
**BAULEITPLANUNG
DER STADT LAHNSTEIN**

**AUFSTELLUNG
BEBAUUNGSPLAN NR. 23
HAFENGEBIET OBERLAHNSTEIN**



ENTWURFSFASSUNG

**FÜR DIE BERATUNG ÜBER DIE ABWÄGUNG DER IN DEN VERFAHREN NACH
§ 3 ABS. 1 UND § 4 ABS. 1 BAUGB EINGEGANGENEN STELLUNGNAHMEN**

**TEXTLICHE FESTSETZUNGEN
UND BEGRÜNDUNG**

1	Textliche Festsetzungen (Entwurf Februar 2023)	5
1.1	Planungsrechtliche Festsetzungen nach dem Baugesetzbuch	5
1.1.1	Übersichtsplan zur Gliederung der Teilgebiete	5
1.1.2	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	6
1.1.3	Maß der baulichen Nutzung (§ 9 Abs. 1 Nr. 1 BauGB)	8
1.1.4	Bauweise (§ 9 Abs. 1 Nr. 2 BauGB)	8
1.1.5	Überbaubare und nicht überbaubare Grundstücksflächen (§ 9 Abs. 1 Nr. 2 BauGB)	8
1.1.6	Stellung der baulichen Anlagen (§ 9 Abs. 1 Nr. 2 BauGB)	8
1.1.7	Mindestmaße für die Größe der Baugrundstücke (§ 9 Abs. 1 Nr. 3 BauGB)	8
1.1.8	Flächen, die von Bebauung frei zu halten sind, und ihre Nutzung (§ 9 Abs. 1 Nr. 10 BauGB)	8
1.1.9	Öffentliche und private Verkehrsflächen besonderer Zweckbestimmung, wie Fußgängerbereiche, Flächen für das Parken von Fahrzeugen, Flächen für das Abstellen von Fahrrädern sowie den Anschluss anderer Flächen an die Verkehrsflächen (§ 9 Abs. 1 Nr. 11 BauGB)	8
1.1.10	Führung von unterirdischen Versorgungsanlagen und -leitungen (§ 9 Abs. 1 Nr. 13 BauGB)	8
1.1.11	Flächen für die Abwasserbeseitigung, einschließlich der Rückhaltung und Versickerung von Niederschlagswasser (§ 9 Abs. 1 Nr. 14 BauGB)	8
1.1.12	Öffentliche und private Grünflächen (§ 9 Abs. 1 Nr. 15 BauGB)	9
1.1.13	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)	9
1.1.14	Mit Geh-, Fahr- und Leitungsrechten zu belastende Flächen (§ 9 Abs. 1 Nr. 21 BauGB)	9
1.1.15	Flächen für Gemeinschaftsanlagen für bestimmte räumliche Bereiche wie Kinderspielplätze, Freizeiteinrichtungen, Stellplätze und Garagen (§ 9 Abs. 1 Nr. 22 BauGB)	9
1.1.16	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)	9
1.1.17	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)	9
1.1.18	Von der Bebauung freizuhaltenen 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	10
2	Begründung	11
2.1	Beschluss	11
2.2	Aufgaben der Bauleitplanung	12
2.3	Hafengebiet in Oberlahnstein	14
2.3.1	Stadtplan	14

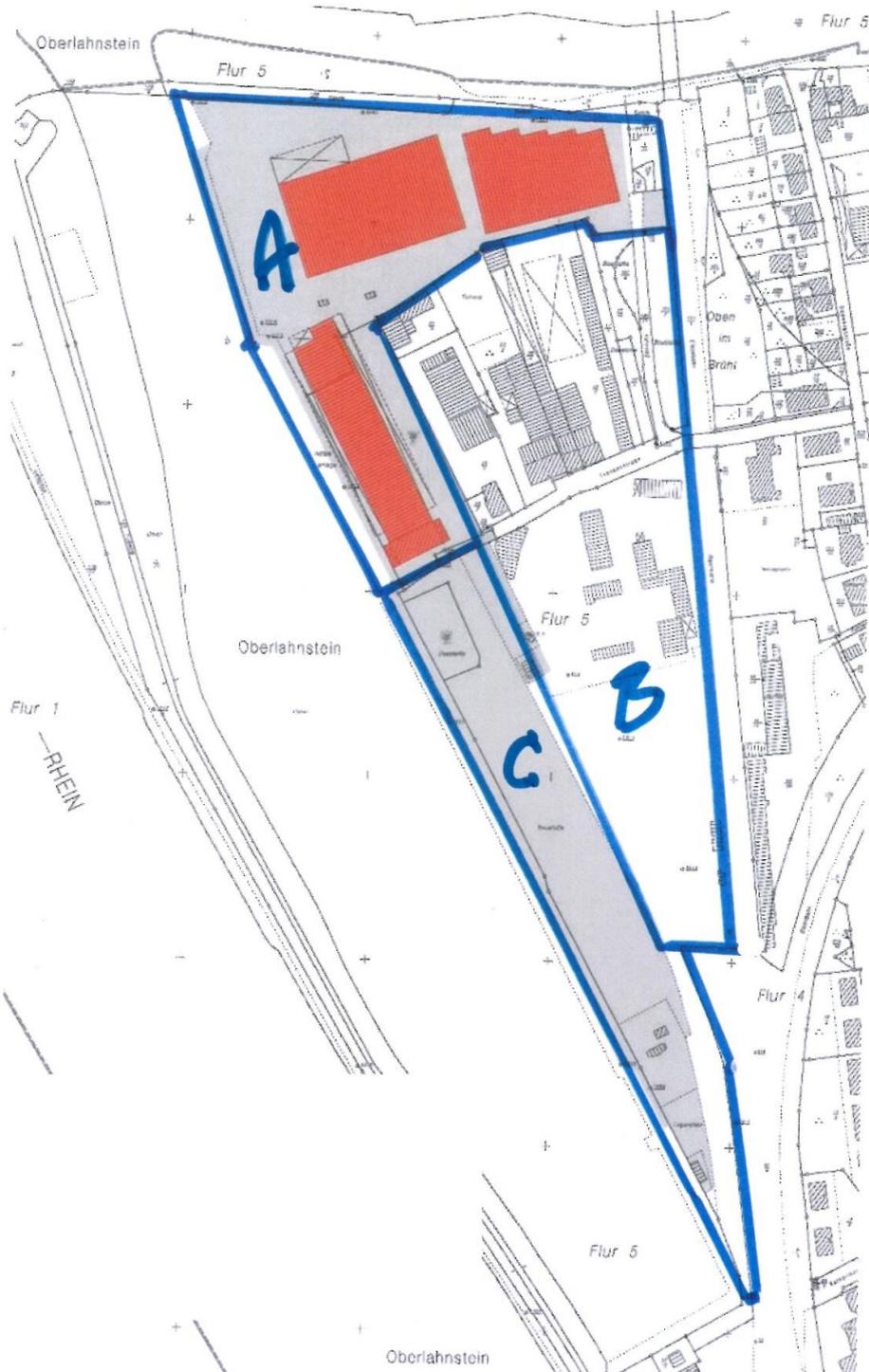
2.3.2	Luftbild.....	14
2.3.3	Fotos aus dem Stadtarchiv (ca. 1958).....	15
2.3.4	Aufnahmen von Google Earth (ca. 2019).....	16
2.3.5	Zur Geschichte des Hafens Oberlahnstein.....	19
2.3.6	Eigentumsverhältnisse.....	21
2.3.7	Güterumschlag im Hafen.....	22
2.4	Übergeordnete Planungen und Rahmenbedingungen.....	24
2.4.1	Flächennutzungsplan.....	24
2.4.2	Bebauungsplan 1993.....	24
2.4.3	Stadtumbau.....	25
2.4.4	Bebauungsplan 2019.....	26
2.4.5	Erschließung.....	29
2.4.6	Welterbe.....	30
2.4.7	Überlegungen zur BUGA 2029.....	31
2.5	Verfahren.....	31
2.5.1	Aufstellungsbeschluss.....	31
2.5.2	Bekanntmachung des Aufstellungsbeschlusses.....	33
2.5.3	Beteiligung der Behörden.....	36
2.5.4	Beteiligung der Öffentlichkeit.....	37
2.5.5	Erste Abwägung.....	38
2.6	Abwägungsrelevante Eingaben.....	39
2.6.1	Beteiligung der Behörden und sonstigen Träger öffentlicher Belange.....	39
2.6.2	Beteiligung der Öffentlichkeit.....	81
2.7	Bewertung, Gewichtung und Würdigung des Abwägungsmaterials.....	98
2.7.1	Thematik der geplanten Nutzungen.....	98
2.7.2	Thematik aus wasser- und abfallwirtschaftlicher Sicht.....	100
2.7.3	Thematik der Belange der Deutschen Bahn und anderer Eisenbahnen.....	102
2.7.4	Thematik eines Verstoßes gegen „höherrangiges Recht“.....	103
2.7.5	Thematik des Aufstellungsverfahrens.....	105
3	Bearbeitungsvermerk.....	107
4	Beratung der Vorlage BV 23/4435.....	108
5	Textliche Festsetzungen (Vorschlag August 2023).....	109
5.1	Planungsrechtliche Festsetzungen nach dem Baugesetzbuch.....	109
5.1.1	Planzeichnung (zur Gliederung der Teilgebiete).....	109
5.1.2	Allgemeine Auflagen und Hinweise zur Beachtung.....	110
5.1.3	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*, SO-C* und SO-D.....	111
5.1.4	Maß der baulichen Nutzung (§ 9 Abs. 1 Nr. 1 BauGB).....	113
5.2	Örtliche Bauvorschriften nach der Landesbauordnung.....	114
5.2.1	Äußere Gestaltung von baulichen Anlagen (§ 88 Abs. 1 Nr. 1 LBauO).....	114
5.2.2	Äußere Gestaltung von Werbeanlagen (§ 88 Abs. 1 Nr. 1 LBauO).....	114
5.2.3	Gestaltung der unbebauten Flächen der bebauten Grundstücke (§ 88 Abs. 1 Nr. 3 LBauO).....	115

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

1 TEXTLICHE FESTSETZUNGEN (ENTWURF FEBRUAR 2023)

1.1 Planungsrechtliche Festsetzungen nach dem Baugesetzbuch

1.1.1 Übersichtsplan zur Gliederung der Teilgebiete



1.1.2 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

- **Zulässig 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.

- **Unzulässig sind insbesondere:**¹

- 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,² beispielsweise ...
 - 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;

¹ Hierbei handelt es sich nicht um eine abschließende Aufzählung.

² Siehe dazu auch die „ausnahmsweise Zulässigkeit“ solcher Anlagen i.V.m. § 9 Abs. 2 Satz 1 Nr. 2 BauGB.

- 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, Sattelaufleger;
- 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;
- Tankstellen.
- **Ausnahmsweise können zugelassen werden gemäß § 9 Abs. 2 Satz 1 Nr. 2 BauGB:**³
 - 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 - nur im Sondergebiet SO-A und SO-B, sobald eine zweite Erschließung (neben der Frankenstraße) des Hafengebietes hergestellt und genutzt wird.
- **Ausnahmsweise können zugelassen werden:**⁴
 - 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;
 - 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;

³ In Anwendung des § 31 Abs. 1 i.V.m. § 36 Abs. 1 Satz 1 BauGB.

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

- 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;
- 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.

1.1.3 Maß der baulichen Nutzung (§ 9 Abs. 1 Nr. 1 BauGB)**1.1.4 Bauweise (§ 9 Abs. 1 Nr. 2 BauGB)****1.1.5 Überbaubare und nicht überbaubare Grundstücksflächen (§ 9 Abs. 1 Nr. 2 BauGB)****1.1.6 Stellung der baulichen Anlagen (§ 9 Abs. 1 Nr. 2 BauGB)****1.1.7 Mindestmaße für die Größe der Baugrundstücke (§ 9 Abs. 1 Nr. 3 BauGB)****1.1.8 Flächen, die von Bebauung frei zu halten sind, und ihre Nutzung (§ 9 Abs. 1 Nr. 10 BauGB)****1.1.9 Öffentliche und private Verkehrsflächen besonderer Zweckbestimmung, wie Fußgängerbereiche, Flächen für das Parken von Fahrzeugen, Flächen für das Abstellen von Fahrrädern sowie den Anschluss anderer Flächen an die Verkehrsflächen (§ 9 Abs. 1 Nr. 11 BauGB)****1.1.10 Führung von unterirdischen Versorgungsanlagen und -leitungen (§ 9 Abs. 1 Nr. 13 BauGB)****1.1.11 Flächen für die Abwasserbeseitigung, einschließlich der Rückhaltung und Versickerung von Niederschlagswasser (§ 9 Abs. 1 Nr. 14 BauGB)**

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

- Der im Geltungsbereich liegende „Hafendamm“ (auch „Hafenmole“ genannt) bzw. der Weg bis zum sog. „Hafenköpfchen“ ist im Flächennutzungsplan (siehe Abschnitt 2.4.1 auf Seite 24) 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.

1.1.13 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)

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

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

1.1.16 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)

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

1.1.18 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 49) 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 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,*

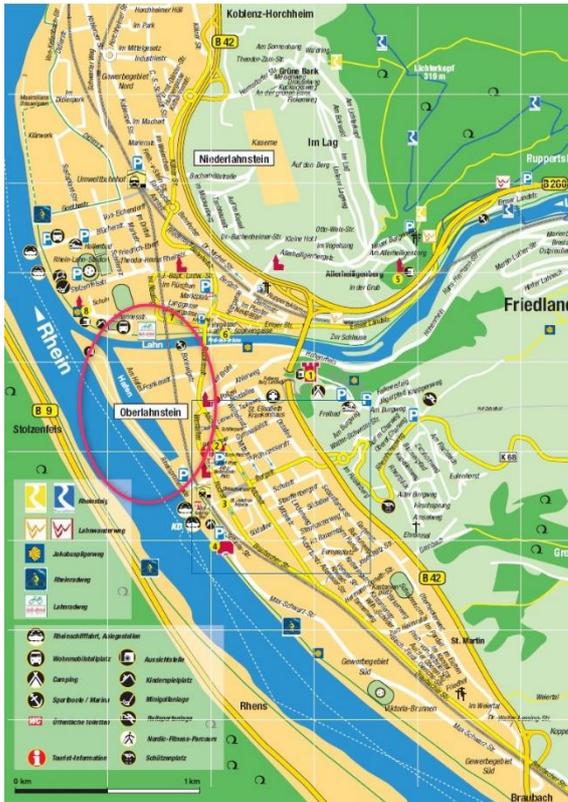
- *die Belange des Umweltschutzes, einschließlich des Naturschutzes und der Landschaftspflege, insbesondere die Auswirkungen auf Tiere, Pflanzen, Fläche, Boden, Wasser, Luft, Klima und das Wirkungsgefüge zwischen ihnen sowie die Landschaft und die biologische Vielfalt; umweltbezogene Auswirkungen auf 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;*
- *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.*

2.3 Hafengebiet in Oberlahnstein

2.3.1 Stadtplan



2.3.2 Luftbild



2.3.3 Fotos aus dem Stadtarchiv (ca. 1958)



2.3.4 Aufnahmen von Google Earth (ca. 2019)



ENTWURF BEBAUUNGSPLAN NR. 23 - HAFENGEBIET OBERLAHNSTEIN
ABSCHNITT BEGRÜNDUNG | HAFENGEBIET IN OBERLAHNSTEIN
FASSUNG FÜR DIE BERATUNG ÜBER DIE ABWÄGUNG DER EINGEGANGENEN STELLUNGNAHMEN



ENTWURF BEBAUUNGSPLAN NR. 23 - HAFENGEBIET OBERLAHNSTEIN
ABSCHNITT BEGRÜNDUNG | HAFENGEBIET IN OBERLAHNSTEIN
FASSUNG FÜR DIE BERATUNG ÜBER DIE ABWÄGUNG DER EINGEGANGENEN STELLUNGNAHMEN



2.3.5 Zur Geschichte des Hafens Oberlahnstein

(Auszugsweise zitiert aus den Unterlagen des Stadtarchives Lahnstein)

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 zurückfahren. 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 Hafensfläche 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 Hafennere 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 Lahnschiffahrt strategisch immens an Bedeutung, da die darin geforderte wirtschaftliche Autarkie durch eine stärkere Inanspruchnahme heimischer Rohstoffe, wie etwa der Wiederbelebung des Bergbaus im Lahnggebiet, zu erreichen war. Damit gewann auch der Hafen als häufiger Umschlagplatz dieser Rohstoffe an Bedeutung. So wurde in den Jahren 1938/39 die Hafenerweiterung endlich in Angriff genommen. Die Einfahrt vom Rhein wurde geschlossen; statt der alten Schleuse zur Lahn wurde die heutige Einfahrt gebaut. Um die schwierigen Eigentumsverhältnisse zu umgehen, verzichtete man auf die Entfernung des oben erwähnten Geländeblocks, zudem war Eile geboten, da alle Arbeiten bis zum unmittelbar bevorstehenden Kriegsbeginn abgeschlossen sein sollten.

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

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

Heutzutage konzentriert sich das Hafengeschehen auf den Umschlag „von Wasser zur Straße“. Die Lahnschiffahrt 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 Hafeneisenbahn mehr gibt.

2.3.6 Eigentumsverhältnisse

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

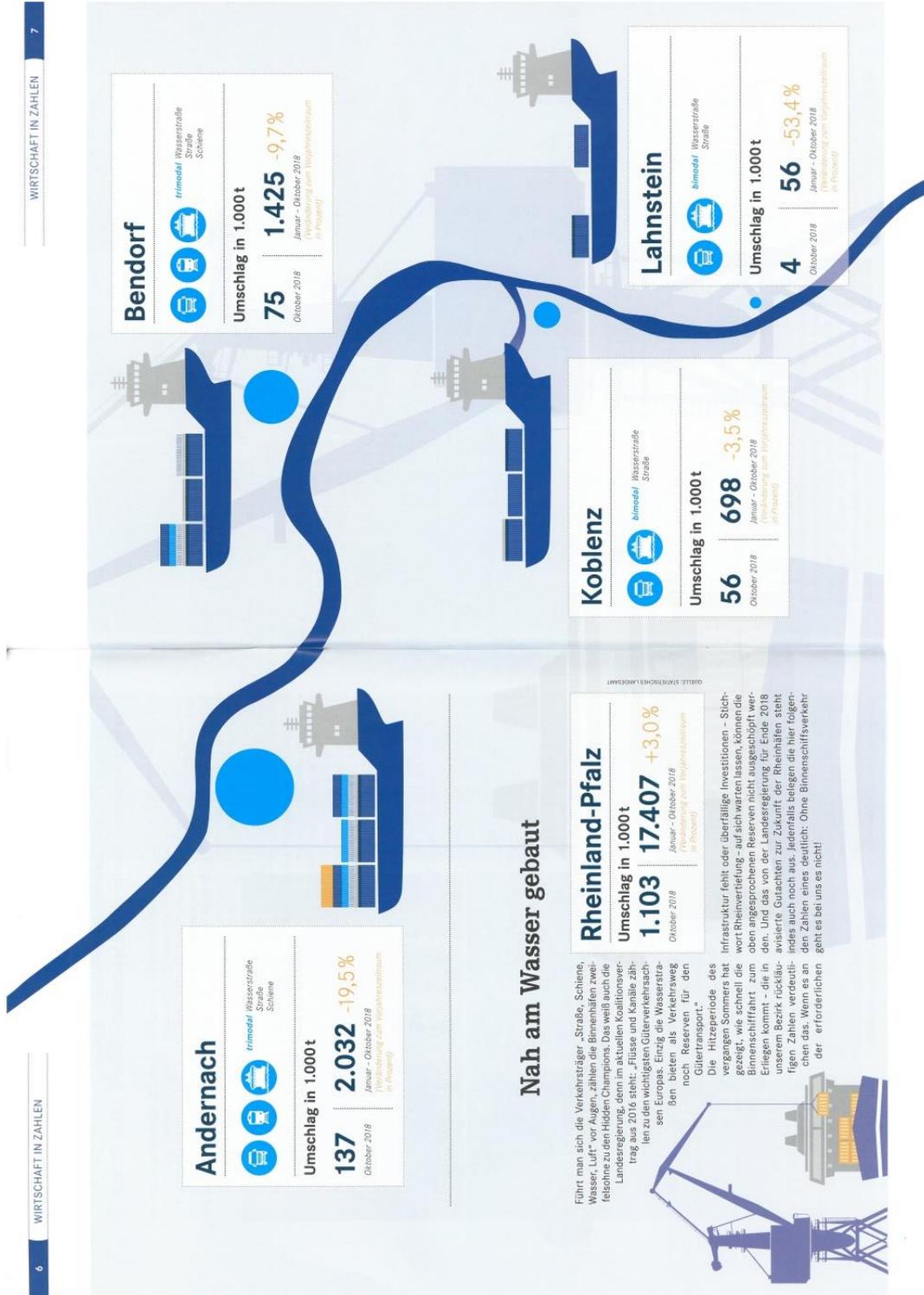
Mit den dortigen Nutzern sind Pachtverträge geschlossen worden.

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.



2.3.7 Güterumschlag im Hafen

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



Güterabteilung	T1 Güterumschlag nach Wasserstraßengebieten, Häfen und Güterabteilungen von Januar bis Dezember 2022 in Lahnstein							
	Empfang in 1000 t		Versand in 1000 t					
	Januar bis Dezember	Veränd. gegenüber. Vorjahr in %	Januar bis Dezember	Veränd. gegenüber. Vorjahr in %				
	2021	2022	2021	2022				
02 Kohle, rohes Erdöl und Erdgas	-	0	-	0	-	0	-	0
03 Erze, Steine u. Erden u.ä.	26	22	14,8-	30	26	13,0-	56	48
07 Kokerei- und Mineralerzeugnisse	42	20	51,5-	-	-	x	42	20
08 Chemische Erzeugnisse etc.	1	-	x	-	-	x	1	-
09 Sonst. Mineralerzeugnisse	-	-	x	2	-	x	2	-
10 Metalle und Metallerzeugnisse	0	0	74,3-	-	-	x	0	0
14 Sekundärrohstoffe, Abfälle	1	3	310,6+	1	2	321,2+	1	5
Insgesamt	69	46	34,1-	32	28	11,7-	101	74
darunter Gefahrgut	36	17	51,8-	-	-	-	36	17
in %	52,2	38,2	x	-	-	x	35,7	23,6

Im ersten Quartal 2023 ist in den rheinland-pfälzischen Häfen deutlich weniger Fracht umgeschlagen worden als im Vergleichszeitraum des Vorjahres. Nach Angaben des Statistischen Landesamts in Bad Ems wurde insgesamt ein Güterumschlag von rund fünf Millionen Tonnen gemeldet - das sind 462.000 Tonnen beziehungsweise 8,5 Prozent weniger als im Vorjahreszeitraum. Der Güterempfang ging demnach um 8,4 Prozent auf 2,8 Millionen Tonnen zurück, der Versand um 8,6 Prozent auf 2,1 Millionen Tonnen. Damit, so melden die Statistiker, erreichten sowohl der Versand als auch der Empfang den niedrigsten Wert seit 2017. Ein Grund für den seit Jahren bundesweit zu verzeichnenden Rückgang der transportierten Gütermengen in der Binnenschifffahrt könnte laut Bund für Umwelt- und Naturschutz in Deutschland (BUND) sein, dass nicht genug moderne Schiffe zur Verfügung stehen und es einen Investitionsstau bei Schleusen und Kanälen gibt.

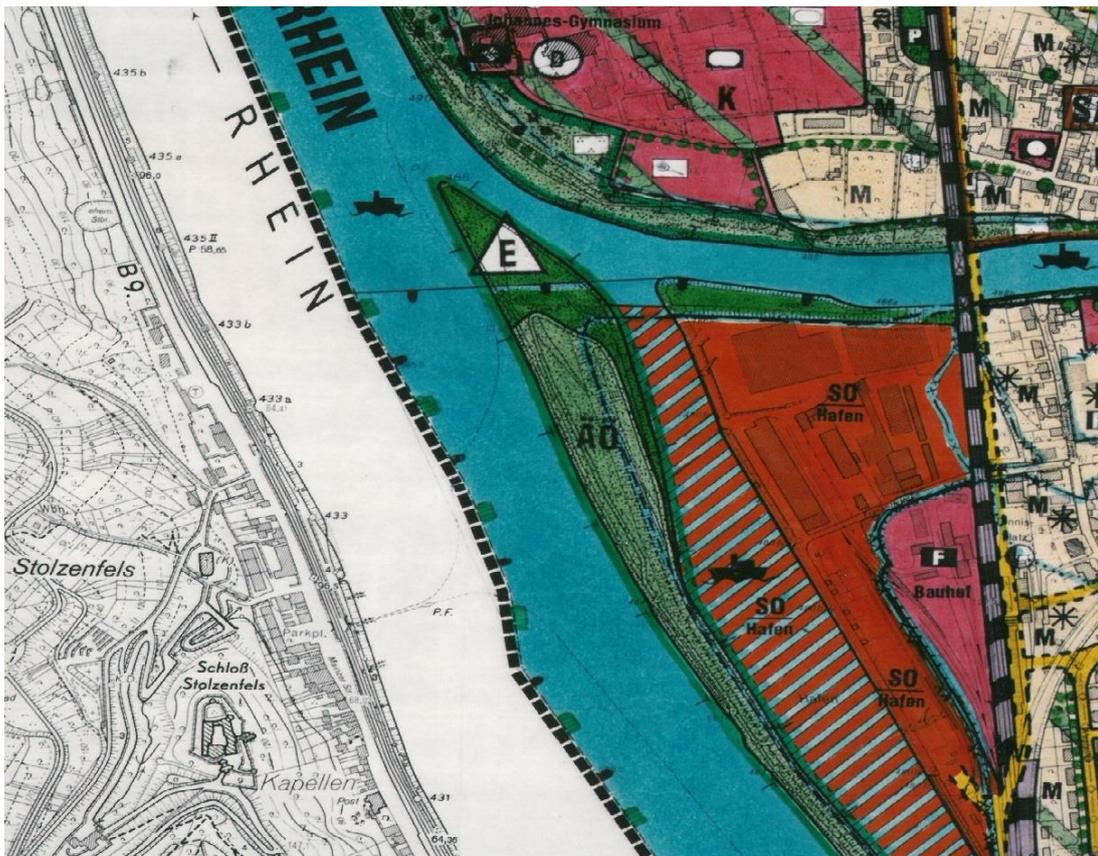
Die höchste Umschlagmenge im ersten Quartal in Rheinland-Pfalz entfiel mit gut 1,1 Millionen Tonnen auf „Kokerei- und Mineralerzeugnisse“ (ein minus von 9,5 Prozent). In Ludwigshafen, dem größten Binnenhafen des Landes, wurden in den ersten drei Monaten 2023 rund 1,5 Millionen Tonnen umgeschlagen (8,6 Prozent Rückgang). Der zweitgrößte Hafen des Landes in Mainz wies mit rund 770.000 Tonnen einen Rückgang von 9,3 Prozent im Güterumschlag auf. Den höchsten Rückgang verzeichnete der Hafen in Germersheim mit 30,5 Prozent auf knapp 190.000 Tonnen.

2.4 Übergeordnete Planungen und Rahmenbedingungen

2.4.1 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.



2.4.2 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 Normenkontrollverfahren nach wie vor Rechtskraft besitzt), hat im Zuge der städtischen Bewerbung für den „Stadtumbau“ in Oberlahnstein wieder an Aktualität gewonnen.

2.4.3 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.

2.4.4 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.

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

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

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

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

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

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 Hafengebieten.

Die Festsetzungen zur Art der baulichen Nutzung im Hafengebiet sind daher maßgeblich für die Bebauungsplanung.

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 müssten die Nutzungen, wenn sie unmittelbar nebeneinander zu liegen kommen, auch miteinander verträglich sein. Von dieser Planungsvorstellung wurde zwischenzeitlich Abstand genommen. Die Zulässigkeit von Wohnnutzungen wurde, bis auf den genehmigten Bestand und die in Gewerbegebieten zulässigen Betriebsleiterwohnungen und vergleichbare, getilgt.

Geblieben sind 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(beck) 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.

2.4.5 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 und Niederlahnstein 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.

2.4.6 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)

2.4.7 Überlegungen zur BUGA 2029

Das Hafenquartier Oberlahnstein wurde bereits frühzeitig als potentielle Veranstaltungsfläche für die BUGA 2029 im Welterbe Oberes Mittelrheintal gemeldet.

Dabei wurde ursprünglich das Ziel einer Aufgabe der betrieblichen Tätigkeiten im Hafengebiet 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 Hafengebieten 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.

2.5 Verfahren

2.5.1 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.

Der Beschluss wurde am 1. Februar 2019 im Rhein-Lahn-Kurier Nr. 5 öffentlich bekannt gemacht.

Die Aufstellung des Bebauungsplans soll im „vereinfachten Verfahren“ nach § 13 BauGB erfolgen, da sich der sich aus der vorhandenen Eigenart der näheren Umgebung ergebende Zulässigkeitsmaßstab nicht wesentlich verändert. Die Zulässigkeit von Vorhaben, die einer Pflicht zur Durchführung einer Umweltverträglichkeitsprüfung nach Anlage 1 zum Gesetz über die Umweltverträglichkeitsprüfung oder nach Landesrecht unterliegen, werden nicht vorbereitet oder begründet. Es bestehen keine Anhaltspunkte für eine Beeinträchtigung der in § 1 Absatz 6 Nummer 7 Buchstabe b genannten Schutzgüter und keine Anhaltspunkte dafür, dass bei der Planung Pflichten zur Vermeidung oder Begrenzung der Auswirkungen von schweren Unfällen nach § 50 Satz 1 des Bundes-Immissionsschutzgesetzes zu beachten sind. Im vereinfachten Verfahren wird von der Umweltprüfung nach § 2 Absatz 4, von dem Umweltbericht nach § 2a, von der Angabe nach § 3 Absatz 2 Satz 2, welche Arten umweltbezogener Informationen verfügbar sind, sowie von der zusammenfassenden Erklärung nach § 6a Absatz 1 und § 10a Absatz 1 abgesehen; § 4c ist nicht anzuwenden. Darauf wurde in der öffentlichen Bekanntmachung hingewiesen.

2.5.2 Bekanntmachung des Aufstellungsbeschlusses

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 Normenkontrollverfahren 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 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 über den Hafen bis zu Frankensteinstraße 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 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 Versorgungsbeiriche,
- * 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 beschlos-

senen 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)

2.5.3 Beteiligung der Behörden

In öffentlicher Sitzung am 22. September 2022 hat der Stadtrat 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), siehe Abschnitt 2.6.1.1.1 ab Seite 39;*
- *Deutsche Bahn AG Immobilien Region Mitte, Frankfurt (Stellungnahme vom 24. Oktober 2022, eingegangen 24. Oktober 2022), siehe Abschnitt 2.6.1.1.2 ab Seite 49;*
- *Energienetze Mittelrhein, Koblenz (Stellungnahme vom 19. Oktober 2022, eingegangen 19. Oktober 2022), siehe Abschnitt 2.6.1.1.3 ab Seite 53;*
- *Generaldirektion Kulturelles Erbe, Direktion Landesarchäologie, Koblenz (Stellungnahme vom 4. Oktober 2022, eingegangen 4. Oktober 2022), siehe Abschnitt 2.6.1.1.4 ab Seite 56;*
- *Hafenbetriebe Rheinland-Pfalz, Ludwigshafen (Stellungnahme vom 20. Oktober 2022, eingegangen 24. Oktober 2022), siehe Abschnitt 2.6.1.1.5 ab Seite 56;*
- *Handwerkskammer Koblenz, Koblenz (Stellungnahme vom 5. Oktober 2022, eingegangen 5. Oktober 2022), siehe Abschnitt 2.6.1.1.6 ab Seite 65;*
- *Kreisverwaltung des Rhein-Lahn-Kreises, Bad Ems (Stellungnahme vom 27. Oktober 2022, eingegangen 28. Oktober 2022), siehe Abschnitt 2.6.1.1.7 ab Seite 67;*
- *Landesbetrieb Mobilität Diez LBM, Diez (Stellungnahme vom 24. Oktober 2022, eingegangen 25. Oktober 2022), siehe Abschnitt 2.6.1.1.8 ab Seite 68);*
- *Landesbetrieb Mobilität Rheinland-Pfalz LBM, Koblenz (Stellungnahme vom 10. November 2022, eingegangen 14. November 2022), siehe Abschnitt 2.6.1.1.9 ab Seite 69;*
- *Ministerium für Wirtschaft, Verkehr, Landwirtschaft und Weinbau (Stellungnahme vom 26. Oktober 2022, eingegangen 31. Oktober 2022), siehe Abschnitt 2.6.1.1.10 ab Seite 72;*
- *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), siehe Abschnitt 2.6.1.1.11 ab Seite 74.*

Keine Stellungnahmen wurden abgegeben von:

- *Bundesamt für Infrastruktur, Umweltschutz und Dienstleistungen der Bundeswehr (aus der 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, Koborn-Gondorf;*
- *Wasserstraßen- und Schifffahrtsamt Rhein, Bingen.*

2.5.4 Beteiligung der Öffentlichkeit

In öffentlichen Sitzungen am 22. September 2022 und 2. Februar 2023 hat der Stadtrat der Stadt Lahnstein über die grundsätzlichen Inhalte der Planung beraten und beschlossen, auf dieser Grundlage das Verfahren nach § 3 Abs. 1 BauGB einzuleiten.

Die Beteiligung der Öffentlichkeit gemäß § 3 Abs. 1 BauGB fand in Form einer öffentlichen Auslegung in der Zeit vom 3. April 2023 bis 21. April 2023 statt. Sie wurde am 24. März 2023 im Rhein-Lahn-Kurier Nr. 13 bekannt gemacht.

Es wurde Gelegenheit zur Äußerung und Erörterung gegeben.

Stellungnahmen wurden abgegeben von (in alphabetischer Reihenfolge):

- *Betrieb Landeseigene Anlagen an Wasserstraßen BLAW, Ludwigshafen (Stellungnahme vom 20. April 2023 mit Verweis auf frühere Stellungnahme 2.6.1.1.1, eingegangen 20. April sowie 21. April 2023), siehe Abschnitt 2.6.2.1.1 ab Seite 81;*
- *Busse und Miesen Partnerschaft mbB, Bonn, Rechtsanwälte für RPL Lahnstein GmbH (Stellungnahme vom 21. April 2023, eingegangen 21. April 2021), siehe Abschnitt 2.6.2.1.2 ab Seite 83;*
- *Hafenbetriebe Rheinland-Pfalz, Ludwigshafen (Stellungnahme vom 20. April 2023, eingegangen 20. April sowie 21. April 2023), siehe Abschnitt 2.6.2.1.3 ab Seite 86;*
- *RPL Lahnstein GmbH, Lahnstein (Stellungnahme vom 19. April 2023, eingegangen 19. April sowie 21. April 2023), siehe Abschnitt 2.6.2.1.4 ab Seite 89;*
- *szk, Stapelfeld Zweschper Krumb Partnerschaft mbB, Wiesbaden, Rechtsanwälte für Dykerhoff Beton Rheinland-Pfalz GmbH & Co. KG - (Stellungnahme vom 20. April 2023, eingegangen 20. April sowie 24. April 2023), siehe Abschnitt 2.6.2.1.5 ab Seite 91;*

- *Zweckverband Welterbe Oberes Mittelrheintal, St. Goarshausen (Stellungnahme vom 21. April 2023, eingegangen 21. April 2023), siehe Abschnitt 2.6.2.1.6 ab Seite 96.*

2.5.5 Erste Abwägung

Nach Ablauf der Beteiligungsfristen erfolgt 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.

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

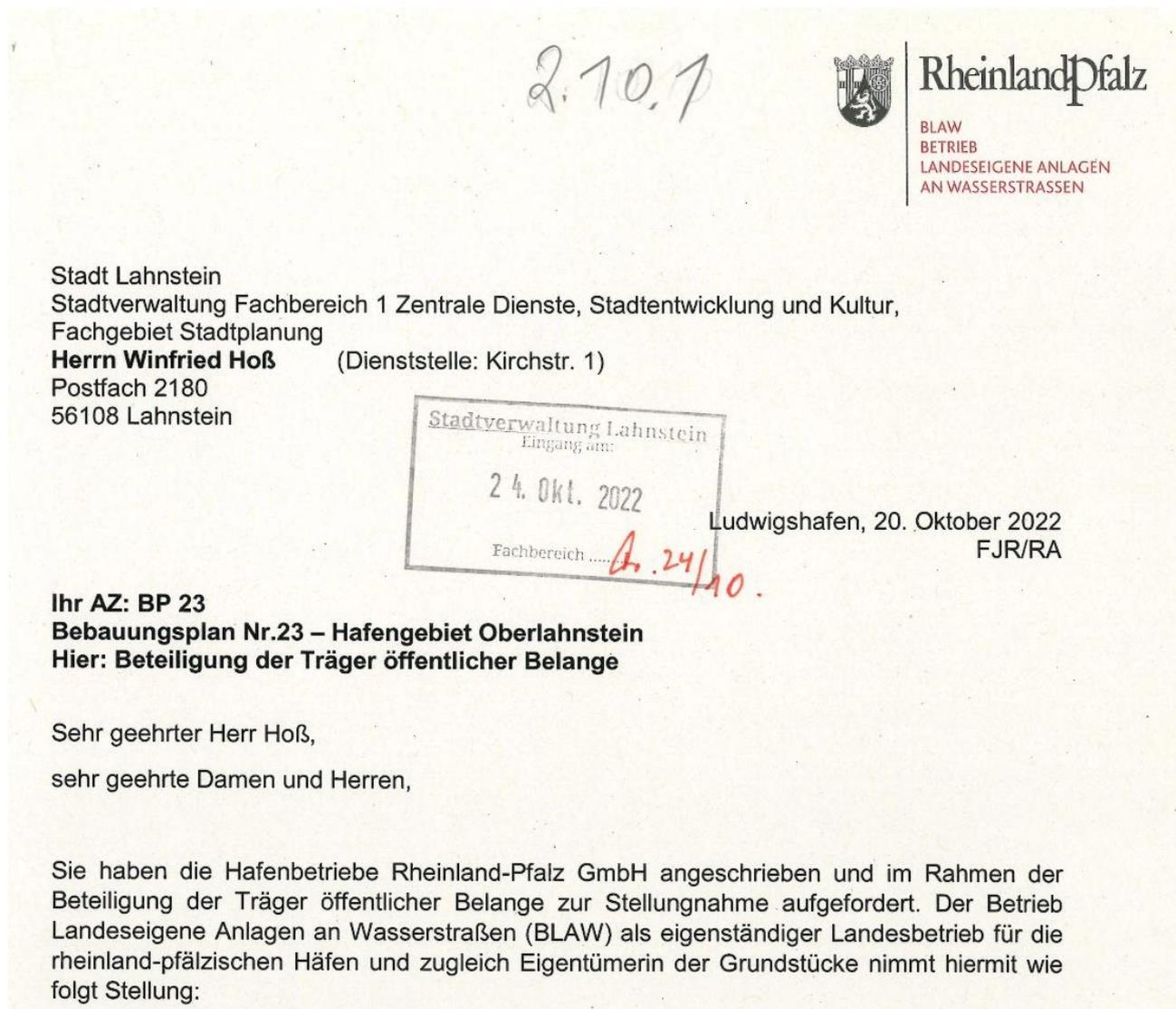
Das Ergebnis der Abwägung wird den Einwendern mitgeteilt.

2.6 Abwägungsrelevante Eingaben

2.6.1 Beteiligung der Behörden und sonstigen Träger öffentlicher Belange

2.6.1.1 Beteiligungsverfahren nach § 4 Abs. 1

2.6.1.1.1 Betrieb Landeseigene Anlagen an Wasserstraßen BLAW, Ludwigshafen



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

VR BANK eG, Ludwigshafen
IBAN: DE92 6709 0000 0002 1354 42

Vorsitzender des Verwaltungsrats:
Staatssekretär Andy Becht

Seite 1 von 10

Leiter:
Franz J. Reindl

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 Zerteilung 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 Hafengebiete 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 Salzgeschäfts ist von einer stabilen Entwicklung des Umschlaggeschäfts auszugehen. Gerade für die Andienung des rechtsrheinischen, hügeligen Hinterlandes lahnauwärts ist dies elementar wichtig.

Planungen zur Sanierung der zwei Schiffsliege- und Umschlagplätze liegen vor. Mit Erneuerung der Spundwände beabsichtigt der Hafentreiber 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 Hafentreiber 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 Standortvoraussetzungen, um ein Container-Terminal zu errichten, sind gegeben.

B. Einwendungen

Problematisch erscheinen insbesondere die Festsetzungen von schutzwürdigen – nicht hafenauffinen - 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 Hafentflächen 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 hafenauffine 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 Störeffindlichkeit und ihres erhöhten Sicherheitsbedürfnis weitere Vorkehrungen erforderlich machen.

Kritisch 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 hafenauffinen 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 „wasserhafte 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. Hafenauffinen 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 hafenauffine 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 hafenauffine 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, das 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 ermöglichen, 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 Hafenumflächen 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 hafenauffine 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 Schienengüterverkehrs 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 Hafenumflächen entgegen. Gerade mit der Zulassung von Wohnbebauung und der Einschränkung bezüglich hafenauffiner 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 Hafenumareal 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 (insbesondere 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 Hafenanlagen 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 Einwander.

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

Ermittlung des Abwägungsmaterials: Thematik der geplanten Nutzungen, Seite 98; Thematik eines Verstoßes gegen „höherrangiges Recht“, Seite 103; Thematik des Aufstellungsverfahrens, Seite 105.

2.6.1.1.2 Deutsche Bahn AG Immobilien Region Mitte, Frankfurt

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 Eisenbahnverkehrs 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 insbesondere 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 instandsetzungsbedürftigen 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 Vorderkante 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

- *Ermittlung des Abwägungsmaterials: Thematik der Belange der Deutschen Bahn und anderer Eisenbahnen, Seite 102.*

2.6.1.1.3 Energienetze Mittelrhein, Koblenz

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

- Enthält kein inhaltlich relevantes Abwägungsmaterial.

2.6.1.1.4 Generaldirektion Kulturelles Erbe, Direktion Landesarchäologie, Koblenz



**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 | Außenstelle Koblenz
Niederberger Höhe 1 | 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.

- Enthält kein inhaltlich relevantes Abwägungsmaterial.

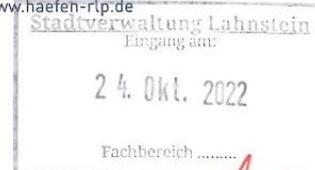
2.6.1.1.5 Hafenbetriebe Rheinland-Pfalz, Ludwigshafen



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



h. 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 Hafengebiete 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.

Postbank Ludwigshafen
IBAN: DE60 5451 0067 0068 6066 76
BIC: PBNKDEFF545

Commerzbank Ludwigshafen
IBAN: DE98 5458 0020 0122 4049 00
BIC: DRESDEFF545

VR Bank Rhein-Neckar eG
IBAN: DE23 6709 0000 0000 6300 08
BIC: GENODE61MA2

Handelsregister
Ludwigshafen am Rhein
HRB 1904

Gläubiger-IdNr:
DE87ZZZ00000000246

Aufsichtsratsvorsitzender
Staatssekretär Andy Becht
Geschäftsführer
Franz Josef Reindl

Seite 1 von 10

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 Umschlaggeschäftes auszugehen. Gerade für die Andienung des rechtsrheinischen, hügeligen Hinterlandes lahnauwärts 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 hafenauffinen - 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 Hafengebiete begehren 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 Hafengebieteoberfläche ist davon Abstand zu nehmen, solche Anlagen ohne hafenauffine 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 Störfähigkeit und ihres erhöhten Sicherheitsbedürfnis weitere Vorkehrungen erforderlich machen.

Kritisch zu sehen sind zudem die Festsetzungen, die Einschränkungen hinsichtlich hafentypischer Nutzung auf allen drei Teilgebieten (SO-A, SO-B und SO-C) vorsehen. Diese zielen darauf ab, dass künftig eine erhebliche Anzahl von hafenauffinen 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 „wasserhafte 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. Hafenauffinen 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 hafenauffine 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 hafenauffine 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, das 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 ermöglichen, 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 Hafentflächen 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 hafenauffine 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 Schienengüterverkehrs 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 (insbesondere 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 Hafenanlagen 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 Hafенbetriebe 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 Hafенbetriebe 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 (Hafенbetriebe 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 Hafенwirtschaft einschließlich damit zusammenhängender Lager- und Logistiktätigkeiten

Zu den zu berücksichtigenden Belangen gehören auch die Belange der funktionierenden Hafенwirtschaft einschließlich der damit zusammenhängenden Lager- und Logistiktätigkeiten. Wie bereits in den Grundsätzen des LEP IV und RRÖP 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

Ermittlung des Abwägungsmaterials: Thematik der geplanten Nutzungen, Seite 98; Thematik eines Verstoßes gegen „höherrangiges Recht“, Seite 103; Thematik des Aufstellungsverfahrens, Seite 105.

2.6.1.1.6 Handwerkskammer Koblenz, 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

- Enthält kein inhaltlich relevantes Abwägungsmaterial. Wird hinsichtlich der Aussage, dass keine Bedenken und Anregungen hinsichtlich Einschränkungen und Behinderungen in Bezug auf die Entwicklungs- und Nutzungsmöglichkeiten der Handwerksbetriebe (!) bestehen, zur Kenntnis genommen.

2.6.1.1.7 Kreisverwaltung des Rhein-Lahn-Kreises, Bad Ems

**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**

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.

- *Enthält kein inhaltlich relevantes Abwägungsmaterial. Wird hinsichtlich der Aussage, dass ein Fauna-Flora-Habitat (FFH-Gebiet) angrenze und dessen Auswirkungen zu untersuchen seien, zur Kenntnis genommen. Allerdings verläuft die Grenze des FFH-Gebietes 5510-301 Mittelrhein entlang der Uferlinie des Rheins und endet an der Lahnmündung. Es grenzt nicht unmittelbar an den Planbereich an., so dass das Gebiet nicht direkt betroffen ist. Im Hafengebiet sind weder wertgebende Lebensraumtypen (Schlammbanken, Feuchte Hochstaudenflure, Auwälder) noch Gewässer vorhanden, in denen eine oder mehrere der wertgebenden Arten vorkommen könnten (Flussneunauge, Lachs, Maifisch, Meerneunauge, Gemeine Flussmuschel. Darüber hinaus sieht auch der Bewirtschaftungsplan keine Maßnahmen vor, die den Erhalt oder die Entwicklung von Lebensräumen im Plangebiet oder dessen Umgebung beinhalten. Beeinträchtigungen von Schutzzielen des FFH-Gebietes sind daher nicht zu erwarten.*

2.6.1.1.8 Landesbetrieb Mobilität Diez LBM, Diez

2.10.8



Landesbetrieb Mobilität Diez, Postfach 15 29, 65574 Diez

Stadtverwaltung Lahnstein
Postfach 2180

56108 Lahnstein



Ihre Nachricht:
vom 26.09.2022
BP23

Unser Zeichen:
(bitte stets angeben)
L-XX-1e-562/22 IV 40

Ansprechpartner(in):
Birgit Otto
E-Mail:
birgit.otto
@Lbm-diez.rlp.de

Durchwahl:
(06432) 92006-5440
Fax:
(0261) 29 141-4843

Datum:
24. Oktober 2022

**Beteiligung der Träger öffentlicher Belange bei der Aufstellung, Änderung Ergänzung o-
der 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 Ober-
lahnstein“ 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 verkehrli-
che 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

Besucher:
Goethestr.9, 65582 Diez

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

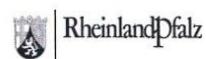
Web: lbm.rlp.de

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

Im Auftrag

Birgit Otto

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



- Enthält kein inhaltlich relevantes Abwägungsmaterial.

2.6.1.1.9 Landesbetrieb Mobilität Rheinland-Pfalz LBM, Koblenz



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:
vom 26.09.2022, BP23

Unser Zeichen:
(bitte stets angeben)
V IV/11 – F/12/22

Ansprechpartner(in):
Marita Bungarten
E-Mail:
Marita.Bungarten
@lbm.rlp.de

Durchwahl:
(0261) 30 29-1681
Fax:

Datum:
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 Bebauungsplans 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:

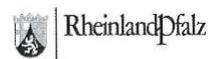
- Das o.g. Bauvorhaben liegt in unmittelbarer Nähe zu der Eisenbahninfrastruktur der Fa. Lahn-papier GmbH. Unsere Stellungnahme bezieht sich auf diese nichtbundeseigene Bahnanlage (NE-Bahn).
Derzeit ist die Eisenbahninfrastruktur aufgrund fehlender Nutzung betrieblich gesperrt. Da eine Wiederaufnahme 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



- 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:

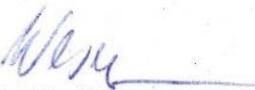
Soweit Flächen, auf denen sich Bahnanlagen befanden oder befinden, überplant werden und auf denen zukünftig andere Nutzungen vorgesehen sind, gilt grundsätzlich, dass ein Bebauungsplan erst nach erfolgter Freistellung nach § 23 AEG als Satzung beschlossen werden kann. Zuvor sind Flächen mit überörtlichen 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 Verwechslung 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 Versorgungsleitungen 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 Gefahrgutverordnung.

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

- *Ermittlung des Abwägungsmaterials: Thematik der Belange der Deutschen Bahn und anderer Eisenbahnen, Seite 102.*

2.6.1.1.10 Ministerium für Wirtschaft, Verkehr, Landwirtschaft und Weinbau

2.10.20



Rheinland-Pfalz

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@mwwlvw.rlp.de
www.mwwlvw.rlp.de

Mein Geschäftszeichen 5062
Ihr Schreiben vom Referat: 8704
Bitte immer angeben!

Ansprechpartner/-in / E-Mail
Georg Münch
Georg.Muench@mwwlvw.rlp.de

Telefon / Fax
06131 16-2289
06131 16-172289

26. Oktober 2022

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 hafenauffinen 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.



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

Ermittlung des Abwägungsmaterials: Thematik der geplanten Nutzungen, Seite 98

2.6.1.1.11 Struktur- und Genehmigungsdirektion Nord, Koblenz

Struktur- und Genehmigungsdirektion Nord
Postfach 20 03 61 | 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.sgd nord.rlp.de

19.10.2022

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

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. Eine 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.

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.

IV. Referat 42 – Obere Naturschutzbehörde –

Nach Prüfung der Planungsunterlagen teilt Referat 42 mit, dass nach § 30 BNatSchG bzw. § 15 LNatSchG geschützte Biotop 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.

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.

- *Enthält teilweise kein inhaltlich relevantes Abwägungsmaterial. Wird hinsichtlich der Aussage, dass von Seiten der Regionalstelle Gewerbeaufsicht keine Einwendungen gegen die Planung bestehen zur Kenntnis genommen. Ebenso die Tatsache, dass die Obere Naturschutzbehörde mitteilt, dass geschützte Biotop sowie Naturschutzgebiete von der Planung nicht betroffen sind; vgl. dazu Feststellung der Unteren Naturschutzbehörde (2.6.1.1.7), wonach ein Fauna-Flora-Habitat-Gebiet angrenzt und dessen Auswirkungen zu untersuchen sind).*
Das Referat Bauwesen betont ergänzend und erweiternd zur Stellungnahme des Zweckverbandes Welterbe Oberes Mittelrheintal (2.6.2.1.6), dass ein besonderes Erfordernis gesehen wird, die bauliche Entwicklung „störungsfrei“ in die unter Schutz stehende Kulturlandschaft einzufügen. Auch dies wird zur Kenntnis genommen.
Weitere Ermittlung des Abwägungsmaterials: Thematik aus wasser- und abfallwirtschaftlicher Sicht, Seite 100.

2.6.2 Beteiligung der Öffentlichkeit

2.6.2.1 Verfahren nach § 3 Abs. 1 BauGB

2.6.2.1.1 Betrieb Landeseigene Anlagen an Wasserstraßen BLAW, Ludwigshafen;

Stadtplanung



Rheinlandpfalz

BLAW
BETRIEB
LANDESEIGENE ANLAGEN
AN WASSERSTRASSEN

Stadt Lahnstein
Stadtverwaltung Fachbereich 1 Zentrale Dienste,
Stadtentwicklung und Kultur, Fachgebiet Stadtplanung
Herrn Hoß
Kirchstraße 1
56112 Lahnstein

Durchwahl: 06 21/59 84-116
Sachbearbeitung: Frau Marzioch

Datum: 20.04.2023

2-10.2.1.1

Vorab per Telefax: 02621/914-330
Vorab per E-Mail: stadtverwaltung@lahnstein.de
hoss@lahnstein.de

Ihr AZ: BP 23
Bebauungsplan Nr.23 – Hafengebiet Oberlahnstein
hier: Öffentlichkeitsbeteiligung

Sehr geehrter Herr Hoß,
sehr geehrte Damen und Herren,

im Rahmen der Öffentlichkeitsbeteiligung dürfen wir wie folgt Stellung nehmen:

A. Tatsächliche Grundlagen

Zunächst dürfen wir auf die Stellungnahme aus unserem Haus vom 20. Oktober 2022 verweisen. Diese wäre eine bloße Wiederholung und ist daher – da die insoweit vorgetragenen Belange, Einwendungen und Stellungnahmen Ihrem Hause bereits vorliegen – untunlich.

Vorsorglich fügen wir diese als Anlage bei.

Weiterhin liegt eine konkrete Planzeichnung nicht vor, sondern lediglich eine grobe Karte, die einen groben Umriss des Plangebietes zeigt.

B. **Einwendungen**

I.

Es bestehen durchaus schon formelle Bedenken.

So ist die Stadt Lahnstein zwar zuständig für die Aufstellung eines Bauleitplans.

Hinsichtlich des Verfahrens ist jedoch zu berücksichtigen, dass augenscheinlich die Frist des § 3 Abs. 2 Satz 1 BauGB deutlich unterschritten werden soll, ohne dass hierfür eine Begründung ersichtlich wäre – unterstellt eine Unterschreitung der Frist wäre zulässig.

In formeller Hinsicht bestehen auch deswegen Bedenken, weil der Entwurf einen Grad der Unbestimmtheit aufweist, die eine sachliche Bearbeitung nahezu unmöglich machen. § 3 Abs. 1 BauGB erwartet, dass im Rahmen der Öffentlichkeitsbeteiligung diese über allgemeine Ziele und Zwecke der Planung, sich wesentlich unterscheidende Lösungen, die für die Neugestaltung oder Entwicklung eines Gebiets in Betracht kommen, und die voraussichtlichen Auswirkungen der Planung die Öffentlichkeit zu unterrichten ist. Lediglich vor dem Hintergrund der Vorschrift des § 3 Abs. 1 Satz 3 BauGB kann davon im Einzelfall abgesehen werden. Hier ergeben sich aus den Planunterlagen, die der Öffentlichkeitsbeteiligung zugrunde liegen, keinerlei Anhaltspunkte für die oben genannten Aspekte. Ganz im Gegenteil wird im Wesentlichen der Wortlaut des § 1 BauGB umformuliert wiedergegeben.

Die sodann folgenden Entwürfe der textlichen Festsetzungen und ihrer Begründung sind indes lückenhaft.

II.

Im Einzelnen:

1.

Auch insoweit sei auf die bereits vorgetragenen Einwendungen verwiesen, die als Anlage beigelegt sind.

2.

Die beabsichtigte textliche Festsetzung Ziffer 1.1.11 „Öffentliche und private Grünflächen“ soll den Weg bis zum sogenannten „Hafenköpfchen“ als Grünfläche festsetzen und „bestimmte Nutzungen“ erlauben. Auch dies ist nicht hinreichend konkret, wenn nicht klargestellt wird, welche Nutzungen zulässig und welche ausgeschlossen sein sollen. Insbesondere ist aber zu berücksichtigen, dass aufgrund des Schüttgutumschlages und sonstigen Umschlagstätigkeiten im Hafenbecken sowie durch den Binnenschiffsverkehr mit erheblichen Beeinträchtigungen auf diesem Weg zu rechnen ist. Dies betrifft sowohl zulässigerweise entstehenden Lärm als auch zulässigerweise entstehende, sonstige Emissionen, die aus dem Betrieb der Nutzer des Hafengebietes herrühren. Eine Prüfung, welchen Emissionen etwaige Besucher dort ausgesetzt sind, gar eine Alternativenprüfung, lässt sich den Unterlagen nicht entnehmen.

3.

Ergänzend zu unseren bisherigen Ausführungen sei darauf hingewiesen, dass der Bebauungsplan so nicht erforderlich ist und insbesondere das Gebot der Konfliktbewältigung nicht beachtet wird. Nicht nur sind bei der Aufstellung von Bebauungsplänen die öffentlichen und privaten Belange gegeneinander und untereinander gerecht abzuwägen (§ 1 Abs. 7 BauGB).

Ergänzend hat ein Bebauungsplan aber auch grundsätzlich die von ihm selbst geschaffenen oder ihm zurechenbaren Konflikte zu lösen, bestenfalls zu vermeiden, in dem die von der Planung berührten Belange zu einem gerechten Ausgleich gebracht werden. So darf eine Bauleitplanung nicht dazu führen, dass Konflikte, die erst durch diesen Bebauungsplan hervorgerufen werden, zu Lasten Betroffener und insbesondere innerhalb des Plangebietes liegender Betroffener letztlich ungelöst bleiben. Dies gilt insbesondere für Immissionskonflikte (vgl. jüngst BVerwG, Beschluss vom 18.01.2023, 4 BN 37/22).

Hier würde durch die Planung eine Gemengelage entstehen, durch die Gebiete unterschiedlicher Schutzwürdigkeiten zusammentreffen. Dies darf indes nicht zu einer Pflichtigkeit dessen führen, der (rechtmäßig) Belästigungen verbreitet. Vielmehr führt die tatsächliche und planungsgebundene Vorbelastung zu einer Duldungspflicht derer, die sich in dem sicheren Wissen um eine Vorbelastung in der Nähe solcher Quellen ansiedeln können. Kommt es überdies zu einem planbedingten Besucherverkehr, der gerade nicht im sicheren Wissen um eine Vorbelastung das Plangebiet nutzt, so kann dies nicht zu Lasten der Betroffenen gehen. So fehlt diesem Bebauungsplan eine Auseinandersetzung mit dem Gebot der Konfliktvermeidung. Den Konflikt ungelöst zu lassen oder gar ein Konflikttransfer ist indes nur eingeschränkt möglich, insbesondere wenn die Durchführung der Maßnahmen zur Konfliktbewältigung schon auf einer vorangegangenen Stufe der Bauleitplanung möglich ist und sichergestellt werden kann.

Als Anlage beigefügt ist unsere Stellungnahme vom 20.10.2022, an der wir inhaltlich festhalten.

Mit freundlichen Grüßen

Betrieb Landeseigene Anlagen an Wasserstraßen (BLAW)


Franz J. Reindl

Ermittlung des Abwägungsmaterials: Ermittlung des Abwägungsmaterials: Thematik der geplanten Nutzungen, Seite 98; Thematik eines Verstoßes gegen „höherrangiges Recht“, Seite 103; Thematik des Aufstellungsverfahrens, Seite 105.

2.6.2.1.2 Busse und Miessen Partnerschaft mbB, Bonn, Rechtsanwälte für RPL Lahnstein GmbH

BUSSE & MIESEN

RECHTSANWÄLTE

PARTNERSCHAFT mbB

Busse & Miessen · Postfach 1380 · 53003 Bonn

Per E-Mail: stadtverwaltung@lahnstein.de

Stadtverwaltung Lahnstein
Kirchstraße 1
D-56112 Lahnstein

2.10.2, 1.2

Bonn, den 21.04.2023
(intern: gm-D41/770-23)

Sekretariat RA Nimphius: Frau Meuers
Durchwahl 0228/98391-21 · E-Mail: buero.nimphius@busse-miessen.de

beA SAFE-ID: DE.BRAK.3e9b6f08-d415-48e8-8d99-4c1669f2744c.efe6

Unser Zeichen: MN-3516/18-gm

**Beteiligung gemäß § 3 Abs. 1 BauGB im Rahmen der Aufstellung des Bebauungsplanes Nr. 23 – Hafengebiet Oberlahnstein
Ihr Zeichen: 139-10**

Sehr geehrter Herr Hoß,

in der vorbezeichneten Angelegenheit zeigen wir ausweislich der **beige-fügten** Vollmacht die Vertretung der RPL Lahnstein GmbH, Am Hafen 1, 56112 Lahnstein, an.

Die RPL Lahnstein GmbH betreibt wesentliche Flächen des Hafens Oberlahnstein. Bei diesem Hafen handelt es sich um einen Industriehafen, in dem u.a. erheblich belästigende Gewerbebetriebe angesiedelt sind. Dies betrifft die Be- und Entladung von Frachtschiffen sowie die Lagerung von Schüttgütern einschließlich solcher, die dem Abfallrecht unterliegen.

Die geplanten Festsetzungen des Bebauungsplanes Nr. 23 – Hafengebiet Oberlahnstein zielen darauf ab, die bisher ausgeübten Nutzungen letztlich allenfalls auf den Bestandsschutz zu setzen, ihnen jedwede Entwicklungsmöglichkeiten zu nehmen und stattdessen durch die Ansiedlung schutz-

BONN

Friedensplatz 1
53111 Bonn
Tel. 0228-98 391-0
Fax 0228-630 283

Dr. Torsten Arp
Stephan Eisenbeis ¹(bis 2022)
Michael Nimphius ²
Dr. Andreas Nadler ⁴
Dr. Ingo Pflugmacher ^{2,3,A}
Michael Schorn ¹
Stefanie Frfr. v. Lüdinghausen ^{5,6}
Dr. Christof Kiesgen ⁷
Dr. Thorsten A. Quiel ³
Dr. Christina Merx ^{3,A}
Dr. Vanessa Palm ¹
Dr. Volker Güntzel ^{8,9}
Dr. Jan Patrick Giesler
Dr. Dirk Webel, LL.M. oec. ³
Christian Huhn ¹
Dr. Grischa Kehr ⁹
Andreas Frings ⁸
Ashok Sridharan ⁰
Rita d'Avis
Dr. Lars Kitzmann ⁷
Dr. Florian Langenbacher ⁴
Inga Zerbes
Simon Wegner
Alice Sharif

BERLIN

Uwe Scholz ^{3,4}
Dr. Ronny Hildebrandt ^{3,A}
Sebastian Menke, LL.M. ^{3,4}
Dr. Stephan Südhoff, Notar
Florian Elsner
Dr. Nils Willich
Daniel Volmer

LEIPZIG

Walter Oertel ¹
Dr. Steffen Hamann

zugleich Fachanwalt für

¹Bau- und Architektenrecht
²Verwaltungsrecht
³Medizinrecht
⁴Arbeitsrecht
⁵Familienrecht ⁶Erbrecht
⁷Miet- u. Wohnungseigentumsrecht
⁸Handels- und Gesellschaftsrecht
⁹Gewerblicher Rechtsschutz
^ALehrbeauftragter
⁰Oberbürgermeister a.D.

Registergericht AG Essen PR 2768

Commerzbank AG
IBAN: DE98 3704 0044 0230 2503 00
BIC: COBADEFFXXX
USt-IdNr.: DE 122 127 466

würdiger Nutzungen das immissionsschutzrechtliche Konfliktpotential zu steigern.

So ist insbesondere der Ausschluss solcher Betriebe, die Staube in die Umgebung abgeben, in einem Hafen mit Umschlag von Schüttgütern fernliegend. Dies gilt insbesondere dann, wenn hiervor selbst andere Betriebe im Hafengebiet geschützt werden sollen. Nicht nachvollziehbar ist es, wenn Gewerbebetriebe auf hafengebundene, wasseraffine Betriebe beschränkt werden, gleichzeitig aber Geschäfts-, Büro-, Verwaltungsgebäude, Anlagen für kulturelle Zwecke, Anlagen für gesundheitliche und sportliche Zwecke, Schank- und Speisewirtschaften, Betriebe des Beherbergungsgewerbes uneingeschränkt zugelassen werden und ausnahmsweise selbst sonstige Wohnungen oberhalb des Erdgeschosses zugelassen werden sollen. Schließlich sollen auch Änderungen und Nutzungsänderung vorhandener und baurechtlich genehmigter Wohngebäude bzw. Wohnungen im Gewerbegebiet SO-B ausnahmsweise zugelassen werden können. Dies überrascht insofern, als im Hafengebiet Oberlahnstein allenfalls Wohnungen für Aufsichts- und Bereitschaftspersonen sowie Betriebsinhaber und Betriebsleiter zugelassen sind und die darüber hinausgehenden Wohnnutzungen formell und materiell illegal sind.

Sowohl die Hafенbetriebe Rheinland-Pfalz GmbH als auch der Betrieb landeseigener Anlagen an Wasserstraßen haben im Rahmen der Behördenbeteiligung detailliert dargelegt, dass die geplanten Festsetzungen des Bebauungsplanes mit der Zielstellung und der bisherigen Nutzung des Hafengebietes Oberlahnstein nicht in Einklang stehen. Diesen Ausführungen können wir uns nur anschließen und zur Vermeidung von Wiederholungen hierauf Bezug nehmen. Das Hafengebiet wird zum Stadtgebiet durch die Bahnstrecke deutlich abgegrenzt. Von dieser Bahnstrecke gehen ebenfalls erhebliche Immissionen auf die benachbarten Baugebiete aus. Weitere Immissionen werden durch den Schiffsverkehr auf der Lahn, dem Rhein und in dem Hafen selbst verursacht. Die Bebauung an der Frankenstraße entspricht auch keinem Wohngebiet, sondern wird durch die großflächigen Einzelhandelsbetriebe mit sehr großen Parkplatzflächen geprägt.

Das Land Rheinland-Pfalz hat die besondere Bedeutung des Hafens Oberlahnstein gutachtlich ermittelt. Dementsprechend muss der Hafенbetrieb auch zukünftig uneingeschränkt ausgeübt werden können. Unsere Mandantschaft hat den Hafенbetrieb übernommen, um ihn auszubauen und zu modernisieren. Die bestehenden Nutzungen werden keinesfalls aufgegeben werden. Gegen jegliche Nutzung, die die Nutzung des Hafенbetriebes einschränkt, werden unsere Mandanten selbstverständlich vorgehen, um nachträgliche Betriebseinschränkungen von vorneherein zu verhindern. Dies gilt auch für den Fall, dass die Festsetzungen des Bebauungsplanes unverändert oder nur unwesentlich geändert weiter verfolgt werden.

Der Hafenbetrieb Oberlahnstein ist ein auf die gegebene Örtlichkeit beschränkte Nutzung. Diese kann nicht andernorts ausgeübt oder verlagert werden. Aufgabe der städtischen Bauleitplanung kann es also nicht sein, diesen Hafen langfristig zu eliminieren oder in einen Sporthafen oder Wohn-Hafen umzuwandeln.

Mit freundlichen Grüßen



(Michael Nimphius)
Rechtsanwalt

Ermittlung des Abwägungsmaterials: Ermittlung des Abwägungsmaterials: Thematik der geplanten Nutzungen.

2.6.2.1.3 Hafenbetriebe Rheinland-Pfalz, Ludwigshafen

Stadtplanung



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 Hoß
Kirchstraße 1
56112 Lahnstein

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

Durchwahl: 06 21/59 84-116
Sachbearbeitung: Frau Marziöch

Datum: 20.04.2023

2.10.2.1.3

Vorab per Telefax: 02621/914-330
Vorab per E-Mail: stadtverwaltung@lahnstein.de
hoss@lahnstein.de

Ihr AZ: BP 23
Bebauungsplan Nr.23 – Hafengebiet Oberlahnstein
hier: Öffentlichkeitsbeteiligung

Sehr geehrter Herr Hoß,
sehr geehrte Damen und Herren,

im Rahmen der Öffentlichkeitsbeteiligung dürfen wir wie folgt Stellung nehmen:

A. Tatsächliche Grundlagen

Zunächst dürfen wir auf die Stellungnahme aus unserem Haus vom 20. Oktober 2022 verweisen. Diese wäre eine bloße Wiederholung und ist daher – da die insoweit vorgetragenen Belange, Einwendungen und Stellungnahmen Ihrem Hause bereits vorliegen – untunlich.

Vorsorglich fügen wir diese als Anlage bei.

Weiterhin liegt eine konkrete Planzeichnung nicht vor, sondern lediglich eine grobe Karte, die einen groben Umriss des Plangebietes zeigt.

Postbank Ludwigshafen
IBAN: DE60 5451 0067 0068 6066 76
BIC: PBNKDEFF545

Commerzbank Ludwigshafen
IBAN: DE98 5458 0020 0122 4049 00
BIC: DRESDEFF545

VR Bank Rhein-Neckar eG
IBAN: DE23 6709 0000 0000 6300 80
BIC: GENODE61MAZ

Handelsregister
Ludwigshafen am Rhein
HRB 1904
Gläubiger-IdNr:
DE87ZZZ000000000246

Aufsichtsratsvorsitzender
Staatssekretär Andy Becht
Geschäftsführer
Franz Josef Reindl

B. Einwendungen

I.

Es bestehen durchaus schon formelle Bedenken.

So ist die Stadt Lahnstein zwar zuständig für die Aufstellung eines Bauleitplans.

Hinsichtlich des Verfahrens ist jedoch zu berücksichtigen, dass augenscheinlich die Frist des § 3 Abs. 2 Satz 1 BauGB deutlich unterschritten werden soll, ohne dass hierfür eine Begründung ersichtlich wäre – unterstellt eine Unterschreitung der Frist wäre zulässig.

In formeller Hinsicht bestehen auch deswegen Bedenken, weil der Entwurf einen Grad der Unbestimmtheit aufweist, die eine sachliche Bearbeitung nahezu unmöglich machen. § 3 Abs. 1 BauGB erwartet, dass im Rahmen der Öffentlichkeitsbeteiligung diese über allgemeine Ziele und Zwecke der Planung, sich wesentlich unterscheidende Lösungen, die für die Neugestaltung oder Entwicklung eines Gebiets in Betracht kommen, und die voraussichtlichen Auswirkungen der Planung die Öffentlichkeit zu unterrichten ist. Lediglich vor dem Hintergrund der Vorschrift des § 3 Abs. 1 Satz 3 BauGB kann davon im Einzelfall abgesehen werden. Hier ergeben sich aus den Planunterlagen, die der Öffentlichkeitsbeteiligung zugrunde liegen, keinerlei Anhaltspunkte für die oben genannten Aspekte. Ganz im Gegenteil wird im Wesentlichen der Wortlaut des § 1 BauGB umformuliert wiedergegeben.

Die sodann folgenden Entwürfe der textlichen Festsetzungen und ihrer Begründung sind indes lückenhaft.

II.

Im Einzelnen:

1.

Auch insoweit sei auf die bereits vorgetragenen Einwendungen verwiesen, die als Anlage beigelegt sind.

2.

Die beabsichtigte textliche Festsetzung Ziffer 1.1.11 „Öffentliche und private Grünflächen“ soll den Weg bis zum sogenannten „Hafenköpfchen“ als Grünfläche festsetzen und „bestimmte Nutzungen“ erlauben. Auch dies ist nicht hinreichend konkret, wenn nicht klargestellt wird, welche Nutzungen zulässig und welche ausgeschlossen sein sollen. Insbesondere ist aber zu berücksichtigen, dass aufgrund des Schüttgutumschlages und sonstigen Umschlagstätigkeiten im Hafenbecken sowie durch den Binnenschiffsverkehr mit erheblichen Beeinträchtigungen auf diesem Weg zu rechnen ist. Dies betrifft sowohl zulässigerweise entstehenden Lärm als auch zulässigerweise entstehende, sonstige Emissionen, die aus dem Betrieb der Nutzer des Hafengebietes herrühren. Eine Prüfung, welchen Emissionen etwaige Besucher dort ausgesetzt sind, gar eine Alternativenprüfung, lässt sich den Unterlagen nicht entnehmen.

3.

Ergänzend zu unseren bisherigen Ausführungen sei darauf hingewiesen, dass der Bebauungsplan so nicht erforderlich ist und insbesondere das Gebot der Konfliktbewältigung nicht beachtet wird. Nicht nur sind bei der Aufstellung von Bebauungsplänen die öffentlichen und privaten Belange gegeneinander und untereinander gerecht abzuwägen (§ 1 Abs. 7 BauGB).

Ergänzend hat ein Bebauungsplan aber auch grundsätzlich die von ihm selbst geschaffenen oder ihm zurechenbaren Konflikte zu lösen, bestenfalls zu vermeiden, in dem die von der Planung berührten Belange zu einem gerechten Ausgleich gebracht werden. So darf eine Bauleitplanung nicht dazu führen, dass Konflikte, die erst durch diesen Bebauungsplan hervorgerufen werden, zu Lasten Betroffener und insbesondere innerhalb des Plangebietes liegender Betroffener letztlich ungelöst bleiben. Dies gilt insbesondere für Immissionskonflikte (vgl. jüngst BVerwG, Beschluss vom 18.01.2023, 4 BN 37/22).

Hier würde durch die Planung eine Gemengelage entstehen, durch die Gebiete unterschiedlicher Schutzwürdigkeiten zusammentreffen. Dies darf indes nicht zu einer Pflichtigkeit dessen führen, der (rechtmäßig) Belästigungen verbreitet. Vielmehr führt die tatsächliche und planungsgebundene Vorbelastung zu einer Duldungspflicht derer, die sich in dem sicheren Wissen um eine Vorbelastung in der Nähe solcher Quellen ansiedeln können. Kommt es überdies zu einem planbedingten Besucherverkehr, der gerade nicht im sicheren Wissen um eine Vorbelastung das Plangebiet nutzt, so kann dies nicht zu Lasten der Betroffenen gehen. So fehlt diesem Bebauungsplan eine Auseinandersetzung mit dem Gebot der Konfliktvermeidung. Den Konflikt ungelöst zu lassen oder gar ein Konflikttransfer ist indes nur eingeschränkt möglich, insbesondere wenn die Durchführung der Maßnahmen zur Konfliktbewältigung schon auf einer vorangegangenen Stufe der Bauleitplanung möglich ist und sichergestellt werden kann.

Als Anlage beigefügt ist unsere Stellungnahme vom 20.10.2022, an der wir inhaltlich festhalten.

Mit freundlichen Grüßen



Franz J. Reindl

Ermittlung des Abwägungsmaterials: Ermittlung des Abwägungsmaterials: Thematik der geplanten Nutzungen, Seite 98; Thematik eines Verstoßes gegen „höherrangiges Recht“, Seite 103; Thematik des Aufstellungsverfahrens, Seite 105.

2.6.2.1.4 RPL Lahnstein GmbH, Lahnstein

Stadtplanung
Herr Hoß



RPL Lahnstein GmbH Am Hafen 1 56112 Lahnstein

Stadtverwaltung Lahnstein
Kirchstraße 1
56112 Lahnstein



per Email: stadtverwaltung@lahnstein.de

2.10.2.1.4

Vorabpe Mail
19.04.23

19.04.2023

Entwurf des Bebauungsplanes Nr. 23 Hafengebiet Oberlahnstein

hier: Stellungnahme im Rahmen der Öffentlichkeitsbeteiligung

Sehr geehrte Damen und Herren,
sehr geehrter Herr Hoß,

im Zuge der Öffentlichkeitsbeteiligung zum vorläufigen Entwurf des Bebauungsplanes nehmen wir wie folgt Stellung:

Die RPL Lahnstein GmbH ist seit August 2019 als Nachfolger der RHENUS AG im Hafen Oberlahnstein tätig. Der Hafen Oberlahnstein dient neben dem Umschlag von Gütern als Schutzhafen für Schiffe, so z.B. bei Hochwasser oder bei der Havarie des Schiffes „Waldhof“ im Jahr 2011. Darüber hinaus nimmt der Hafen eine überregionale Bedeutung für die Versorgung mit Auftau- bzw. Streusalz im nördlichen Rheinland-Pfalz ein. Das vom Ministerium für Wirtschaft, Verkehr, Landwirtschaft und Weinbau in Auftrag gegebene Gutachten zur „Grundlagenuntersuchung zu den rheinland-pfälzischen Binnenhäfen“ vom Mai 2019 kommt zum Ergebnis, dass der Hafen Lahnstein als „landesbedeutsamer Hafen“ eingestuft wird.

Der Hafenbetrieb erfolgt auf der Grundlage immissionsschutzrechtlicher Genehmigungen und wasserrechtlicher Zulassungen. Dies wurde zuletzt im Behördentermin mit der Struktur- und Genehmigungsdirektion Nord vom 14. April 2021 festgestellt.

Im Flächennutzungsplan der Stadt Lahnstein wird für das „Sondergebiet Hafen“ unter Ziffer 2.1.6.2 ausgeführt: „Das Sondergebiet Hafen erfüllt als Schnittstelle der drei Verkehrsträger (Wasserstraße, Schiene, Straße) eine wichtige Infrastruktur- und Verkehrsfunktion für die Industrie der Stadt Lahnstein und deren Umgebung. Im Hafen sollen daher alle Aktivitäten befürwortet werden, die der Abwicklung des Güterverkehrs dienen. Betriebe und Einrichtungen, die für einen ordnungsgemäßen Hafenbetrieb notwendig sind, sollen bevorzugte Nutzungen darstellen.“

RPL Lahnstein GmbH · Am Hafen 1 · 56112 Lahnstein · Germany · Tel: +49 (0)2621 6277630 · Fax: +49 (0)2621 6292614 · info@rpl-lahnstein.de

Bank für RPL Lahnstein GmbH: Am Hafen 1, 56112 Lahnstein; HRB 4335; Geschäftsführer: Marco und Ralf Reinhard; St.-Nr. 316/5957/0898, USt.-IdNr.: DE231620396
Bankbindung: Volksbank Rhein-Lahn-Limburg eG | IBAN: DE49 5709 2800 0200 1166 07 | BIC: GENO DE51 DIE
Geschäften liegen die Allgemeinen Deutschen Spediteur-Bedingungen (ADSp) neuester Fassung zugrunde. Es findet deutsches Recht Anwendung.
Für personenbezogene Angaben mit ADV. Unsere Rechnungen sind sofort ohne Abzug zahlbar.
Sort und Gerichtsstand für beide Teile ist Lahnstein.

In den vergangenen Jahren wurden vermehrt unzulässige (Wohn-) Nutzungen im Sondergebiet Hafen registriert und bei der Stadt Lahnstein angezeigt. Aus den unzulässigen Nutzungen resultierten wiederholt Konflikte und Beschwerden sowie erhebliche Störungen im Hafenbetrieb (Beschwerden bei der Stadt, unzulässige Überfliegungen mit Drohne, Beschwerden bei der SGD Nord, anonyme Anzeigen und aktuelles Ermittlungsverfahren gegen die RPL Lahnstein GmbH). Diese Störungen führten zu einer Verschärfung der Konfliktsituation und in der Summe dazu, dass die Nutzungen im Hafen bereits heute eingeschränkt sind. So können bestimmte Güter wie Auftausalz aktuell nicht mehr per Schiff verladen werden.

Nach Durchsicht des Bebauungsplanentwurfs haben wir festgestellt, dass die hafenspezifischen Nutzungen in Zukunft durch räumliche Differenzierungen und baulichen Nutzungsvorgaben weiter gravierend eingeschränkt werden sollen. Dies steht unserer Ansicht nach der Vorrangstellung des Hafens entgegen.

Aufgrund der praktischen Standorterfahrungen in den vergangenen Jahren haben wir die begründete Besorgnis, dass die geplanten Nutzungseinschränkungen zu einer weiteren Verschärfung der Konfliktsituation mit den Nachbarn bzw. der Stadt Lahnstein führen wird.

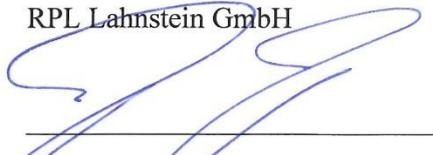
Darüber hinaus schließen wir uns den unter Ziffer 2.8 des Bebauungsplanentwurfs aufgeführten Stellungnahmen bzw. Einwendungen an:

- Stellungnahme des Ministeriums für Wirtschaft, Verkehr, Landwirtschaft und Weinbau vom 26. Oktober 2022,
- Stellungnahme des Betriebs Landeseigene Anlagen (BALW) vom 20. Oktober 2022,
- Stellungnahmen der Hafenbetriebe Rheinland-Pfalz GmbH, Ludwigshafen vom 20. Oktober 2022.

Im Ergebnis der Prüfung können wir dem vorliegenden Entwurf des Bebauungsplans leider nicht zustimmen.

Die RPL Lahnstein GmbH hat den Anspruch, den Hafenbetrieb rechtssicher und ordnungsgemäß nach dem Stand der Technik und unter Berücksichtigung der wirtschaftlichen, sozialen und umweltschützenden Anforderungen durchzuführen. Hierbei sind wir auf die Mitwirkung der Stadt Lahnstein angewiesen. Daher bitten wir höflich um einen konstruktiven Dialog im Zuge der Weiterentwicklung des Bebauungsplans Nr. 23 – Hafengebiet Oberlahnstein.

Mit freundlichen Grüßen
RPL Lahnstein GmbH



Ermittlung des Abwägungsmaterials: Ermittlung des Abwägungsmaterials: Thematik der geplanten Nutzungen, Seite 98.

2.6.2.1.5 **szk, Stapelfeld Zweschper Krumb Partnerschaft mbB, Wiesbaden, Rechtsanwälte für Dyckerhoff Beton Rheinland-Pfalz GmbH & Co. KG**

Stapelplanung

rechtsanwälte szk | Postfach 4801 | 65038 Wiesbaden

Einwurf-Einschreiben
Stadtverwaltung Lahnstein
Kirchstraße 1
D 56112 Lahnstein



rechtsanwälte szk

Stapelfeldt Zweschper Krumb Partnerschaft mbB

DR. ALFRED STAPELFELDT Rechtsanwalt | Partner
Fachanwalt für Verwaltungsrecht
Lehrbeauftragter für Umweltrecht

JOCHEN ZWESCHPER Rechtsanwalt | Partner
Fachanwalt für Bau- u. Architektenrecht

JOACHIM KRUMB Rechtsanwalt | Partner
Fachanwalt für Verwaltungsrecht
Lehrbeauftragter für Öffentliches Baurecht

JUSTUS STEFFE Rechtsanwalt

ANNA DÖNGES Rechtsanwältin

FLAVIO CAVALLO Rechtsanwalt

Kooperationspartner der Kanzlei:
HARALD M. WEBER Rechtsanwalt | www.rahmw.de

2.10.2.1.5

Aktenzeichen: 23/00355
Sachbearbeiter: RA Cavallo
Durchwahl: (0611) 504063-40
Datum: 24.04.2023

Stellungnahme der Dyckerhoff Beton Rheinland-Pfalz GmbH & Co. KG im Rahmen der frühzeitigen Öffentlichkeitsbeteiligung im Bauleitplanverfahren „Nr. 23 Hafengebiet Oberlahnstein“

Sehr geehrte Damen und Herren,

in der vorbezeichneten Angelegenheit nehmen wir im Namen unserer Mandantin, der Dyckerhoff Beton Rheinland-Pfalz GmbH & Co. KG, zur Aufstellung des Bebauungsplanes Nr. 23 „Hafengebiet Oberlahnstein“ wie folgt Stellung:

A. Sachlage

Unsere Mandantin betreibt im räumlichen Geltungsbereich des geplanten Bebauungsplans ein Betonwerk. Das Grundstück befindet sich im Eigentum des Landes Rheinland-Pfalz. Das Grundstück wird von der RPL Lahnstein

Kanzlei (alle Anwälte): Bahnhofstr. 38 | 65185 Wiesbaden | Fon 06 11-50 40 63-40 | Fax 06 11-50 40 63-41 | wiesbaden@rechtsanwaelteszkd.de
Zweigstelle: Bad Nauheimer Str. 4 | 64289 Darmstadt | Fon 0 61 51-7 34 75-9 40 | Fax 0 61 51-7 34 75-1 50 | darmstadt@rechtsanwaelteszkd.de
Partnerschaftsgesellschaft mbB mit Sitz in Wiesbaden | Amtsgericht Frankfurt a. M. PR 1530 | Umsatzsteuer-Id-Nr. DE 24 24 23 734
Geschäftskonto: Deutsche Kreditbank AG | BIC BYLADEM1001 | IBAN DE85 1203 0000 1005 7532 88 www.rechtsanwaelteszkd.de

GmbH gepachtet, welche dieses wiederum an unsere Mandantin unterverpachtet hat. Dieser Zustand besteht seit dem Jahr 1979. Das konkrete Grundstück, Gemarkung Oberlahnstein, Flur 5 Flurstück 42/17 befindet sich am obersten Ende des in der Entwurfsplanung als Gebiet „C“ ausgewiesenen Bereichs, unmittelbar angrenzend an das Hafenbecken.

B. Einwendungen / entgegenstehende Belange

Gegen die derzeitige Entwurfsplanung bestehen insb. folgende Einwendungen, die im Rahmen der Abwägung einzelner Belange i. S. d. § 1 BauGB zu berücksichtigen sind.

I. Entwicklungsgebot

Im Zusammenwirken zwischen dem Bebauungsplan und den Flächennutzungsplan ist stets das Entwicklungsgebot zu beachten. Demnach entwickelt sich der Bebauungsplan aus dem Flächennutzungsplan. Dem Flächennutzungsplan kommt daher eine gemeindeinterne Bindung zu (Ernst/Zinkahn/Bielenberg/Krautzberger BauGB § 1 Rn. 23). Ferner sollen die Festsetzungen des Bebauungsplans nicht denen des Flächennutzungsplans widersprechen.

Der Bereich, in dem sich das Betonwerk unserer Mandantin befindet, wird von einem Flächennutzungsplan überplant. In diesem wird das Gebiet als Sondergebiet dargestellt, welchem als Schnittstelle der 3 Verkehrsträger (Wasserstraße, Schiene, Straße) eine wichtige Rolle in Sachen Infrastruktur zukommen soll. Auch besteht eine Verkehrsfunktion für die Industrie der Stadt Lahnstein und deren Umgebung. Aus diesem Grund sollen vorrangig Vorhaben begünstigt werden, die der Abwicklung des Güterverkehrs dienen.

Nach Durchsicht der Entwurfsplanung kann bereits festgestellt werden, dass die „hafenspezifischen wasseraffinen Nutzungen“ - welche den zentralen Kern der Planung darstellen - in Zukunft durch räumliche Differenzierungen und Festsetzungen zur Art der baulichen Nutzung weiter gravierend eingeschränkt werden könnten. Dies steht unserer Ansicht nach der Vorrangstellung des Hafens diametral entgegen. Insb. die Festsetzung von sonstigen Wohnungen oberhalb des Erdgeschosses in SO-B und SO-C sowie zu Betrieben des Beherbergungsgewerbes [...] widerspricht den vorangestellten Leitlinien des Flächennutzungsplans. Da der Flächennutzungsplan stets ein Gesamtkonzept vorgibt und somit für die Gemeinde intern als Leitlinie zur Aufstellung folgender Bebauungspläne dienen soll, entsteht an dieser Stelle ein wesentlicher Widerspruch zu der Entwurfsplanung. Dem Entwicklungserfordernis kann mithin nur entsprochen werden, sofern die Festsetzungen zur Art der baulichen Nutzung die Vorrangstellung des Hafens hinreichend widerspiegeln.

II. § 1 Abs. 6 Nr. 1 BauGB: gesunde Wohn- und Arbeitsverhältnisse und die Sicherheit der Wohn- und Arbeitsbevölkerung

Diese Leitlinie soll das Anliegen der planerischen Gestaltung der städtebaulichen Zukunft beinhalten, eine lebenswerte Umwelt zu gewährleisten. Gefahrensituationen sollen schon an dieser Stelle ermittelt werden, welche in Folge der Bauleitplanung entstehen oder verfestigt werden können. (EZBK BauGB § 1 Rn. 114)

Beispielsweise sind die Belichtung, Besonnung und Belüftung der Wohnungen und Arbeitsstätten, die Auswirkungen einer vorhandenen Mischung von Arbeits- und Wohnstätten oder die Einwirkungen, die von Betrieben beispielsweise insbesondere durch Lärm und Verunreinigungen ausgehen, zu berücksichtigen. Diese Anforderungen müssen sich auch nicht zwangsläufig aus Rechtsnormen ergeben, vielmehr sind auch DIN-Vorschriften zu berücksichtigen.

Vorliegend soll in unmittelbarer Nähe zu „hafengebundenen wasseraffinen Gewerbebetrieben“, wie dem unserer Mandantin, Wohnnutzung bzw. Einzelhandel ermöglicht werden. Hierbei sind die für die Anlieger entstehenden Gefahren im Hinblick auf die Luftverunreinigung zu berücksichtigen. Vor diesem Hintergrund ist eine Einhaltung der entsprechenden DIN-Werte darzulegen, da von den im Hafengebiet ansässigen Gewerben nutzungstypische Störung ausgehen. Bei den ansässigen Betrieben handelt es sich nach der Entwurfsplanung um „hafentypische Gewerbe“, die in einem Mischgebiet teilweise klar unzulässig wären. Für die Anwohner/Kunden, die durch die geplante Wohnbebauung/Einzelhandel im unmittelbaren Einwirkungsbereich der Gewerbe ansässig werden, besteht mithin eine erhebliche Gefahr bezüglich der Lärmüberschreitungen und einer unzureichenden Luftqualität. Eine solche Konfliktsituation ist bereits auf Ebene i. S. d. § 50 BImSchG zu vermeiden.

Darüber hinaus stellt sich die Frage, ob die an dieser Stelle verorteten Gewerbebetriebe überhaupt ausreichend gesichert werden können. Denn ein erhöhter Individualverkehr erfordert gegebenenfalls auch eine erhöhte Sicherheitsanforderung. Nicht nur Anwohner, sondern auch Besucher der geplanten Gast- und Speisewirtschaften bewegen sich in der unmittelbaren Nähe zu den hafentypischen Gewerben. Auch besteht aufgrund des Betriebs der unterschiedlichen Gewerbe ein erhöhtes Verkehrsaufkommen. Denn die ansässigen Betriebe nutzen nicht ausschließlich den Schiffsweg zum Transport ihrer Güter. Der erhöhte An- und Abtransport und der damit einhergehende Verkehr von LKW stellt für die Anwohner eine zusätzliche Gefahrenquelle dar, welche auf Planungsebene hinreichend abgewogen werden muss.

III. § 1 Abs. 6 Nr. 8 a) BauGB die Belange der Wirtschaft, auch ihrer mittelständischen Struktur im Interesse einer verbrauchernahen Versorgung der Bevölkerung

Nach dieser Planungsleitlinie sind nicht nur die Belange der Wirtschaft im Allgemeinen, sondern auch die Belange der jeweiligen Wirtschaftsbetriebe insbesondere der gewerblichen Wirtschaft zu berücksichtigen. Dies umfasst mithin auch eine Bauleitplanung mit abweichenden städtebaulichen Zielen, die jedoch die Belange der Wirtschaft berührt. Folgen, die sich auf die wirtschaftliche Entwicklung im Allgemeinen beziehen, können durch die Bauleitplanung zwar entstehen, sie müssen jedoch Nebenfolgen bleiben und dürfen nicht zum Regelungsanlass werden (E/Z/B/K § 1 BauGB Rn. 157). Ferner sind die Belange des einzelnen Betriebs, unter anderem das Interesse an einer Betriebsentwicklung und -ausweitung erfasst. Hierbei ist nicht nur auf bereits geplante Betriebservweiterungsvorhaben abzustellen, erfasst werden hingegen alle bei realistischer Betrachtung naheliegenden Betriebservweiterungen.

Vorliegend besteht der Betrieb unserer Mandantin bereits seit ca. 44 Jahren. Dass Betriebservweiterungen und Nutzungsänderungen im Laufe der Zeit in Betracht kommen ist naheliegend und einem dynamischen Gewerbebetrieb immanent. Bereits aufgrund des mit der Zeit einhergehenden Wandels der Technik ist eine Nutzungsänderung oder Umstellung der Techniken geboten und im Sinne des Art. 20a Grundgesetz (GG) verfassungsrechtlich niedergelegt.

Trifft ein Bebauungsplan Festsetzungen, welche eine (teilweise) unmittelbar angrenzende Wohnbebauung zulässt, so werden bestehende Gewerbebetriebe in der Weise eingeschränkt, dass zukünftige Änderungen ggf. nicht mehr zulässig wären und technische Neuerungen unmöglich werden. Die bisherige Nutzung wäre vom Bestandsschutz gedeckt. Hierdurch entsteht ein Nutzungskonglomerat, welches weder „hafengebundenen wasseraffinen Gewerbebetrieben“ eine Entwicklungsmöglichkeit anhand der geltenden Regeln der Technik ermöglicht noch hinreichend die Bedürfnisse gesunder Wohnverhältnisse berücksichtigt. Aus der Natur der Vorrangstellung des Hafens folgt in diesem Fall, dass die Wohnnutzung entsprechend zurücktreten muss.

IV. § 1 Abs. 6 Nr. 8 c): die Erhaltung, Sicherung und Schaffung von Arbeitsplätzen

Im Rahmen der Planaufstellung sind des Weiteren bestehende Arbeitsplätze zu schützen. Dieser Aspekt geht mit den vorstehenden Ausführungen einher. Werden die Betriebe in ihren Entwicklungsmöglichkeiten einge-

schränkt, so hat dieser Umstand Auswirkungen auf bestehende aber auch auf zukünftige Arbeitsplätze. Auch diese Planungsleitlinie steht der aktuellen Entwurfsplanung dementsprechend entgegen.

V. Bestimmtheit

Der Begründung zur Planaufstellung ist zu entnehmen, dass zukünftig hafengebundene, „wasseraffine“ Gewerbebetriebe, die nach ihrer Art auf einen Zugang bzw. auf eine Verbindung zum Wasser des Hafenbeckens angewiesen sind und diesen mit Blick auf den damit verbundenen Güterverkehr (aktive Verladetätigkeit) fördern und auch überwiegend nutzen, zulässig sein sollen. Diesem Planungsansatz (Förderung der Hafenstruktur) ist im Grundsatz zunächst nicht zu widersprechen.

Bedenken bestehen jedoch hinsichtlich der konkreten Formulierung dieser Festsetzung im Hinblick auf das Bestimmtheitsgebot. Aus der Formulierung ergibt sich, dass die Gewerbe zum einen auf das Wasser angewiesen und zum anderen diesen Transportweg auch überwiegend nutzen müssen. Während sich eine überwiegende Nutzung ggf. noch messen lässt, stellt sich hinsichtlich der „Angewiesenheit“ die Frage, inwiefern diese im Rahmen der Genehmigungsverfahren bestimmt werden kann. Das Ausweichen auf den Transportweg an Land („Achse“ oder „Schiene“) ist grundsätzlich für (fast) jedes Gewerbe denkbar. Wenn eine solche Ausweichmöglichkeit jedoch bereits dazu führt, dass das Gewerbe entsprechend der Festsetzung unzulässig wäre, stellt sich die Frage welche Gewerbe in diesem Bereich überhaupt ansässig werden sollen/können. Die Festsetzung droht somit faktisch eine Verhinderungsplanung zu fördern.

In diesem Zusammenhang sei ergänzend ausdrücklich auf die Stellungnahme des Betriebs Landeseigene Anlagen (BALW) vom 20. Oktober 2022 Bezug genommen.

Zuletzt sei angemerkt, dass bereits keine Erforderlichkeit zu derart einschränkenden Festsetzungen zur Art der baulichen Nutzung erkennbar ist. Eine bodenpolitische Steuerung der Hafenstruktur ergibt sich bereits aus den Eigentumsverhältnissen vor Ort, welche erkennbar langfristig erhalten bleiben sollen. Sofern dennoch entsprechende einschränkende Festsetzungen erfolgen, bestehen stets Anforderungen an die Notwendigkeit/ Bestimmtheit/Erforderlichkeit der Planung/Festsetzung. Dies ergibt sich schon aus dem Umstand, dass Bebauungspläne Satzungen im Sinne des § 10 Abs. 1 BauGB darstellen und die Bestimmungen Einwirkungen auf das in Art. 14 GG geschützte Eigentum haben.

Mit freundlichen Grüßen



(Flavio Cavallo)

Rechtsanwalt

Ermittlung des Abwägungsmaterials: Ermittlung des Abwägungsmaterials: Thematik der geplanten Nutzungen, Seite 98.

2.6.2.1.6 Zweckverband Welterbe Oberes Mittelrheintal, St. Goarshausen

Stadtverwaltung Lahnstein
Herr Hoß
Kirchstraße 1
56112 Lahnstein

2.10.2.1.6



Kontakt: Nadya König-Lehrmann Tel.: 06771 40399 31 E-Mail: n.koenig-lehrmann@zv-welterbe.de

21. April 2023

Beteiligung der Öffentlichkeit an der Bauleitplanung im Verfahren zur Aufstellung des Bebauungsplans „Nr. 23 – Hafengebiet Oberlahnstein“

Sehr geehrter Herr Hoß,

im Rahmen der Beteiligung der Öffentlichkeit an der Bauleitplanung im Verfahren zur Aufstellung des Bebauungsplans Nr. 23 – Hafengebiet Oberlahnstein, möchte ich die folgende Stellungnahme abgeben:

Die geplante Maßnahme liegt in der Pufferzone der UNESCO Welterbestätte Oberes Mittelrheintal, welche als historisch bedeutsame Kulturlandschaft durch die UNESCO unter Schutz gestellt wurde. Daher bewerten wir Bauleitplanungen, geplante Maßnahmen und Projekte im Hinblick auf ihre möglichen Auswirkungen auf den außergewöhnlichen universellen Wert der Welterbestätte. Insbesondere, wenn die Planungen in exponierter Lage zum Rhein liegen und damit mögliche Sichtbeeinträchtigungen entstehen können.

Es bestehen keine grundsätzlichen Bedenken gegen die Aufstellung des Bebauungsplans Nr. 23. Im derzeitigen Verfahrensstand werden noch keine Aussagen zu Festsetzungen zum Maß der baulichen Nutzung, zulässigen Höhen, Bauweisen, Dachformen oder Gestaltung der Fassaden gegeben. Gegen die geplanten zulässigen, ausnahmsweisen zulässigen sowie ausgeschlossenen Nutzungen bestehen aus unserer Sicht keine Bedenken.

Aufgrund der Lage im Welterbegebiet und direkter Sichtbeziehung zum Rhein, bitten wir um eine frühzeitige Einbindung und Abstimmung im weiteren Verfahren, um die Verträglichkeit mit dem Welterbe und der durch die UNESCO geschützten Kulturlandschaft in Einklang zu bringen.

Wir möchten hiermit gerne auf das Beratungsgremium für das Welterbe verweisen, welches zur aktiven Beratung von Planungen und Maßnahmen möglichst frühzeitig hinzugezogen werden kann. Eine Terminabstimmung kann über mich erfolgen.

Mit herzlichen Grüßen aus dem Welterbe Oberes Mittelrheintal


Dipl.-Ing. Nadya König-Lehrmann
(Geschäftsführerin)

Kopie: Frau Nadine Hoffmann - Welterbesekretariat Rheinland-Pfalz bei der GDKE

Zweckverband Welterbe
Oberes Mittelrheintal
Dolkstraße 19
56346 St. Goarshausen
Fon 06771 599-445
Fax 06771 599-607
www.welterbe-oberes-
mittelrheintal.de

Verbandsvorstand:

Landrat Volker Boch
Ludwigstraße 3-5
55469 Simmern

Landrat Jörg Denninghoff
Insel Silberau 1
56130 Bad Ems

Kreisbeigeordneter
Hansjörg Bathke
Jahnstraße 9
65385 Rüdeshheim am Rhein

Bankverbindung:
Zweckverband Welterbe
Oberes Mittelrheintal
Kreissparkasse
Rhein-Hunsrück
BLZ 560 517 90
Kto 100 134 49

IBAN
DE35 5605 1790 0010 0134 49
BIC
MALADE51SIM

- Enthält kein inhaltlich relevantes Abwägungsmaterial. Wird hinsichtlich der Aussage, dass um eine frühzeitige Einbindung und Abstimmung im weiteren Verfahren gebeten wird, um die Verträglichkeit mit dem Welterbe in Einklang zu bringen, zur Kenntnis genommen.

2.7 Bewertung, Gewichtung und Würdigung des Abwägungsmaterials

2.7.1 Thematik der geplanten Nutzungen

Die Festsetzungen zur Art der baulichen Nutzung basieren in erster Linie auf den grundsätzlichen Vorgaben der Landespolitik zur Standortsicherung und Entwicklung der rheinland-pfälzischen Häfen. Insoweit sind auch nur solche Nutzungen zulässig, die „hafengebunden“ und „wasseraffin“ sind, also die nach ihrer Art auf einen Zugang bzw. Verbindung zum Wasser des Hafenbeckens angewiesen sind und auch überwiegend nutzen..

Betriebe, die ohne Zugang bzw. Verbindung zur Rhein-Schifffahrt bestehen und auch in einem „normalen“ Gewerbegebiet nach § 8 BauNVO angesiedelt werden können, sind daher im Hafen nicht zulässig. Sie würden damit die ohnehin nur begrenzte flächenmäßige Kapazität des Hafens zu Lasten von Betrieben, die wirklich auf den Anschluss an ein Gewässer angewiesen sind, in Anspruch nehmen. Soweit solche Betriebe noch im Bestand vorhanden sind und rechtmäßig genehmigt wurden, berühren die neuen Festsetzungen dies nicht. Einen über den Bestandsschutz hinausgehenden Zulässigkeit von neuen Anlagen, beispielsweise für Betriebserweiterungen, erlaubt der Bebauungsplan hingegen nicht.

In zweiter Linie achtet der Bebauungsplan - ungeachtet der hafengebundenen Zielsetzung - darauf, dass alle künftigen Nutzungen kein Verkehrsaufkommen generieren, das die Stadtkerne von Nieder- und Oberlahnstein über Gebühr belastet. Die gemeindliche Planungshoheit kann nicht dahingehend strapaziert werden, aus landespolitischer Sicht Nutzungen zuzulassen, die ein erhöhtes Schwerlastverkehrsaufkommen über nicht-klassifizierte Straßen durch die Stadt Lahnstein führen. Insoweit sind eine Reihe von Betrieben definitiv ausgeschlossen. Betriebe des Logistik- und Transportgewerbes können aber ausnahmsweise zugelassen werden, sobald eine zweite Erschließung des Hafengebietes hergestellt ist und genutzt wird.

Von der früher verfolgten Planungsvorstellung des so formulierten „Dreiklang“ von „Arbeiten, Freizeit, Wohnen“ wurde zwischenzeitlich Abstand genommen. Die vormals formulierte ausnahmsweise Zulässigkeit von Wohnnutzungen („Sonstige Wohnungen oberhalb des Erdgeschosses ... wenn die Einhaltung des Immissionsgrenzwertes gemäß 16. BImSchV ... zur Tageszeit nachgewiesen werden kann - nur im Sondergebiet SO-B und SO-C“) wurde, bis auf den genehmigten Bestand und die in Gewerbegebieten zulässigen Betriebsleiterwohnungen und vergleichbare, getilgt.

In diesem Zug wurde auch die gerügte Zulässigkeit von Einzelhandelsbetrieben reduziert, womit nur eine unbedeutende Flächenreserve für kleine Verkaufsstellen am Hafenufer zulässig bleibt. Gerade dem befürchteten „Windhundrennen“ beugt der Bebauungsplan vor, in dem sich die Verkaufsfläche in Anhängigkeit der zur Verfügung stehenden Grundstücksfläche errechnet; somit kann der zuerst kommende eben nicht im Sinne des „Windhundrennens“ die zur Verfügung stehenden Kapazitäten für sich alleine ausschöpfen.

Geblichen sind 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.

Die meisten der vorgebrachten Stellungnahmen kritisieren die getroffenen Nutzungsfestsetzungen, haben sich aber von einer vermeintlich allgemein zulässigen Wohnnutzung und den früher verfolgten Planungsüberlegungen des „Dreiklangs“ irritieren lassen und drücken die Befürchtung einer Unzulässigkeit ihrer vorhandenen Betriebe aus. Dabei haben sich sowohl Eigentümer der Flächen (Land Rheinland-Pfalz) als auch Mieter und Pächter sowie deren Rechtsvertretungen nicht mit dem Entwurf der neuen Festsetzungen auseinandergesetzt. Der Bebauungsplan erlaubt nicht das Nebeneinander von unverträglichen Nutzungen. Die Aussage, dass Lärm- und Staubemissionen „letztlich unvermeidbar“ sein sollen, mag zwar mit Blick auf manche durchaus zulässigen Betriebe richtig sein; es kann aber nicht sein, dass dies zu Beeinträchtigungen benachbarter Nutzungen führt!

Die Stellungnahmen heben polemisch auf eine unterstellte Nutzungsbeschränkungen ab (die im gewissen Maße durch die bauplanerischen Vorgaben zumindest für Erweiterungen gegeben sein mag) oder sehen eine künftige Unzulässigkeit vermeintlich gesicherter Entwicklungen (BLAW: „Die Standortvoraussetzungen, um ein Container-Terminal zu errichten, sind gegeben“).

Vielmehr scheint es, also ob Eigentümer als auch Nutzer ihre Flächen einer größtmöglichen Bandbreite von Betrieben zugänglich machen wollen, die überhaupt keiner „Hafenaffinität“ unterliegen oder auf einen Zugang zu Wasser angewiesen sind (BLAW: „Eine Hafen-Suprastruktur besteht aber eben nicht nur aus der eigentlichen wasserseitigen Hafen-Infrastruktur, sondern eben aus der Anbindung sonstiger gewerblicher Nutzungen ...“).

Der Hafen soll aber im Verständnis der landespolitischen Zielsetzung gerade den Nutzern vorbehalten bleiben, die ihn wirklich brauchen - und dies setzt der Bebauungsplan auch als solches fest. Der Hafen in Oberlahnstein ist zu klein, um seine Flächen Gewerbetreibenden zur Verfügung zu stellen, die sich auch in einem „normalen“ Gewerbegebiet nach der Baunutzungsverordnung niederlassen könnten. Der Bebauungsplan stellt keine „Verhinderungsplanung“ dar, wenn er Nutzungen verbietet, die durchaus begründet untersagt werden können, weil sie nicht in das „Konzept“ eines (nur begrenzt zur Verfügung stehenden) Hafengeländes passen.

Soweit, wie gerade von einem rheinland-pfälzischen Ministerium geschehen, unterstellt wird, dass der Bebauungsplan „im Ergebnis darauf abziele, dass künftig eine erhebliche Anzahl von hafenaффinen Betrieben nicht mehr zulässig sein sollen“, ist dies schlichtweg falsch. Gerade der von dort geäußerten Forderung, „dass mit den Festsetzungen keine Einschränkungen oder zusätzlichen Belastungen der bisherigen hafenwirtschaftlichen Nutzbarkeit verbunden sind“, trägt der Bebauungsplan eben diesem Anliegen Rechnung. „Einschränkungen oder zusätzliche Belastungen“ für die bestehenden Betriebe generiert der Bebauungsplan nicht; die Einhaltung der einschlägigen Immissionsschutzvorschriften war bisher ohne Bebauungsplan und wird sich künftig auch mit Bebauungsplan an den allgemein geltenden rechtlichen Vorschriften zu messen sein.

Die Zulässigkeit von Beherbergungsbetrieben (Hotels) bleibt im Entwurf des Bebauungsplanes erhalten, da diese in jedem „normalen“ Gewerbegebiet errichtet werden dürfen; sie wird allerdings nicht auf die Teilgebiete SO-A und SO-B ausgedehnt sondern sind nur in den noch weitgehend unbebauten Gebieten des südlichen Hafenbereiches gestattet. Eine Verträglichkeit mit vorhandenen als auch künftigen Nutzungen wird ohne weiteres möglich sein, da Hotelgäste auf öffentlichen Straßen und Wegen anreisen werden und sich gewerbliche Nutzungen zwangsläufig auf ihre Eigentums- bzw. Pachtflächen beschränken müssen. Soweit der Bebauungsplan „hafenaффine“ Nutzungen ausschließt, weil sie ein übermäßiges Verkehrsaufkommen generieren, liegt diese Entscheidung in den Händen der Planungshoheit der Gemeinde, die nicht nur die Ausgestaltung des Hafengebietes zu berücksichtigen hat, sondern auch alle damit ursächlich zusammenhängenden Belange, wie insbesondere den dort hin und zurück fließenden Verkehr.

Im Einzelnen führen manche der vorgebrachten Stellungnahmen die Konfliktsituation im Gebiet vorhandener und teilweise auch genehmigter Wohnnutzung mit den umgebenden störenden Betrieben an. Der Bebauungsplan kann diese Problematik weder auf der einen noch auf der anderen Seite lösen, d.h., keine Wohnnutzungen entfernen und auch nicht aktiv gegen Störungen und Belästigungen vorgehen. Der Bebauungsplan ist ein „Angebotsplan“, der die Nutzungen für künftige Vorhaben regelt, die einer üblichen Baugenehmigung bedürfen, im Zuge deren Erteilung alle Belange abgeprüft werden.

Abwägungsvorschlag zur Thematik der geplanten Nutzungen: Die Inhalte der vorgebrachten Stellungnahmen werden nicht geteilt und führen zu keiner Änderung der Planung.

2.7.2 Thematik aus wasser- und abfallwirtschaftlicher Sicht

In den Stellungnahmen wird auf die Genehmigungspflichten des rheinland-pfälzischen Landeswassergesetzes (LWG) und des Wasserhaushaltsgesetzes (WHG) hingewiesen. Es bestehen von dort aus keine Bedenken, wenn die entsprechenden Vorgaben der einschlägigen Gesetze eingehalten werden. Diese kommen zwar auch ohne verbindliche Bauleitplanung zur Anwendung; da der Bebauungsplan aber verbindliche Vorgaben für die Nutzungen trifft, ist dort die Einhaltung der Verordnung zur Feststellung des Überschwemmungsgebietes zu integrieren.

§ 78 WHG, der „Bauliche Schutzvorschriften für festgesetzte Überschwemmungsgebiete“ regelt, untersagt in festgesetzten Überschwemmungsgebieten die Ausweisung neuer Baugebiete; dies gilt jedoch nicht, wenn die Ausweisung ausschließlich der Verbesserung des Hochwasserschutzes dient, sowie für Bauleitpläne für Häfen und Werften.

Diese Regelung kommt hier zur Anwendung. Ungeachtet dessen ist in festgesetzten Überschwemmungsgebieten die Errichtung oder Erweiterung baulicher Anlagen untersagt.

Die zuständige Behörde kann jedoch abweichend hiervon die Errichtung oder Erweiterung einer baulichen Anlage im Einzelfall genehmigen, wenn das Vorhaben die Hochwasserrückhaltung nicht oder nur unwesentlich beeinträchtigt und der Verlust von verloren gehendem Rückhalteraum ausgeglichen wird; wenn das Vorhaben den Wasserstand und den Abfluss bei Hochwasser nicht nachteilig verändert und hochwasserangepasst ausgeführt wird,

Im Ausdruck der Stellungnahme der SGD bestehen keine Bedenken gegen den Bebauungsplan, wenn die Vorgaben des § 78 Abs. 5 WHG beachtet werden.

Die vorgesehenen Nutzungen können daher nicht uneingeschränkt, sondern in Verbindung mit diesen Auflagen nur als „ausnahmsweise zulässig“ festgesetzt werden.

Außerhalb es Überschwemmungsgebietes befindet sich lediglich der höher gelegene südliche Teilbereich des Gebietes SO-B. Allerdings wird auch hier gebeten, einen entsprechenden Hinweis aufzunehmen, dass eine Überflutung bei Extremhochwasser nicht ausgeschlossen werden kann; dem Wunsch wird entsprechend nachgekommen. Zur besseren Differenzierung erhält dieser Bereich die Kennung SO-D; das Sondergebiet SO-B verkleinert sich dadurch auf den Bereich nördlich der Frankenstraße.

Auf die Genehmigungspflichten gemäß § 31 LWG in der Zehn- bzw. Vierzig-Meter-Zone zum Gewässerrand wird hingewiesen.

Die von der SGD benannten Flächen in den Sondergebieten SO-A und SO-C werden als „altlastenverdächtig“ mit auszugsweiser Zitierung der gemachten Ausführungen bezeichnet.

Das Plangebiet liegt im äußeren Schutzbereich des Mineralwassereinzugsgebietes „Victoriabrunnen“. Darauf wird hingewiesen.

Abwägungsvorschlag zur Thematik aus wasser- und abfallwirtschaftlicher Sicht: Die Inhalte der vorgebrachten Stellungnahmen werden geteilt und führen zu einer Änderung der Planung.

2.7.3 Thematik der Belange der Deutschen Bahn und anderer Eisenbahnen

Die Anmerkungen der Deutschen Bahn AG (hinsichtlich der Standsicherheit und Funktionsfähigkeit der Bahnanlagen, die Sicherheit des Eisenbahnbetriebes und die Sichtverhältnisse auf Bahnanlagen und Signalanlagen, des Vorhandenseins von Kabeln und Leitungen, Vorflutverhältnissen, Lagerung von Baumaterial, Art und Abstand von Bepflanzungen, der Planung von Lichtzeichen und Beleuchtungsanlagen in der Nähe der Bahn, die Gewährleistung von Zugängen zu den Eisenbahnüberführungen und Durchlässen, Einfriedung der Grundstücke, die Gefahren durch die 15 kV-Spannung der Oberleitung in unmittelbarer Nähe und den notwendigen Schutzabständen, die Sicherung der Baufelder während der Baumaßnahmen, den Sicherheitsabständen zu den 15 kV-Oberleitungsmastfundamenten) sind durch Festsetzungen der Bauleitplanung nicht regelbar. Sie sind gegebenenfalls im Rahmen der Bau- und Ausführungsmaßnahmen zu beachten.

Nach wie vor überschätzt die Deutsche Bahn AG bei der Beteiligung im Zuge von Bauleitplanverfahren ihre Zuständigkeit. Insbesondere wird nicht erkannt, dass deren Belange nicht als verbindliche Festsetzungen nach § 9 Abs. 1 BauGB in den Bebauungsplan einfließen können und schon gar nicht, wenn sie außerhalb dessen Geltungsbereiches zu liegen kommen.

Entsprechende Hinweise werden als solche in den Bebauungsplan aufgenommen. Auch wird dort vermerkt, dass durch den Eisenbahnbetrieb und die Erhaltung der Bahnanlagen Immissionen entstehen und Entschädigungsansprüche oder ein Anspruch auf Schutzmaßnahmen gegen die Deutsche Bahn AG nicht geltend gemacht werden können.

Der Einwand, dass „eventuelle Lagerungen von Baumaterial oder ähnliches auf Bahngelände“ nicht gestattet werden, wurde nicht in den Bebauungsplan aufgenommen, da es sich zum einen um eine Selbstverständlichkeit handelt. Zum anderen ist das Bahngelände nicht im Geltungsbereich des Bebauungsplans gelegen, so dass eine Aussage darüber sowohl aus diesem Grund als auch der fehlenden Planungshoheit der Gemeinde über das Bahngelände selbst nicht möglich ist.

Auch der Forderung, der Zugang zu den Bahnanlagen müsse jederzeit gewährleistet sein, wird im Bebauungsplan nicht nachgekommen. Ein derartig gravierender Eingriff ins das Eigentum vornehmen zu wollen und dabei der DB die Nutzung dieser Grundstücksflächen zu gestatten, kommt einer Enteignung gleich. Die hierfür nötigen Voraussetzungen werden durch die Festsetzungen des Bebauungsplanes nicht geschaffen. Bei Notwendigkeit der Anlage eines solchen Zuganges (oder: Zugänge) hätte die DB die hierfür benötigten Flächen nicht an das Land Rheinland-Pfalz veräußern dürfen. Im Übrigen sei dahingestellt, ob das Bahngelände nicht auch auf anderem Weg erreicht werden kann.

Soweit zivilrechtlich in den Kaufverträgen der Deutschen Bahn Bedingungen enthalten sind (die hier seitens der DB nicht bekannt gemacht wurden und auch nicht der Öffentlichkeit bekannt sein müssen), aus denen weitergehende Rechte abzuleiten sind, gelten diese selbstverständlich auch ungeachtet getroffener bzw. nicht getroffener Bebauungsplan-Festsetzungen.

Eine weitere Stellungnahme zu dieser Thematik wurde mit der Bitte um Beachtung vom Landesbetrieb Mobilität vorgelegt. Diese beschränkt sich entsprechend dessen Zuständigkeit auf die nichtbundeseigene Bahnanlage (Eisenbahninfrastruktur der Firma Lahnpaper GmbH) „in unmittelbarer Nähe“, die aufgrund fehlender Nutzung derzeit betrieblich gesperrt sei. Standsicherheit und Funktionsfähigkeit der Bahnanlage müssten aber jederzeit gewährleistet sein. Tatsächlich befindet sich diese Anlage östlich der durchgehenden Bahnstrecke und tangiert den Bebauungsplan Nr. 23 überhaupt nicht.

Abwägungsvorschlag zur Thematik der Belange der Deutschen Bahn und anderer Eisenbahnen: Die Inhalte der vorgebrachten Stellungnahmen werden nicht geteilt, finden keine Berücksichtigung in den Festsetzungen des Bebauungsplanes (lediglich tlw. in dessen Hinweisen) und führen daher zu keiner Änderung der Planung.

2.7.4 Thematik eines Verstoßes gegen „höherrangiges Recht“

Das Landesentwicklungsprogramm (LEP IV) sowie der Regionale Raumordnungsplan Mittelrhein-Westerwald (RROP) sind kein „höherrangiges Recht“. Der RROP enthält Grundsätze und Ziele; letztere unterliegen nicht dem Abwägungsspielraum der Gemeinde.

Der im LEP IV verankerte Grundsatz G 158 (nachdem die Wasserstraßen Rhein, Mosel und Saar sowie die Binnenhäfen entsprechen den Erfordernissen des modernen Gütertransports in der Binnenschifffahrt weiter ausgebaut werden sollen) wird hier allerdings mit einer nicht zutreffenden Begründung zitiert, nach der (vermeintlich) „die Häfen 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“ hätten.

Vielmehr hebt die Begründung des G 158 im LEP IV mehr auf den Ausbau der rheinland-pfälzischen Wasserstraßen ab (die noch nicht durchgeführt wurden) und sieht die genannten Katalysatoren bei Wasserstraßen und Binnenschifffahrt, nicht bei den Häfen bzw. Hafenstandorten.

Ob die „Weiterentwicklung der Hafenstandorte zu internationalen Verkehrsdrehscheiben und die Einbindung in logistische Konzepte entsprechend den Erfordernissen des modernen Gütertransports“ gerade hier in Lahnstein „weiter vorangetrieben“ werden muss, wird angesichts der geschehenen Entwicklung in den letzten Jahrzehnten begründet in Frage gestellt.

Begründung des LEP IV zu G 158:

Mit Blick auf das stetig steigende Güterverkehrsaufkommen gilt es, günstige Rahmenbedingungen für eine umweltschonende Bewältigung des Güterverkehrs zu schaffen, damit sich Güterverkehre nicht nachteilig zulasten des besonders umweltfreundlichen Verkehrsträgers Binnenschifffahrt sowie der rheinland-pfälzischen Hafenwirtschaft verschieben. Die Großschifffahrtsstraßen von Rhein, Mosel und Saar mit Anschluss an den Main und den Neckar, die öffentlichen Binnenhäfen sowie Umschlagplätze stellen insoweit für den Industrie- und Wirtschaftsstandort Rheinland-Pfalz einen wichtigen Standortvorteil dar.

Wasserstraßen und Binnenschifffahrt sind nicht nur wichtige Verkehrsträger, sondern auch Katalysatoren für die jeweilige regionaltypische Entwicklung und haben im Zusammenwirken mit den Logistikunternehmen und der verladenden Wirtschaft hohe Bedeutung für den Arbeitsmarkt.

Der weitere bedarfsgerechte Ausbau der Wasserstraßen – hier insbesondere der Bau von zweiten Schleusenammern an der Mosel – sowie die Weiterentwicklung der Hafenstandorte zu internationalen Verkehrsdrehscheiben und die Einbindung in logistische Konzepte entsprechend den Erfordernissen des modernen Gütertransports sollen daher weiter vorangetrieben werden.

Vor dem Hintergrund der prognostizierten Zuwächse beim Güterverkehr kann es aufgrund von Kapazitätsengpässen und mangelnden Erweiterungsmöglichkeiten in bestehenden Häfen erforderlich werden, an neuen Standorten leistungsfähige und zukunftsorientierte Hafeninfrastrukturen zu entwickeln.

Aufgrund der besonders starken Güterverkehrsströme in Nord-Süd-Richtung werden deshalb insbesondere im Bereich des Mittel- und Oberrheins (zum Beispiel Neupotz) Perspektiven für alternative Hafenstandorte gesehen. Die Ergänzung des vorhandenen Binnenhafensystems (einschließlich der Berücksichtigung von Schiffsanlegestellen) hat in Abstimmung mit der Raumordnung zu erfolgen.

Gleichermaßen werden in den Stellungnahmen die grundsätzlichen und teilweise theoretischen Aussagen des RROP für den mit Abstand kleinsten Hafen des Landes Rheinland-Pfalz herangezogen. Tatsächlich erkennt der RROP im Grundsatz G 35, dass „insbesondere auch Standorte an den Schnittpunkten von übergeordneten Verkehrswegen und in der Nähe von Verknüpfungspunkten des Güterverkehrs (Güterverkehrszentren, Frachtzentren, Luftfrachtzentren, Güterhäfen) und mit leistungsfähiger Telekommunikationsverbindung“ bieten.

Übergeordnete Verkehrswege gibt es in Lahnstein zumindest nach der Abstufung der vormaligen Landesstraße L 335 nicht mehr, seitdem keine klassifizierte Straße mehr durch die Stadt führt. Auch der Bahnhof Oberlahnstein ist nunmehr nur noch ein „Haltepunkt“ mit zwei durchgehenden Gleisen; der Bahnanschluss zum Hafen wurde bereits vor Jahrzehnten aufgegeben, der Güterbahnhof Oberlahnstein vor zwanzig Jahren. Eine Entlastung von Schienenstrecke und Straße wird hier nicht zu verzeichnen sein - im Gegenteil: eine solche Strategie würde das Netz der ausschließlichen Gemeindestraßen, deren Ausbau und Unterhaltung der Stadt Lahnstein und damit ihren Bürgern obliegt, für die Befriedigung dieser überregionalen Ansprüche belasten.

Von den genannten Verknüpfungspunkten des Güterverkehrs (Güterverkehrszentren, Frachtzentren, Luftfrachtzentren, Güterhäfen) ist der Hafen Oberlahnstein weit entfernt.

Auch gegen den Grundsatz G 136 des RROP („Die bestehenden Häfen am Mittelrhein und an der Mosel sind für die Frachtschifffahrt zu erhalten und soweit erforderlich auszubauen. Die Schleusenammern sind dem Bedarf anzupassen.“) verstößt der Bebauungsplan Nr. 23 nicht. Der Erhalt des Hafens Oberlahnstein ist durch seine Festsetzungen nicht in Frage gestellt, vielmehr zielen diese gerade auf die Zulässigkeit von „hafengebundenen“ und „wasseraffinen“ Betrieben.

Gerade damit bleiben die beschränkten Flächen im Oberlahnsteiner Hafen nahezu ausschließlich diesen Nutzungen vorbehalten und stehen damit keinen Gewerbenutzungen zur Verfügung, die nicht auf einen Zugang zum Wasser angewiesen sind. Allein dies zeigt schon, wie wichtig es ist, einen Bebauungsplan aufzustellen. Ein Verstoß gegen die Vorgabe des RROP, dass die Häfen „soweit erforderlich auszubauen“ sind, wird nicht gesehen. Diese „Erforderlichkeit“ wurde nie vorgetragen und ist gemeindlicherseits auch nicht gewollt.

Die Begründung des Grundsatzes G 135 wird in den Stellungnahmen sinnentstellend wiedergegeben. Hier ist im RROP zu lesen, dass multifunktionale Nutzungsmöglichkeiten der bestehenden Häfen geprüft werden sollen (!), soweit die Frachtschifffahrt nicht beeinträchtigt wird. Die vermeintlich zitierte Aussage, dass eine multifunktionale Nutzung nur in Betracht käme, wenn die Frachtschifffahrt nicht beeinträchtigt wird, ergibt sich vielleicht zwangsläufig, verkehrt aber den Sachverhalt und verschweigt den aktiv zur Handlung Verpflichteten. Insoweit ist auch denkbar - wie hier mit der Planung beabsichtigt - dass eine multifunktionale Nutzungsmöglichkeit eines bestehenden Hafens gegeben ist, wenn die Frachtschifffahrt weitergeführt wird, aber eben „nicht beeinträchtigt“ wird.

Abwägungsvorschlag zur Thematik eines Verstoßes gegen „höherrangiges Recht“: Die Inhalte der vorgebrachten Stellungnahmen werden nicht geteilt und führen zu keiner Änderung der Planung.

2.7.5 Thematik des Aufstellungsverfahrens

Es wurden verschiedentlich Zweifel an der formalen Richtigkeit des Aufstellungsverfahrens vorgebracht. Zum ersten wurde die Erforderlichkeit, die nach § 1 Abs. 3 BauGB Voraussetzung für die Aufstellung eines Bauleitplanes ist, in Frage gestellt. Des Weiteren wurde „höherrangiges Recht“ (das Landesentwicklungsprogramm und der „Regionalplan“) angeführt, gegen das der Bebauungsplan verstoße bzw. ihm widerspreche. Auch der „Grundsatz der Konfliktbewältigung“ werde nicht erfüllt und das „Gebot der Rücksichtnahme“ verletzt. Nicht zuletzt wird der „Grundsatz der Verhältnismäßigkeit“ herangezogen, wonach sich vermeintlich Planungen am Bestand zu orientieren haben und neue Nutzungen daran auszurichten sind. Außerdem wird eine Nichtvollständigkeit der Planunterlagen sowie eine Unterschreitung der gesetzlich vorgeschriebenen Fristen des Beteiligungsverfahrens unterstellt.

Die vorgebrachten Inhalte der Stellungnahmen werden zur Kenntnis genommen. Sie bedürfen jedoch keiner Behandlung im Sinne des § 1 Abs. 7 BauGB, in der die öffentlichen und privaten Belange gegeneinander und untereinander gerecht abzuwägen sind. Vielmehr wären diese vermeintlichen Kritikpunkte Gegenstand einer gerichtlichen Überprüfung eines abgeschlossenen Bauleitplans.

Die kritisierten Punkte können aber auch an dieser Stelle widerlegt werden. So sind die Gründe für die Aufstellung eines Bebauungsplanes gegeben, wenn es für die städtebauliche Entwicklung und Ordnung erforderlich ist. Dass diese Erforderlichkeit für die Aufstellung eines Bebauungsplanes für den unbeplanten Bereich des Hafengebietes Oberlahnstein gegeben ist, ist offenkundig und bedarf keiner umfassenden Widerlegung.

Das Aufstellungsverfahren selbst unterliegt den §§ 3 und 4 des Baugesetzbuches, in denen im jeweiligen Absatz 1 die Beteiligung von Öffentlichkeit und Behörden geregelt ist. Hier geht es zunächst um die „frühzeitige“ Beteiligung, wonach keine Vorgaben an den Umfang von Unterlagen gemacht werden, im Gegenteil: es soll die Offenheit der entstehenden Planung deutlich werden und keine fertiges bzw. abgeschlossen scheinendes Werk vorgelegt werden.

Dieses wird erst im Beteiligungsverfahren nach § 3 Abs. 2 BauGB verlangt, der sog. „Öffentlichen Auslegung“ (seit Juli 2023: „Veröffentlichung“). Diese ist, ebenso wie das Verfahren nach § 4 Abs. 1 BauGB, auf mindestens 30 Tage befristet.

Für die Beteiligung nach § 3 Abs. 1 BauGB gibt es keine Fristsetzung; diese vormals so bezeichnete „Bürgerbeteiligung“ kann auch als öffentliche Veranstaltung auf die Dauer eines Abends reduziert werden. Vorliegend war eine zweiwöchentliche Frist gewählt worden; der gemachte Vorwurf, diese unterschreite die gesetzlichen Regelungen, rührt offenbar aus Unkenntnis oder einer Verwechslung mit dem Verfahren nach § 3 Abs. 2 BauGB.

Abwägungsvorschlag zur Thematik des Aufstellungsverfahrens: Die Inhalte der vorgebrachten Stellungnahmen werden zur Kenntnis genommen und führen zu keiner Änderung der Planung.

3 BEARBEITUNGSVERMERK

DIE BAULEITPLANUNG WIRD BEARBEITET VON

STADTVERWALTUNG LAHNSTEIN

LAHNSTEIN, 5. SEPTEMBER 2023

WINFRIED HOSS – STADTPLANER

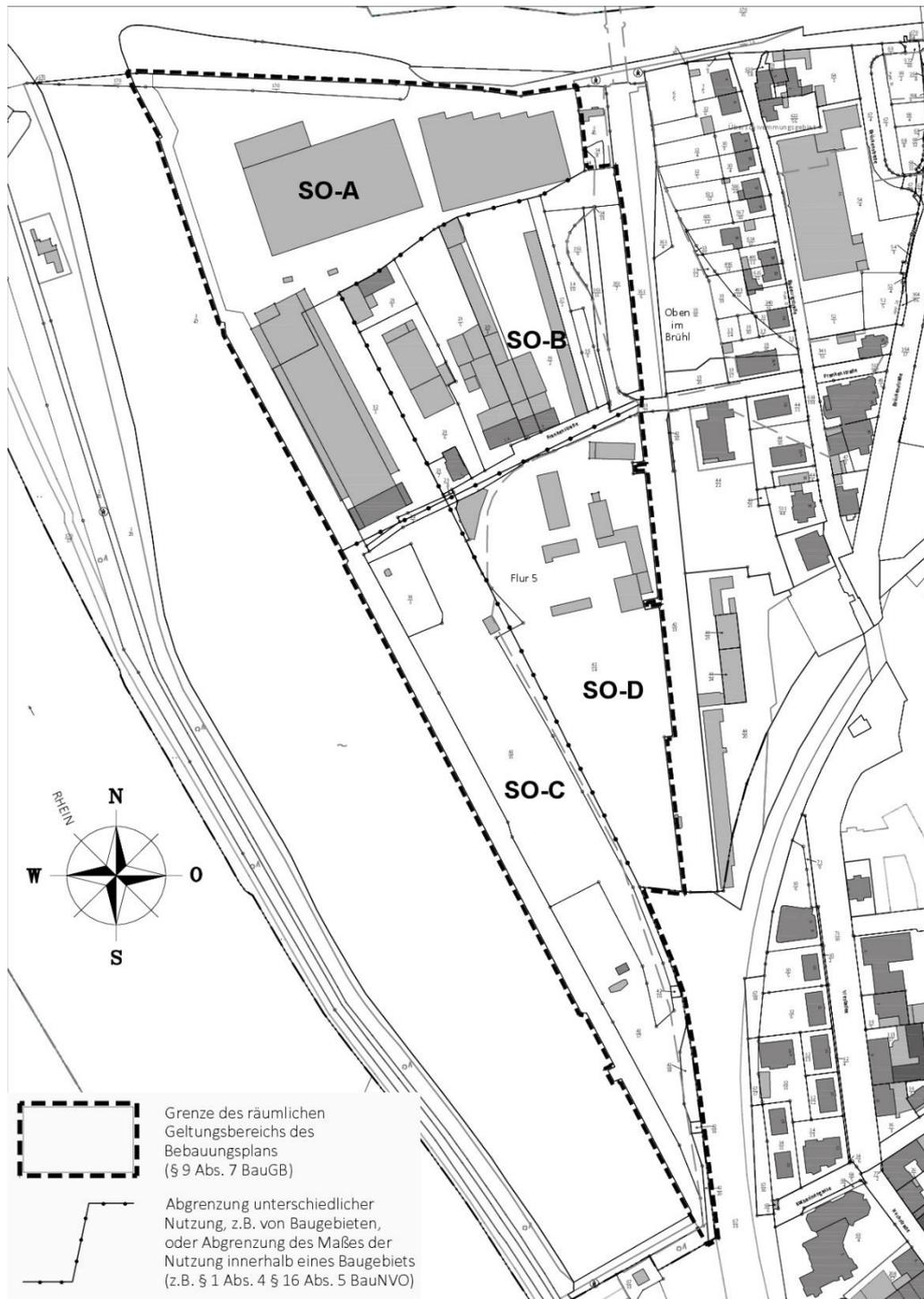
4 BERATUNG DER VORLAGE BV 23/4435

Abwägungsvorschlag zur Thematik der geplanten Nutzungen: Die Inhalte der vorgebrachten Stellungnahmen werden nicht geteilt und führen zu keiner Änderung der Planung.....	100
Abwägungsvorschlag zur Thematik aus wasser- und abfallwirtschaftlicher Sicht: Die Inhalte der vorgebrachten Stellungnahmen werden geteilt und führen zu einer Änderung der Planung.	101
Abwägungsvorschlag zur Thematik der Belange der Deutschen Bahn und anderer Eisenbahnen: Die Inhalte der vorgebrachten Stellungnahmen werden nicht geteilt, finden keine Berücksichtigung in den Festsetzungen des Bebauungsplanes (lediglich tlw. in dessen Hinweisen) und führen daher zu keiner Änderung der Planung.	103
Abwägungsvorschlag zur Thematik eines Verstoßes gegen „höherrangiges Recht“: Die Inhalte der vorgebrachten Stellungnahmen werden nicht geteilt und führen zu keiner Änderung der Planung.	105
Abwägungsvorschlag zur Thematik des Aufstellungsverfahrens: Die Inhalte der vorgebrachten Stellungnahmen werden zur Kenntnis genommen und führen zu keiner Änderung der Planung.	106

5 TEXTLICHE FESTSETZUNGEN (VORSCHLAG AUGUST 2023)

5.1 Planungsrechtliche Festsetzungen nach dem Baugesetzbuch

5.1.1 Planzeichnung (zur Gliederung der Teilgebiete)



5.1.2 Allgemeine Auflagen und Hinweise zur Beachtung

- Die Sondergebiete **SO-A***, **SO-B*** und **SO-C*** (kenntlich gemacht durch den Eintrag eines * bei der Bezeichnung des Gebietes) liegen im Geltungsbereich der Verordnung zur Feststellung des Überschwemmungsgebietes am Rhein vom 1. Januar 1996. Die allgemeine als auch die ausnahmsweise Zulässigkeit von Nutzungen ist daher eingeschränkt durch die erforderliche Genehmigung der dafür zuständigen Behörde. In Verbindung mit § 78 WHG ist eine Ausnahme für Häfen möglich, worauf gründend seitens SGD Nord als dafür zuständige Behörde keine Bedenken gegen den Bebauungsplan bestehen, wenn die Vorgaben des § 78 Abs. 5 WHG beachtet werden und die Errichtung oder Erweiterung einer baulichen Anlage im Einzelfall zu genehmigen ist, wenn das Vorhaben
 - die Hochwasserrückhaltung nicht oder nur unwesentlich beeinträchtigt und der Verlust von verloren gehendem Rückhalteraum umfang-, funktions- und zeitgleich ausgeglichen wird,
 - den Wasserstand und den Abfluss bei Hochwasser nicht nachteilig verändert,
 - den bestehenden Hochwasserschutz nicht beeinträchtigt und hochwasserangepasst ausgeführt wird,
 - oder die nachteiligen Auswirkungen durch Nebenbestimmungen ausgeglichen werden können.
- Eine Überflutung des Sondergebietes **SO-D** kann nicht ausgeschlossen werden.
- Im Sondergebiet **SO-A*** bedürfen Errichtung, Betrieb und wesentliche Veränderung von Anlagen im Sinne des § 36 WHG, die weniger als vierzig Meter von der Uferlinie der Lahn (Gewässer erster Ordnung) oder weniger als zehn Meter von der Uferlinie des Hafenbeckens (Gewässer dritter Ordnung) entfernt sind, der Genehmigung gemäß § 31 LWG durch die untere Wasserbehörde.
- Im Sondergebiet **SO-C*** bedürfen Errichtung, Betrieb und wesentliche Veränderung von Anlagen im Sinne des § 36 WHG, die weniger als zehn Meter von der Uferlinie des Hafenbeckens (Gewässer dritter Ordnung) entfernt sind, der Genehmigung gemäß § 31 LWG durch die untere Wasserbehörde.
- Das gesamte Plangebiet liegt im äußeren Schutzbereich des Mineralwassereinzugsgebietes „Victoriabrunnen“.
- Innerhalb des Teilgebietes **SO-A*** ist eine Altablagerung 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.

- Innerhalb des Teilgebietes **SO-C*** befindet sich eine Eigenbedarfstankstelle. Das Tankstellengelände wurde 1996 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. Über die durchgeführten Sanierungsmaßnahmen liegen im Bodenschutzkataster keine weiteren Informationen vor.
- Es wird darauf hingewiesen, dass eine Nutzung/Bebauung von Altablagerungen generell problematisch ist. Beeinträchtigungen (beispielsweise Standsicherheitsprobleme, aufwendigere Entsorgung von Aushubmassen, Grundwasserverunreinigungen) sind nicht ausgeschlossen. Insbesondere im Grenzbereich 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.

5.1.3 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*, SO-C* und SO-D

- Zulässig sind nur:
 - Hafengebäude, „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***, **SO-B*** und **SO-D**, soweit sie nicht einem der unzulässigen Vorhaben zuzuordnen sind.
 - Anlagen für kulturelle Zwecke - nur im Sondergebiet **SO-C*** und **SO-D**;
 - Anlagen für gesundheitliche und sportliche Zwecke - nur im Sondergebiet **SO-C*** und **SO-D**;
 - Schank und Speisewirtschaften - nur im Sondergebiet **SO-C*** und **SO-D**;
 - Betriebe des Beherbergungsgewerbes - nur im Sondergebiet **SO-C*** und **SO-D**;

- 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***, **SO-B*** und **SO-D**.
- **Unzulässig sind insbesondere:** 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 sein,⁶ beispielsweise ...
 - 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, Sattelaufleger;
 - 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;
 - Tankstellen.
- **Ausnahmsweise können zugelassen werden gemäß § 9 Abs. 2 Satz 1 Nr. 2 BauGB:** ⁷

⁵ Hierbei handelt es sich nicht um eine abschließende Aufzählung.

⁶ Siehe dazu auch die „ausnahmsweise Zulässigkeit“ solcher Anlagen i. V. m. § 9 Abs. 2 Satz 1 Nr. 2 BauGB.

⁷ In Anwendung des § 31 Abs. 1 i. V. m. § 36 Abs. 1 Satz 1 BauGB.

- 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***, **SO-B*** und **SO-D**, sobald eine zweite Erschließung (neben der Frankensstraße) des Hafengebietes hergestellt ist und genutzt wird.
- **Ausnahmsweise können zugelassen werden:**⁸
 - Geschäfts-, Büro- und Verwaltungsgebäude, soweit sie keinem der vorgenannten unzulässigen Vorhaben zuzuordnen sind - nur im Sondergebiet **SO-A***, **SO-B*** und **SO-D**;
 - Sonstige Gewerbebetriebe - nur im Sondergebiet **SO-B*** und **SO-D**;
 - Hafenbezogene Handwerksbetriebe - nur im Sondergebiet **SO-C***;
 - Anlagen für kirchliche und soziale Zwecke - nur im Sondergebiet **SO-D**;
 - Anlagen für gesundheitliche und sportliche Zwecke - nur im Sondergebiet **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*** und **SO-D**;
 - Änderungen und Nutzungsänderungen vorhandener und baurechtliche genehmigter Wohngebäude bzw. Wohnungen (gemäß § 1 Abs. 10 BauNVO) - nur im Sondergebiet **SO-B***;
 - 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-B*** und **SO-D**.

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

- Das Maß der baulichen Nutzung gemäß § 16 ff. BauNVO ist in den einzelnen Baugebieten jeweils festgesetzt über
 - die Grundflächenzahl GRZ (gemäß § 16 Abs. 2 Nr. 1 BauNVO),
 - die Geschossflächenzahl GFZ (gemäß § 16 Abs. 2 Nr. 2 BauNVO),
 - die Zahl der Vollgeschosse Z (gemäß § 16 Abs. 2 Nr. 3 BauNVO).
- Zulässige Grundfläche ist der errechnete Anteil des Baugrundstücks, der von baulichen Anlagen überdeckt werden darf. Bei deren Ermittlung ist die Fläche des Baugrundstücks maßgebend, die im Bauland und hinter der im Bebauungsplan festgesetzten Straßenbegrenzungslinie liegt. Ist eine Straßenbegrenzungslinie nicht festgesetzt, so ist die Fläche des Baugrundstücks maßgebend, die hinter der tatsächlichen Straßengrenze liegt.

⁸ In Anwendung des § 31 Abs. 1 i.V.m. § 36 Abs. 1 Satz 1 BauGB.

- Bei der Ermittlung der Grundfläche sind die Grundflächen von
 - * Garagen und Stellplätzen mit ihren Zufahrten,
 - * Nebenanlagen im Sinne des § 14 BauNVO und
 - * baulichen Anlagen unterhalb der Geländeoberfläche
 mitzurechnen.

Die zulässige Grundfläche darf durch die Grundflächen dieser Anlagen bis zu vierzig Prozent überschritten werden, höchstens jedoch bis zu einer Grundflächenzahl von GRZ = 0,9. Im Einzelfall kann bei Überschreitungen mit geringfügigen Auswirkungen auf die natürlichen Funktionen des Bodens von der Einhaltung der sich vorgenannt ergebenden Grenzen abgesehen werden; ebenso wenn die Einhaltung der Grenzen zu einer wesentlichen Erschwerung der zweckentsprechenden Grundstücksnutzung führen würde.

Baugebiet	Grundflächenzahl GRZ	Geschossflächenzahl GFZ	Zahl der Vollgeschosse Z
SO-A*	0,8	1,6	höchstens III
SO-B*	0,8	1,6	höchstens III
SO-C*	0,6	1,2	höchstens III
SO-D	0,6	1,4	höchstens IV

5.2 Örtliche Bauvorschriften nach der Landesbauordnung

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

- Als Farben für die Gestaltung der Außenwände aller Gebäude und Grundstückseinfriedungen sind nur weiße und aus Weiß durch Abtönen gewonnene, blasse Farbtöne zulässig. Unzulässig sind alle nicht abgetönten und alle glänzenden Farben. Hiervon ausgenommen sind materialbedingte Farbtöne von zulässigen anderen Fassadenmaterialien und –elementen in flächenbezogen untergeordnetem Umfang.

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

- Einzelne stehende Werbeträger dürfen eine Höhe von maximal zehn Metern nicht überschreiten.
- Werbeanlagen an Gebäuden sind mindestens ein Meter unterhalb der tatsächlichen Gebäudehöhe anzubringen. Sie dürfen nicht mehr als zehn Prozent der Fläche der jeweiligen Fassade einnehmen und sind in ihrer Größe jeweils auf maximal 10 qm begrenzt.

- Lichtwerbungen mit wechselndem, bewegten oder laufenden Licht sowie Aufschüttungen für Werbeanlagen sind nicht zulässig.

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

- Zur Bepflanzung der unbebauten Flächen des Baugrundstücks ist jegliche Art von standortgerechten Gehölzen und Stauden zulässig mit der Einschränkung, dass Nadelgehölze eine Höhe von fünf Meter nicht überschreiten und bezüglich der Gesamtzahl an Gehölzen maximal 25 % betragen dürfen.
- Oberflächenbefestigungen auf den unbebauten Grundstücksflächen sollen mit wasserdurchlässigen Materialien ausgeführt werden, wenn nicht die besondere Zweckbestimmung der Fläche eine andere Befestigungsart notwendig macht.



Lahnstein