTERIUM FÜR
WIRTSCHAFT, VERKEHR,
LANDWIRTSCHAFT
UND WEINBAU

Lärmeinwirkungen und Staubemissionen, die insbesondere aus dem Umschlag von Schüttgut (zum Beispiel Streusalz, Pellets, Sand und Kies) sowie dem dazu gehörenden An- und Ablieferverkehr und den Be- und Entladevorgängen resultieren, sind Ausprägung der Nutzung und damit letztlich unvermeidbar. Bekanntlich bestehen im Hafen deshalb bereits heute Konflikte mit ungenehmigten Wohnnutzungen. Mit Blick auf die bereits bestehende konkrete Emissionssituation führen die in der angestrebten Bauleitplanung im Ausnahmefall zulässigen Wohnnutzungen (SO-B und SO-C) aus unserer Sicht daher zu einer weiteren Verschärfung der konfliktträchtigen Gemengelage.

Im Ergebnis muss aus unserer Sicht sichergestellt sein, dass mit den Festsetzungen im Bebauungsplan keine Einschränkungen oder zusätzliche Belastungen der bisherigen hafenwirtschaftlichen Nutzbarkeit des Hafenteils Oberlahnstein verbunden sind. Dies ist nach Durchsicht des Bebauungsplanentwurfes nicht gewährleistet. Unter Bezug auf unser Schreiben vom 15.06.2022 wird daher angeregt, dass der begonnene Dialogprozess zwischen den Beteiligten mit entsprechenden Gesprächen auf Arbeitsebene fortgeführt wird.

Mit freundlichen Grüßen
Im Auftrag

Georg Münch

2.10.11 Struktur- und Genehmigungsdirektion Nord, Koblenz

2.10.11

Hoß, Winfried

Von:	Wenke, Nicole <Nicole.Wenke@sgdnord.rlp.de>
Gesendet:	Dienstag, 25. Oktober 2022 10:02
An:	Hoß, Winfried
Cc:	Thees, Lars; Hoffmann, Martin; Brose, Inna; Untiedt, Daniel; Holzemer-Thabor, Julia; Müller, Rudolf
Betreff:	Aufstellung des Bebauungsplanes Nr. 23 „Hafengebiet Oberlahnstein"_§ 4 (1)
Anlagen:	221019 MÜ-GSN BP 23_Hafengebiet Oberlahnstein_§ 4 (1).pdf

Sehr geehrter Herr Hoß,

anbei übersende ich Ihnen die Gesamtstellungnahme der Struktur- und Genehmigungsdirektion Nord zu o.g. Bauleitplanverfahren.

Die Stellungnahme im Rahmen der Bauleitplanung erfolgt ausschließlich elektronisch.
Wenn Sie eine Papierfassung benötigen, wird um kurze Mitteilung gebeten.

Mit freundlichen Grüßen
Nicole Wenke

Bauwesen
STRUKTUR- UND GENEHMIGUNGSDIREKTION NORD

Stresemannstraße 3-5
56068 Koblenz
Telefon: 0261/120-2095
Nicole.Wenke@sgdnord.rlp.de
www.sgdnord.rlp.de

Struktur- und Genehmigungsdirektion Nord
Postfach 20 03 61 I 56003 Koblenz

Stadtverwaltung Lahnstein
Fachgebiet Stadtplanung
Postfach 2180

56108 Lahnstein
(hoss@lahnstein.de

Stresemannstraße 3-5
56068 Koblenz
Telefon 0261 120-0
Telefax 0261 120-2200
Poststelle@sgdnord.rlp.de
www.sgdnord.rlp.de

19.10.2022

Mein Aktenzeichen	Ihr Schreiben vom	Ansprechpartner(in)/ E-Mail	Telefon/Fax
36 232 / 43 14	26.09.2022	Nicole Wenke	0261 120-2095
Bitte immer angeben!	BP 23	Nicole.Wenke@sgdnord.rlp.de	0261 120-882095

Bauleitplanung der Stadt Lahnstein;
Aufstellung des Bebauungsplanes Nr. 23 „Hafengebiet Oberlahnstein“
Frühzeitige Beteiligung der Behörden und sonstigen Träger öffentlicher Belange gemäß § 4 Abs. 1 BauGB

Sehr geehrte Damen und Herren,

Ihr vorbezeichnetes Schreiben habe ich dankend zur Kenntnis genommen.
Zu dem Bebauungsplanentwurf haben die beteiligten Referate wie folgt Stellung genommen:

I. Referat 23 – Regionalstelle Gewerbeaufsicht –

Von Seiten der Gewerbeaufsicht bestehen gegen die Planung keine Einwendungen.

Ansprechpartner im Referat 23 ist **Herr Thees**, Durchwahl: - 2191

II. Referat 33
– Regionalstelle Wasserwirtschaft, Abfallwirtschaft und Bodenschutz –

Die Stadt Lahnstein beabsichtigt für das Hafengebiet Oberlahnstein einen Bebauungsplan aufzustellen. Eine Planzeichnung hierfür liegt noch nicht vor.

Kernarbeitszeiten
09.00-12.00 Uhr
14.00-15.30 Uhr
Freitag: 09.00-13.00 Uhr

Verkehrsanbindung
Bus ab Hauptbahnhof
Linien 8,9,27,460 bis Haltestelle
Stadttheater

Parkmöglichkeiten
Tiefgarage Görresplatz

Aus dem in das Verfahren eingebrachten Entwurf geht hervor, dass das Plangebiet in drei Teilgebiete untergliedert werden soll. In allen Teilgebieten (SO-A, SO-B und SO-C) sind hafenspezifische Nutzungen möglich. Sondernutzungen, wie Anlagen für kulturelle Zwecke, Anlagen für gesundheitliche und sportliche Zwecke, Schank- und Speisewirtschaften sowie Betriebe des Beherbergungsgewerbes sind nur in den Teilgebieten SO-B und SO-C zulässig.

Aus wasser- und abfallwirtschaftlicher Sicht ist zum derzeitigen Planungsstand auf Folgendes hinzuweisen:

Oberflächengewässer

Das Plangebiet grenzt im Westen an das Hafenbecken, künstliches Gewässer III. Ordnung und im Norden an die Lahn, Gewässer I. Ordnung. Zu beachten hierbei sind die Genehmigungspflichten gemäß § 31 Landeswassergesetz. Demnach bedürfen bauliche und sonstige Veränderungen innerhalb des 40 m – Bereiches bei Gewässern I. Ordnung und innerhalb des 10 m – Bereiches bei Gewässern III. Ordnung der Genehmigung durch die zuständige Wasserbehörde.

Überschwemmungsgebiete

Das überplante Gebiet befindet sich zum großen Teil innerhalb des mit Rechtsverordnung festgestellten Überschwemmungsgebietes des Rheins, Gewässer I. Ordnung. Vom grundsätzlichen Verbot der Ausweisung von Baugebieten in Überschwemmungsgebieten sieht der § 78 Wasserhaushaltsgesetz eine Ausnahme für Häfen und Werften vor. Da es sich um weitgehend bebaute und bereits als Hafenanlagen genutzte Flächen handelt, besteht gegen die Bauleitplanung im Hinblick auf den Hochwasserschutz dann keine Bedenken, wenn die Vorgaben des § 78 Abs. 5 Wasserhaushaltsgesetz beachtet werden:

- Bauliche und sonstige Veränderungen innerhalb des Überschwemmungsgebietes bedürfen der wasserrechtlichen Ausnahmegenehmigung durch die obere Wasserbehörde.
- Die wasserrechtliche Ausnahmegenehmigung kann nur dann erteilt werden, wenn die Maßnahme **hochwasserangepasst** und **hochwasserverträglich** geplant und ausgeführt werden.

Die Grenzen des festgestellten Überschwemmungsgebietes sind hierzu in die Planzeichnung einzutragen.

Der südliche Bereich des Teilgebietes SO-B liegt außerhalb des Überschwemmungsgebietes. Hier ist jedoch darauf hinzuweisen, dass eine Überflutung bei Extremhochwasser nicht ausgeschlossen werden kann. Ein entsprechender Hinweis ist in das Planwerk mit aufzunehmen.

Bodenschutz

Gemäß der vorgelegten Unterlage umfasst der Planbereich in der Stadt Lahnstein den Rhein im Westen, die Lahn im Norden, die Bahnstrecke im Osten und eine noch zu bestimmende Grenze im Süden. Der Planbereich in die Bereiche SO-A im Nordwesten und Norden, SO-B im Osten und SO-C im Südwesten unterteilt.

Im Bereich des SO-A ist auf dem Flurstück 1/47, Flur 5 eine Altablagerung mit der Erfassungsnummer 141 00 075 – 0218 kartiert. Es handelt sich um einen Bereich, der zur Ablagerung von Bauschutt, Erdaushub und Abfällen unbekannter Herkunft genutzt wurde. Es wird darauf hingewiesen, dass es sich hierbei um keine verifizierten Daten handelt, die durch Untersuchungen belegt sind. Von daher können sich zu den Darstellungen zur Schadstoffinventar und Ausdehnung der Altablagerung Änderungen ergeben. Bei dem Bereich handelt es sich um eine altlastenverdächtige Fläche i.S.d. § 2 Abs. 6 BBodSchG. Er wurde von daher von der SGD Nord als Obere Abfallbehörde auf

Grund der Erfassungsbewertung nach § 11 Abs. 2 LBodSchG als altlastenverdächtig eingestuft.

Es wird darauf hingewiesen, dass eine Nutzung/Bebauung von Altablagerungen generell problematisch ist. Beeinträchtigungen (z:B. Standsicherheitsprobleme, aufwendigere Entsorgung von Aushubmassen, Grundwasserverunreinigungen) sind nicht ausgeschlossen. Insbesondere im Grenzbereich zu der v.g. Altablagerung kann es nicht ausgeschlossen werden, dass bei den Arbeiten unerwartete Kontaminationen oder Abfälle angetroffen werden. In diesem Fall, ist unverzüglich die SGD Nord, Referat 33 zu benachrichtigen. Das schon geborgene kontaminierte Material ist zwischenzulagern, abzudecken und die Baustelle ist abzusichern. Eine Erfassung und Dokumentation der kontaminierten Bereiche sowie der bereits geborgenen Abfälle hat durch einen im Altlastenbereich erfahrenen Gutachter zu erfolgen.

Im Bereich SO-C befindet sich auf dem Flurstück 1/39, Flur 5 die Eigenbedarfstankstelle der Fa. Rhenus Post Logistik Lahnstein GmbH. Im Oktober 1996 wurde das Tankstellengelände vom Institut für Umwelttechnik GmbH, Höhr-Grenzhausen, im Rahmen einer geplanten Sanierung untersucht. Bei den durchgeführten Untersuchungen wurden nicht sanierungsbedürftige MKW-Konzentrationen im Boden festgestellt. Bei der Sanierungsmaßnahme sollten noch weitere Untersuchungen erfolgen. Die Tankanlage sollte anschließend mit einem Kraftumschlag kleiner 40.000 t/Jahr betrieben werden. Über die durchgeführten Sanierungsmaßnahmen liegen im Bodenschutzkataster keine weiteren Informationen vor. Weitere Informationen könnten bei der zuständigen unteren Wasserbehörde der Kreisverwaltung des Rhein-Lahn-Kreises vorliegen.

Das Altstandortkataster mit der Erhebung ehemaliger Industrie-/Gewerbestandorte (Flächen stillgelegter Anlagen, auf denen mit umweltgefährdenden Stoffen umgegangen wurde) liegt für den Bereich bisher nicht vor. Eins diesbezügliche Prüfung ist nicht erfolgt.

Grundwasserschutz

Das Hafengebiet Oberlahnstein befindet sich im äußeren Schutzbereich des Mineralwassereinzugsgebietes „Viktoriabrunnen". Dieser soll dazu dienen Auswirkungen von Bohrungen auf das hydraulische System im Brunnenfeld zu verhindern.

Um mögliche Auswirkungen auf das Mineralwassereinzugsgebiet zu verhindern, ist die SGD Nord, Regionalstelle Montabaur, im weiteren Planungsprozess zu beteiligen.

Ansprechpartner im Referat 33 ist **Herr Hoffmann**, Tel: 02602 152-165

III. Referat 41 – Obere Landesplanungsbehörde –

Zu o. g. Beteiligung wird auf die Zuständigkeit der unteren Landesplanungsbehörde bei der Kreisverwaltung des Rhein-Lahn-Kreises im Hinblick auf Belange der Raumordnung und Landesplanung im Rahmen der Bauleitplanung verwiesen.

Ansprechpartnerin im Referat 41 ist **Frau Brose**, Durchwahl – 2247

IV. Referat 42 – Obere Naturschutzbehörde –

Nach Prüfung der Planungsunterlagen teilt Referat 42 mit, dass nach § 30 BNatSchG bzw. § 15 LNatSchG geschützte Biotope sowie Naturschutzgebiete von der Planung nicht betroffen sind. Die Zuständigkeit der Oberen Naturschutzbehörde wird somit nicht tangiert. Die sonstige naturschutzrechtliche Beurteilung des Vorhabens obliegt der Unteren Naturschutzbehörde des Rhein-Lahn-Kreises.

Ansprechpartner im Referat 42 ist **Herr Untiedt**, Durchwahl - 2117

V. Referat 43 – Bauwesen –

Für den o.g. Bebauungsplan soll nach § 13 a Abs.1 Satz 2 Nr. 2 BauGB eine Vorprüfung des Einzelfalls gemäß Anlage 2 des BauGB erfolgen. Sofern das beschleunigte Verfahren zulässig ist, kann ein Bebauungsplan, der von den Darstellungen des Flächennutzungsplans abweicht, im Wege der Berichtigung angepasst werden.
Eine Genehmigung des Flächennutzungsplanes wäre insofern nicht erforderlich. Es wird gebeten Referat 43 von dem Ergebnis der Vorprüfung des Einzelfalls in Kenntnis zu setzen.
Für eine städtebaurechtliche Beurteilung des o.g. Bebauungsplanes besteht nach derzeitigem Sachstand kein Erfordernis.

Von Seiten der Initiative Baukultur bestehen keine grundsätzlichen Bedenken gegen den o.g. Entwurf des Bebauungsplans Nr. 23, Hafengebiet Oberlahnstein. Gemäß § 1 Abs. 5 BauGB sollen Bauleitpläne dazu beitragen, die städtebauliche Gestalt und das Orts- und Landschaftsbild baukulturell zu erhalten und zu entwickeln. Der Entwurf des Bebauungsplans sieht die Entwicklung eines urbanen Standortes unmittelbar an Rhein und Lahn vor. Konkrete Aussagen, die eine Bewertung aus baukultureller Sicht zulassen, fehlen derzeit noch (z.B. Maß der baulichen Nutzung, zulässige Höhen, Bauweise, Dachformen, Fassadengestaltung etc.). Es wird daher um die Beteiligung im weiteren Verfahren gebeten. Aufgrund der exponierten Lage des Hafengebietes im UNESCO Welterbegebiet Oberes Mittelrheintal, sehen wir hier ein besonderes Erfordernis, die bauliche Entwicklung störungsfrei in die unter Schutz stehende Kulturlandschaft einzufügen.
Die Stellungnahme der Initiative Baukultur wurde dem Welterbesekretariat im MDI und dem Zweckverband Welterbe Oberes Mittelrheintal ebenfalls zur Kenntnis zugesandt.

Ansprechpartnerinnen im Referat 43 sind **Frau Holzemer-Thabor** (Initiative Baukultur) Durchwahl - 2082 und **Frau Wenke** Durchwahl: - 2095

3 BEARBEITUNGSVERMERK

DIE BAULEITPLANUNG WIRD BEARBEITET VON

STADTVERWALTUNG LAHNSTEIN

LAHNSTEIN, 16. JANUAR 2023
WINFRIED HOSS – STADTPLANER