

Stadtverwaltung Lahnstein

Sitzungsvorlage

Drucksachen-Nr.: **BV 24/4706**

Fachbereich	Datum
Fachbereich 3 Bauen, Umwelt, Stadtplanung, WBL	20.09.2024

Beratungsfolge	Sitzungstermin	öffentlich / nichtöffentlich
Ausschuss für Bauen, Umwelt, Stadtplanung	04.12.2024	Ö
Stadtrat	19.12.2024	Ö

Verfahren zur Aufstellung zweier Bebauungspläne für die Errichtung einer Geh- und Radweg-Brücke über die Lahn sowie eines weiterführenden Geh- und Radweges entlang des Rheinufers; hier: Aufstellungsbeschluss gem. § 1 Abs. 3 i.V.m. § 2 Abs. 1 BauGB für die Gemarkung Oberlahnstein

Sachverhalt:

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

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.

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

Die Stadt Lahnstein ist einer der Hauptveranstaltungsorte der Bundesgartenschau 2029, die im UNESCO Welterbe Oberes Mittelrheintal stattfindet. Der Aufsichtsrat der BUGA hat im Herbst 2021 in Lahnstein eine Investitionssumme in Höhe von

siebzehn Millionen Euro auf etwa 20,4 ha im Bereich der Rheinanlagen Ober- und Niederlahnstein einschließlich des Mündungsbereiches der Lahn beschlossen. Geplant ist als Korrespondenzprojekt zudem die Gestaltung des Lahnufers in Niederlahnstein bis zur Schleuse.

In diesem Zusammenhang soll als direkte Verbindung der Stadtteile Ober- und Niederlahnstein und zur durchgehenden Radwegführung des bestehenden Radfernweges entlang des Rheins eine Fuß- und Radwegebrücke errichtet werden.

Diese Radwegebrücke ist ein elementarer und unverzichtbarer Teil zur Erschließung bzw. Verbindung des BUGA-Geländes in Ober- und Niederlahnstein, die ein Jahr vor der BUGA fertiggestellt sein muss.

Im Integrierten Stadtentwicklungskonzept (ISEK), das am 30. Januar 2020 vom Stadtrat beschlossen wurde, ist als Ergebnis der Leitbilddiskussion festgehalten, dass eine „Lahnquerung“ (Brücke oder Gierfähre über die Lahn am Hafenköpfchen, verbunden mit einem Radweg vom Hafenköpfchen bis zur Hafeneinfahrt) aus Sicht der Bürger und der Politik an erster Stelle steht. Hier heißt es: „Der landschaftlich attraktive Bereich zwischen Rhein und Hafen soll durch Verbesserung der Wegezustände barrierefrei nutzbar gemacht werden. Wünschenswert ist eine Weiterführung über die Lahn / den Hafen mit Anbindung an die Brückenstraße als Verbindung nach Niederlahnstein.“

Die mögliche Trassenführung des Fuß- und Radwegs über die Hafenmole zwischen Rhein und Hafen Oberlahnstein stellt die direkte und damit kürzeste Verbindung des überregionalen Radwegenetzes und der Uferpromenaden entlang des Rheins und der Lahn zwischen Oberlahnstein und Niederlahnstein dar.

Die zur Verfügung stehenden Flächen, insbesondere der Hafenkopf, bieten die Möglichkeit einer attraktiven Gestaltung im Rahmen der Bundesgartenschau und darüber hinaus.

Dem Nutzer bieten sich Sichtbeziehungen zum Rhein und zu den umliegenden vorhandenen Kulturdenkmälern, wie Johanniskirche, Schloss Stolzenfels, Burg Lahneck und der Allerheiligenbergkapelle, an.

Die Verbindung könnte neben der durchgängigen touristischen Radroute entlang des Rheins zukünftig auch als Bestandteil des Radschnellwegenetzes bzw. Pendler-Radroute in Rheinland-Pfalz an Bedeutung gewinnen.

Radschnellwege stellen sichere, zügige und komfortable Radwegeverbindungen für die Nahmobilität gerade in verdichteten Siedlungsräumen dar.

Pendler-Radrouten verfolgen das Ziel der zeitnahen Umsetzung störungsarmer Verbindungen für den Alltagsradverkehr und stellt somit einen sinnvollen Einstieg zur Förderung der Nahmobilität dar, der bei entsprechendem Potenzial auch einen nachhaltigen Ausbau ermöglichen kann.

Der von der BUGA-Gesellschaft durchzuführende Planungswettbewerb für das vorgesehene Gelände der Bundesgartenschau befand sich seit Juni 2023 in der

Ausschreibung, das gesamte Wettbewerbsverfahren wurde im Januar 2024 abgeschlossen.

Die Planungsarbeiten für die vorgesehene Lahnquerung muss in enger Abstimmung mit der BUGA-Gesellschaft erfolgen. Ebenso sind insbesondere die Belange der Oberen Naturschutzbehörde, der Oberen Wasserbehörde, der Wasser- und Schifffahrtsverwaltung des Bundes, der Hafengebiete RLP, des Welterbe Oberes Mittelrheintal und in diesem Zusammenhang der Oberen Denkmalpflege zwingend zu berücksichtigen.

Ein wesentlicher Planungsparameter der Brücke und der zugehörigen Anschlussrampen stellt das zu überführende Lichtraumprofil (LRP) der Schifffahrt auf der Lahn und die Anforderungen aus dem Hafengebiete Oberlahnstein dar.

Seitens der Wasser- und Schifffahrtsverwaltung des Bundes (GDWS) besteht die Vorgabe von einer Mindestdurchfahrts Höhe von 5,25 m über dem höchsten schiffbaren Wasserstand (HSW), hierbei müssen jedoch Bauwerksteile die innerhalb des Gefährdungsrums liegen gegen Schiffstoß statisch entsprechend bemessen werden.

Die Vorgabe der Durchfahrts Höhe von 5,25 m, unter Berücksichtigung einer Bemessung der im Gefährdungsrum liegenden Bauwerksteile gegen außergewöhnliche Einwirkungen, wurde in der in 2022 beauftragten Machbarkeitsstudie übernommen und die verschiedenen Brückenvarianten daraufhin abgestimmt. Die notwendigen Anforderungen der Hafengebiete Rheinland-Pfalz an das freizuhaltende Lichtraumprofil werden wurden geprüft und einvernehmlich abgestimmt.

Im Rahmen der Machbarkeitsstudie des Büros Schlaich Bergermann und Partner, wurden verschiedene Querungsmöglichkeiten und Brückenvarianten näher untersucht.

Unter den Alternativen hinsichtlich der Querungsmöglichkeiten wurden Varianten diskutiert, die auf eine Verbreiterung der bestehenden Lahnbrücke (Rudi-Geil-Brücke) im Zuge der Brückenstraße abzielen oder eine angehängte Auskrantung parallel zur Eisenbahnbrücke nutzen. Beides wurde aus verschiedenen Gründen verworfen, unter anderem auch, weil die Radwegführung dabei den uferbegleitenden Weg verlässt und durch die Stadt geführt werden muss.

Ähnliche Gegenargumente sprechen auch für eine Querung der Lahn oberhalb der Hafenzufahrt; hierbei könnte sich die Durchfahrts Höhe für die Schifffahrt verringern. Der Radweg müsste aber auch in diesem Fall die Führung parallel zum Rhein verlassen und durch das Hafengebiet geführt werden - was sich bei den dort gegebenen starken Verkehrsbewegungen aber als sehr unattraktiv, wenn nicht gar gefährdend, darstellt.

Insoweit bietet sich als Standort der Querung die Lage am sog. „Hafenköpfchen“ an, was damit auch eine Führung des Radweges über die Mole ermöglicht.

Alternative Brückenvarianten ergeben sich durch die Gestaltung des Bauwerks. Nach mehreren Berechnungen haben sich obenliegende Tragwerke als besonders geeignet erwiesen, da die Fahrbahnunterkante recht nah an das Verkehrsraumprofil der Schifffahrt gelegt werden kann. Zudem ergeben sich dadurch geringere Rampenlängen, was sowohl aus gestalterischer als auch aus wirtschaftlicher Sicht wünschenswert ist.

Als Favorit gilt bisher die Variante einer Trassenführung, die als Bogenbrücke mit langgezogener Rampe auf Oberlahnsteiner Seite und Spindelrampe auf Niederlahnsteiner Seite konzipiert ist.

Aufgrund ihrer erforderlichen Höhe wird die Brücke in der Landschaft zukünftig als Bauwerk wahrgenommen. Auch die zu errichtenden Rampen werden voraussichtlich in Erscheinung treten, da diese die Brücke optisch deutlich verlängern und in die umgebenden Grünflächen eingreifen werden.

Aufgrund der sehr sensiblen und exponierten Lage im Bereich der Lahnmündung in den Rhein ist ein Kompromiss zwischen einem zurückhaltendem Brückenbauwerk und dem Signal der Fortentwicklung der Stadt Lahnstein zu finden.

Die Welterbe-Attribute, die erhaltenswerten Grünflächen und die Johanniskirche und deren Denkmalumfeld werden aufgrund des UNESCO Welterbestatus und des Denkmalschutzes in der Planung berücksichtigt. Darüber wird die Sichtbeziehung von und nach Stolzenfels beachtet. Ebenso wird auf den Baumbestand geachtet.

Im Rahmen der Entwurfsbearbeitung wurden bereits die maßgebenden Ämter und Institutionen informiert, angehört und um Stellungnahme gebeten. Alle Eingaben wurden bei der Studie berücksichtigt.

Neben dem Neubau der Lahnbrücke sind die Anbindungen des Fuß- und Radweges als Leistung der Verkehrsanlagenplanung zur Brücke auf beiden Seiten der Lahn zu entwickeln.

Hierzu erstreckt sich der Entwurf für die Verkehrsanlage auf der Seite Oberlahnsteins über die gesamte Hafentmole bis etwa Höhe der Unterführung Kirchstraße.

Die Radwegeführung am Rheinufer im Stadtteil Niederlahnstein, von der Stadtgrenze Koblenz bis etwa zur Stolzenfelsstraße, ist über den bereits in Aufstellung befindlichen Bebauungsplan Nr. 52 gesichert.

Im Anschluss setzt sich der Bereich für einen jetzt aufzustellenden Bebauungsplan (Nr. 54.1) fort.

Auch für den Abschnitt zwischen der Lahn und der Einmündung Kirchstraße in die Rheinanlagen, also den Bereich der Mole, wird ein Bebauungsplan (Nr. 54.2) aufgestellt.

Die Ufergestaltung von der Stolzenfelsstraße bis zum Lahnmündungsbereich erfolgt durch die Bundesgartenschau-Gesellschaft. Ebenso übernimmt diese die Gestaltung der gesamten Hafentmole und dem Rheinufer bis zum Martinsschloss. Die beiden

aufzustellenden Bebauungspläne umfassen zwar auch diese Flächen, werden hierfür aber - außer der Lage der Wegeführung selbst - keine verbindlichen Vorgaben treffen.

Bei der Gesamtbaumaßnahme Lahnquerung und dem damit verbundenen Ausbau des Rad- und Fußweges am Rheinufer handelt es sich eigentlich um ein planfeststellungspflichtiges Vorhaben (siehe dazu im Weiteren den Abschnitt „Rechtsgrundlagen“), das auch eine Prüfung und Bewertung der erheblichen Umweltauswirkungen vorgibt. Die Untersuchungen werden für den gesamten Geltungsbereich der Bauleitplanung, also für das Brückenbauwerk einschließlich der Anbindungen an die bestehenden Radwege, und damit gesamten Bereich der Hafensemole, durchgeführt.

Der Rheinuferweg soll im Verlauf des Geltungsbereiches beider Bebauungspläne neu angelegt bzw. ausgebaut werden. Der aktuell etwa gut zwei Meter breite Asphaltweg dient teilweise dem Wasserstraßen- und Schifffahrtsamt als Versorgungsweg und wird touristisch als Geh- und Radweg genutzt. Der Weg soll auf insgesamt etwa vier Meter Breite aufgeweitet werden. Der Abschnitt ist Teil des deutschen Fernradwegnetzes (D-Routen) und Bestandteil des rechtsrheinischen Rheinradweges.

Gründe für den Ausbau ergeben sich auch aus folgenden Umständen:

- Der vorhandene Weg erfüllt nicht die geltenden Standards der Empfehlungen für Radverkehrsanlagen (ERA).
- Die Maßnahme dient der Verbesserung der Oberflächenbeschaffenheit und der Ausbaubreite.
- Entspanntes Radeln, Begegnungsverkehr, Überholen von Rädern mit Kinderanhängern oder von Lastenrädern ist an vielen Stellen nur schwer möglich und führt häufig zu gefährlichen Situationen.
- Durch den Ausbau des Weges wird ein attraktiveres und sicheres Fahrerlebnis ermöglicht.
- Durch die Herstellung einer deutlich verbreiterten Fahrbahn und einer hochwertigen Belagsqualität wird eine Optimierung des vorhandenen Radweges erreicht.
- Durch das verstärkte Aufkommen von elektrifizierten Fahrrädern, wie Pedelecs, E-Bikes oder E-Lastenrädern, erweitern sich die potenziellen Einsatzgebiete und -zwecke des Fahrrads. Eine hochwertige Radverkehrsinfrastruktur gewinnt damit weiter an Bedeutung für die Mobilität.
- Für den zunehmenden Radverkehr braucht es ein Netz an sicheren und komfortablen Radwegen.
- Durch den gewählten Ausbaustandard kann die Strecke Bestandteil einer Pendler-Radroute werden, die eine sichere, zügige und komfortable Radwegeverbindung für die Nahmobilität gerade in verdichteten Siedlungsräumen darstellt.
- Der Ausbau der Radwege orientiert sich an den Vorgaben des Bundes im Rahmen des Klimaschutzprogramms 2030.

Rechtsgrundlage

Das rheinland-pfälzische Landesstraßengesetz (LStrG) führt nach § 5 („Planfeststellung“) in Absatz 1 aus, dass Landes- und Kreisstraßen sowie dem überörtlichen, insbesondere touristischen Verkehr dienende selbstständige Geh- und Radwege nur gebaut oder geändert werden dürfen, wenn der Plan vorher festgestellt ist. Bei der Planfeststellung sind die von dem Vorhaben berührten öffentlichen und privaten Belange einschließlich der Umweltverträglichkeit abzuwägen.

Absatz 2 ergänzt, dass Bebauungspläne nach § 9 des Baugesetzbuchs (BauGB) die Planfeststellungen nach Absatz 1 ersetzen. Wird aber eine Ergänzung notwendig oder soll von Festsetzungen des Bebauungsplanes abgewichen werden, so ist die Planfeststellung insoweit zusätzlich durchzuführen.

Gemäß Absatz 3 kann anstelle eines Planfeststellungsbeschlusses auch eine „Plangenehmigung“ erteilt werden, wenn

1. es sich nicht um ein Vorhaben handelt, für das eine Umweltverträglichkeitsprüfung durchzuführen ist,
2. mit den Trägern öffentlicher Belange, deren Aufgabenbereich berührt wird, das Benehmen hergestellt worden ist und
3. Rechte anderer nicht oder nicht wesentlich beeinträchtigt werden oder die Betroffenen sich mit der Inanspruchnahme ihres Eigentums oder eines anderen Rechts schriftlich einverstanden erklärt haben.

Die anstelle eines Planfeststellungsbeschlusses erteilte Plangenehmigung hat die Rechtswirkungen der Planfeststellung.

Nach Absatz 4 können Planfeststellung und Plangenehmigung in Fällen von unwesentlicher Bedeutung entfallen. Diese liegen vor, wenn

1. es sich nicht um ein Vorhaben handelt, für das eine Umweltverträglichkeitsprüfung durchzuführen ist,
2. andere öffentliche Belange nicht berührt werden oder die erforderlichen behördlichen Entscheidungen vorliegen und sie dem Plan nicht entgegenstehen und
3. Rechte anderer nicht beeinflusst werden oder mit den vom Plan Betroffenen entsprechende Vereinbarungen getroffen worden sind.

Die beabsichtigte Planung erfüllt nicht die vorgenannten Ausnahmetatbestände, die von einer Planfeststellung oder einem ersetzenden Bebauungsplan absehen lassen.

Insoweit ist es gegeben, das erforderliche Baurecht auf dem vorgeschriebenen Weg zu schaffen. Da eine Planfeststellung ein aufwändiges Verfahren unter Federführung des LBM (Landesbetriebes Mobilität) und daher terminlich von diesem abhängig und in Folge zeitlich nicht abschätzbar ist, bietet sich die Variante des sog. „planfeststellungsersetzenden Bebauungsplanes“ an; ein solcher war bereits zur Schaffung des Baurechtes für die „Entlastungsstraße“ (Bebauungsplan Nr. 22) in den Neunzigerjahren erfolgreich eingesetzt worden.

Finanzierung:

Die Durchführung des Bauleitplan-Verfahrens wird von der Verwaltung übernommen. Es entstehen dafür keine Kosten.

Die im Zusammenhang mit der konkreten Planung und Herstellung der Geh- und Radweg-Brücke sowie des anschließenden Geh- und Radweges anfallenden Kosten für Planung sowie weiterer notwendiger Untersuchungen werden im Haushalt 2024 ff. veranschlagt.

Auswirkungen Umweltschutz:

Mögliche Umweltauswirkungen des Bebauungsplanes werden im Rahmen der Umweltprüfung zur Bauleitplanung betrachtet und bewertet.

Beschlussvorschlag:

Für den in der Anlage gekennzeichneten Bereich wird ein Bebauungsplan mit der Nummer 54.2 und dem Namen „Geh- und Radweg-Brücke über die Lahn, Gemarkung Oberlahnstein“ aufgestellt.

Die weiteren Festsetzungen und die genaue Abgrenzung des Geltungsbereiches ergeben sich im Verlauf des Aufstellungsverfahrens.

Die Verwaltung wird beauftragt, den Aufstellungsbeschluss ortsüblich bekannt zu machen und das weitere Verfahren durchzuführen.

(Hinweis: § 22 GemO - Ausschließungsgründe - beachten!)

Anlagen:

Abgrenzung des Geltungsbereiches für den Bebauungsplan Nr. 54.2

(Lennart Siefert)
Oberbürgermeister