

---

**BAULEITPLANUNG  
DER STADT LAHNSTEIN**

**BEBAUUNGSPLAN NR. 23  
HAFENGEBIET OBERLAHNSTEIN**



**TEXTLICHE FESTSETZUNGEN  
UND BEGRÜNDUNG**

---

<b><u>1</u></b>	<b><u>Textliche Festsetzungen .....</u></b>	<b><u>4</u></b>
<b>1.1</b>	<b>Formelle Grundlagen .....</b>	<b>4</b>
1.1.1	Rechtsgrundlagen .....	4
1.1.2	Bestandteile der Planung .....	5
1.1.3	Verfahren .....	5
1.1.4	Zulässigkeit .....	5
<b>1.2</b>	<b>Darstellung zur Gliederung des Sondergebietes .....</b>	<b>6</b>
<b>1.3</b>	<b>Allgemeine Auflagen und Hinweise .....</b>	<b>7</b>
<b>1.4</b>	<b>Planungsrechtliche Festsetzungen nach dem Baugesetzbuch.....</b>	<b>8</b>
<b>1.5</b>	<b>Empfehlungen und weitere Hinweise .....</b>	<b>11</b>
<b>1.6</b>	<b>Satzungsbeschluss und Ausfertigungsvermerk .....</b>	<b>18</b>
<b><u>2</u></b>	<b><u>Begründung .....</u></b>	<b><u>19</u></b>
<b>2.1</b>	<b>Beschluss.....</b>	<b>19</b>
<b>2.2</b>	<b>Aufgaben der Bauleitplanung.....</b>	<b>20</b>
<b>2.3</b>	<b>Hafengebiet in Oberlahnstein.....</b>	<b>22</b>
2.3.1	Stadtplan.....	22
2.3.2	Luftbild.....	22
2.3.3	Fotos aus dem Stadtarchiv (ca. 1958).....	23
2.3.4	Aufnahmen von Google Earth (ca. 2019).....	24
2.3.5	Zur Geschichte des Hafens Oberlahnstein .....	27
2.3.6	Eigentumsverhältnisse.....	29
2.3.7	Güterumschlag im Hafen .....	30
<b>2.4</b>	<b>Übergeordnete Planungen und Rahmenbedingungen .....</b>	<b>32</b>
2.4.1	Flächennutzungsplan .....	32
2.4.2	Bebauungsplan 1993 .....	32
2.4.3	Stadtumbau .....	33
2.4.4	Bebauungsplan 2019 .....	34
2.4.5	Grundlagenuntersuchung zu den rheinland-pfälzischen Binnenhäfen .....	36
2.4.5.1	Lage und Erreichbarkeit / Betreiber .....	36
2.4.5.2	Hafenstruktur und Bedeutung .....	37
2.4.5.3	Flächenreserven und Umstrukturierungspotenziale .....	38
2.4.5.4	Nutzungskonflikte .....	38
2.4.5.5	Entwicklungsperspektiven .....	39
2.4.5.6	Stärken-Schwächen-Analyse.....	39
2.4.5.7	Flächenbedarf im konventionellen Umschlag .....	40
2.4.5.8	Bedeutung zur Deckung des Kapazitätsbedarfs in Standorträumen .....	41
2.4.5.9	Identifikation der landesbedeutsamen Häfen .....	41
2.4.5.10	Nutzungskonflikte .....	42
2.4.5.11	Konzept zur Sicherung von Hafentflächen .....	42
2.4.5.12	Handlungsempfehlungen.....	44
2.4.6	Welterbe .....	46
2.4.7	Überlegungen zur BUGA 2029 .....	47
2.4.8	Erschließung.....	48
<b>2.5</b>	<b>Begründung der Festsetzungen zur Art der baulichen Nutzung.....</b>	<b>50</b>
<b>2.6</b>	<b>Verfahren .....</b>	<b>56</b>
2.6.1	Aufstellungsbeschluss.....	57
2.6.1.1	Beschluss.....	57

2.6.1.2	Bekanntmachung des Aufstellungsbeschlusses.....	58
2.6.2	Beteiligung der Behörden und sonstigen Träger öffentlicher Belange.....	61
2.6.2.1	Beschluss.....	61
2.6.2.2	Durchführung.....	61
2.6.3	Beteiligung der Öffentlichkeit.....	62
2.6.3.1	Beschluss.....	62
2.6.3.2	Bekanntmachung.....	63
2.6.3.3	Durchführung.....	65
2.6.4	Erste Abwägung.....	65
2.6.5	Veröffentlichung im Internet / Öffentliche Auslegung.....	65
2.6.5.1	Beschluss.....	65
2.6.5.2	Bekanntmachung.....	66
2.6.5.3	Durchführung.....	67
2.6.6	Zweite Abwägung.....	68
2.6.7	Zweite Veröffentlichung im Internet / Öffentliche Auslegung.....	68
2.6.7.1	Beschluss.....	68
2.6.7.2	Bekanntmachung.....	69
2.6.7.3	Durchführung.....	71
2.6.8	Dritte Abwägung.....	72
2.6.9	Satzungsbeschluss.....	72
2.6.9.1	Beschluss.....	72
2.6.9.2	Ausfertigung.....	72
2.6.9.3	Bekanntmachung.....	73
<b>2.7</b>	<b>Eingegangene Stellungnahmen / Abwägungsrelevante Eingaben (hier nicht abgedruckt).....</b>	<b>74</b>
<b>2.8</b>	<b>Bewertung, Gewichtung und Würdigung des Abwägungsmaterials .....</b>	<b>75</b>
2.8.1	Thematik der Art der baulichen Nutzung.....	75
2.8.2	Thematik des Maßes der baulichen Nutzung.....	81
2.8.3	Thematik der Örtlichen Bauvorschriften nach der Landesbauordnung.....	83
2.8.4	Thematik aus wasser- und abfallwirtschaftlicher Sicht.....	84
2.8.5	Thematik der Belange der Deutschen Bahn und anderer Eisenbahnen.....	85
2.8.6	Thematik der Berücksichtigung des Artenschutzrechts und der Bepflanzung.....	87
2.8.7	Thematik eines Verstoßes gegen „höherrangiges Recht“.....	90
2.8.8	Thematik des Aufstellungsverfahrens und der Erforderlichkeit der Planung.....	92
<b>3</b>	<b><u>Bearbeitungsvermerk.....</u></b>	<b>99</b>

# 1 TEXTLICHE FESTSETZUNGEN

## 1.1 Formelle Grundlagen

### 1.1.1 Rechtsgrundlagen

*In den zum Zeitpunkt zu Beginn der zweiten Veröffentlichung im Internet / Öffentlichen Auslegung geltenden Fassungen.*

- Baugesetzbuch (BauGB) in der Fassung der Bekanntmachung vom 3. November 2017 (BGBl. I S. 3634), zuletzt geändert durch Artikel 3 des Gesetzes vom 20. Dezember 2023 (BGBl. 2023 I Nr. 394);
- Gemeindeordnung (GemO) in der Fassung vom 31. Januar 1994 (GVBl. S. 153), zuletzt geändert durch Artikel 2 des Gesetzes vom 24. Mai 2023 (GVBl. S. 133);
- Gesetz über die Umweltverträglichkeitsprüfung (UVPG) in der Fassung der Bekanntmachung vom 18. März 2021 (BGBl. I S. 540), zuletzt geändert durch Artikel 2 des Gesetzes vom 22. März 2023 (BGBl. 2023 I Nr. 88);
- Gesetz über Naturschutz und Landschaftspflege (Bundesnaturschutzgesetz - BNatSchG) vom 29. Juli 2009 (BGBl. I S. 2542), zuletzt geändert durch Artikel 10 des Gesetzes vom 22. Dezember 2023 (BGBl. 2023 I Nr. 409);
- Gesetz zur Ordnung des Wasserhaushalts (Wasserhaushaltsgesetz - WHG) in der Fassung vom 31. Juli 2009 (BGBl. I S. 2585), zuletzt geändert durch Artikel 7 des Gesetzes vom 22. Dezember 2023 (BGBl. 2023 I Nr. 409);
- Landesbauordnung für Rheinland-Pfalz (LBauO) vom 24. November 1998 (GVBl. S. 365), zuletzt geändert durch Gesetz vom 7. Dezember 2022 (GVBl. S. 403);
- Landesgesetz zur nachhaltigen Entwicklung von Natur und Landschaft (Landesnaturschutzgesetz - LNatSchG) vom 6. Oktober 2015 (GVBl. S. 283) zuletzt geändert durch Artikel 8 des Gesetzes vom 26. Juni 2020 (GVBl. S. 287);
- Landesplanungsgesetz (LPIG) vom 10. April 2003 (GVBl. S. 41), zuletzt geändert durch Gesetz vom 6. Oktober 2015 (GVBl. S. 283, 295);
- Raumordnungsgesetz (ROG) vom 22. Dezember 2008 (BGBl. I S. 2986), zuletzt geändert durch Artikel 1 des Gesetzes vom 22. März 2023 (BGBl. I Nr. 88);
- Verordnung über die Ausarbeitung der Bauleitpläne und die Darstellung des Planinhalts (Planzeichenverordnung - PlanZV) vom 18. Dezember 1990 (BGBl. 1991 I S. 58), zuletzt geändert durch Artikel 3 des Gesetzes vom 14. Juni 2021 (BGBl. I S. 1802);
- Verordnung über die bauliche Nutzung der Grundstücke (Baunutzungsverordnung - BauNVO) in der Fassung der Bekanntmachung vom 21. November 2017 (BGBl. I S. 3786), zuletzt geändert durch Artikel 2 des Gesetzes vom 3. Juli 2023 (BGBl. I Nr. 176);
- Wassergesetz für das Land Rheinland-Pfalz (Landeswassergesetz - LWG) in der Fassung vom 14. Juli 2015 (GVBl. S. 127), zuletzt geändert durch Artikel 2 des Gesetzes vom 8. April 2022 (GVBl. S. 118).

### **1.1.2 Bestandteile der Planung**

Bestandteile des Bebauungsplans sind:

- Diese **Textliche Festsetzungen** (ab Seite 4) mit zugehöriger **Darstellung zur Gliederung des Sondergebietes** (Seite 6) sowie **Empfehlungen und weitere Hinweise** (ab Seite 11).

Beigefügt ist:

- Eine **Begründung** (ab Seite 19).

### **1.1.3 Verfahren**

Die Aufstellung des Bebauungsplans erfolgt im „vereinfachten Verfahren“ nach § 13 BauGB, 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.

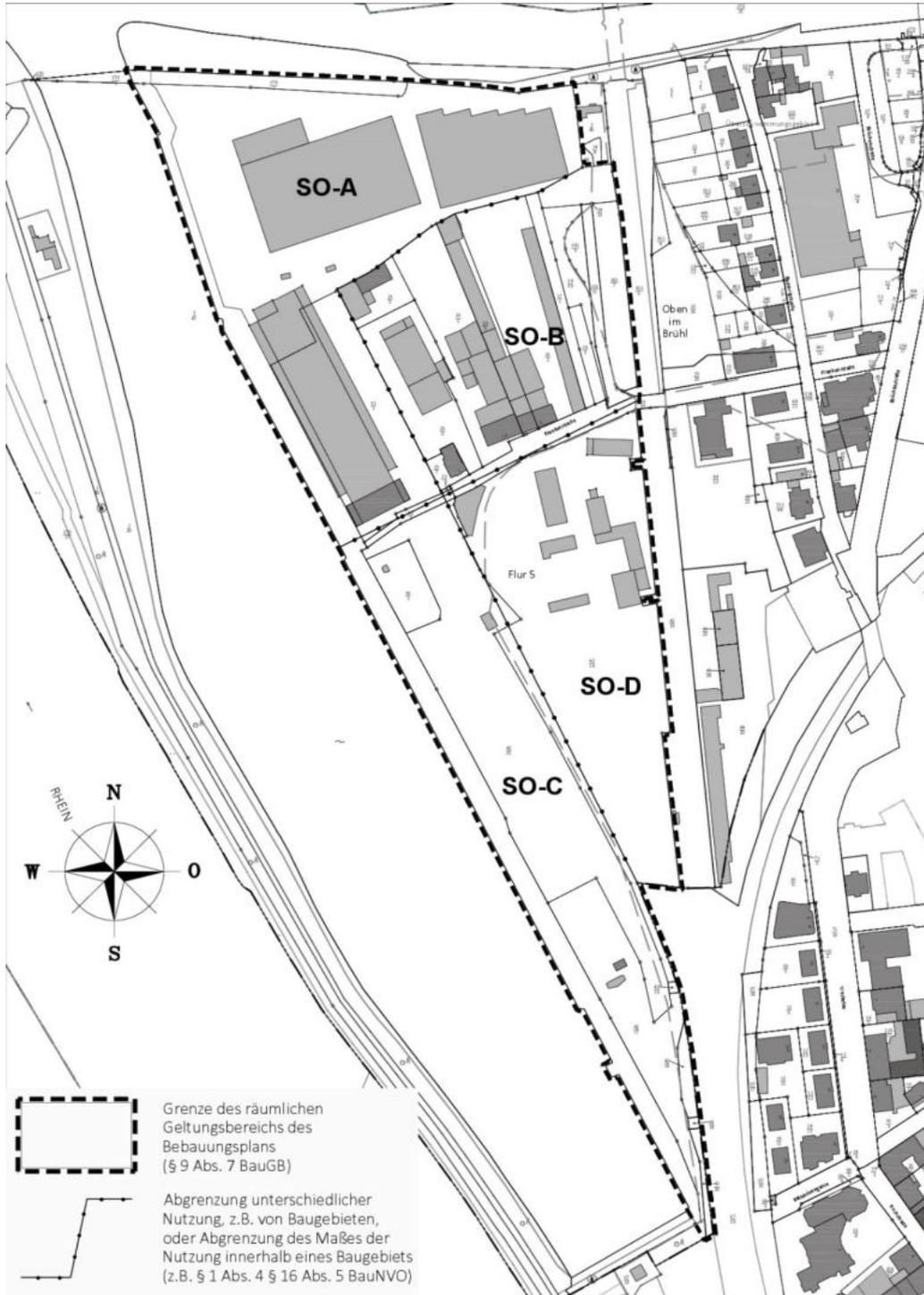
### **1.1.4 Zulässigkeit**

Der Bebauungsplan erfüllt nicht die Mindestvoraussetzungen des § 30 Absatz 1 BauGB; dies sind die Festsetzungen über die Art und das Maß der baulichen Nutzung, die überbaubaren Grundstücksflächen und die örtlichen Verkehrsflächen.

Es handelt sich damit - mangels einer getroffenen Festsetzung über die die überbaubaren Grundstücksflächen und die örtlichen Verkehrsflächen - um einen „einfachen Bebauungsplan“, in dem sich die Zulässigkeit von Vorhaben im Übrigen nach § 34 BauGB richtet.

Ein Vorhaben ist ansonsten zulässig, wenn es den Festsetzungen dieses Bebauungsplanes nicht widerspricht und die Erschließung gesichert ist.

## 1.2 Darstellung zur Gliederung des Sondergebietes



### 1.3 Allgemeine Auflagen und Hinweise

- 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 Abtablagerungen 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.
- Der durch das „Gesetz zur Förderung des Klimaschutzes bei der Entwicklung in den Städten und Gemeinden“ vom 22. Juli 2011 in das Baugesetzbuch angefügte § 248 BauGB (Sonderregelung zur sparsamen und effizienten Nutzung von Energie) erklärt, dass in Gebieten mit Bebauungsplänen bei Maßnahmen an bestehenden Gebäuden zum Zwecke der Energieeinsparung geringfügige Abweichungen von dem festgesetzten Maß der baulichen Nutzung (...) zulässig sind, soweit dies mit nachbarlichen Interessen und baukulturellen Belangen vereinbar ist. Satz 1 gilt entsprechend für Anlagen zur Nutzung solarer Strahlungsenergie in, an und auf Dach- und Außenwandflächen.

## **1.4 Planungsrechtliche Festsetzungen nach dem Baugesetzbuch**

**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:**
  - Hafengebundene („hafen- bzw. 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
  - Lagerhäuser und Lagerplätze zur Unterbringung dieser Umschlaggüter und
  - hafenspezifische bauliche Anlagen (beispielsweise Kaianlagen, 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, soweit sie nicht einem der nachgenannten unzulässigen Vorhaben zuzuordnen sind;
- Hafenbezogene Handwerksbetriebe, soweit sie nicht einem der nachgenannten unzulässigen Vorhaben zuzuordnen sind;
- Sonstige Gewerbebetriebe und Handwerksbetriebe - nur im Sondergebiet **SO-B\***, soweit sie nicht einem der nachgenannten unzulässigen Vorhaben zuzuordnen sind;
- Anlagen für gesundheitliche und sportliche Zwecke - nur im Sondergebiet **SO-B\***, **SO-C\*** und **SO-D**;
- Anlagen für kulturelle 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:**
  - 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,<sup>1</sup> beispielsweise ...<sup>2</sup>
    - Anlagen für Spedition, Transport und Lagerhaltung, insbesondere Speditionsbetriebe für Sammelgut, Transportbetriebe, Kurier-, Express- und Paketdienste, Lagereigewerbe und Einrichtungen anderer Gewerbebetriebe zur Lagerhaltung;
    - Anlagen des Industrie- bzw. Groß- und Einzelhandels-Logistik-Gewerbes, insbesondere Lagereibetriebe mit und ohne Warenhandelsfunktion, Verkehrs- und logistikintensive Distributionszentren von Herstellern und Handel in eigener Regie oder durch logistische Dienstleister, Verpacker, Kommissionierer;
    - Anlagen des Service-Gewerbes für Nutzfahrzeuge, insbesondere Betriebe für Miete, Leasing bzw. Verkauf, Reparatur, Wartung und Instandsetzung sowie Reinigung und Pflege der Nutzfahrzeuge, Geräte und Einrichtungen;
    - Anlagen des Gewerbes für Behälterdienste, insbesondere Betriebe für Reparatur, Wartung und Reinigung von Behältern, beispielsweise Wechselbehälter, Container, Sattelauflieger.

---

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

<sup>2</sup> Hierbei handelt es sich nicht um eine abschließende Aufzählung.

- 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 unzulässigen Vorhaben zugeordnet oder Bestandteil einer der dort genannten Anlagen sind;
- Einzelhandelsbetriebe, soweit nicht ausnahmsweise zulässig;
- Wohngebäude;
- Gartenbaubetriebe;
- Vergnügungsstätten;
- Bordellbetriebe;
- Tankstellen.
- **Ausnahmsweise können zugelassen werden gemäß § 9 Abs. 2 Satz 1 Nr. 2 BauGB:**<sup>3</sup>
  - 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 bauliche Anlagen und Betriebe zugelassen werden, die sich nach Funktion und Umfang dem Charakter des Gebietes unterordnen:**<sup>4</sup>
  - Sonstige Gewerbebetriebe und Handwerksbetriebe - nur im Sondergebiet **SO-D**, soweit sie nicht einem der vorgenannten unzulässigen Vorhaben zuzuordnen sind;
  - Anlagen für kirchliche und soziale Zwecke - nur im Sondergebiet **SO-D**;
  - 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 baurechtlich genehmigter Wohngebäude bzw. Wohnungen im Sinne des § 1 Abs. 10 BauNVO - nur im Sondergebiet **SO-B\***;
  - Erweiterungen, Änderungen, Nutzungsänderungen und Erneuerungen vorhandener und baurechtlich genehmigter Gewerbebetriebe im Sinne des § 1 Abs. 10 BauNVO - nur im Sondergebiet **SO-B\***;

---

<sup>3</sup> Zulassung von Ausnahmen in Anwendung des § 31 Abs. 1 i.V.m. § 36 Abs. 1 Satz 1 BauGB.

<sup>4</sup> Zulassung von Ausnahmen in Anwendung des § 31 Abs. 1 i.V.m. § 36 Abs. 1 Satz 1 BauGB.

- 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**.

## 1.5 Empfehlungen und weitere Hinweise

- 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.
- Für die Abwicklung der Bauarbeiten gilt die DIN 18 920 - **Schutz von Bäumen, Pflanzbeständen und Vegetationsflächen bei Baumaßnahmen**. Im Bereich von Versorgungsanlagen sind Bepflanzungsmaßnahmen im Voraus mit den entsprechenden Trägern abzustimmen.
- Die **Beseitigung von Baumbestand** ist lediglich in der Zeit vom 1. Oktober eines Jahres bis zum 28. Februar des Folgejahres zulässig. Auf § 39 Abs. 5 BNatSchG wird verwiesen. Die Freimachung der Baufelder von Baumbestand darf damit ausschließlich außerhalb der Brutsaison erfolgen.
- Bei allen **Bodenarbeiten** sind die Vorgaben nach § 202 BauGB in Verbindung mit DIN 18 915 und DIN 19 731 sowie die Forderungen des Bodenschutzes (BBodSchG und BBodSchV) zu beachten. Demnach ist der Oberboden sorgsam zu behandeln. Zu Beginn der Erdarbeiten ist der Oberboden entsprechend DIN 18 915, Blatt 2 abzuschleppen und fachgerecht in Erdmieten bis zum Wiedereinbau zwischenzulagern. Nach Beendigung des jeweiligen Vorhabens sollte der Oberboden wieder zur Andeckung im Bereich von Vegetationsflächen verwendet werden. Etwaige Überschussmassen sind einer adäquaten Folgenutzung zuzuführen.
- 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 **Untere Naturschutzbehörde** weist mit Schreiben vom 2. Februar 2024 darauf hin, dass die „Vorschriften für besonders geschützte und bestimmte andere Tier- und Pflanzenarten“ des § 44 BNatschG zu berücksichtigen sind:
  - (1) Es ist verboten,
    1. wild lebenden Tieren der besonders geschützten Arten nachzustellen, sie zu fangen, zu verletzen oder zu töten oder ihre Entwicklungsformen aus der Natur zu entnehmen, zu beschädigen oder zu zerstören,
    2. wild lebende Tiere der streng geschützten Arten und der europäischen Vogelarten während der Fortpflanzungs-, Aufzucht-, Mauser-, Überwinterungs- und Wanderungszeiten erheblich zu stören; eine erhebliche Störung liegt vor, wenn sich durch die Störung der Erhaltungszustand der lokalen Population einer Art verschlechtert,
    3. Fortpflanzungs- oder Ruhestätten der wild lebenden Tiere der besonders geschützten Arten aus der Natur zu entnehmen, zu beschädigen oder zu zerstören,
    4. wild lebende Pflanzen der besonders geschützten Arten oder ihre Entwicklungsformen aus der Natur zu entnehmen, sie oder ihre Standorte zu beschädigen oder zu zerstören (Zugriffsverbote).
  - (2) Es ist ferner verboten,
    1. Tiere und Pflanzen der besonders geschützten Arten in Besitz oder Gewahrsam zu nehmen, in Besitz oder Gewahrsam zu haben oder zu be- oder verarbeiten (Besitzverbote),
    2. Tiere und Pflanzen der besonders geschützten Arten im Sinne des § 7 Absatz 2 Nummer 13 Buchstabe b und c
      - a) zu verkaufen, zu kaufen, zum Verkauf oder Kauf anzubieten, zum Verkauf vorrätig zu halten oder zu befördern, zu tauschen oder entgeltlich zum Gebrauch oder zur Nutzung zu überlassen,
      - b) zu kommerziellen Zwecken zu erwerben, zur Schau zu stellen oder auf andere Weise zu verwenden (Vermarktungsverbote). Artikel 9 der Verordnung (EG) Nr. 338/97 bleibt unberührt.
  - (3) Die Besitz- und Vermarktungsverbote gelten auch für Waren im Sinne des Anhangs der Richtlinie 83/129/EWG, die entgegen den Artikeln 1 und 3 dieser Richtlinie nach dem 30. September 1983 in die Gemeinschaft gelangt sind.
  - (4) Entspricht die land-, forst- und fischereiwirtschaftliche Bodennutzung und die Verwertung der dabei gewonnenen Erzeugnisse den in § 5 Absatz 2 bis 4 dieses Gesetzes genannten Anforderungen sowie den sich aus § 17 Absatz 2 des Bundes-Bodenschutzgesetzes und dem Recht der Land-, Forst- und Fischereiwirtschaft ergebenden Anforderungen an die gute fachliche Praxis, verstößt sie nicht gegen die Zugriffs-, Besitz- und Vermarktungsverbote. Sind in Anhang IV der Richtlinie 92/43/EWG aufgeführte Arten, europäische Vogelarten oder solche Arten, die in einer Rechtsverordnung nach § 54 Absatz 1 Nummer 2 aufgeführt sind, betroffen, gilt dies nur, soweit sich der Erhaltungszustand der lokalen Population einer Art durch die Bewirtschaftung nicht verschlechtert. Soweit dies nicht durch anderweitige Schutzmaßnahmen, insbesondere durch Maßnahmen des Gebietsschutzes, Artenschutzprogramme, vertragliche Vereinbarungen oder gezielte Aufklärung sichergestellt ist, ordnet die zuständige Behörde

gegenüber den verursachenden Land-, Forst- oder Fischwirten die erforderlichen Bewirtschaftungsvorgaben an. Befugnisse nach Landesrecht zur Anordnung oder zum Erlass entsprechender Vorgaben durch Allgemeinverfügung oder Rechtsverordnung bleiben unberührt.

(5) Für nach § 15 Absatz 1 unvermeidbare Beeinträchtigungen durch Eingriffe in Natur und Landschaft, die nach § 17 Absatz 1 oder Absatz 3 zugelassen oder von einer Behörde durchgeführt werden, sowie für Vorhaben im Sinne des § 18 Absatz 2 Satz 1 gelten die Zugriffs-, Besitz- und Vermarktungsverbote nach Maßgabe der Sätze 2 bis 5. Sind in Anhang IV Buchstabe a der Richtlinie 92/43/EWG aufgeführte Tierarten, europäische Vogelarten oder solche Arten betroffen, die in einer Rechtsverordnung nach § 54 Absatz 1 Nummer 2 aufgeführt sind, liegt ein Verstoß gegen

1. das Tötungs- und Verletzungsverbot nach Absatz 1 Nummer 1 nicht vor, wenn die Beeinträchtigung durch den Eingriff oder das Vorhaben das Tötungs- und Verletzungsrisiko für Exemplare der betroffenen Arten nicht signifikant erhöht und diese Beeinträchtigung bei Anwendung der gebotenen, fachlich anerkannten Schutzmaßnahmen nicht vermieden werden kann,
2. das Verbot des Nachstellens und Fangens wild lebender Tiere und der Entnahme, Beschädigung oder Zerstörung ihrer Entwicklungsformen nach Absatz 1 Nummer 1 nicht vor, wenn die Tiere oder ihre Entwicklungsformen im Rahmen einer erforderlichen Maßnahme, die auf den Schutz der Tiere vor Tötung oder Verletzung oder ihrer Entwicklungsformen vor Entnahme, Beschädigung oder Zerstörung und die Erhaltung der ökologischen Funktion der Fortpflanzungs- oder Ruhestätten im räumlichen Zusammenhang gerichtet ist, beeinträchtigt werden und diese Beeinträchtigungen unvermeidbar sind,
3. das Verbot nach Absatz 1 Nummer 3 nicht vor, wenn die ökologische Funktion der von dem Eingriff oder Vorhaben betroffenen Fortpflanzungs- und Ruhestätten im räumlichen Zusammenhang weiterhin erfüllt wird.

Soweit erforderlich, können auch vorgezogene Ausgleichsmaßnahmen festgelegt werden. Für Standorte wild lebender Pflanzen der in Anhang IV Buchstabe b der Richtlinie 92/43/EWG aufgeführten Arten gelten die Sätze 2 und 3 entsprechend. Sind andere besonders geschützte Arten betroffen, liegt bei Handlungen zur Durchführung eines Eingriffs oder Vorhabens kein Verstoß gegen die Zugriffs-, Besitz- und Vermarktungsverbote vor.

(6) Die Zugriffs- und Besitzverbote gelten nicht für Handlungen zur Vorbereitung gesetzlich vorgeschriebener Prüfungen, die von fachkundigen Personen unter größtmöglicher Schonung der untersuchten Exemplare und der übrigen Tier- und Pflanzenwelt im notwendigen Umfang vorgenommen werden. Die Anzahl der verletzten oder getöteten Exemplare von europäischen Vogelarten und Arten der in Anhang IV Buchstabe a der Richtlinie 92/43/EWG aufgeführten Tierarten ist von der fachkundigen Person der für Naturschutz und Landschaftspflege zuständigen Behörde jährlich mitzuteilen.

- Die **Deutsche Bahn Services Immobilien GmbH** weist auf die mit Schreiben vom 24. Oktober 2022<sup>5</sup> und 6. Mai 2024 dargelegten Sachverhalte hin, die nicht durch Festsetzungen der Bauleitplanung regelbar sind und in diesem Bebauungsplan auch nicht geregelt werden (siehe dazu auch beschlossene Abwägungen im Abschnitt 2.8.5 ab Seite 85). Diese Vorgaben sind gegebenenfalls im Rahmen von späteren Bau- und Ausführungsmaßnahmen zu beachten, bei deren Genehmigungsverfahren die Deutsche Bahn beteiligt wird:
  - Baumaßnahmen entlang der Bahnstrecke bedürfen in jedem Falle der Abstimmung mit der DB InfraGo AG. Sollten Bauanträge im vereinfachten Baugenehmigungsverfahren geprüft werden, ist der Bauherr darauf hinzuweisen, dass eine Abstimmung mit der DB InfraGo 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 vorgelegt werden.
  - Die Tiefe von Ausschachtungen für 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 ggf. durch geeignete Maßnahme auszuschließen.
  - Der Zugang zu den Bahnanlagen, auch zu Mauern oder sonstigen Bauwerken, muss jederzeit für Prüfungen und/oder Instandhaltungsarbeiten gewährleistet sein.
  - Der Zugang zu den angrenzenden Eisenbahnüberführungen (Bahn-km 122,980, 122,650 und 122,182 FU) muss jederzeit für Prüfungen oder Instandhaltungsarbeiten gewährleistet sein.
  - 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. Die Bahnanlage wird westlich durch eine Stützwand begrenzt, 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.
  - Die Standsicherheit, Funktionsfähigkeit der Bahnanlagen und die Sicherheit des Eisenbahnbetriebes sind jederzeit zu gewährleisten.
  - Die Sichtverhältnisse auf die Bahnanlagen und Signalanlagen müssen jederzeit gewährleistet sein.

---

<sup>5</sup> Die Sachverhalte aus diesem Schreiben waren im bisherigen Verfahren an dieser Stelle wiedergegeben worden. Sie werden nun durch die aktualisierte Fassung aus dem nachfolgenden Schreiben aktualisiert.

- Die Abstandsflächen gemäß der Landesbauordnung wie sonstige baurechtliche und nachbarrechtliche Bestimmungen sind einzuhalten.
- 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 InfraGO AG rechtzeitig einen schriftlichen Antrag stellen. In keinem Falle dürfen die Bahnanlagen ohne Genehmigung der DB InfraGO AG betreten werden. Alle hieraus entstehenden Kosten müssen vom Antragsteller getragen werden.
- Anfallendes Oberflächenwasser oder sonstige Abwässer dürfen nicht auf Bahngrund geleitet und zum Versickern gebracht werden. Es dürfen keine schädlichen Wasseranreicherungen im Bahnkörper auftreten.
- Die Vorflutverhältnisse 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.
- 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. Eventuell 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.
- Bei der Planung von Lichtzeichen und Beleuchtungsanlagen in der Nähe der Bahn (z.B. Baustellenbeleuchtung, Photovoltaikanlagen, 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 Eisenbahnunternehmen keine besondere Lärmschutzmaßnahmen vorgenommen.
- Einsatz von Baukränen und Bauwerkzeugen
  - Während der Arbeiten muss in jedem Fall sichergestellt sein, dass durch die Bauarbeiten der Gefahrenbereich (Definition siehe GUV VD33, Anlage 2) der Gleise, einschließl. des Luftraumes nicht berührt und überschwenkt wird. Das Baufeld ist in Gleisnähe so zu sichern, dass keine Baufahrzeuge, Personen oder Geräte unbeabsichtigt in den Gefahrenbereich gelangen können.
  - Bei Bauausführungen unter Einsatz von Bau- Hubgeräten (z.B. (Mobil-)Kran, Bagger etc.) ist das Überschwenken der Bahnfläche bzw. der Bahnbetriebsanlagen mit angehängten Lasten oder herunterhängenden Haken verboten. Die Einhaltung dieser Auflagen ist durch den Bau einer Überschwenkbegrenzung (mit TÜV-Abnahme) sicher zu stellen. Die Kosten sind vom Antragsteller bzw. dessen Rechtsnachfolger zu tragen.
  - Werden bei einem Kraneinsatz ausnahmsweise Betriebsanlagen der DB überschwenkt, so ist mit der DB InfraGo AG eine schriftliche Kranvereinbarung abzuschließen, die mindestens sechs Wochen vor Kranaufstellung bei der DB InfraGo AG zu beantragen ist. Auf eine ggf. erforderliche Bahnerdung wird hingewiesen. Die Kosten sind vom Antragsteller bzw. dessen Rechtsnachfolger zu tragen.
- Energieanlagen der DB InfraGo AG
  - Jeweils fünf Meter, gemessen ab der Vorderkante der Oberleitungsmaste besteht ein absolutes Grabeverbot. 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 zwei Meter und innerhalb von vier Metern 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.
- Kabellagen der DB Kommunikationstechnik GmbH (DB KT)
  - Der angefragte Bahnbereich enthält folgende TK-Kabel oder TK-Anlagen der DB InfraGO AG:

- Angrenzend zur Bebauungsfläche verläuft ein Kabeltrog mit LwL-Kabeln. Auf der gegenüberliegenden Gleisseite verlaufen erdverlegte Streckenfernmeldekabel. Auf Höhe km 122,5 befindet sich eine nicht dokumentierte GSM-R Station. Die TK-Kabel bzw. TK-Anlagen sind bei späteren Baumaßnahmen zu beachten.
- Soweit eine Baumaßnahme die TK-Kabel/TK-Anlagen berührt, ist eine örtliche Einweisung durch einen Mitarbeiter der DB Kommunikationstechnik GmbH notwendig. Der Termin zur Kabeleinweisung ist schriftlich (mindestens 15 Arbeitstage vorher) unter Angabe der Bearbeitungs-Nummer mitzuteilen. Die Adresse des Ansprechpartners lautet (Bearbeitungsnummer IAN 2024009030): DB Kommunikationstechnik GmbH I.CVR 22 E-Mail: DB.KT.Trassenauskunft-TK@deutschebahn.com.
- Die Forderungen des Kabelmerkblattes und des Merkblattes „Erdarbeiten in der Nähe erdverlegter Kabel“ der Berufsgenossenschaft der Bauwirtschaft sind strikt einzuhalten. Die Verpflichtungserklärung ist rechtzeitig und von der bauausführenden Firma unterzeichnet an die DB Kommunikationstechnik GmbH zurückzusenden.
- Die DB Kommunikationstechnik GmbH weist darauf hin, dass für die Beschädigungen an Telekommunikationsanlagen, die auf übermittlungsbedingte Planungenauigkeiten zurückzuführen sind, keine Haftung übernimmt. Im Falle von Ungenauigkeiten oder Zweifel an der Plangenauigkeit darf mit der Baumaßnahme nicht begonnen werden, bevor diese durch die DB Kommunikationstechnik GmbH ausgeräumt sind.

## 1.6 Satzungsbeschluss und Ausfertigungsvermerk

### **SATZUNGSBESCHLUSS**

DER BEBAUUNGSPLAN WURDE IN ÖFFENTLICHER SITZUNG DES STADTRATES AM 3. JUNI 2024  
GEMÄß § 10 ABS. 1 BAUGB ALS SATZUNG BESCHLOSSEN.

LAHNSTEIN, 10. SEPTEMBER 2024  
GEZ. LENNART SIEFERT  
OBERBÜRGERMEISTER

### **AUSFERTIGUNG**

ES WIRD BESCHEINIGT,  
DASS DIESE TEXTLICHEN FESTSETZUNGEN GEGENSTAND DES AUFSTELLUNGSVERFAHRENS WAREN,  
DASS DIE FESTSETZUNGEN MIT DEM WILLEN DES STADTRATES ÜBEREINSTIMMEN UND DASS DIE  
VORGESCHRIEBENEN VERFAHRENSVORSCHRIFTEN EINGEHALTEN WURDEN.  
**DIE BEBAUUNGSPLANSATZUNG WIRD HIERMIT AUSGEFERTIGT**

LAHNSTEIN, 10. SEPTEMBER 2024  
GEZ. LENNART SIEFERT  
OBERBÜRGERMEISTER

## 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.*

*Der Bebauungsplan sieht daher vor, keine flächenmäßig zu verortenden Festsetzungen zu treffen. Er erfüllt damit nicht die Mindestvoraussetzungen des § 30 Absatz 1 BauGB; dies sind die Festsetzungen über die Art und das Maß der baulichen Nutzung, die überbaubaren Grundstücksflächen und die örtlichen Verkehrsflächen.*

*Es handelt sich damit - mangels einer getroffenen Festsetzung über die die überbaubaren Grundstücksflächen und die örtlichen Verkehrsflächen - um einen „einfachen Bebauungsplan“, in dem sich die Zulässigkeit von Vorhaben im Übrigen nach § 34 richtet.*

*Ein Vorhaben ist ansonsten zulässig, wenn es den Festsetzungen dieses Bebauungsplanes nicht widerspricht und die Erschließung gesichert ist.*

## **2.2 Aufgaben der Bauleitplanung**

*Aufgabe der Bauleitplanung ist es, die bauliche und sonstige Nutzung der Grundstücke in der Gemeinde nach Maßgabe dieses Gesetzbooks 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,*

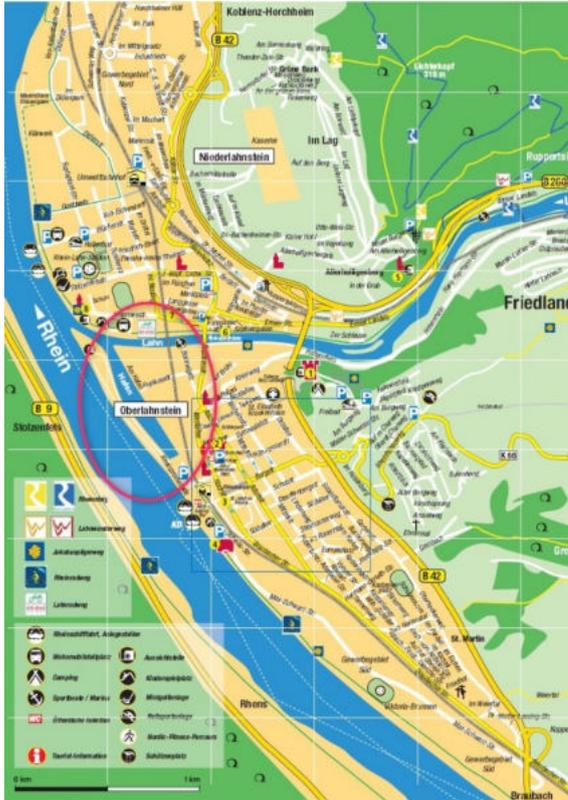
- *die Belange der Baukultur, des Denkmalschutzes und der Denkmalpflege, die erhaltenswerten Ortsteile, Straßen und Plätze von geschichtlicher, künstlerischer oder städtebaulicher Bedeutung und die Gestaltung des Orts- und Landschaftsbildes,*
- *die von den Kirchen und Religionsgesellschaften des öffentlichen 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 des 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



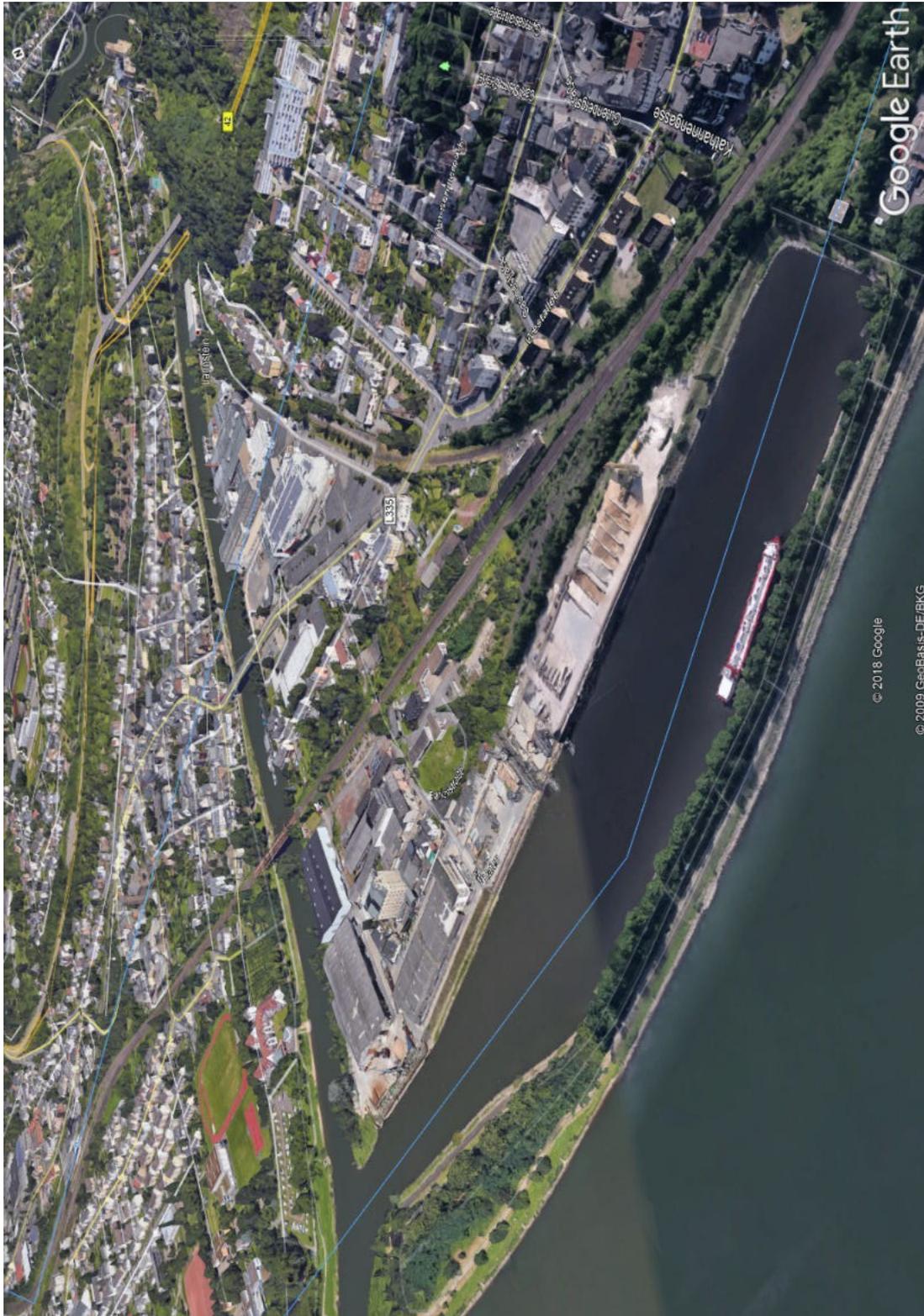
### 2.3.2 Luftbild



### 2.3.3 Fotos aus dem Stadtarchiv (ca. 1958)



### 2.3.4 Aufnahmen von Google Earth (ca. 2019)



**BEBAUUNGSPLAN NR. 23 - HAFENGEBIET OBERLAHNSTEIN**  
**BEGRÜNDUNG | HAFENGEBIET IN OBERLAHNSTEIN**





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

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

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

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

### 2.3.6 Eigentumsverhältnisse

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

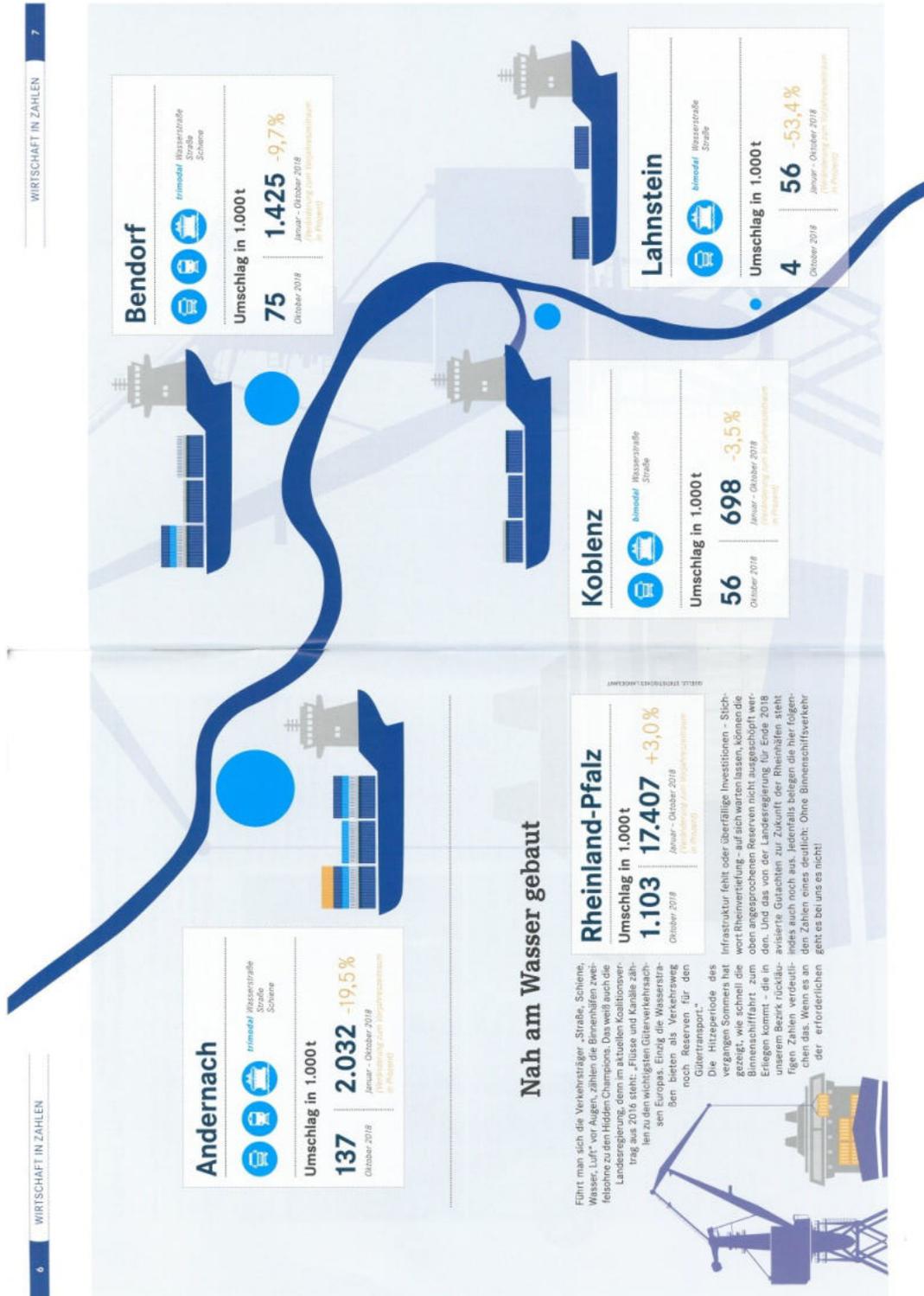
*Mit den dortigen Nutzern sind Pachtverträge geschlossen worden.*

*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
03 Erze, Steine u. Erden u.ä.	26	22	56	48
07 Kokerei- und Mineralerzeugnisse	42	20	42	20
08 Chemische Erzeugnisse etc.	1	-	1	-
09 Sonst. Mineralerzeugnisse	-	-	2	-
10 Metalle und Metallerzeugnisse	0	0	0	0
14 Sekundärrohstoffe, Abfälle	1	3	1	5
Insgesamt	69	46	101	74
darunter Gefahrgut	36	17	36	17
in %	52,2	38,2	35,7	23,6

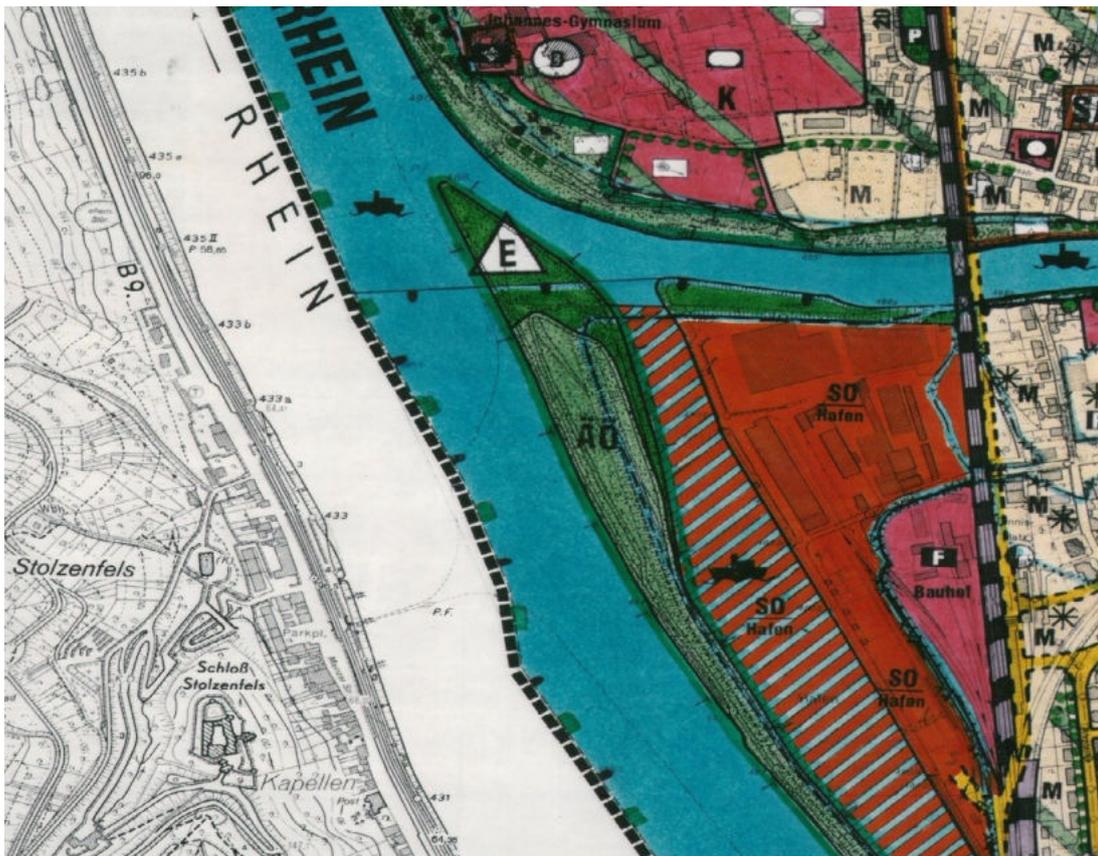
Im ersten Quartal 2023 ist in den rheinland-pfälzischen Häfen deutlich weniger Fracht umgeschlagen als im entsprechenden Zeitraum des Vorjahres. Nach Angaben des Statistischen Landesamts in Bad Ems wurde insgesamt fünf Millionen Tonnen gemeldet - das sind 462.000 Tonnen beziehungsweise 8,5 Prozent weniger als im ersten Quartal 2022. Der Gütereingang ging demnach um 8,4 Prozent auf 2,8 Millionen Tonnen zurück, der Versand um 11,7 Prozent auf 2,2 Millionen Tonnen. Damit, so melden die Statistiker, erreichten sowohl der Versand als auch der Empfang den niedrigsten Stand seit Jahren. Ein Grund für den seit Jahren bundesweit zu verzeichnenden Rückgang der transportierten Gütermengen könnte laut Bund für Umwelt- und Naturschutz in Deutschland (BUND) sein, dass nicht genug Investitionen in den Wasserstraßeninfrastruktur 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 den Hafen in Koblenz. Die niedrigste Umschlagmenge\* (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 Umschlag wies mit rund 770.000 Tonnen einen Rückgang von 9,3 Prozent im Güterumschlag auf. Den zweitniedrigsten Umschlag verzeichnete der Hafen in Gernersheim 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 (Baugewerbe, 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.*

*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 Uferbereich 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.*

*In der Sitzung des rheinland-pfälzischen Ministerrates am 29. Oktober 2019 wurde der Beschluss gefasst, dass die als landesbedeutsam eingestuften rheinland-pfälzischen Binnenhäfen Andernach, Bendorf, Koblenz, Lahnstein, Mainz, Worms, Ludwigshafen, Germersheim, Speyer, Wörth und Trier zukünftig grundsätzlich eine bessere landesplanerische Absicherung erhalten sollen. Hierzu soll in einem nächsten Landesentwicklungsprogramm neben weiteren Schwerpunkten die Sicherung von Hafensflächen zukünftig als Ziel verankert werden. In den Erläuterungen ist zu lesen:*

*Die rheinland-pfälzischen Häfen sind unverzichtbare Eckpfeiler des Transports für die industrielle Produktion, des verarbeitenden Gewerbes und der Bauwirtschaft und sichern die Versorgung mit Produkten und Rohstoffen über die Seehäfen insbesondere in den Niederlanden und in Belgien. Die oftmals attraktive Lage der rheinland-pfälzischen Häfen an Binnengewässern hat in den betreffenden Städten eine wachsende immobilienwirtschaftliche Nachfrage nach Wohn-, Büro- und Freizeitnutzungen ausgelöst. Damit sind Nutzungskonflikte mit der kommunalen Siedlungsplanung entstanden, die mittelfristig das Geschäftsmodell der rheinland-pfälzischen Binnenhäfen gefährden. Für die landesbedeutsamen Häfen und für hafenauffines Gewerbe müssen auch weiterhin ausreichend Flächen ohne Nutzungsrestriktionen zur Verfügung stehen. Daher sollen sich kommunale Bauleitplanungen an den Hafenstandorten, die als landesbedeutsam eingestuft werden, zukünftig an vorrangigen landesplanerischen Regelungen orientieren, die in einem nächsten Landesentwicklungsprogramm (LEP) festgesetzt werden sollen. Dabei sind auch die Belange des Immissionsschutzes im Hinblick auf die Einhaltung von Grenz- und Richtwerten durch Luftschadstoff- und Schallemissionen als Beitrag zur Konfliktvermeidung zu berücksichtigen. Die rechtliche Umsetzung soll im Zuge der nächsten Änderung des LEP erfolgen.*

## **2.4.5 Grundlagenuntersuchung zu den rheinland-pfälzischen Binnenhäfen**

*Im Jahr 2019 wurde die im Auftrag des rheinland-pfälzischen Ministeriums für Wirtschaft, Verkehr, Landwirtschaft und Weinbau Rheinland-Pfalz erarbeitete Grundlagenuntersuchung zu den rheinland-pfälzischen Binnenhäfen als Schlussbericht vorgelegt. Er war seinerzeit aus dem Internet herunterladbar.*

*Die damaligen Ermittlungen sollten zwar für die Zukunft gelten und teilweise Prognosen und Entwicklungsziele bis zum Jahr 2030 enthalten. Zwischenzeitlich sind aber die vor fünf Jahren festgehaltenen Aussagen schon überholt. Nicht nur dass sich seitdem unvorhersehbare Eigentümerwechsel vollzogen haben, deren Zielsetzungen ganz und gar anders gelagert sind als damals gewollt.*

*Die damalige Untersuchung hat, da sie keine tatsächlichen Entwicklungen in Gang gesetzt hat bzw. in Gang setzen konnte, bereits heute keinen nachhaltigen Wert mehr. Anschaulich ist allerdings, wie bestimmte Planungen und Vorhaben (Thematik „Umschlagplatz für Sondermüll“ (Erdaushub), öffentliche Berichterstattung im September 2017) zumindest beschrieben wurden, die zu dieser Zeit als auch später von den Verantwortlichen abgestritten wurden. Auch die damals schon avisierte Sanierung der Spundwände wurde bis heute nicht durchgeführt. In dortiger Rede steht auch ein „Containerumschlag“, der bis dato in Lahnstein nicht kommuniziert wurde.*

*Für die Häfen in Lahnstein sind in dieser Grundlagenuntersuchung folgende Erkenntnisse festgehalten:*

### **2.4.5.1 Lage und Erreichbarkeit / Betreiber**

*Der Landeshafen Lahnstein liegt rechtsrheinisch zwischen Rhein-km 584 und 586. Die Hafenteile Nieder- und Oberlahnstein sind durch die einmündende Lahn getrennt. Der Hafen gehört zum BLAW Betrieb Landeseigene Anlagen an Wasserstraßen des Landes Rheinland-Pfalz. Betreiber sind die Hafengebiete Rheinland-Pfalz GmbH. Der Hafengebietebetreiber ist für die Unterhaltung der Infrastruktur sowie Flächenvermarktung zuständig. Die Flächen werden in der Regel durch die Hafengebiete mit der von den Ansiedlern benötigten Suprastruktur wie Kränen und Hallen ausgestattet.*

*Der Hafen ist durch die Lage direkt am Rhein gut auf der Wasserstraße erreichbar. Abgesehen von einzelnen Ausnahmen können Schiffe bis zu einer Größe von 110 m (Großmotorgüterschiff) den Hafen Lahnstein anlaufen. Die zulässige Abladetiefe ist Wasserstand abhängig und entspricht den Bedingungen auf dem Rhein. Beide Hafenteile sind etwa 1,5 km von der B 42 entfernt. Autobahnanschluss besteht mit der B 48 in etwa 12 km Entfernung. Eine Verbesserung der Anbindung des Oberlahnsteiner Hafenteils wird durch die geplante neue Entlastungsstraße angestrebt. Der Hafen bietet keinen Gleisanschluss. Der Anschluss an die nahe dem Hafen verlaufende Hauptstrecke wurde im Zusammenhang mit der Netzanpassung „MORA C“ zurückgebaut.*

#### **2.4.5.2 Hafenstruktur und Bedeutung**

*Der Hafen erstreckt sich auf eine Gesamtfläche von 17 Hektar. Davon entfallen 7,2 Hektar auf Wasserflächen. Der Hafen besteht aus einem Stromhafen in Niederlahnstein und einem Hafenbecken in Oberlahnstein.*

*Die Hafengebiete Rheinland-Pfalz GmbH betreibt einen Großteil der Flächen im Hafen Oberlahnstein.*

*In Niederlahnstein verwalten und vermarkten die Hafengebiete nur einen Teil des Uferstreifens. Dort steht eine Kailänge von 700 m zur Verfügung. Auf etwa zwei Hektar sind die Umschlaganlagen und Lagerflächen der Beiselen Lagerei- und Umschlags GmbH angesiedelt. Dazu gehören 2.000 qm Uferfläche, die von den Hafengebieten gemietet werden. Schwerpunkte des Umschlags sind trockene Massengüter wie Getreide, Düngemittel und Streusalz. Neben Massengütern werden auch Stückgüter konventionell umgeschlagen. Die Lagerkapazität der Hallen- und Freilagerflächen beträgt insgesamt 38.000 Tonnen. Der Getreidespeicher auf dem Gelände steht unter Denkmalschutz. Das etwa 20.000 qm umfassende Tanklager wird derzeit nicht genutzt. Zu dem Tanklager gehören 1.400 qm Uferfläche in der Verwaltung und Vermarktung der Hafengebiete. Das Tanklager mit einer Lagerkapazität von zwei Hektar war Bestandteil des Tanklagnetzes der Firma Tanquid. Nach Übernahme durch die Firma Liesen Tank steht im Jahr 2018 die Wiederinbetriebnahme als Lager für Bitumen bevor. Die Bitumen werden für den Straßenbau in der Region benötigt.*

*Am Hafenbecken im Oberlahnsteiner Hafenteil nutzt Rhenus eine Fläche von rund fünf Hektar für Umschlag und Lagerung einer breiten Palette von Gütern. Der Schwerpunkt liegt auf Schüttgütern wie Steinen aber auch Stückgüter werden konventionell umgeschlagen.*

*Das Hafenbecken bietet eine Kailänge von 750 m. Vier Lagerhallen stehen zur Verfügung. Neben dem Umschlag- und Logistikanbieter agiert Rhenus am Standort Oberlahnstein als Baustoffhändler. Der Umschlag von Schüttgütern dient unter anderem zur Versorgung des im Hafen angesiedelten Betonwerks. Am südlichen Rand der Rhenus Fläche steht ein Betonwerk der Firma Dyckerhoff Beton Rheinland-Pfalz GmbH & Co. KG mit Sitz in Neuwied. Dieser Standort ist für die Firma Dyckerhoff aktuell alternativlos. Der Umschlag steht im engen Zusammenhang mit den im Hafen angesiedelten Unternehmen. In diesen Bereichen besteht kaum Wettbewerb.*

*Dies gilt auch für den Umschlag von Streusalz zur Versorgung der Region. Versuche der regionalen Salzversorgung über andere Hafenstandorte haben sich nicht bewährt. Es besteht aber eine Überlappung des Einzugsgebietes mit anderen Häfen am Mittelrhein, wie insbesondere Koblenz und Bendorf.*

*Daher ist der Hafen bzw. die Umschlagbetreiber bei Umschlaggeschäften für ein größeres Hinterland Wettbewerb ausgesetzt. Dies würde auch bei Entwicklung eines Terminals für den Containerumschlag der Fall sein.*

*Der Hafen Lahnstein strebt eine Kooperation mit anderen Hafenstandorten am Mittelrhein an. Dabei geht es vor allem um die Realisierung betrieblicher Synergien der Standorte Lahnstein, Koblenz und Bendorf. Die angestrebte Kooperation bezieht die ansässigen Umschlagbetriebe mit ein.*

#### **2.4.5.3 Flächenreserven und Umstrukturierungspotenziale**

*Der BLAW hat zur Bereinigung der Mietverhältnisse und Schaffung von Entwicklungspotenzialen Flächen im Hafenteil Oberlahnstein erworben und den Hafenbetrieben Rheinland-Pfalz GmbH zur Vermarktung und Entwicklung zur Verfügung gestellt.*

*Mittelfristig besteht ein Umstrukturierungspotenzial von 25.000 qm im Hafenteil Oberlahnstein. Durch die Anbindung an die bestehende Fläche in Uferlage besteht ein direkter Wasserzugang. Es wird mit nennenswertem Aufwand der Umstrukturierung gerechnet. Darüber hinaus sind keine Flächenreserven und Umstrukturierungspotenziale vorhanden.*

*Die Umschlagbetriebe im Hafen Lahnstein stehen vor Veränderungen.*

*In Oberlahnstein wird das Ankergeschäft Salzumschlag dafür sorgen, dass auch weiterhin Massengüter umgeschlagen werden, insbesondere da das Streusalz an diesem Standort für den Landesbetrieb Mobilität (LBM) von herausragender Bedeutung für den rechtsrheinischen Raum dort ist. Die Entwicklungsperspektiven für den übrigen Massengüterumschlag am Standort werden sich in naher Zukunft ergeben. Der Umschlag trockener Massengüter in Niederlahnstein ist eine wirtschaftliche Herausforderung. Daher sind eine Einschränkung und eher rückläufige Entwicklung der Umschlagaktivitäten zu erwarten.*

#### **2.4.5.4 Nutzungskonflikte**

*Es bestehen in beiden Hafenteilen Nutzungskonflikte.*

*Anwohnerbeschwerden richten sich gegen die Lärm- und Staubemissionen.*

*Durch die vergleichsweise geringen Lärmbelastungen am Standort Niederlahnstein treten hier kaum Konflikte auf.*

*Ein Schwerpunkt der Konflikte sind die Beschwerden eines im Hafengebiet in Oberlahnstein ansässigen Anwohners. Dieser nutzt das Hafengebiet zu Wohnzwecken und beschwert sich über lärmintensiven Umschlag von Recyclinggütern bei Ordnungsamt und Gewerbeaufsicht. Lärmmessungen haben keine Verstöße des Hafenbetriebs gegen die Lärmgrenzwerte gezeigt. Aufgrund der Konflikte prüft der Hafenbetreiber derzeit rechtliche Möglichkeiten, gegen die Wohnbebauung im Hafengebiet vorzugehen. Eine rechtliche Auseinandersetzung zur Sicherung des Hafenbetriebs ist nicht ausgeschlossen.*

*Perspektivisch können sich Nutzungskonflikte im Zusammenhang mit der Bundesgartenschau im Jahr 2029 im Oberen Mittelrheintal ergeben.*

*Mit Veröffentlichung vom 28. Januar 2019 hat die Stadt Lahnstein den Stadtratsbeschluss zur Aufstellung eines Bebauungsplanes für das Hafengebiet Oberlahnstein bekannt gemacht. Es sind daher nicht unerhebliche Auswirkungen auf die künftigen hafenwirtschaftlichen Nutzungen des Hafengebietes zu erwarten, die im Ergebnis zum Einstellen des bisherigen Hafenbetriebes führen können.*

#### **2.4.5.5 Entwicklungsperspektiven**

*Der Umschlag steht vor einer relativ stabilen Entwicklung. Dazu wird insbesondere das Salzgeschäft beitragen. Im Umschlag von Streusalz, Getreide, Steinen, und Düngemitteln hat der Hafen eine große Bedeutung zur regionalen Versorgung. Die Umschlaggeschäfte stehen aber vor Veränderungen. So ist eine stärkere Konzentration auf den Salzumschlag zu erwarten. In diesem Zusammenhang laufen Verhandlungen zu Umstrukturierung des Umschlagbetriebs in Oberlahnstein.*

*Demgegenüber ist in Niederlahnstein ein Rückgang des Trockengutumschlags zu erwarten. Die Reaktivierung des Tanklagers wird zusätzlichen Umschlag von Bitumen bringen.*

*Potenzial wird wie an anderen Hafenstandorten im Abtransport von Erdaushub (etwa beim Straßenbau) gesehen. Dieser muss nach neuer Gesetzlage zur Entsorgung in die Niederlande transportiert werden.*

*Planungen zur Ertüchtigung der zwei erneuerungsbedürftigen Schiffsliege- und Umschlagplätze liegen vor. Der Hafenbetreiber beabsichtigt mit der Erneuerung der Spundwände in die Infrastruktur und in Entwicklungsflächen zu investieren. Die Entwicklungsflächen sind grundsätzlich geeignet, um ein Container-Terminal zu errichten.*

#### **2.4.5.6 Stärken-Schwächen-Analyse**

- *Der Hafen hat Flächen zur Entwicklung des Hafens erworben. Es besteht Entwicklungs- bzw. Umstrukturierungspotenzial, das zur Ansiedlung eines Container-Terminals genutzt werden soll.*
- *Es wird eine breite Palette trockener Güter umgeschlagen.*
- *Der Hafen ist ein wichtiger Umschlagpunkt zur Versorgung der Region mit Streusalz.*
- *Das Tanklager steht vor der Wiederinbetriebnahme. Es ist Umschlag und Lagerung von Bitumen für den Straßenbau in der Region geplant.*
- *Der Umschlagbetrieb in Oberlahnstein steht vor Umstrukturierungen. Planungen zur Ertüchtigung zwei erneuerungsbedürftiger Schiffsliege- und Umschlagplätze bestehen. Es ist die Erneuerung der Spundwand vorgesehen.*
- *Die Hafenbetriebe streben eine Kooperation mit anderen Häfen am Mittelrhein unter Einbeziehung der Umschlagbetriebe an.*

#### **Schwächen:**

- *Der Hafen ist nicht trimodal erschlossen. Ein Gleisanschluss ist nicht vorhanden.*

- *Es bestehen ausgeprägte Nutzungskonflikte. Der Hafenbetrieb ist aufgrund einer problematischen Wohnnutzung im Hafengebiet Beschwerden gegen die Lärm- und Luft-/Staubbelastung ausgesetzt.*
- *Die Stadt Lahnstein strebt eine veränderte Nutzung des Hafens Oberlahnstein an.*
- *Die Straßenanbindung ist verbesserungswürdig. Die Planungen zum Bau einer neuen Anbindung verzögern sich. Es handelt sich zwar um eine kleine straßenbauliche Lösung, die aber gleichwohl die Verkehrsanbindung des Hafenteils in Oberlahnstein nicht unerheblich verbessern kann.*
- *Der Hafen ist in zwei voneinander entfernten Bereichen aufgeteilt. Hafenbetrieb und Umschlaggeschäft stellen eine wirtschaftliche Herausforderung dar.*

#### **2.4.5.7 Flächenbedarf im konventionellen Umschlag**

*Der Umschlag im Lahnsteiner Hafen mit einem Schwerpunkt im Baustoffbereich entfällt auf die Umschlagbereiche der angesiedelten Unternehmen. Der überwiegende Teil des Umschlags entfällt auf den Oberlahnsteiner Hafenteil. Dabei handelt es sich unter anderem um einen allgemeinen Umschlagdienstleister. Das Umschlagaufkommen wird bis zum Jahr 2030 auf dem bisherigen Niveau fortgeschrieben.*

*Im Lahnsteiner Hafen erfolgt der konventionelle Trockengutumschlag auf einer Fläche von neun Hektar. Der überwiegende Teil der genutzten Flächen von etwa sechs Hektar befindet sich im Oberlahnsteiner Hafenteil. Davon entfallen etwa drei Hektar auf den allgemeinen Umschlagbetreiber.*

*In Oberlahnstein sind angrenzend an den Teil des Hafens Lahnstein Flächenpotentiale von zweieinhalb Hektar vorhanden. Durch Verbindung mit bestehenden Hafensflächen würde sich eine Entwicklungsfläche von bis zu vier Hektar in Uferlage ergeben.*

*Zusammenfassend zeigt sich ein rechnerisches Kapazitätsdefizit im Containerumschlag in den Häfen Andernach und Koblenz (Standortraum Mittelrhein) sowie im Hafen Germersheim (Standortraum Oberrhein).*

*Vor dem Hintergrund der überlappenden Einzugsgebiete könnten die fehlenden Kapazitäten im Containerumschlag auch durch Kapazitätsreserven an anderen Standorten in einem Raum kompensiert werden.*

*Im Standortraum Mittelrhein sind hingegen die insgesamt vorhandenen Containerumschlagflächen nicht ausreichend. Daher sind die vorhandenen Flächenpotentiale in Uferlage nicht nur in den Häfen Andernach und Koblenz, sondern auch im Hafen Lahnstein von Bedeutung. In den Häfen steht jeweils ein Flächenpotential in Uferlage von mindestens zwei Hektar für die Entwicklung von Bereichen für den Containerumschlag zur Verfügung.*

*Ein Flächendefizit besteht an vielen dieser Standorte auch unter Berücksichtigung der Flächenpotentiale in Uferlage. Die ufernahen Reserveflächen sollten nicht für logistische Aktivitäten genutzt werden, sondern zur Akquisition zusätzlichen Umschlagsgeschäftes genutzt werden.*

*Die Flächenbilanz verdeutlicht die Flächenknappheit in den rheinland-pfälzischen Häfen und die Bedeutung zur Sicherung hafenwirtschaftlicher Entwicklungsflächen. Eine Sicherung sollte nach Möglichkeit auch die Flächenpotentiale mit eingeschränkter Verfügbarkeit von landesweit insgesamt knapp neunzig Hektar umfassen. Daneben werden die Häfen weiterhin gefordert sein, zusätzliche hafenwirtschaftliche Flächenpotentiale zu erschließen.*

#### **2.4.5.8 Bedeutung zur Deckung des Kapazitätsbedarfs in Standorträumen**

*Die Flächenknappheit gefährdet die Entwicklung der Häfen und der Binnenschifffahrt. Vor allem in Uferlagen sind kaum Flächenreserven vorhanden. Daher ist es im Interesse des Landes, dass langfristig ausreichende Kapazitäten und Entwicklungsflächen für das Wachstum des Hafenumschlags und die Erschließung weiterer Potentiale, insbesondere der Verlagerung von Güterverkehren auf Binnenschiff und Eisenbahn, zur Verfügung stehen. Dabei ist eine regionale standortübergreifende Betrachtung der Kapazitäts- und Flächensituation in Häfen sinnvoll. Durch die Überschneidung der Einzugsgebiete sind Häfen in einem Standortraum grundsätzlich als Alternativen anzusehen. Bei Engpässen können Entwicklungsmöglichkeiten in einem benachbarten Hafen für hafenbezogene Ansiedlungen und eine Verlagerung von Verkehren auf das Binnenschiff essentiell sein. Daher ist die Verfügbarkeit von Entwicklungsflächen mit Uferlage in Standorträumen mit absehbaren Kapazitäts- bzw. Flächenengpässen Anlass für die Einstufung eines Hafens als landesbedeutsam. Eine Landesbedeutsamkeit besteht, wenn mindestens zwei Hektar in Uferlage vorhanden sind und damit auch größere Ansiedlungen möglich sind.*

*Die Flächenanalyse zeigt eine Engpasssituation im Standortraum Mittelrhein. Damit sind Entwicklungsflächen in Wasserlage in diesem Raum landesbedeutsam. Entwicklungsflächen in Uferlage mit einer Größe von mindestens zwei Hektar sind in den Häfen Andernach, Bendorf, Koblenz und Lahnstein vorhanden. Dementsprechend erfüllen diese Häfen das Kriterium der Landesbedeutsamkeit.*

#### **2.4.5.9 Identifikation der landesbedeutsamen Häfen**

*Die Kriterien der Landesbedeutsamkeit berücksichtigen die für die Einstufung relevanten Merkmale der Häfen. Bei Erfüllung mindestens eines der Kriterien verfügt ein Hafen über eine überregionale Bedeutung und hat eine Landesbedeutsamkeit.*

*Die folgenden Häfen erfüllen jeweils mindestens ein Kriterium der Landesbedeutsamkeit und sind damit als landesbedeutsam einzustufen sind: Andernach, Bendorf, Germersheim, Koblenz, Lahnstein, Ludwigshafen, Mainz, Speyer, Trier, Wörth und Worms.*

*Die landesbedeutsamen Häfen sind von besonderer Bedeutung für das Land. Sie sind in ihrem Bestand zu sichern und in ihrer Entwicklung zu fördern, um durch leistungsfähige Transportangebote und logistische Kompetenz einen positiven Beitrag zur wirtschaftlichen Entwicklung des Landes und zur Entlastung des überörtlichen Straßennetzes zu leisten.*

*Sie sind von vorrangiger Bedeutung hinsichtlich der Erschließung von Verlagerungspotentialen auf Binnenschiff und Eisenbahn im Güterverkehr. Dementsprechend sollten diese Häfen Eingang in die Landesplanung und deren Weiterentwicklung eine große Bedeutung in der Hafens- und Verkehrspolitik des Landes einnehmen.*

#### **2.4.5.10 Nutzungskonflikte**

*Die Bestandaufnahme hat Nutzungskonflikte mit städtebaulichen Interessen in den rheinlandpfälzischen Häfen gezeigt. Diese können den hafenwirtschaftlichen Interessen entgegenstehen und Hafenbetrieb bzw. –entwicklung beeinträchtigen. Damit sind vor allem in den landesbedeutsamen Häfen negative wirtschaftliche Auswirkungen verbunden.*

*Mit einer landesplanerischen Sicherung der Hafenflächen in den landesbedeutsamen Häfen sollen solche Beeinträchtigungen vermieden werden. Vor der Festlegung der zu sichernden Flächen in den landesbedeutsamen Häfen ist allerdings eine Analyse der Nutzungskonflikte erforderlich. Dabei geht es um die Bewertung der Nutzungskonflikte und Lösungsmöglichkeiten unter Berücksichtigung hafenwirtschaftlicher und städtischer Belange.*

*Die Bewertung zeigt mögliche Konsequenzen der Nutzungskonflikte auf die Auswahl der Hafenflächen im Konzept zur Sicherung von Hafenflächen in landesbedeutsamen Häfen in Lahnstein:*

- *Emissionsproblematik: Lärm- und Staubbeschwerden der Anwohner im Zusammenhang mit problematischer Wohnnutzung im Hafengebiet*
- *Sorge vor Nutzungskonflikten durch Bundesgartenschau 2029 im Oberen Mittelrheintal*
- *Städtebauliche Planung einer Nutzungskombination aus Wohnen, Arbeiten und Freizeit im Hafengebiet Oberlahnstein*

#### **2.4.5.11 Konzept zur Sicherung von Hafenflächen**

*Die Sicherung der Hafenflächen ist eine wichtige Aufgabe zur Sicherstellung von Hafenbetrieb und -entwicklung sowie der damit verbundenen verkehrlichen und wirtschaftlichen Effekte. Dies gilt grundsätzlich für alle Häfen.*

*Für die landesbedeutsamen Häfen besteht neben dem kommunalen Interesse ein übergeordnetes Interesse an einer angemessenen Hafenentwicklung, weshalb die Flächensicherung über die Landesentwicklungsplanung unterstützt werden sollte.*

*Nachfolgend werden zu diesem Zweck sicherungswürdige Bereiche und Flächen in den landesbedeutsamen Häfen und deren Umgebung definiert. Dabei ist auch die Erschließung der Flächen über Straßen, Eisenbahnen und Wasserstraßen ein wesentlicher Aspekt. Dementsprechend sollten Straßenzufahrten, Gleisanschlüsse und wasserseitige Zufahrten der sicherungswürdigen Flächen ohne separate Kennzeichnung ebenfalls Gegenstand des Sicherungskonzeptes sein.*

*Die Flächensicherung verfolgt dabei zwei Ziele:*

- *Deckung des Flächenbedarfes für Containerumschlag und containerbezogene Logistik*
- *Sicherung von Flächen für Industrieansiedlungen in Wassernähe, um die Möglichkeit zu schaffen, Binnenschiff und Bahn in die Logistikplanung der Unternehmen einzubinden. Gesichert werden sollen Flächen in den Häfen und an die Häfen angrenzende Flächen.*

*Grundsätzlich bezieht sich die Flächensicherung auf Flächen mit Hafenbezug. Nicht einbezogene angrenzende Industrieflächen sollten selbstverständlich ebenfalls gesichert werden, allerdings nicht im Rahmen dieses Flächensicherungskonzeptes.*

*Eine erste Grundlage bietet die Abgrenzung der Hafenbereiche in der Bestandsaufnahme. Die Hafengrenzen basieren, sofern vorhanden, auf offiziellen Festlegungen der Flächennutzungs- bzw. Bebauungsplanung. Darüber hinaus sind die Eigentumsverhältnisse und Nutzungsstrukturen eine wesentliche Determinante zur Festlegung der Hafengrenzen in der Bestandsaufnahme. Diese enge Abgrenzung deckt die funktionalen Verflechtungen des Hafengebiets mit angrenzenden Bereichen allerdings nur unzureichend ab.*

*Die Sicherung von Flächen außerhalb der in der Bestandsaufnahme definierten Hafengrenzen ist hafenwirtschaftlich von großer Bedeutung, da in den angrenzenden Bereichen vielfach Kunden und Dienstleister mit einer funktionalen Verflechtung zum Hafen angesiedelt sind, die einen wichtigen Beitrag zum Hafengeschäft leisten. Dabei liegt der Schwerpunkt auf dem Umschlag- und Logistikgeschäft.*

*Grundlage der Abgrenzung der zu sichernden Hafenbereiche ist eine hafenaffine Nutzung, funktionale Verflechtung oder eine potentielle hafenwirtschaftliche Erschließung der Flächen. Hafenaffine Nutzungen sind originär der wasserseitige Umschlag. Daneben sind der Umschlag der Eisenbahn und Logistiktutzungen sowie Hafenbetrieb und Schifffahrt als hafenaffine Nutzungen anzusehen.*

*Dabei ist zu berücksichtigen, dass historisch gewachsen nicht nur hafenaffine Nutzungen im Hafengebiet angesiedelt wurden. So haben Industrie und Gewerbe ohne Hafenbezug in der Vergangenheit teilweise an anderer Stelle keinen Platz gefunden und haben sich im Hafen angesiedelt. Dabei wirkte sich erschwerend aus, dass wirtschaftliche Zwänge der Hafenbetreiber eine zügige Neuvermarktung der Flächen verlangten, wengleich eine Freihaltung für hafenaffine Nutzungen sinnvoll gewesen wäre. Aus diesen Gründen ist eine flächenscharfe Betrachtung nicht zielführend. Grundlage sollten zusammenhängende Bereiche sein.*

*Neben hafenaffinen Nutzungen können in diesen Bereichen auch nicht hafenaffine Nutzungen zu finden sein. Die Hafenbetreiber sollten vorhandene Möglichkeiten der Umstrukturierung ergreifen. Dies kann auch hinsichtlich der Neuentwicklung von Bedeutung sein, da die Notwendigkeit der Neuentwicklung bei vorhandenen Umstrukturierungsmöglichkeiten von Gegnern des Vorhabens in Frage gestellt werden könnte.*

*Die Betrachtung zusammenhängender Bereiche sollte auch Grundlage für die Berücksichtigung der Flächen mit funktionaler Verflechtung mit den hafenwirtschaftlichen Bereichen sein. Eine funktionale Verflechtung besteht vor allem, wenn es sich um hafenbezogene Industrie- und Gewerbeansiedlungen etwa von Kunden des Hafens mit Umschlag- bzw. Logistikaktivitäten handelt. In diesem Fall besteht eine Interdependenz der Ansiedlungen mit dem Hafen. So ist der Hafen einerseits ein Standortfaktor für die Industrie- bzw. Gewerbeansiedlungen, andererseits tragen die Ansiedlungen zum Umschlag- und Logistikgeschäft des Hafens bei. Im Zusammenspiel tragen die Hafengebiete und angrenzende Industrie- und Gewerbeansiedlungen damit in erheblichem Maße zur Beschäftigung und Wertschöpfung bei.*

*Darüber hinaus ist eine funktionale Verflechtung gegeben, wenn es sich um mit dem Hafengebiet verbundene Industrie- und Gewerbegebiete handelt. Die Verbindung zum Hafen bezieht sich etwa auf die Lage und die verkehrliche Erschließung dieser Bereiche. Es ist davon auszugehen, dass Ansiedlungen einen Bezug zum Hafen haben und von der Nähe profitieren, wenngleich es hierfür nicht immer konkrete Anhaltspunkte gibt. Vor dem Hintergrund der in der Flächenanalyse verdeutlichten Flächenknappheit hat neben der Sicherung der Bestandsflächen auch die Sicherung flächenmäßiger Entwicklungspotentiale eine große Bedeutung.*

*Diese Flächenpotentiale werden erforderlich sein, um den Bedarf im Containerumschlag und containerbezogener Logistik zu decken sowie hafenwirtschaftliche Ansiedlungsmöglichkeiten etwa auch im konventionellen Umschlag zu eröffnen.*

*Bei den Potentialflächen handelt es sich um Flächen im Umfeld der Häfen, die zur Deckung des Flächenbedarfs beitragen können. Dies gilt vor allem hinsichtlich Flächen in Uferlage zur Ansiedlung wasserseitiger Umschlaggeschäfte.*

*Daneben werden wasserabgewandte Flächen zur Ansiedlung hafengeborener Industrie und Gewerbe benötigt. Dabei ist vor allem an Logistikansiedlungen und industrielle Nutzungen mit der Notwendigkeit einer hafengeborenen Anbindung zu denken. Ein Schwerpunkt des Bedarfs stellen umschlagbezogene Logistiknutzungen wie insbesondere im Containerumschlag dar. Die Anbindung der Entwicklungsflächen an die Hafengebiete ist eine wichtige Voraussetzung für eine hafengeborene Nutzung.*

#### **2.4.5.12 Handlungsempfehlungen**

*Die rheinland-pfälzischen Binnenhäfen mit ihrer ausgeprägten logistischen und wirtschaftlichen Bedeutung für das Land sollten in ihrer Entwicklung durch das Land unterstützt werden. Dies gilt gleichermaßen für die Landeshäfen und die kommunalen Häfen. Es sollten Rahmenbedingungen geschaffen werden, auf deren Grundlage die Binnenhäfen ihre Position ausbauen und Marktpotentiale ausschöpfen können. Damit wird die Bedeutung der Häfen für die Wertschöpfung und Beschäftigung im Land gestärkt und die Voraussetzungen für eine verkehrspolitisch angestrebte Verlagerung von Güterverkehren auf Binnenschiff und Bahn geschaffen. Dies gilt vor allem für die landesbedeutsamen Hafenstandorte, aber auch für die übrigen Häfen des Landes mit ihrer wichtigen regionalen Erschließungsfunktion.*

*Hafenpolitisch ist die Sicherung von Hafenflächen und flächenmäßiger Entwicklungspotentiale von vorrangiger Bedeutung. Dies bezieht sich auf die vielfältigen Nutzungskonflikte im Hinblick auf die Bestands- und Entwicklungsflächen. Die Analyse zeigt auf, dass es bisher trotz bestehender Konflikte zwar nur vereinzelt zu Einschränkungen für Hafenbetreiber gekommen ist, gleichwohl aber die berechtigte Sorge besteht, dass die Einschränkungen künftig zunehmen könnten. Mit der Möglichkeit zur Ausweisung „Urbaner Gebiete“ mit Wohnnutzung in Hafennähe durch die Städte besteht die Gefahr, dass sich Konflikte verschärfen werden.*

*Abgesehen von der Flächensicherung durch die Landesplanung sollten die Kommunen zur Vermeidung nachteiliger Auswirkungen für die Hafenstandorte ein klares Bekenntnis zum Hafen abgeben. Sie sollten Hafengrenzen anerkennen sowie ausreichende Abstände bei städtebaulichen Planungen einhalten. In diesem Zusammenhang sollte die Möglichkeit städtebaulicher Verträge zwischen Hafenbetreibern und Kommunen mit entsprechenden Festlegungen und Schutzmechanismen geprüft werden.*

*Zum anderen sind Flächen für Hafenerweiterungen erforderlich, um ausreichende Kapazitäten für das absehbare Umschlagwachstum schaffen zu können und Potentiale für eine Verlagerung von Verkehren auf Binnenschiff und Bahn zu bieten. Daher sollten die vorhandenen Entwicklungsflächen gesichert werden und eine Erschließung für hafenwirtschaftliche Nutzungen unterstützt werden. Dies entspricht nicht zuletzt auch dem Ziel des Nationalen Hafenkonzeptes des Bundes für die Binnen- und Seehäfen.*

*Vor diesem Hintergrund sollte die mit dieser Untersuchung angestoßene landesplanerische Sicherung von Hafen- und Entwicklungsflächen von der Landesregierung weiter vorangerieben werden. Auf Grundlage der vorgestellten Methodik sollten die landesbedeutsamen Häfen definiert werden. Für diese Häfen sollte ein Konzept zur Sicherung der Hafenflächen die sicherungswürdigen Bereiche festlegen. Eine solche Verankerung der Flächen in der Landesplanung würde die Ansiedlung konkurrierender Nutzungen und Einschränkungen für den Hafenbetrieb aufgrund von Nutzungskonflikte vor eine höhere Hürde stellen. Darüber hinaus sollte die Landesregierung aber auch die Bedeutung der übrigen Häfen im Land betonen und einer Schwächung nicht landesbedeutsamer Hafenstandorte entgegenwirken.*

*Zur Deckung des Flächenbedarfs sollte von allen Akteuren auf eine hafenaffine Nutzung der Hafenflächen hingewirkt werden. Wenngleich bereits ein hoher Anteil der Hafenflächen hafenaffin genutzt wird, können sich aus Umstrukturierungen neue Flächenpotentiale ergeben. Ein hoher Anteil hafenaffiner Nutzung ist zudem ein wichtiger Faktor zur Abwehr konkurrierender Interessen bei Erschließung flächenmäßiger Entwicklungspotentiale. In diesem Zusammenhang sollte grundsätzlich auf eine Umstrukturierung von Flächen vor Neuentwicklungen geachtet werden.*

*Eine wichtige Determinante für die Position der Binnenhäfen ist die Infrastruktur im Hafen und die Verkehrsanbindung. Für die Anbindung ist die Wasserstraßeninfrastruktur von vorrangiger Bedeutung. Die leistungsfähige Anbindung per Straße und Bahn ist gleichwohl ebenfalls eine wichtige Voraussetzung für die Erschließung des Hinterlandes der Binnenhäfen und ihre Position als Bahnknoten. Daher sind eine leistungsfähige Erhaltung und bedarfsgerechte Weiterentwicklung der Hafeninfrastrukturen und der Verkehrswege zu gewährleisten. Hinsichtlich der Erneuerung und Entwicklung der Hafeninfrastuktur sollten Möglichkeiten der öffentlichen Förderung geprüft werden. Ein großer Impuls kann von der Realisierung von Wasserstraßen- und Eisenbahnprojekten zur Verbesserung der Erreichbarkeit der rheinland-pfälzischen Häfen ausgehen. Von hoher Bedeutung ist dabei eine zügige Realisierung der Abladeoptimierung für die Binnenschiffahrt am Mittelrhein zwischen Mainz und St. Goar.*

*Unter den infrastrukturellen und flächenmäßigen Rahmenbedingungen sind die Hafentreiber gefordert, ihre Standorte durch Neuansiedlungen und die Verlagerung von Verkehren weiterzuentwickeln. Dabei sollte auf hafenauffine Ansiedlungen geachtet werden, die den Hafen als Umschlagpunkt und Logistikstandort nutzen. Eine Herausforderung für Ansiedlungen sind vielfach die Verfügbarkeit passender Flächen und der Aufwand für eine Neuentwicklung von Flächen. Aufwändige Verfahren und vielfältige Einwände erschweren die Planung. Daher sollten Möglichkeiten der öffentlichen Förderung etwa durch das Land geprüft werden. Die landesplanerische Sicherung von Entwicklungsflächen ist ein erster Schritt, weitere sollten folgen, um die Realisierung von Neuentwicklung in den Häfen zu erleichtern und zu beschleunigen.*

*Bei der Entwicklung der rheinland-pfälzischen Häfen sollten Potentiale einer stärkeren Kooperation von Hafenstandorten ausgeschöpft werden. Aufgrund der örtlichen Distanz der Standorte sind betriebliche Synergien begrenzt. Die Zusammenarbeit von Häfen kann aber einen Impuls für die Vermarktung geben, indem die kooperierenden Häfen besser in die Lage versetzt werden, Kunden bei Anfragen zur Verfügbarkeit von Flächen und der Neuentwicklung von Verkehren attraktive Angebote zu unterbreiten, die im Ergebnis zu Ansiedlungen in rheinland-pfälzischen Häfen und zu Verkehrsverlagerungen führen.*

#### **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)*

*Um den Vorgaben der Richtlinie für die Durchführung des Übereinkommens zum Schutz des Kultur- und Naturerbes der Welt zu entsprechen, wird die räumliche Situation der Stadt Lahnstein heute so dargestellt (in einer Formulierung, wie sie vom Zweckverband Welterbe in seiner Stellungnahme zum Bauleitplanverfahren erbeten wurde):*

*Die größten Teile des Gebietes von Ober- und Niederlahnstein liegen innerhalb des Rahmenbereiches (Pufferzone) der Welterbestätte Oberes Mittelrheintal. Eine Pufferzone ist ein Gebiet, das die Welterbestätte umgibt und die einen zusätzlichen Schutz für das Welterbegut bildet. Die Pufferzone umfasst das unmittelbare Umfeld der Welterbestätte, wesentliche Sichtachsen und andere Gebiete oder Attribute die zum Schutz der Welterbestätte beitragen (Quelle: Richtlinien für die Durchführung des Übereinkommens zum Schutz des Kultur- und Naturerbes der Welt).*

#### **2.4.7 Überlegungen zur BUGA 2029**

*Der Hafen in 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 Hafenbereich und eine Umnutzung der Flächen im Hinblick auf eine vorwiegend freizeitorientierte Nutzung des Areals verfolgt.*

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

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

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

*Nach dem Motto „Neues wagen, das nachhaltigen Charakter hat“, muss erkannt werden, dass eine BUGA nicht (nur) eine kurzfristiges Ziel ist, sondern auch ein Lernort für Nachhaltigkeit. Sie ist ein Katalysator und setzt nachhaltige Impulse im Bereich einer städtebaulichen Entwicklung und muss einen Imagegewinn für Stadt und Region werden.*

*Lahnstein stellt sich bei BUGA 2029 als „Hafen des Wissens“ dar. In der BUGA-Kernzone in Lahnstein spielt die Mündung der Lahn in den Rhein eine wichtige Rolle. Der Hafen ist mit seinen Kränen und seinem „industriellen Charme“ ein prägendes Element am nördlichen Eingang zum Oberen Mittelrheintal.*

*Im November 2023 fand die Sitzung des BUGA-Ausschusses statt. Lahnstein, St. Goar / St. Goarshausen, Bacharach und Rüdesheim / Bingen werden unter dem übergeordneten Leitthema „Willkommen am Wasser“ bis 2029 zu beispielhaften Schwerpunkten der Entwicklungsstrategie für das Mittelrheintal. Die Orte sollen innovative Schwerpunkte der Raumentwicklung und des Städtebaus sein, die Lebensqualität und Tourismus fördern und eine Vorbildfunktion für das gesamte Tal haben.*

*Das Unterthema von Lahnstein als städtisch und industriell geprägter Ort wird „Hafen des Wissens“ sein. Für Lahnstein, Bacharach und Rüdesheim/Bingen wurden in diesem Jahr freiraumplanerische Wettbewerbe ausgelobt. Grundlage ist das Mobilitätskonzept der BUGA, mit dessen Hilfe in Lahnstein bis zu 8.700 prognostizierte Besucher pro Tag erwartet werden.*

*Der Wettbewerb in Lahnstein fordert einen Entwurf für die Gestaltung des Rheinufer und der Lahnmündung. Die neue Lahnquerung, ein Projekt der Stadt Lahnstein, wird dabei als Highlight miteinbezogen. Eine Neugestaltung erfolgt auch am Uferbereich der Lahn - ebenso ein städtisches Projekt. Für den südlichen Teil des Hafenbeckens und den Bahnhofsvorplatz Oberlahnstein erwartet die BUGA gGmbH innovative Ideen und neue Konzepte, die dann von der Stadt umgesetzt werden können.*

*Die Rheinanlagen Oberlahnstein fungieren als grüne Oase für Stadtbewohner ohne eigenen Garten oder Balkon. Ziel ist es, als wegweisendes Beispiel für eine klimaresiliente Kleinstadt zu dienen. Die klimaangepasste Grünfläche soll die städtische Strahlungsbilanz verändern, die Lufttemperatur senken, Starkregenereignissen standhalten und als Windschutz dienen. Insbesondere im Sommer kann der Klimagarten ein erholsamer Rückzugsort sein. Die Planungen für das Lahnufer sehen vor, die Aufenthaltsqualität zu verbessern und einen Impuls für die Innenstadtentwicklung zu geben. Der Hafendamm wird durch die Brücke ins Zentrum der Rheinanlagen gerückt und soll als Naherholungsgebiet an Aufenthaltsqualität gewinnen.*

*Der Hafendamm und die Lahnmündung mit der Brücke können zusammen eine großzügige Parkanlage bilden, die vielfältigen Nutzungsansprüchen gerecht und zum Treffpunkt für Bewohner und Gäste wird.*

*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.*

#### **2.4.8 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.*

## **2.5 Begründung der Festsetzungen zur Art der baulichen Nutzung**

*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 Hafensflächen.*

*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.*

*Die Festsetzungen des Bebauungsplanes 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“ („hafen- bzw. 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, dass 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, indem sich die Verkaufsfläche in Abhängigkeit 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(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.*

*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 vom rheinland-pfälzischen Ministerium für Wirtschaft, Verkehr, Landwirtschaft und Weinbau geschehen, unterstellt wird, dass der Bebauungsplan „im Ergebnis darauf abziele, dass künftig eine erhebliche Anzahl von hafenaffinen 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 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.*

*Die vorhandene Eigentümerstruktur bietet darüber hinaus eine Gewähr dafür, dass keine dem Hafenbetrieb abträgliche Nutzung zugelassen wird; die Teilgebiete SO-A, SO-C und SO-D stehen im Besitz des Landes Rheinland-Pfalz - nur von hier aus können überhaupt die Weichen für eine neue Nutzung gestellt werden. Der Bebauungsplan zeigt indes heute schon auf, welche Nutzungsarten zugelassen werden können.*

*Soweit der Bebauungsplan „hafenaffine“ 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 zurückfließenden Verkehr.*

*Zu den Grundsätzen für die Zulässigkeit bzw. Zulassungsfähigkeit von Nutzungen - Anlagen und Betrieben - äußern sich die (hier auszugsweise wiedergegebenen) einschlägigen Kommentare zu Baugesetzbuch bzw. Baunutzungsverordnung:*

*Für die Entscheidung über die Zulässigkeit bzw. ausnahmsweise Zulassung sind allein städtebauliche Gesichtspunkte maßgebend. Die Vorschriften des Bauordnungsrechts über Sicherheit und Ordnung und des Immissionsschutzrechts bleiben unberührt. Desgleichen kann die Entscheidung im Einzelfall nicht etwa von einer Bedürfnisprüfung abhängig gemacht werden.*

*Es lässt sich dennoch nicht ganz vermeiden, dass bei der Prüfung der Zulässigkeit oder Zulassungsfähigkeit im Rahmen des städtebaulichen Planungsrechts gewerbe- oder immissionsschutzrechtliche Ordnungsgrundsätze und Maßstäbe in die Entscheidung einbezogen werden müssen. Das folgt daraus, dass aufgrund der Zweckbestimmung eines Baugebiets als dem erklärten Ziel der städtebaulichen Ordnung die zulässigen Nutzungen (Anlagen und Betriebe) auch Begriffsmerkmale des gewerberechtlichen Ordnungsrechts und des Immissionsschutzrechts enthalten, die die allgemeine Zulässigkeit der Anlagen und Betriebe entsprechend dem Baugebietscharakter einschränken.*

*Die allgemeinen Grundsätze für die Zulässigkeit bzw. ausnahmsweise Zulassung finden eine besondere Zulässigkeitsbeschränkung durch die Vorbehaltsklausel des § 15. Nach dieser Vorschrift sind bauliche und sonstige Anlagen im Einzelfall unzulässig, wenn sie der städtebaulichen Zielsetzung nicht entsprechen. Gerade bei der Entscheidung darüber, ob und gegebenenfalls inwieweit Anlagen „nach Anzahl, Lage, Umfang oder Zweckbestimmung“ der Eigenart des Baugebiets widersprechen, hat jedwede Bedürfnisprüfung zu unterbleiben. Dagegen wird die Unzulässigkeit von Anlagen insbesondere danach zu beurteilen sein, ob und inwieweit von ihnen „Belästigungen oder Störungen ausgehen können, die nach der Eigenart des Baugebiets im Baugebiet selbst oder in dessen Umgebung unzumutbar sind“.*

*Die Baugebietsnormen führen jeweils die baulichen Anlagen und Betriebe auf, die ausnahmsweise zugelassen werden können; hierbei handelt es sich um „gesetzliche Ausnahmen“ zum Unterschied von den Ausnahmen, die nicht in bestimmter Weise festgesetzt sind. Für den Umfang der Ausnahme ist die Zweckbestimmung des Gebiets maßgebend; d.h., die ausnahmsweise zuzulassenden Anlagen haben sich nach Funktion und Umfang dem Charakter des Gebiets unterzuordnen.*

*§ 31 Abs. 1 BauGB eröffnet der Gemeinde als dem örtlichen Satzungsgeber die Möglichkeit, in bestimmten, sachlich gerechtfertigten Fällen Abweichungen von den Festsetzungen eines Bebauungsplanes zuzulassen, um in flexibler Weise den Zielen des § 1 BauGB Rechnung zu tragen. Die Ausnahme ist zwar, anders als eine Befreiung nach § 31 Abs. 2 BauGB, im Bebauungsplan selbst angelegt (planinternes Institut) und beschränkt sich daher nicht nur auf die Zulassung einzelner atypischer Sonderfälle im strengen Sinn (sog. Atypik), gleichwohl muss aber das der Ausnahme wesenseigene Regel-Ausnahme-Verhältnis gewahrt bleiben. Die Erteilung einer Ausnahme nicht dazu dienen, den Bebauungsplan in seinen Grundzügen zu verändern und die eigentlichen planerischen Festsetzungen in ihr Gegenteil zu verkehren.*

*Festzuhalten ist, dass für die Erteilung einer Ausnahme kein atypischer Sachverhalt vorzuliegen braucht, jedoch müssen entsprechende konkrete Gründe für die Annahme einer Ausnahmeentscheidung nach § 31 Abs. 1 BauGB gegeben sein. Ausgeschlossen sind stets individuelle, (nur) in der Person des Bauherrn liegende sowie wirtschaftliche Gründe mit dem Ziel einer ökonomisch besseren (effektiveren) Nutzung des Grundstücks.*

*Die Zulassung einer Ausnahme steht als Verwaltungsakt im pflichtgemäßen Ermessen der Baugenehmigungsbehörde, die in der Ausübung ihres Ermessens jedoch an Ausnahmetatbestände gebunden ist, um von der Regelvorschrift abweichen zu können. Die Behörde darf Ausnahmen nicht ohne nähere Prüfung generell versagen, weil sie etwa „prinzipiell“ von der Ermächtigung keinen Gebrauch zu machen gedenkt. Ein solches Verhalten hieße, dass die Behörde den Ausnahmeantrag gar nicht dahingehend überprüft hat, ob sachlich gerechtfertigte Gründe ein Abweichen von der Regelvorschrift erfordern. In solchen Fällen würde es sich um einen Ermessensnichtgebrauch in Gestalt des Ermessensmangels handeln.*

*Die Verpflichtung ergibt sich daraus, dass für das Baugenehmigungsverfahren als Verwaltungsverfahren der Untersuchungsgrundsatz gilt; d.h., die Baugenehmigungsbehörde hat im Grundsatz den maßgeblichen Sachverhalt von Amts wegen zu ermitteln. Im Falle einer Ausnahme ist die Baugenehmigungsbehörde jedoch in besonderer Weise auf die Mitwirkung des Baugesuchstellers i.S. von § 26 Abs. 2 VwVfG angewiesen.*

*Die der Gemeinde vom Ordnungsgeber eingeräumte Möglichkeit, von der Regelfestsetzung Ausnahmen zuzulassen, ist nicht dahin (miss-)zuverstehen, dass die Baugenehmigungsbehörde die Ausnahmegründe von Amts wegen zu erforschen habe. Die Gewährung einer Ausnahme setzt zwar keinen gesonderten förmlichen Antrag voraus. Das Begehren kann sich bereits aus dem Antrag für das Bauvorhaben ergeben. In jedem Falle muss aber ein Ausnahmeverlangen ersichtlich und ein Ausnahmegrund erkennbar sein. Erst diese Tatbestände lösen die pflichtgemäße Ermessensprüfung der Genehmigungsbehörde aus. Bei anderer Auffassung würde in der Handhabung einer Ausnahmegvorschrift und einer Kann-Bestimmung kein Unterschied bestehen.*

*So müssen die Ausnahmetatbestände im Regelfall in städtebaulichen Gründen beruhen. Der Antragsteller muss dartun, dass der von ihm zu errichtende Betrieb nicht stört und in funktionseller Hinsicht das Versorgungsangebot des Gebiets im weitesten Sinne ergänzen kann oder mit dem Stattgeben seines Ausnahmebegehrens jedenfalls die Zielsetzungen des städtebaulichen Leitbildes für das betreffende Baugebiet nicht beeinträchtigt werden. Um die Eigenart des Gebiets zu wahren, kann die Ausnahme unter Bedingungen und Auflagen erteilt werden. Auch bei der Abweichung von Maßvorschriften muss aus dem Antrag die Ausnahmesituation hervorgehen. Der Bauantragsteller muss für seinen Ausnahmeantrag besondere, d.h. eben Ausnahmetatbestände anführen können, die es in seinem Baugenehmigungsantragsfall berechtigt erscheinen lassen, die von ihm angestrebte Anlage errichten zu dürfen.*

*Die bei der Ausübung des Ermessens zu berücksichtigenden Voraussetzungen können im Einzelfall den Entscheidungsspielraum der Behörde derart einengen, dass das Ermessen völlig geschrumpft und wie bei der Beurteilung unbestimmter Rechtsbegriffe nur eine Entscheidung möglich ist. In diesen Fällen verdichtet sich der Anspruch auf fehlerfreie Ausübung des Ermessens zum Rechtsanspruch auf Zulassung.*

*Gibt es keine städtebaulichen Gründe, die der Zulassung eines Vorhabens im Wege einer Ausnahme widersprechen könnten, bleibt für eine ablehnende Ermessensentscheidung kein Raum.*

*Bei der Ermessensentscheidung nach § 31 Abs. 1 BauGB können nur städtebauliche Gründe berücksichtigt werden. Da die Ausnahme, anders als die Befreiung, im Bebauungsplan selbst angelegt ist, beschränkt sie sich nicht allein auf die Zulassung von Vorhaben in atypischen Einzelfällen. Eine Ausnahme darf aber andererseits nicht dazu dienen, den Bebauungsplan in seinen Grundzügen zu verändern. Ausnahmsweise zugelassene Vorhaben müssen quantitativ deutlich hinter der Regelbebauung zurückbleiben. Sie dürfen keine prägende Wirkung auf das Baugebiet haben. Insbes. darf der Nutzungscharakter eines Baugebiets durch Ausnahmen nicht in seiner gesetzlichen Typik widersprechenden Weise verändert werden. Das Ermessen soll vor allem für den Umfang der Ausnahme von Bedeutung sein. Eine Ausnahme kann auch versagt werden, wenn durch sie eine Entwicklung eingeleitet würde, die zu einer Beeinträchtigung der Eigenart des Baugebiets führen könnte. Die Baurechtsbehörde kann so der Gefahr eines „Umkippens“ des Baugebiets begegnen.*

*Liegen die Voraussetzungen für die Gewährung einer Ausnahme im Sinne des § 31 Absatz 1 BauGB vor, fordern es der Grundsatz der städtebaulichen Flexibilität und der Verhältnismäßigkeitsgrundsatz in aller Regel, dass die Ausnahme gewährt wird.“*

*Aufgrund des § 15 dürfen ausnahmsweise zuzulassene Anlagen auch bei Vorliegen von Ausnahmegründen im Einzelfall nicht zugelassen werden, wenn sie nach Anzahl, Lage, Umfang oder Zweckbestimmung der Eigenart des Baugebiets widersprechen. In diesen Fällen hat die Baugenehmigungsbehörde für die ausnahmsweise zuzulassenden Anlagen auch dann, wenn sie nach Art und Umfang im Bebauungsplan vorgesehen sind und Ausnahmegründe vorliegen, hinsichtlich der Genehmigungsfähigkeit keinen Ermessensspielraum.*

*Bei der Zulassung von Ausnahmen hat die Baurechtsbehörde die Wahrung des Gebietscharakters, also den Grundsatz der Gebietsverträglichkeit zu berücksichtigen, d.h. das Baugebiet darf nicht durch die Erteilung von Ausnahmen in der Weise umstrukturiert werden, dass sich sein Wesen verändert, es also zu einer anderen Gebietskategorie als der ausdrücklich festgesetzten zugeordnet werden müsste. Ein „Umkippen“ des Gebietscharakters soll vermieden werden.*

## **2.6 Verfahren**

*Die Aufstellung des Bebauungsplans erfolgt im „vereinfachten Verfahren“ nach § 13 BauGB, 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 wird in den öffentlichen Bekanntmachungen hingewiesen.*

## **2.6.1 Aufstellungsbeschluss**

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

## 2.6.1.2 Bekanntmachung des Aufstellungsbeschlusses

Rhein-Lahn-Kurier

5

Nr. 5/2019

### Öffentliche Bekanntmachungen

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

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

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

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

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



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

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

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

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

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

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

Der Bebauungsplan „Entlastungsstraße“ (der nach einem im Jahr 2003 beim OVG Koblenz durchgeführten 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 Adolfsstraße 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 Frankstraße erfolgen, so dass Teile des Hafengebietes in den Untersuchungsbereich für die „Stadtumbaumaßnahme Innenstadt Oberlahnstein“ einbezogen wurden, womit allerdings keine bauplanungsrechtliche Handhabe zur Steuerung künftiger Nutzungen verbunden ist.

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

Die Darstellungen des am 12. November 1999 in Kraft getretenen Flächennutzungsplanes (vorbereitende Bauleitplanung) zeigen überwiegend eine „Sonderbaufläche: Hafen“ (S), aus der der Bebauungsplan (verbindliche Bauleitplanung) ein Baugebiet entwickeln muss, dessen Inhalte im weiteren Aufstellungsverfahren festzulegen sind.

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

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

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

Vielmehr verlangt ein Sondergebiet nach § 11 BauNVO, Nutzungen zu wählen und zu kombinieren, die so spezifisch sind, dass sie sich von anderen Baugebieten unterscheiden. Hierzu gehört die Entscheidung, welche Anlagen allgemein zulässig sind, unzulässig oder ausnahmsweise zulässig sind.

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

Innerhalb des Rahmen setzenden Sondergebietes 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 Versorgungsbe- reiche,
- \* die Belange der Baukultur, des Denkmalschutzes und der Denkmalpflege, die erhaltenen 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)

## 2.6.2 Beteiligung der Behörden und sonstigen Träger öffentlicher Belange

### 2.6.2.1 Beschluss

*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.*

### 2.6.2.2 Durchführung

*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);*
- *Deutsche Bahn AG Immobilien Region Mitte, Frankfurt (Stellungnahme vom 24. Oktober 2022, eingegangen 24. Oktober 2022);*
- *Energienetze Mittelrhein, Koblenz (Stellungnahme vom 19. Oktober 2022, eingegangen 19. Oktober 2022);*
- *Generaldirektion Kulturelles Erbe, Direktion Landesarchäologie, Koblenz (Stellungnahme vom 4. Oktober 2022, eingegangen 4. Oktober 2022);*
- *Hafenbetriebe Rheinland-Pfalz, Ludwigshafen (Stellungnahme vom 20. Oktober 2022, eingegangen 24. Oktober 2022);*
- *Handwerkskammer Koblenz, Koblenz (Stellungnahme vom 5. Oktober 2022, eingegangen 5. Oktober 2022);*
- *Kreisverwaltung des Rhein-Lahn-Kreises, Bad Ems (Stellungnahme vom 27. Oktober 2022, eingegangen 28. Oktober 2022);*
- *Landesbetrieb Mobilität Diez LBM, Diez (Stellungnahme vom 24. Oktober 2022, eingegangen 25. Oktober 2022);*
- *Landesbetrieb Mobilität Rheinland-Pfalz LBM, Koblenz (Stellungnahme vom 10. November 2022, eingegangen 14. November 2022);*
- *Ministerium für Wirtschaft, Verkehr, Landwirtschaft und Weinbau (Stellungnahme vom 26. Oktober 2022, eingegangen 31. Oktober 2022);*
- *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).*

*Keine Stellungnahmen wurden abgegeben von:*

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

## **2.6.3 Beteiligung der Öffentlichkeit**

### **2.6.3.1 Beschluss**

*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.*

## 2.6.3.2 Bekanntmachung

Rhein-Lahn-Kurier

5

Nr. 12/2023

### Öffentliche Bekanntmachungen

#### **Beteiligung der Öffentlichkeit an der Bauleitplanung im Verfahren zur Aufstellung des Bebauungsplanes Nr. 23 - Hafengebiet Oberlahnstein**

(gemäß § 3 Absatz 1 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 Beschluss wurde am

1. Februar 2019 im Rhein-Lahn-Kurier Nr. 5/2019 öffentlich bekannt gemacht. Für die Namensgebung des Bebauungsplanes wurde die Bezeichnung „Nr. 23 - Hafengebiet Oberlahnstein“ gewählt.

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.

Der vorläufige räumliche Geltungsbereich des Bebauungsplanes ist aus nachstehender Orientierungsskizze zu ersehen. Die genaue Abgrenzung ergibt sich aus der späteren Planzeichnung.



#### **Anlass und Ziele der Planung**

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.

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

#### **Aufgaben der Planung**

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 gespart werden;
  - sie soll Beeinträchtigungen, die durch die Planung entstehen können, soweit wie möglich vermeiden und nicht vermeidbare Beeinträchtigungen vermindern und ausgleichen.

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 wird hiermit hingewiesen. Ungeachtet dessen wird das Verfahren mit den üblichen Schritten (Öffentlichkeits- und Behördenbeteiligung) anhand der entsprechenden Beschlüsse des Stadtrates durchgeführt.

**Die jetzige Beteiligung der Öffentlichkeit gemäß § 3 Absatz 1 BauGB findet statt in Form einer öffentlichen Auslegung der Entwurfsunterlagen in der Zeit vom Montag, den 3. April 2023 bis Freitag, den 21. April 2023** (mit Ausnahme der gesetzlichen Osterfeiertage, an denen die Verwaltung geschlossen ist).

Die Entwurfsunterlagen bestehen aus einer Erläuterung der Planungsabsicht in Form eines vorläufigen Entwurfs von Textlichen Festsetzungen und Begründung; eine Planzeichnung liegt noch nicht vor.

Die Unterlagen liegen bei der Stadtverwaltung Lahnstein - Fachbereich 3 (Bauen / Umwelt / Stadtplanung / WBL) - im Verwaltungsgebäude Didierstraße 21c, Raum 10 im Erdgeschoss, in den Zeiten

<b>montags bis freitags</b>	<b>von 08:30-12:00 Uhr,</b>
montags bis mittwochs	von 14:00-16:00 Uhr,
sowie donnerstags	von 14:00-17:30 Uhr

für jedermann zur Einsicht öffentlich aus.

**Damit haben Sie Gelegenheit, sich an der Planung zu beteiligen, indem Sie die Pläne und Entwürfe einsehen und während der Auslegungsfrist** Stellungnahmen bei der Stadtverwaltung Lahnstein schriftlich oder zur Niederschrift abgeben; darüber hinaus können diese auch per E-Mail (stadtverwaltung@lahnstein.de) oder per Briefpost (Stadtverwaltung Lahnstein, Kirchstraße 1, 56112 Lahnstein) eingereicht werden.

Die fristgerecht abgegebenen Stellungnahmen werden in die weitere Planung nach Abwägung der öffentlichen und privaten Belange gegeneinander und untereinander einfließen. Das Ergebnis wird mitgeteilt.

**Für die Dauer der Auslegung wird der vorläufige Entwurf des Bebauungsplanes auch im Internet auf der Homepage der Stadt Lahnstein (www.lahnstein.de, Titelseite „Aktuelles“) bereitgestellt.**

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

Lahnstein, den 15. März 2023  
Stadtverwaltung Lahnstein

gez. Lennart Siefert  
(Oberbürgermeister)

### 2.6.3.3 Durchführung

Die Beteiligung der Öffentlichkeit gemäß § 3 Abs. 1 BauGB fand in Form einer öffentlichen Auslegung der Entwurfsunterlagen 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, eingegangen 20. April sowie 21. April 2023);
- [REDACTED] (Stellungnahme vom 21. April 2023, eingegangen 21. April 2021);
- Hafenbetriebe Rheinland-Pfalz, Ludwigshafen (Stellungnahme vom 20. April 2023, eingegangen 20. April sowie 21. April 2023);
- [REDACTED] (Stellungnahme vom 19. April 2023, eingegangen 19. April sowie 21. April 2023);
- [REDACTED] (Stellungnahme vom 20. April 2023, eingegangen 20. April sowie 24. April 2023);
- Zweckverband Welterbe Oberes Mittelrheintal, St. Goarshausen (Stellungnahme vom 21. April 2023, eingegangen 21. April 2023).

### 2.6.4 Erste Abwägung

Nach Ablauf der Beteiligungsfristen erfolgte 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 wurden alle Stellungnahmen die fristgerecht eingegangen waren.

Über die Inhalte der eingegangenen Stellungnahmen wurde in der öffentlichen Sitzung des Stadtrates am 14. September 2023 beraten und eine Abwägung vorgenommen.

Das Ergebnis der Abwägung wurde den Einwendern aus dem Verfahren zur Beteiligung der Behörden im Zuge der Mitteilung nach § 3 Abs. 2 Satz 3 mitgeteilt. Die Einwender aus dem Verfahren zur Beteiligung der Öffentlichkeit erhielten eine schriftliche Nachricht.

### 2.6.5 Veröffentlichung im Internet / Öffentliche Auslegung

#### 2.6.5.1 Beschluss

Der Stadtrat der Stadt Lahnstein hat in öffentlicher Sitzung am 14. September 2023 die Planung anerkannt und die Verwaltung mit der Durchführung der Veröffentlichung im Internet bzw. Öffentlichen Auslegung nach § 3 Abs. 2 BauGB beauftragt.

## 2.6.5.2 Bekanntmachung

Rhein-Lahn-Kurier

6

Nr. 51/52/2023

§ 6a Absatz 1 und § 10a Absatz 1 abgesehen; § 4c ist nicht anzuwenden.

Die Beteiligung der Öffentlichkeit gemäß § 3 Absatz 1 BauGB hatte in Form einer öffentlichen Auslegung der Entwurfsunterlagen in der Zeit vom 3. April bis 21. April 2023 stattgefunden.

Damit wurde die Öffentlichkeit frühzeitig über die allgemeinen Ziele und Zwecke der Planung unterrichtet.

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

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

Über die Inhalte der eingegangenen Stellungnahmen wurde in der öffentlichen Sitzung des Stadtrates am 14. September 2023 beraten und eine Abwägung vorgenommen.

Das Ergebnis der Abwägung ist in Abschnitt 2.8 der Bebauungsplan-Unterlagen dokumentiert. Es wird den Einwendern aus dem Verfahren zur Beteiligung der Behörden im Zuge der Benachrichtigung nach § 3 Absatz 2 Satz 3 mitgeteilt. Die Einwender aus dem Verfahren zur Beteiligung der Öffentlichkeit erhalten eine schriftliche Mitteilung.

Der Stadtrat der Stadt Lahnstein hat in öffentlicher Sitzung am 14. September 2023 die Planung anerkannt und die Verwaltung mit der Durchführung der Öffentlichen Auslegung beauftragt.

**Der Entwurf des Bebauungsplanes mit der Begründung wird gemäß § 2 Absatz 2 BauGB für die Dauer eines Monats in der Zeit vom 2. Januar 2024 bis 2. Februar 2024 im Internet veröffentlicht.**

**Die Internetseite oder Internetadresse, unter der die Unterlagen eingesehen werden können laut [www.lahnstein.de](http://www.lahnstein.de).**

Die nach § 4 Absatz 2 Beteiligten wurden von der Veröffentlichung im Internet auf elektronischem Weg benachrichtigt.

Es wird darauf hingewiesen,

- dass Stellungnahmen während der Dauer der Veröffentlichungsfrist abgegeben werden können,
- dass Stellungnahmen elektronisch übermittelt werden sollen, bei Bedarf aber auch auf anderem Weg abgegeben werden können,
- dass nicht fristgerecht abgegebene Stellungnahmen bei der Beschlussfassung über den Bauleitplan unberücksichtigt bleiben können und
- dass andere leicht zu erreichenden Zugangsmöglichkeiten bestehen, nämlich eine öffentliche Auslegung der Unterlagen in den Räumlichkeiten der Stadtverwaltung Lahnstein durchgeführt wird.

Diese öffentliche Auslegung findet statt in der Zeit vom Montag, den 2. Januar 2024 bis Freitag, den 2. Februar 2024 in den Räumlichkeiten der Stadtverwaltung Lahnstein, Verwaltungsgebäude Didierstraße 21c, Raum 10 im Erdgeschoss, montags bis mittwochs von 8:30 - 11:30 Uhr und 14:00 - 16:00 Uhr, donnerstags von 8:30 - 11:30 Uhr und 14:00 - 17:30 Uhr sowie freitags von 8:30 - 11:30 Uhr.

Der Inhalt der Bekanntmachung wird zusätzlich in das Internet eingestellt.

Die Unterlagen und der Inhalt der Bekanntmachung wird darüber hinaus über ein zentrales Internetportal des Landes zugänglich gemacht.

**Damit haben Sie Gelegenheit, sich an der Planung zu beteiligen, indem Sie den Entwurf des Bebauungsplanes mit der Begründung einsehen und während der Auslegungsfrist Stellungnahmen bei der Stadtverwaltung Lahnstein schriftlich oder zur Niederschrift abgeben; darüber hinaus können diese auch per E-Mail ([stadtverwaltung@lahnstein.de](mailto:stadtverwaltung@lahnstein.de)) oder per Briefpost (Stadtverwaltung Lahnstein, Kirchstraße 1, 56112 Lahnstein) eingereicht werden.**

Die fristgerecht abgegebenen Stellungnahmen werden in die weitere Planung nach Abwägung der öffentlichen und privaten Belange gegeneinander und untereinander einfließen. Das Ergebnis wird mitgeteilt.

Es wird darauf hingewiesen, dass Stellungnahmen, die im Verfahren der Öffentlichkeits- und Behördenbeteiligung nicht rechtzeitig abgegeben worden sind, bei der Beschlussfassung über den Bauleitplan unberücksichtigt bleiben können.

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

Lahnstein, den 06. Dezember 2023  
Stadtverwaltung Lahnstein  
Lennart Siefert, Oberbürgermeister

### Öffentliche Bekanntmachungen

#### **■ Amtliche Bekanntmachung der Beteiligung der Öffentlichkeit an der Bauleitplanung im Verfahren zur Aufstellung des Bebauungsplanes Nr. 23 - Hafengebiet Oberlahnstein (gemäß § 3 Absatz 2 BauGB)**

Der Stadtrat der Stadt Lahnstein hat in öffentlicher Sitzung am 16. Januar 2019 gemäß § 1 Absatz 3 in Verbindung mit § 2 Absatz 1 BauGB (Baugesetzbuch) den Beschluss gefasst, ein Verfahren zur Aufstellung des Bebauungsplanes

Nr. 23 - Hafengebiet Oberlahnstein - einzuleiten. Der Beschluss wurde am 01. Februar 2019 im Rhein-Lahn-Kurier Nr. 5 öffentlich bekannt gemacht.

Der räumliche Geltungsbereich des Bebauungsplanes ist aus nachstehender Skizze zu ersehen. Die genaue Abgrenzung ergibt sich aus der Planzeichnung.

Die Aufstellung des Bebauungsplans erfolgt im **vereinfachten Verfahren** nach § 13 BauGB, 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

### 2.6.5.3 Durchführung

Die Unterlagen (Entwurf des Bebauungsplanes mit der Begründung) wurden gemäß § 2 Abs. 2 BauGB für die Dauer eines Monats in der Zeit vom 2. Januar bis 2. Februar 2024 im Internet veröffentlicht.

Die nach § 4 Absatz 2 Beteiligten wurden von der Veröffentlichung im Internet auf elektronischem Weg am 22. Dezember 2023 durch Email benachrichtigt.

Die Internetseite oder Internetadresse, unter der die Unterlagen eingesehen werden können (www.lahnstein.de), die Dauer der Veröffentlichungsfrist sowie Angaben dazu, welche Arten umweltbezogener Informationen verfügbar sind, wurden vor Beginn der Veröffentlichungsfrist ortsüblich am 22. Dezember 2023 im Rhein-Lahn-Kurier Nr. 51 bekannt gemacht.

In der Bekanntmachung wurde darauf hingewiesen, dass Stellungnahmen während der Dauer der Veröffentlichungsfrist abgegeben werden können, dass Stellungnahmen elektronisch übermittelt werden sollen, bei Bedarf aber auch auf anderem Weg abgegeben werden können, dass nicht fristgerecht abgegebene Stellungnahmen bei der Beschlussfassung über den Bauleitplan unberücksichtigt bleiben können und dass andere leicht zu erreichende Zugangsmöglichkeiten bestehen, indem zeitgleich eine öffentliche Auslegung der Unterlagen in den Räumlichkeiten der Stadtverwaltung Lahnstein durchgeführt wird.

Der Inhalt der Bekanntmachung wurde zusätzlich in das Internet eingestellt.

Die Unterlagen und der Inhalt der Bekanntmachung wurden darüber hinaus über ein zentrales Internetportal des Landes zugänglich gemacht.

Keine Stellungnahmen wurden abgegeben von folgenden beteiligten Behörden und Trägern öffentlicher Belange:

- Deutsche Bahn AG Immobilien Region Mitte, Frankfurt;
- Energienetze Mittelrhein, Koblenz;
- Generaldirektion Kulturelles Erbe, Direktion Landesdenkmalpflege, Mainz;
- Landesamt für Geologie und Bergbau, Mainz;
- Stadtverwaltung Koblenz, Koblenz;
- Wasserstraßen- und Schifffahrtsamt, Bingen.

Fristgemäße Stellungnahmen wurden abgegeben von (in alphabetischer Reihenfolge):

- Betrieb Landeseigene Anlagen an Wasserstraßen BLAW, Ludwigshafen (Stellungnahme vom 2. Februar 2024, eingegangen 2. Februar 2024);
- Bundesamt für Infrastruktur, Umweltschutz und Dienstleistungen der Bundeswehr (Stellungnahme vom 22. Dezember 2023, eingegangen 22. Dezember 2023);
- [REDACTED] (Stellungnahme vom 2. Februar 2024, eingegangen 2. Februar 2024);
- Generaldirektion Kulturelles Erbe, Direktion Landesarchäologie, Koblenz (Stellungnahme vom 16. Januar 2024, eingegangen 16. Januar 2024);
- Hafenbetriebe Rheinland-Pfalz, Ludwigshafen (Stellungnahme vom 2. Februar 2024, eingegangen 2. Februar 2024);

- *Handwerkskammer Koblenz, Koblenz (Stellungnahme vom 18. Januar 2024, eingegangen 29. Januar 2024);*
- *Industrie- und Handelskammer, Montabaur (Stellungnahme vom 31. Januar 2024, eingegangen 31. Januar 2024);*
- *Kreisverwaltung des Rhein-Lahn-Kreises, Bad Ems (Stellungnahme vom 2. Februar 2024, eingegangen 2. Februar 2024);*
- *Landesbetrieb Mobilität Diez LBM, Diez (Stellungnahme vom 17. Januar 2024, eingegangen 22. Januar 2024);*
- *[REDACTED] (Stellungnahme vom 30. Januar 2024, eingegangen 30. Januar 2024);*
- *Ministerium für Wirtschaft, Verkehr, Landwirtschaft und Weinbau (Stellungnahme vom 2. Februar 2024, eingegangen 2. Februar 2024);*
- *Struktur- und Genehmigungsdirektion Nord, Koblenz - mit separater Mail an Referat 23 - Gewerbeaufsicht Koblenz - und Referat 33 - Wasserwirtschaft, Abfallwirtschaft und Bodenschutz, Koblenz - (Stellungnahme vom 24. Januar 2024, eingegangen am 25. Januar 2024);*
- *Zweckverband Welterbe Oberes Mittelrheintal, St. Goarshausen (Stellungnahme vom 2. Februar 2024, eingegangen 2. Februar 2024).*

## **2.6.6 Zweite Abwägung**

*Nach Ablauf der Beteiligungsfrist erfolgte die Prüfung der im Verfahren nach § 3 Abs. 2 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 wurden alle Stellungnahmen die fristgerecht eingegangen waren.*

*Über die Inhalte der eingegangenen Stellungnahmen wurde in der öffentlichen Sitzung des Stadtrates am 4. April 2024 beraten und eine Abwägung vorgenommen.*

*Das Ergebnis der Abwägung wurde den Einwendern mitgeteilt.*

## **2.6.7 Zweite Veröffentlichung im Internet / Öffentliche Auslegung**

### **2.6.7.1 Beschluss**

*Der Stadtrat der Stadt Lahnstein hat in öffentlicher Sitzung am 4. April 2024 die Planung anerkannt und die Verwaltung mit der zweiten Durchführung der Veröffentlichung im Internet bzw. Öffentlichen Auslegung nach § 3 Abs. 2 BauGB beauftragt.*

## 2.6.7.2 Bekanntmachung

### Öffentliche Bekanntmachungen

■ **Amtliche Bekanntmachung der erneuten Beteiligung der Öffentlichkeit an der Bauleitplanung im Verfahren zur Aufstellung des Bebauungsplanes Nr. 23 - Hafengebiet Oberlahnstein (gemäß § 3 Absatz 2 BauGB)**

Der Stadtrat der Stadt Lahnstein hat in öffentlicher Sitzung am 16. Januar 2019 gemäß § 1 Absatz 3 in Verbindung mit § 2 Absatz 1 BauGB (Baugesetzbuch) den Beschluss gefasst, ein Verfahren zur Aufstellung des Bebauungsplanes Nr. 23 - Hafengebiet Oberlahnstein - einzuleiten. Der Beschluss wurde am 1. Februar 2019 im Rhein-Lahn-Kurier Nr. 5 öffentlich bekannt gemacht. Der räumliche Geltungsbereich des Bebauungsplanes ist aus nachstehender Skizze zu ersehen. Die genaue Abgrenzung ergibt sich aus der Planzeichnung.

Die Aufstellung des Bebauungsplans erfolgt im **vereinfachten Verfahren** nach § 13 BauGB, 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. Der Stadtrat der Stadt Lahnstein hat die Verwaltung mit der Durchführung einer zweiten Veröffentlichung im Internet bzw. öffentlichen Auslegung beauftragt.

**Der Entwurf des Bebauungsplanes mit der Begründung wird gemäß § 3 Absatz 2 BauGB für die Dauer eines Monats in der Zeit vom 9. April 2024 bis 8. Mai 2024 im Internet veröffentlicht. Die Internetseite oder Internetadresse, unter der die Unterlagen eingesehen werden können, lautet: [www.lahnstein.de](http://www.lahnstein.de).**

Es wird darauf hingewiesen,

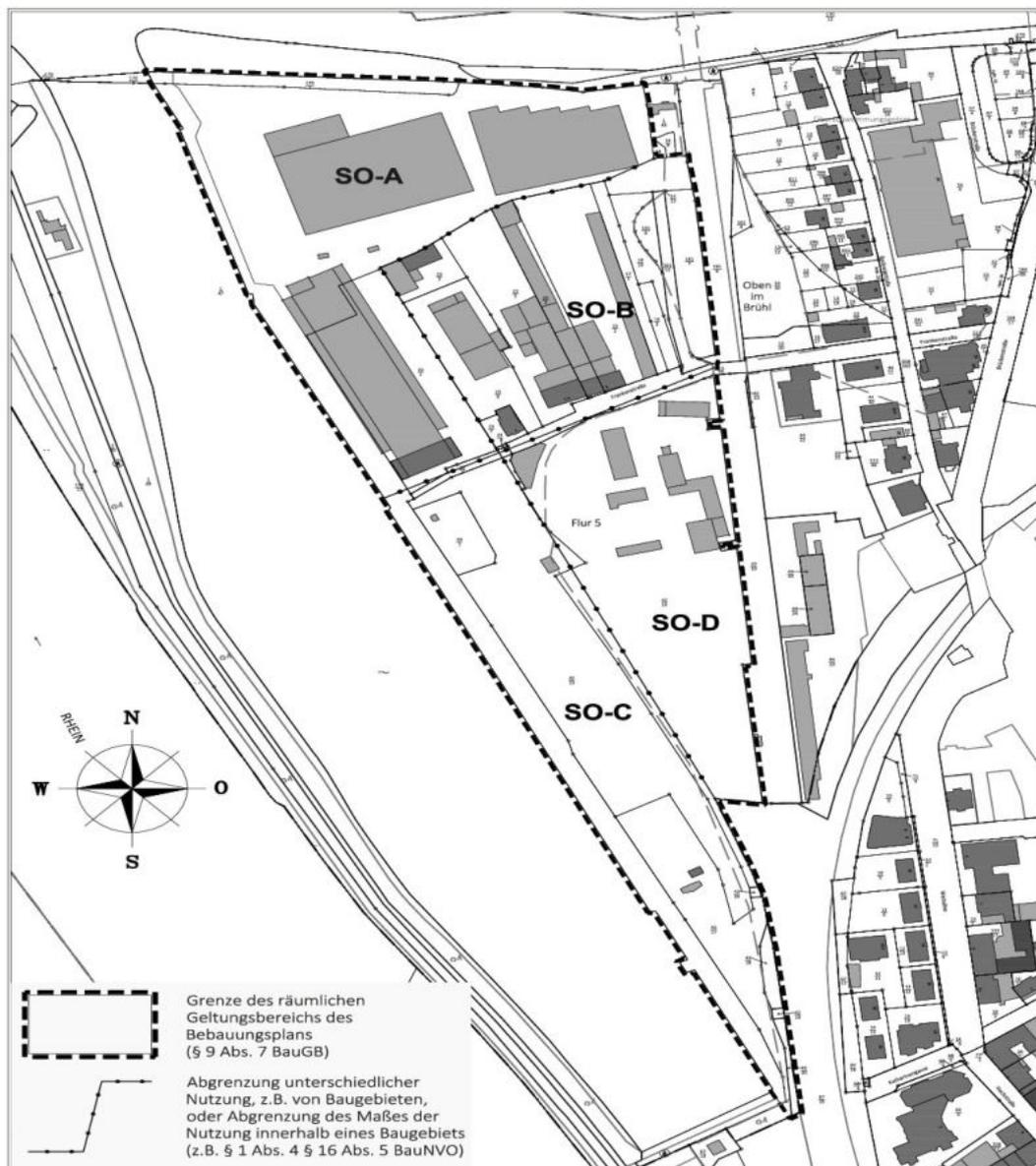
- dass Stellungnahmen während der Dauer der Veröffentlichungsfrist abgegeben werden können,
- dass Stellungnahmen elektronisch übermittelt werden sollen, bei Bedarf aber auch auf anderem Weg abgegeben werden können,
- dass nicht fristgerecht abgegebene Stellungnahmen bei der Beschlussfassung über den Bauleitplan unberücksichtigt bleiben können und
- dass andere leicht zu erreichenden Zugangsmöglichkeiten bestehen, nämlich eine öffentliche Auslegung der Unterlagen in den Räumlichkeiten der Stadtverwaltung Lahnstein durchgeführt wird.

Diese öffentliche Auslegung findet statt in der Zeit vom Dienstag, den 9. April 2024 bis Mittwoch, den 8. Mai 2024 in den Räumlichkeiten der Stadtverwaltung Lahnstein, Verwaltungsgebäude Didierstraße 21c, Raum 10 im Erdgeschoss, montags bis mittwochs von 8:30-11:30 Uhr und 14:00-16:00 Uhr, donnerstags von 8:30-11:30 Uhr und 14:00-17:30 Uhr sowie freitags von 8:30-11:30 Uhr. Der Inhalt der Bekanntmachung wird zusätzlich in das Internet eingestellt. Die Unterlagen und der Inhalt der Bekanntmachung wird darüber hinaus über ein zentrales Internetportal des Landes zugänglich gemacht.

**Damit haben Sie Gelegenheit, sich an der Planung zu beteiligen, indem Sie den Entwurf des Bebauungsplanes mit der Begründung einsehen und während der Auslegungsfrist Stellungnahmen bei der Stadtverwaltung Lahnstein schriftlich oder zur Niederschrift abgeben; darüber hinaus können diese auch per E-Mail ([stadtverwaltung@lahnstein.de](mailto:stadtverwaltung@lahnstein.de)) oder per Briefpost (Stadtverwaltung Lahnstein, Kirchstraße 1, 56112 Lahnstein) eingereicht werden.**

Die fristgerecht abgegebenen Stellungnahmen werden in die weitere Planung nach Abwägung der öffentlichen und privaten Belange gegeneinander und untereinander einfließen. Das Ergebnis wird mitgeteilt. Es wird darauf hingewiesen, dass Stellungnahmen, die im Verfahren der Öffentlichkeits- und Behördenbeteiligung nicht rechtzeitig abgegeben worden sind, bei der Beschlussfassung über den Bauleitplan unberücksichtigt bleiben können. Für Fragen steht Ihnen als Ansprechpartner Herr Hoß unter der Telefonnummer 02621 914163 zur Verfügung.

Lahnstein, den 27. März 2024  
Stadtverwaltung Lahnstein  
Lennart Siefert, Oberbürgermeister



### 2.6.7.3 Durchführung

Die Unterlagen (Entwurf des Bebauungsplanes mit der Begründung) wurden gemäß § 2 Abs. 2 BauGB für die Dauer eines Monats in der Zeit vom 9. April bis 8. Mai 2024 im Internet veröffentlicht.

Die nach § 4 Absatz 2 Beteiligten wurden von der Veröffentlichung im Internet auf elektronischem Weg am 5. April 2024 durch Email benachrichtigt.

Die Internetseite oder Internetadresse, unter der die Unterlagen eingesehen werden können ([www.lahnstein.de](http://www.lahnstein.de)), die Dauer der Veröffentlichungsfrist sowie Angaben dazu, welche Arten umweltbezogener Informationen verfügbar sind, wurden vor Beginn der Veröffentlichungsfrist ortsüblich am 5. April 2024 im Rhein-Lahn-Kurier Nr. 14 bekannt gemacht.

In der Bekanntmachung wurde darauf hingewiesen, dass Stellungnahmen während der Dauer der Veröffentlichungsfrist abgegeben werden können, dass Stellungnahmen elektronisch übermittelt werden sollen, bei Bedarf aber auch auf anderem Weg abgegeben werden können, dass nicht fristgerecht abgegebene Stellungnahmen bei der Beschlussfassung über den Bauleitplan unberücksichtigt bleiben können und dass andere leicht zu erreichende Zugangsmöglichkeiten bestehen, indem zeitgleich eine öffentliche Auslegung der Unterlagen in den Räumlichkeiten der Stadtverwaltung Lahnstein durchgeführt wird.

Der Inhalt der Bekanntmachung wurde zusätzlich in das Internet eingestellt.

Die Unterlagen und der Inhalt der Bekanntmachung wurden darüber hinaus über ein zentrales Internetportal des Landes zugänglich gemacht.

Keine Stellungnahmen wurden abgegeben von folgenden beteiligten Behörden und Trägern öffentlicher Belange:

- Energienetze Mittelrhein, Koblenz;
- Generaldirektion Kulturelles Erbe, Direktion Landesdenkmalpflege, Mainz;
- Handwerkskammer Koblenz, Koblenz;
- Industrie- und Handelskammer, Montabaur;
- Landesamt für Geologie und Bergbau, Mainz;
- Ministerium für Wirtschaft, Verkehr, Landwirtschaft und Weinbau;
- Wasserstraßen- und Schifffahrtsamt, Bingen.

Fristgemäße Stellungnahmen wurden abgegeben von (in alphabetischer Reihenfolge):

- Betrieb Landeseigene Anlagen an Wasserstraßen BLAW, Ludwigshafen (Stellungnahme vom 8. Mai 2024, eingegangen 8. Mai 2024);
- Bundesamt für Infrastruktur, Umweltschutz und Dienstleistungen der Bundeswehr (Stellungnahme vom 5. April 2024, eingegangen 5. April 2024);
- [REDACTED] (Stellungnahme vom 8. Mai 2024, eingegangen 8. Mai 2024);
- Deutsche Bahn AG Immobilien Region Mitte, Frankfurt (Stellungnahme vom 6. Mai 2024, eingegangen 6. Mai 2024);
- Generaldirektion Kulturelles Erbe, Direktion Landesarchäologie, Koblenz (Stellungnahme vom 22. April 2024, eingegangen 22. April 2024);

- *Generaldirektion Kulturelles Erbe, Welterbesekretariat, Mainz (Stellungnahme vom 2. Mai 2024, eingegangen 2. Mai 2024);*
- *Hafenbetriebe Rheinland-Pfalz, Ludwigshafen (Stellungnahme vom 8. Mai 2024, eingegangen 8. Mai 2024);*
- *Kreisverwaltung des Rhein-Lahn-Kreises, Bad Ems (Stellungnahme vom 8. Mai 2024, eingegangen 8. Mai 2024);*
- *Landesbetrieb Mobilität Diez LBM, Diez (Stellungnahme vom 2. Mai 2024, eingegangen 6. Mai 2024);*
- *Struktur- und Genehmigungsdirektion Nord, Koblenz (Stellungnahme vom 7. Mai 2024, eingegangen am 7. Mai 2024);*
- [REDACTED] *(Stellungnahme vom 7. Mai 2024, eingegangen 7. Mai 2024);*
- *Zweckverband Welterbe Oberes Mittelrheintal, St. Goarshausen (Stellungnahme vom 2. Mai 2024, eingegangen 2. Mai 2024).*

### **2.6.8 Dritte Abwägung**

*Nach Ablauf der Beteiligungsfrist erfolgte die Prüfung der im zweiten Verfahren nach § 3 Abs. 2 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 wurden alle Stellungnahmen die fristgerecht eingegangen waren.*

*Über die Inhalte der eingegangenen Stellungnahmen wurde in der öffentlichen Sitzung des Stadtrates am 3. Juni 2024 beraten und eine Abwägung vorgenommen.*

*Das Ergebnis der Abwägung wurde den Einwendern mitgeteilt.*

### **2.6.9 Satzungsbeschluss**

#### **2.6.9.1 Beschluss**

*Der Bebauungsplan wurde in öffentlicher Sitzung des Stadtrates am 3. Juni 2024 gemäß § 10 Abs. 1 BauGB als Satzung beschlossen.*

#### **2.6.9.2 Ausfertigung**

*Der Oberbürgermeister hat am 10. September 2024 bescheinigt, dass die Planzeichnung nebst Textlichen Festsetzungen Gegenstand des Aufstellungsverfahrens waren, dass die Festsetzungen mit dem Willen des Stadtrates übereinstimmen und dass die vorgeschriebenen Verfahrensvorschriften eingehalten wurden und damit den Bebauungsplan ausgefertigt.*

### 2.6.9.3 Bekanntmachung

*Der Beschluss des Bebauungsplanes wurde am 29. November 2024 im Rhein-Lahn-Kurier Nr. 48 bekannt gemacht, mit dem Hinweis darauf, wo der Bebauungsplan eingesehen werden kann und dass er dort mit der Begründung zu jedermanns Einsicht bereitgehalten und über den Inhalt ist auf Verlangen Auskunft gegeben wird.*

Rhein-Lahn-Kurier

10

Nr. 48/2024

#### Öffentliche Bekanntmachungen

**■ Amtliche Bekanntmachung des Beschlusses über die Satzung zur Aufstellung des Bebauungsplanes Nr. 23 Hafengebiet Oberlahnsteingemäß § 10 Absatz 3 Satz 1 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. Für die Namensgebung des Bebauungsplanes wurde die Bezeichnung „Nr. 23 - Hafengebiet Oberlahnstein“ gewählt. Der Beschluss wurde am 1. Februar 2019 im Rhein-Lahn-Kurier Nr. 5 öffentlich bekannt gemacht. Die Aufstellung des Bebauungsplans erfolgte im „vereinfachten Verfahren“ nach § 13 BauGB, 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 bestanden 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.

Die Beteiligung der Öffentlichkeit gemäß § 3 Absatz 1 BauGB hatte in Form einer öffentlichen Auslegung der Entwurfsunterlagen in der Zeit vom 3. April bis 21. April 2023 stattgefunden. Damit wurde die Öffentlichkeit frühzeitig über die allgemeinen Ziele und Zwecke der Planung unterrichtet.

Parallel zur Öffentlichkeitsbeteiligung waren 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 worden.

Die Beteiligung der Öffentlichkeit gemäß § 3 Absatz 2 BauGB hatte in Form zweier Veröffentlichungen im Internet bzw. öffentlichen Auslegungen der Entwurfsunterlagen in der Zeit vom 2. Januar bis 2. Februar 2024 und 9. April bis 8. Mai 2024 stattgefunden.

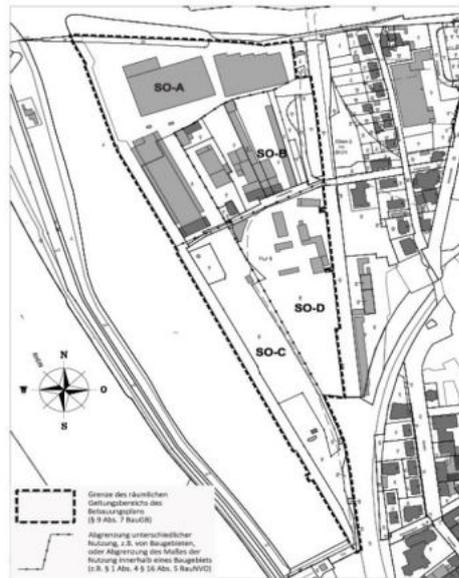
Die Abwägung der in diesen Verfahren vorgebrachten öffentlichen und privaten Belange hat der Stadtrat der Stadt Lahnstein in seinen Sitzungen am 4. April und 3. Juni 2024 vorgenommen.

**Anschließend hat der Stadtrat in gleicher Sitzung am 3. Juni 2024 den Bebauungsplan Nr. 23 - Hafengebiet Oberlahnsteingemäß § 10 Absatz 1 BauGB als Satzung beschlossen.**

**Dieser Beschluss wird hiermit bekannt gemacht.**

Bestandteile des Bebauungsplans sind die Textlichen Festsetzungen mit zugehöriger Darstellung zur Gliederung des Sondergebietes sowie Empfehlungen und weitere Hinweise. Beigefügt ist eine Begründung.

Der räumliche Geltungsbereich des Bebauungsplanes ist aus der abgedruckten Orientierungsskizze zu ersehen.



Der Oberbürgermeister hat am 10. September 2024 bescheinigt, dass die Satzungsunterlagen Gegenstand des Verfahrens waren, dass die Festsetzungen mit dem Willen des Stadtrates übereinstimmen und dass die vorgeschriebenen Verfahrensvorschriften eingehalten wurden und damit die Satzung ausgefertigt.

**Mit dieser Bekanntmachung tritt der Bebauungsplan Nr. 23 - Hafengebiet Oberlahnstein - in Kraft.**

Jedermann kann den Bebauungsplan mit Begründung einschließlich aller Bestandteile bei der Stadtverwaltung Lahnstein im Verwaltungsgebäude Didierstraße 21c, Zimmer 10, während der Öffnungszeiten einsehen und über dessen Inhalt Auskunft verlangen.

**Gemäß § 215 Absatz 2 BauGB und § 24 Absatz 6 GemO (Gemeindeordnung Rheinland-Pfalz) wird auf die Voraussetzungen für die Geltendmachung der Verletzung von Verfahrens- und Formvorschriften und von Mängel der Abwägung sowie die Rechtsfolgen des § 215 Absatz 1 BauGB hingewiesen:**

Ü § 215 Absatz 1 BauGB:

Unbeachtlich werden

1. eine nach § 214 Absatz 1 Satz 1 Nr. 1 bis 3 BauGB beachtliche Verletzung der dort bezeichneten Verfahrens- und Formvorschriften,
2. eine unter Berücksichtigung des § 214 Absatz 2 BauGB beachtliche Verletzung der Vorschriften über das Verhältnis des Bebauungsplanes und des Flächennutzungsplanes und
3. nach § 214 Absatz 3 Satz 2 BauGB beachtliche Mängel des Abwägungsvorgangs, wenn sie nicht innerhalb eines Jahres seit Bekanntmachung des Flächennutzungsplanes oder der Satzung schriftlich gegenüber der Gemeinde unter Darlegung des die Verletzung begründenden Sachverhalts geltend gemacht worden sind. Satz 1 gilt entsprechend, wenn Fehler nach § 214 Absatz 2a beachtlich sind.

Ü § 24 Absatz 6 GemO:

Satzungen, die unter Verletzung von Verfahrens- oder Formvorschriften dieses Gesetzes oder aufgrund dieses Gesetzes zustande gekommen sind, gelten ein Jahr nach der Bekanntmachung als von Anfang an gültig zustande gekommen. Dies gilt nicht, wenn

- die Bestimmungen über die Öffentlichkeit der Sitzung, die Genehmigung, die Ausfertigung oder die Bekanntmachung der Satzung verletzt worden sind, oder
- vor Ablauf der in Satz 1 genannten Frist die Aufsichtsbehörde den Beschluss beanstandet oder jemand Verletzung der Verfahrens- oder Formvorschriften gegenüber der Gemeindeverwaltung unter Bezeichnung des Sachverhalts, der die Verletzungen begründen soll, schriftlich geltend gemacht hat.

Hat jemand eine Verletzung nach Satz 2 Nr. 2 geltend gemacht, so kann auch nach Ablauf der in Satz 1 genannten Frist jedermann diese Verletzung geltend machen.

Rhein-Lahn-Kurier

11

Nr. 48/2024

Außerdem wird auf die Vorschriften des § 44 Absatz 3 Satz 1 und 2 sowie Absatz 4 BauGB hingewiesen. Danach erlöschen Entschädigungsansprüche für nach den §§ 39 bis 42 BauGB eingetretene Vermögensnachteile, wenn nicht innerhalb von drei Jahren nach Ablauf des Kalenderjahres, in dem die Vermögensnachteile eingetreten sind, die Fälligkeit des Anspruchs herbeigeführt wird. Für Fragen steht Ihnen als Ansprechpartner Herr Hoß unter der Telefonnummer 02621 914-163 zur Verfügung.

*Lahnstein, den 6. November 2024  
Stadtverwaltung Lahnstein  
gez. Lennart Siefert  
(Oberbürgermeister)*

## **2.7 Eingegangene Stellungnahmen / Abwägungsrelevante Eingaben (hier nicht abgedruckt)**

## 2.8 Bewertung, Gewichtung und Würdigung des Abwägungsmaterials

### 2.8.1 Thematik der Art der baulichen Nutzung

*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 („hafen- bzw. 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, indem sich die Verkaufsfläche in Abhängigkeit 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(beckens) 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 als auch Mieter und Pächter sowie deren Rechtsvertretungen offenbar nicht richtig mit dem Entwurf der neuen Festsetzungen auseinandergesetzt.*

*So wird in einer Stellungnahme unterstellt, „dass es bei der Planung um die Veränderung des Gebietscharakters weg vom wirtschaftlichen Hafen und hin zu einem Freizeithafen geht“. Eine solche Behauptung lässt sich definitiv aus keiner der getroffenen Festsetzungen herleiten.*

*Auch die mehrfach ausgedrückte Befürchtung, dass „konfligierende Nutzungen“ zulässig sein sollen, versteckt sich hinter dem Vorwurf, dass Konflikte geschaffen und nicht bewältigt würden bzw. dass das „jeweilige Konfliktpotential“ nicht ermittelt und bewertet worden sei.*

*Der Bebauungsplan erklärt zwar gewisse Nutzungen, die nicht hafen-signifikant sind, für zulässig; es handelt sich dabei aber um Nutzungsarten, die die Baunutzungsverordnung standardgemäß den Gewerbegebieten zuordnet (so die Anlagen für gesundheitliche, sportliche und kulturelle sowie kirchliche und soziale Zwecke in bestimmten Teilgebieten), die durchaus neben Gewerbebetrieben aller Art bestehen dürfen; solche Nutzungen haben nicht die Schutzbedürftigkeit einer Wohnbebauung inne.*

*Der Vorwurf, die ausgesprochene Zulässigkeit solcher Nutzungen würden den Betrieb des Hafens „im Wesentlichen zum Erliegen bringen“ ist als völlig polemisch zu bewerten.*

*Der Bebauungsplan erlaubt indes nicht das Nebeneinander von unverträglichen Nutzungen. In diesem Zusammenhang ist in aller Deutlichkeit die Aussage der zuständigen Regionalstelle Gewerbeaufsicht (bei der SGD Nord) zu zitieren, wonach gegen die Planungen aus immissionsschutzrechtlicher Sicht keine Einwendungen bestehen.*

*Die Aussage, dass Lärm- und Staubemissionen „letztlich unvermeidbar“ sein sollen, mag zwar mit Blick auf manche vorhandenen Betriebe richtig sein; es kann aber nicht sein, dass dies zu Beeinträchtigungen benachbarter Nutzungen führt, wenn beispielsweise gesundheitsgefährdende Staubimmissionen dorthin getragen werden.*

*Die Stellungnahmen heben 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. So sieht der BLAW „die Standortvoraussetzungen, um ein Container-Terminal zu errichten ... gegeben“ an. Ein Container-Terminal ist aber aufgrund seiner verkehrlichen als auch immisionswirksamen Auswirkungen auf das Stadtgefüge keineswegs erwünscht!*

*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. So drückt der BLAW in seiner Stellungnahme aus, dass eine Hafen-Suprastruktur „aber eben nicht nur aus der eigentlichen wasserseitigen Hafen-Infrastruktur, sondern eben aus der Anbindung sonstiger gewerblicher Nutzungen“ bestehe.*

*Die vermeintlich nicht hinreichende Abgrenzbarkeit der Bebauungsplan-Festsetzung wird in der neuerlichen Stellungnahme des BLAW gar dadurch kritisiert, da sich „zum Beispiel Umschlagsanlagen gerade dadurch auszeichnen, dass nicht nur wasserseitiger Umschlag stattfindet, sondern eben auch landseitig Umschlag erforderlich ist“. Eben dies zeichnet aber aus kommunaler Sicht nicht die zwingende Notwendigkeit aus, einen Landeshafen in Lahnstein vorhalten zu müssen.*

*In diesem Zusammenhang überrascht es zu erfahren, dass es „konkrete Verhandlungen mit der Verpächterin über einen Umzug des Betriebs auf die Flächen“ gibt, die im Bebauungsplan als SO-D - also die Fläche der ehemaligen Bahnanlagen oberhalb des Uferbereiches - festgesetzt sind. Gerade diese nähern sich der Wohnbebauung östlich der Bahnstrecke auf bis zu gut einhundert Metern.*

*Der Hafen soll 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 vom rheinland-pfälzischen Ministerium für Wirtschaft, Verkehr, Landwirtschaft und Weinbau geschehen, unterstellt wird, dass der Bebauungsplan „im Ergebnis darauf abziele, dass künftig eine erhebliche Anzahl von hafenaffinen 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.*

*Soweit der Bebauungsplan „hafenaffine“ 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 derer der Antragsteller alle notwendigen Nachweise erbringen muss.*

*Der Stadtrat hatte sich auf der Grundlage dieser Ausführungen mit der Thematik der Art der baulichen Nutzung befasst und bereits in der Sitzung am 14. September 2023 im Rahmen der Abwägung entschieden, dass die Inhalte der vorgebrachten Stellungnahmen nicht geteilt werden und zu keiner Änderung der Planung führen.*

*In den beiden weiteren Beteiligungsverfahren wurden die früheren Eingaben zu dieser Thematik von fast allen bisherigen Einwendern auch weiterhin aufrecht gehalten bzw. darauf Bezug genommen und um neue Argumente ergänzt.*

*Eine anders gelagerte Stellungnahme wurde von einem Eigentümer eingebracht, dessen Grundstück im Sondergebiet SO-B liegt.*

*Die Darlegungen zu dieser Thematik hatten bereits vollumfänglich zu jedem Vorbringen Stellung genommen und sie gemäß § 1 Abs. 7 BauGB gegeneinander und untereinander abgewogen.*

*Aufgrund wiederholter bzw. ergänzter Argumentation der Einwender wird hier zu einzelnen Eingaben nochmals zusammengefasst:*

- *Die „Erforderlichkeit“ der Bauleitplanung kann nicht in Frage gestellt werden. Sie ist durch § 1 Abs. 3 BauGB definiert und ergibt sich nicht zuletzt auch daraus, dass das Hafengebiet seit Jahren einem Wandel unterliegt, Maßnahmen des Landes Rheinland-Pfalz (wie die vor über fünf Jahren als dringend eingeleitete Sanierung und Errichtung einer neuen Spundwand) nicht umgesetzt werden, hingegen die anwaltliche Vertretung der RPL Lahnstein GmbH davon spricht, dass ihre Mandantschaft den Hafenbetrieb übernommen hat, „um ihn auszubauen und zu modernisieren“. Allein das sind Gründe, die die Erforderlichkeit der Aufstellung eines Bebauungsplanes durch die Gemeinde aufzeigen.*
- *Die Begrifflichkeiten „hafen- bzw. wasseraffine“ Nutzungen ziehen sich durch die gesamte „Grundlagenuntersuchung zu den rheinland-pfälzischen Binnenhäfen“. Ihre Bestimmtheit sollte allein deswegen nicht angezweifelt werden.*

- *Die Aussage, der Hafen Oberlahnstein sei ein „Industriehafen“, ist völlig falsch. Die Bezeichnung wird in der „Grundlagenuntersuchung zu den rheinland-pfälzischen Binnenhäfen“ alleine dem Mainzer Hafen zugeschrieben. Suggestiert wird mit diesem Begriff die Anlehnung an das „Industriegebiet“ wie es § 9 der Baunutzungsverordnung. Während § 8 BauNVO für das Gewerbegebiet die Unterbringung von „nicht erheblich belästigenden Gewerbebetriebe“ vorsieht, kreierte der Einwender die Nutzung des von ihm so benannten „Industriehafens“, dass dort „erheblich belästigende Gewerbebetriebe angesiedelt sind.“ Das war der Hafen Oberlahnstein noch nie und wird es angesichts der Nähe zu angrenzenden schutzbedürftigen Bebauung auch nie werden, von seiner Lage im landschaftlichen Mittelrheingebiet ganz zu schweigen.*
- *Die Festsetzungen des Bebauungsplans Nr. 23 laufen nicht darauf hinaus, die Nutzungen „allenfalls auf den Bestandsschutz zu setzen“ und „ihnen jedwede Entwicklungsmöglichkeiten zu nehmen“. Es geht darum, mit dem Bebauungsplan verbindliche Regelungen zu treffen, die bis dato fehlten und daher ein konzeptloses Vorgehen zwischen den klassischen Nutzungen eines Gewerbegebietes (und sogar eines behaupteten Industriegebietes), vereinzelt Mischnutzungen, einer unbebauten Brachfläche und einer attraktiven Uferlage begünstigten. Eben gerade die unterschiedlichen Auffassungen mehrerer Einwender zeigen, dass hier seitens der Gemeinde verbindliche Vorgaben getroffen werden müssen.*
- *Die Sorge um Ansiedlung von Einzelhandel im Hafen ist angesichts der niedrigen Verkaufsfläche von maximal einhundert Quadratmeter (etwa sechs Prozent der Fläche eines heute durchschnittlich großen Discounters) völlig unbegründet. Hier geht es um einen „kleinen Laden“, der auf kleinster Fläche auch innenstadtrelevante Sortimente vor Ort anbieten darf, beispielsweise Lebensmittel.*
- *Die von mehreren Seiten geäußerte Kritik an den Festsetzungen zur Wohnnutzung, die darin kumulieren, dass Betriebswohnungen zu „allgemeinen Wohnungen umgewidmet“ werden sollen, ist abwegig und entbehrt jeglicher rechtlichen Grundlage. Hier ist offenbar der Text der ausnahmsweisen Festsetzung nicht gelesen worden. Zum einen handelt es sich hier nicht um „Betriebswohnungen“, wie sie für Mitarbeiter eines Betriebes in den Anfangszeiten der industriellen Revolution in unmittelbarer Nähe von Firmen errichtet wurden (und auch heute noch, insbesondere im Ruhrgebiet, zu finden sind). Es geht hier um die in § 8 der BauNVO für Gewerbegebiete ausnahmsweise zulässigen „Wohnungen für Aufsichts- und Bereitschaftspersonen sowie für Betriebsinhaber und Betriebsleiter, die dem Gewerbebetrieb zugeordnet und ihm ... untergeordnet sind“. Auch wenn der Betreiber eines ansässigen Betriebes für sich selbst darin (zur Zeit) keinen Bedarf sieht, schließt dies die vorgesehene (ausnahmsweise) Zulässigkeit dieser Nutzungsart im Bebauungsplan nicht aus. Vielmehr ist es rechtlich bedenklich, solche Wohnungen ohne eine nachvollziehbare städtebauliche Begründung auszuschließen - denn eine solche gibt es weder für das anstehende Hafengebiet noch für jedweden Bebauungsplan eines Gewerbegebietes nicht. Bis zur Verschärfung des Gesetzestextes in der Baunutzungsverordnung vor dreißig Jahren waren der Errichtung solcher Wohnungen kaum Schranken gesetzt, was bis dahin zu vielen Problemen in Gewerbegebieten führte. Die heutige Formulierung der BauNVO, die wörtlich in den Bebauungsplan übernommen wurde, legt strenge Maßstäbe an*

*und beugt insbesondere Missbrauch vor. Für eine ausnahmsweise zulässige Wohnung eines Betriebsleiters müssen vernünftige sachliche und betriebsbezogene Gründe sprechen. Lange Arbeitszeiten, private Schwierigkeiten, eine Wohnung in der Nähe zu finden, oder eine abstrakte Gefahr deliktischer Übergriffe rechtfertigen beispielsweise eine solche Ausnahme nicht. (VG München, Urteil vom 20. November 2019 - M 9 K 17.4569). Dabei ist es wichtig zu erkennen, dass für betriebsbezogene Wohnungen grundsätzlich die Immissionsrichtwerte des betreffenden Gebietes gelten.*

- *Die vorgebrachten Einwendungen hinsichtlich der getroffenen Nutzungsfestsetzungen beachten in vielen Fällen nicht, dass die genannten Nutzungen nur in bestimmten Teilgebieten zulässig sind. Dabei ist das ufernahe Sondergebiet SO-C für bestimmte nicht-gewerbliche Nutzungen prädestiniert worden, ebenso das Sondergebiet SO-D, das weitestgehend unbebaut, höher liegt und hochwasserfrei ist. Diese Nutzungen sind durchweg ausnahmsweise zulässig. Auf die Anwendung des § 31 Abs. 1 i.V.m § 36 Abs. 1 BauGB ist verwiesen worden. Diese Anlagen (z.B. kirchliche, soziale, gesundheitliche und sportliche Zwecke als auch Schank- und Speisewirtschaften und Betriebe des Beherbergungsgewerbes) können dann ausnahmsweise zugelassen werden, wenn die Bedingungen des § 31 Abs. 1 BauGB beachtet werden. Die Festsetzungen haben nicht den Anlass, „den Charakter des Hafens zu verändern“, wie ein Einwender vermutet. Sie sollen dazu dienen, andere Nutzungen zu gestatten, wenn sich der Charakter des Hafens ändert. Sie sollen mit dem Willen der plansetzenden Gemeinde zeigen, dass man gewillt ist, diese Nutzungen dann im Hafen zu etablieren. Die ausnahmsweise Zulässigkeit ermöglicht, sie erst dann zuzulassen, wenn keine störenden Nutzungen im Umfeld vorhanden sind. Wenn das ufernahe Sondergebiet SO-C „zum Be- und Entladen der Schiffe benötigt wird“, wie die anwaltliche Vertretung es begründet, wird die festgesetzte allgemeine Zulässigkeit von hafengebundenen Gewerbebetrieben dies auch weiterhin gewährleisten.*

*Die Eingabe eines Eigentümers von Grundstücken im SO-B befürchtet eine wirtschaftliche Nutzungseinschränkung zu erfahren, wenn nur hafengebundene Nutzungen gestattet sind. In der Fläche SO-B gibt es im Bestand bereits Nutzungen, die nicht einem Hafen entsprechen. Die allgemeine als auch ausnahmsweise Zulässigkeit von Nutzungen ist aufgrund der Lage im Geltungsbereich der Verordnung zur Feststellung des Überschwemmungsgebietes am Rhein ist daher eingeschränkt durch die erforderliche Genehmigung der dafür zuständigen Behörde. In Verbindung mit § 78 WHG ist eine Ausnahme nur für Häfen möglich (siehe Abschnitt 1.3, Seite 7).*

*Der Bestandsschutz vorhandener und genehmigter Nutzungen bleibt gegeben. Erweiterungen und Nutzungsänderungen sind ausnahmsweise möglich. Da Teilflächen im SO-B (noch) nicht bebaut sind, schafft der Bebauungsplan mit seinen auf „Hafengebundenheit“ angelegten Festsetzungen tatsächlich Beschränkungen in diesem nicht unmittelbar an das Wasser des Hafenbeckens grenzenden Bereich.*

*Die bisherig vorgesehene „ausnahmsweise Zulässigkeit“ sonstiger Gewerbebetriebe als auch die Auflage, nur „hafenbezogene“ Handwerksbetriebe zu erlauben, sollte für das SO-B zu einer allgemeinen Zulässigkeit geändert werden. Dementsprechend ist auch die durch die Absatzgliederung nicht zweifelsfreie Zuordnung von Geschäfts-, Büro- und Verwaltungsgebäuden zu den nicht-hafengebundenen Nutzungen (sprachlich) klarzustellen.*

*Mit Blick auf den Bestandsschutz und in konsequenter Folge der Gebietsgliederung werden keine städtebaulichen Gründe gesehen, im SO-B die „Anlagen für gesundheitliche und sportliche Zwecke“ auszuschließen.*

*Die Zulässigkeit eines Beherbergungsbetriebes („Hotel“) war im Hafen zuvor nicht gegeben. Erst der Bebauungsplan eröffnet diese Möglichkeit als Ausnahme, allerdings nur in den beiden südlichen Sondergebieten, die sich im Falle einer touristischen Neuausrichtung des Hafens aufgrund ihrer Ufernähe bzw. des höhergelegenen Terrains dafür eignen.*

*Im Umfeld der gewerblichen Nutzungen SO-A und SO-B kommt eine qualitätvolle Beherbergungsunterkunft kaum in Frage; sog. Boarding Houses, Studenten- oder Monteurunterkünfte sind hier nicht gewollt.*

*Der Stadtrat hatte sich auf der Grundlage dieser Ausführungen mit der Thematik der Art der baulichen Nutzung erneut befasst und in der Sitzung am 4. April 2024 im Rahmen der Abwägung entschieden, dass die Inhalte der vorgebrachten Stellungnahmen grundsätzlich nicht geteilt werden und zu keiner Änderung der Planung führen.*

*Die Einwendungen eines Eigentümers aus dem SO-B waren indes begründet und führten zu einer Anpassung der Nutzungsfestsetzungen.*

*Im erneuten Verfahren nach § 3 Abs. 2 BauGB wurden die Eingaben aus den ersten beiden Beteiligungsverfahren aufrechterhalten und teilweise ergänzt. Die entsprechende Würdigung ist in diesem Fällen in die bereits vorgenommene Bewertung eingeflossen.*

*Der Stadtrat hat sich auf der Grundlage dieser Ausführungen nochmals mit der Thematik der Art der baulichen Nutzung befasst und in der Sitzung am 3. Juni 2024 im Rahmen der Abwägung entschieden, dass die Inhalte der vorgebrachten Stellungnahmen nicht geteilt werden und zu keiner Änderung der Planung führen.*

## **2.8.2 Thematik des Maßes der baulichen Nutzung**

*Die Regelungen zum „Maß der baulichen Nutzung“ sollten analog anderer Gewerbegebiete in Lahnstein, in denen die städtebauliche Ordnung durch eine verbindliche Bauleitplanung gesichert sind, erfolgen.*

*Die Entwicklung dieser Gewerbegebiete (beispielsweise an der Hermsdorfer Straße, der Koblenzer Straße oder im Rheinquartier) wurde allerdings durch die Bauleitplanung erstmals eingeleitet.*

*Im Bebauungsplan zum „Hafengebiet Oberlahnstein“ geht es aber um eine Sicherung der Art der baulichen Nutzung, die Eingriffe in den Bestand weitestgehend vermeidet und aus städtebaulichen Gründen entsprechende Vorgaben für die Zukunft treffen soll.*

*Tatsächlich überschreiten die im Entwurf enthaltenen Regelungen zum „Maß der baulichen Nutzung“ den ursprünglich beabsichtigten Regelungsbedarf. Dies umso mehr, als dass die hier vorgesehenen Werte (Grund- und Geschossflächenzahl sowie Zahl der Vollgeschosse) sowohl einer Kritik hinsichtlich ihrer Verträglichkeit mit dem Welterbe als auch eines Grundstückseigentümers wegen einer vermeintlichen ungerechtfertigten Wertminderung ausgesetzt sind.*

*Das betrifft auch die darüber hinausgehenden Bitte des Zweckverbandes Welterbe nach „Festsetzung von tatsächlich zulässigen Maximalhöhen, die unter Bezug einer nachvollziehbaren Referenzhöhe innerhalb des Geltungsbereiches zu definieren ist“. Die zulässigen Gesamthöhen und Vollgeschosse seien im Hinblick auf die Verträglichkeit mit dem Welterbe kritisch zu prüfen und frühzeitig mit dem Zweckverband Welterbe oder dem Sekretariat für das Welterbe in Rheinland-Pfalz abzustimmen.*

*Angesichts der ausschließlichen städtebaulichen Erforderlichkeit zur Festsetzung der Art der baulichen Nutzung und der Notwendigkeit, das Bauleitplanverfahren vor Ablauf der Veränderungssperre zum Abschluss zu bringen, würde der Aufwand, dem gewünschten Regelungsbedarf (einschließlich einem vermessungstechnisch zu ermittelnden Bezug einer nachvollziehbaren Referenzhöhe innerhalb des Geltungsbereiches) nachzukommen, zu einer erheblichen Verzögerung führen. Dies wäre dem Planungsziel nicht dienlich und damit keinesfalls zu rechtfertigen.*

*Schließlich handelt es sich hier um einen sog. „einfachen Bebauungsplan“ (siehe Abschnitt 1.1.4 ab Seite 5), in dem sich die Zulässigkeit von Vorhaben im Übrigen nach § 34 BauGB richtet.*

*Dies ist umso mehr in dem Umstand begründet, als dass die Aufstellung des Bebauungsplans im „vereinfachten Verfahren“ nach § 13 BauGB erfolgt, da sich der sich aus der vorhandenen Eigenart der näheren Umgebung ergebende Zulässigkeitsmaßstab nicht wesentlich verändert (siehe Abschnitt 2.6 ab Seite 56).*

*Das heißt, was bisher im „unbeplanten Innenbereich“ nach § 34 BauGB zulässig war, sollte - auch mit Blick auf die Regelungen des „Dritten Teil, Zweiter Abschnitt“ des Baugesetzbuches, insbesondere des § 42 („Entschädigung bei Änderung oder Aufhebung einer zulässigen Nutzung“) - auch künftig im gesetzten Rahmen bestehen bleiben.*

*In der Konsequenz dieser Überlegungen sollten die im Entwurf enthaltenden Festsetzungen zum „Maß der baulichen Nutzung“ gestrichen werden. Die Zulässigkeit von Vorhaben („im Übrigen“, also über die getroffenen Festsetzungen zur Art der baulichen Nutzung hinaus) richtet sich dann nach wie vor nach den Bestimmungen des § 34 BauGB.*

*Der Verweis auf das Beratungsgremium für das Welterbe und das Angebot, dieses zur aktiven Beratung von Planungen und Maßnahmen möglichst frühzeitig hinzuziehen, kann daher dankend ablehnt werden.*

*Der Stadtrat hatte sich auf der Grundlage dieser Ausführungen mit der Thematik des Maßes der baulichen Nutzung befasst und in der Sitzung am 4. April 2024 im Rahmen der Abwägung entschieden, dass die Inhalte der vorgebrachten Stellungnahmen zwar nicht geteilt werden, aber aus den vorgenannten Gründen zu einer Änderung der Planung führen, indem die Regelungen zum „Maß der baulichen Nutzung“ gestrichen werden.*

### **2.8.3 Thematik der Örtlichen Bauvorschriften nach der Landesbauordnung**

*Die Aufnahme von „Örtlichen Bauvorschriften“ zur äußeren Gestaltung von baulichen Anlagen und Werbeanlagen, sollte analog anderer Gewerbegebiete in Lahnstein, in denen die städtebauliche Ordnung durch eine verbindliche Bauleitplanung gesichert sind, erfolgen.*

*Die Entwicklung dieser Gewerbegebiete (beispielsweise an der Hermsdorfer Straße, der Koblenzer Straße oder im Rheinquartier) wurde allerdings durch die Bauleitplanung erstmals eingeleitet.*

*Im Bebauungsplan zum „Hafengebiet Oberlahnstein“ geht es aber um eine Sicherung der Art der baulichen Nutzung, die Eingriffe in den Bestand weitestgehend vermeidet und aus städtebaulichen Gründen entsprechende Vorgaben für die Zukunft treffen soll.*

*Tatsächlich überschreiten die im Entwurf enthaltenen „Örtlichen Bauvorschriften“ zur Gestaltung den ursprünglich beabsichtigten Regelungsbedarf. Dies umso mehr, als dass die hier vorgesehenen Werte (Maße, Höhen, Farben) einer Kritik hinsichtlich ihrer Verträglichkeit mit dem Welterbe ausgesetzt sind und vom Zweckverband (zum jetzigen Zeitpunkt !) um eine „frühzeitige Einbindung und Abstimmung im weiteren Verfahren“ gebeten wird, „um die Verträglichkeit mit dem Welterbe und der durch die UNESCO geschützten Kulturlandschaft in Einklang zu bringen“.*

*Angesichts der ausschließlichen städtebaulichen Erforderlichkeit zur Festsetzung der Art der baulichen Nutzung und der Notwendigkeit, das Bauleitplanverfahren vor Ablauf der Veränderungssperre zum Abschluss zu bringen, würde der Aufwand, dem gewünschten Regelungsbedarf nachzukommen, zu einer erheblichen Verfahrensverzögerung führen. Dies wäre dem Planungsziel nicht dienlich und damit keinesfalls zu rechtfertigen.*

*Schließlich handelt es sich hier um einen sog. „einfachen Bebauungsplan“ (siehe Abschnitt 1.1.4, Seite 5), in dem sich die Zulässigkeit von Vorhaben im Übrigen nach § 34 BauGB richtet.*

*Dies ist umso mehr in dem Umstand begründet, als dass die Aufstellung des Bebauungsplans im „vereinfachten Verfahren“ nach § 13 BauGB erfolgt, da sich der sich aus der vorhandenen Eigenart der näheren Umgebung ergebende Zulässigkeitsmaßstab nicht wesentlich verändert (siehe Abschnitt 2.6 ab Seite 56).*

*Das heißt, was bisher im „unbeplanten Innenbereich“ nach § 34 BauGB zulässig war, sollte - auch mit Blick auf die Regelungen des „Dritten Teil, Zweiter Abschnitt“ des Baugesetzbuches, insbesondere des § 42 („Entschädigung bei Änderung oder Aufhebung einer zulässigen Nutzung“) - auch künftig im gesetzten Rahmen bestehen bleiben.*

*In der Konsequenz dieser Überlegungen sollten die im Entwurf enthaltenden „Örtlichen Bauvorschriften“ hinsichtlich der Gestaltung von baulichen Anlagen und Werbeanlagen gestrichen werden. Die Zulässigkeit von Vorhaben („im Übrigen“, also über die getroffenen Festsetzungen zur Art der baulichen Nutzung hinaus) richtet sich dann nach wie vor nach den Bestimmungen des § 34 BauGB.*

*Der Stadtrat hatte sich auf der Grundlage dieser Ausführungen mit der Thematik der Örtlichen Bauvorschriften nach der Landesbauordnung hinsichtlich der Gestaltung von baulichen Anlagen und Werbeanlagen befasst und in der Sitzung am 4. April 2024 im Rahmen der Abwägung entschieden, dass die Inhalte der vorgebrachten Stellungnahmen zwar nicht geteilt werden, aber aus den vorgenannten Gründen zu einer Änderung der Planung führen, indem die „Örtlichen Bauvorschriften“ gestrichen werden.*

#### **2.8.4 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.*

*Der Stadtrat hatte sich auf der Grundlage dieser Ausführungen mit der Thematik aus wasser- und abfallwirtschaftlicher Sicht befasst und in der Sitzung am 14. September 2023 im Rahmen der Abwägung (zunächst) entschieden, dass die Inhalte der vorgebrachten Stellungnahmen geteilt werden und zu einer Änderung der Planung führen.*

*In den weiteren Beteiligungsverfahren wurden keine neuerlichen Inhalte zu dieser Thematik vorgebracht.*

### **2.8.5 Thematik der Belange der Deutschen Bahn und anderer Eisenbahnen**

*Eine 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.*

*Die Deutsche Bahn AG hat in ihrer Stellungnahme vom 24. Oktober 2022 Anmerkungen 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 vorgebracht.*

*Diese 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.*

*Der Stadtrat hatte sich auf der Grundlage dieser Ausführungen mit der Thematik der Belange der Deutschen Bahn und anderer Eisenbahnen befasst und bereits in der Sitzung am 14. September 2023 im Rahmen der Abwägung entschieden, dass die Inhalte der vorgebrachten Stellungnahmen nicht geteilt werden und keine Berücksichtigung in den Festsetzungen des Bebauungsplanes (lediglich teilweise in dessen Hinweisen) finden und zu keiner Änderung der Planung führen.*

*Im Verfahren nach § 3 Abs. 2 BauGB wurde keine Stellungnahme der Deutschen Bahn eingereicht.*

*Im erneuten Verfahren nach § 3 Abs. 2 BauGB wurden die Eingaben aus den ersten beiden Beteiligungsverfahren sinngemäß wiederholt, aber durch weitere Angaben und Karten auf insgesamt 24 Seiten ausgedehnt; dies auch, weil in dieser „Gesamtstellungnahme“ die Ausführungen von DB InfraGO AG und DB Energie GmbH enthalten sind.*

*Nun wird der Wortlaut verwendet, dass gegen das Vorhaben „bei Beachtung und Einhaltung der nachfolgenden Bedingungen/Auflagen und Hinweise aus Sicht der Deutschen Bahn AG und ihrer Konzernunternehmen“ keine Bedenken bestehen.*

*Die Beachtung und Einhaltung der Bedingungen/Auflagen und Hinweise kann im Bauleitplanverfahren nicht zugesichert werden. Die Deutsche Bahn versteht den Bauleitplan offenbar als Antrag auf eine Baumaßnahme entlang der Bahnstrecke und geht im Detail u.a. auf den Einsatz von Baukränen und Bauwerkzeugen sowie die Freilegung von Kabeln ein, die nur in einem bestimmten Temperaturbereich erfolgen darf. Nicht zuletzt verlangt die Deutsche Bahn in diesem Beteiligungsverfahren die Abgabe einer „Verpflichtungserklärung“, wonach die geforderten Schutzmaßnahmen eingehalten werden und für Schäden in vollem Umfang aufzukommen sei. Aus der abschließenden Formulierung, dass die Zustimmung der Deutschen Bahn (nur) für einen Zeitraum von 24 Monaten gültig sei, lässt sich erkennen, dass hier die Beteiligung der Deutschen Bahn als Träger öffentlicher Belange völlig missverstanden wird.*

*Selbstverständlich bedürfen Bauanträge im Umfeld der Bahnanlagen der Abstimmung mit der DB InfraGo AG - ob in einem Bebauungsplan oder dem unbeplanten Innenbereich gelegen. Die Auffassung der DB, 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, ist daher im konkreten Fall auf ihre Anwendbarkeit im Rahmen des Baugenehmigungsverfahrens zu prüfen, auch inwieweit die Antragsunterlagen der Baumaßnahmen frühzeitig mit der DB abgestimmt und mit detaillierten Plänen rechtzeitig vor Baubeginn zur Stellungnahme vorgelegt werden müssen.*

*In der Konsequenz des Wortlautes, dass seitens der DB AG gegen das Vorhaben (nur) „bei Beachtung und Einhaltung der ... Bedingungen/Auflagen und Hinweise aus Sicht der Deutschen Bahn AG und ihrer Konzernunternehmen“ keine Bedenken bestehen, ist festzustellen, dass die Beachtung und Einhaltung der vorgebrachten Bedingungen/Auflagen und Hinweise durch den Bebauungsplan nicht erfolgen kann.*

*Insoweit wird gefolgert, dass seitens der DB AG Bedenken bestehen, die jedoch nicht näher formuliert und begründet sind. Insbesondere aus dem Umstand heraus, dass der Bebauungsplan in seinem Geltungsbereich keine gewidmeten Eisenbahnflächen (über die die Stadt Lahnstein auch keine Planungshoheit besitzt) umfasst, kann keine Änderung bzw. Anpassung der Planung vorgenommen werden. Nicht zuletzt muss noch einmal darauf hingewiesen werden, dass die parallel zur Bahnstrecke liegenden Flächen (jetzt: Sondergebiet SO-D) von der Deutschen Bahn vor acht Jahren an das Land Rheinland-Pfalz veräußert wurden. Hier hätten die nun für notwendig angesehenen Regelungen verbindlich getroffen werden können.*

*Der Stadtrat hat sich auf der Grundlage dieser Ausführungen nochmals mit der Thematik der Belange der Deutschen Bahn und anderer Eisenbahnen befasst und in der Sitzung am 3. Juni 2024 im Rahmen der Abwägung entschieden, dass die Inhalte der vorgebrachten Stellungnahmen nicht geteilt werden und zu keiner Änderung der Planung führen.*

## **2.8.6 Thematik der Berücksichtigung des Artenschutzes und der Bepflanzung**

*Die Aufnahme von „Örtlichen Bauvorschriften“ zur Gestaltung der unbebauten Flächen der bebauten Grundstücke, sollte analog anderer Gewerbegebiete in Lahnstein, in denen die städtebauliche Ordnung durch eine verbindliche Bauleitplanung gesichert sind, erfolgen.*

*Die Entwicklung dieser Gewerbegebiete (beispielsweise an der Hermsdorfer Straße, der Koblenzer Straße oder im Rheinquartier) wurde allerdings durch die Bauleitplanung erstmals eingeleitet.*

*Im Bebauungsplan zum „Hafengebiet Oberlahnstein“ geht es aber um eine Sicherung der Art der baulichen Nutzung, die Eingriffe in den Bestand weitestgehend vermeidet und aus städtebaulichen Gründen entsprechende Vorgaben für die Zukunft treffen soll.*

*Tatsächlich überschreiten die im Entwurf enthaltenen „Örtlichen Bauvorschriften“ zur Gestaltung den ursprünglich beabsichtigten Regelungsbedarf. Dies umso mehr, als dass die hier vorgesehenen Bepflanzungsvorgaben (Anzahl, Arten, Beschränkung von Nadelgehölzen) einer Kritik der Unteren Naturschutzbehörde (UNB) ausgesetzt sind, von wo aus „ausschließlich heimisch, standortgerechte Laubgehölze verwendet werden sollen, woraufhin „eine Artenliste aus gebietsheimischen Gehölzen erstellt werden“ sollte.*

*Angesichts der ausschließlichen städtebaulichen Erforderlichkeit zur Festsetzung der Art der baulichen Nutzung und der Notwendigkeit, das Bauleitplanverfahren vor Ablauf der Veränderungssperre zum Abschluss zu bringen, würde der Aufwand, dem gewünschten Regelungsbedarf nachzukommen, zu einer erheblichen Verzögerung führen. Dies wäre dem Planungsziel nicht dienlich und damit keinesfalls zu rechtfertigen.*

*Die Untere Naturschutzbehörde mahnt des Weiteren an, dass - auch wenn der Bebauungsplan im „vereinfachten Verfahren“ aufgestellt werde, die Vorschriften des Artenschutzrechtes (vgl. § 44 BNatSchG) zu berücksichtigen, abzuarbeiten und entsprechende Vermeidungs- und Ausgleichsmaßnahmen festzusetzen seien.*

*Eine abschließende Stellungnahme der UNB sei zudem aufgrund der vorgelegten Unterlagen - welche eine „grobe Gliederung des Geltungsbereiches ... sowie „textliche eine kurze bauliche Nutzung der jeweiligen Sondergebiete“ beinhalteten - nicht möglich.*

*Die Untere Naturschutzbehörde verkennt einerseits, dass das Verfahren nach § 3 Abs. 2 BauGB abschließend ist und keine anderen bzw. weiteren Beteiligungsmöglichkeiten vor dem abschließenden Satzungsbeschluss bestehen (es sei denn, nach einer Änderung des Bebauungsplan-Entwurfes wird das Verfahren nach § 3 Abs. 2 BauGB vorschriftsmäßig wiederholt).*

*Zum anderen verkennt die UNB, dass es hier nicht nur um eine Planung im „vereinfachten Verfahren“, sondern auch um einen sog. „einfachen Bebauungsplan“ (siehe Abschnitt 1.1.4 ab Seite 5) handelt, in dem sich die Zulässigkeit von Vorhaben im Übrigen nach § 34 BauGB richtet. Eine Planzeichnung gibt es daher nicht. Die Gliederung des Geltungsbereiches ist zudem nicht „grob“ sondern parzellenscharf und die Festsetzungen zur baulichen Nutzung sind mit über vier Seiten alles andere als „kurz“, sondern sehr differenziert, um dem Planungsziel kurzfristig Rechnung zu tragen.*

*Dies ist umso mehr in dem Umstand begründet, als dass die Aufstellung des Bebauungsplans im „vereinfachten Verfahren“ nach § 13 BauGB erfolgt, da sich der sich aus der vorhandenen Eigenart der näheren Umgebung ergebende Zulässigkeitsmaßstab nicht wesentlich verändert (siehe Abschnitt 2.6 ab Seite 56).*

*Das heißt, was bisher im „unbeplanten Innenbereich“ nach § 34 BauGB zulässig war, sollte auch künftig im gesetzten Rahmen bestehen bleiben.*

*Der erwähnte § 44 BNatSchG kommt nicht (nur) bei der Bauleitplanung zu Anwendung, sondern gilt ebenso im Außen- und Innenbereich. Auch ohne Bebauungsplan sind die „Vorschriften für besonders geschützte und bestimmte andere Tier- und Pflanzenarten“ zu beachten. Um dies klarzustellen, wird der § 44 unter den Hinweisen wiedergegeben.*

*In der Konsequenz dieser Überlegungen sollten die im Entwurf enthaltenen „Örtlichen Bauvorschriften“ hinsichtlich der Gestaltung der unbebauten Flächen gestrichen werden. Die Zulässigkeit von Vorhaben („im Übrigen“, also über die getroffenen Festsetzungen zur Art der baulichen Nutzung hinaus) richtet sich dann nach wie vor nach den Bestimmungen des § 34 BauGB. Hierbei gelten auch alle Vorschriften des Bundesnaturschutzgesetzes.*

*Der Stadtrat hatte sich auf der Grundlage dieser Ausführungen mit der Thematik der Berücksichtigung des Artenschutzrechts und der Bepflanzung hinsichtlich der Gestaltung der unbebauten Flächen befasst und in der Sitzung am 4. April 2024 im Rahmen der Abwägung entschieden, dass die Inhalte der vorgebrachten Stellungnahmen zwar nicht geteilt werden, aber aus den vorgenannten Gründen zu einer Änderung der Planung führen, indem die „Örtlichen Bauvorschriften“ gestrichen werden.*

*Im erneuten Verfahren nach § 3 Abs. 2 BauGB werden die Eingaben der Unteren Natur-schutzbehörde aufrechtgehalten und dahingehend vertieft, dass insbesondere im Sondergebiet SO-D Grünflächen, offene Bodenflächen sowie Gehölze vorhanden seien, die artenschutzrechtlich relevant sind. Zwar seien Gehölzentfernungen in den textlichen Festsetzungen unter Punkt 1.5 auf einen Zeitraum außerhalb der Vogelbrutzeit beschränkt, auf Reptilien und den Schutz derer würde allerdings nicht eingegangen. Das Abschieben von Oberboden könne auch außerhalb der Vogelbrutzeit bezüglich Reptilien artenschutzrechtliche Verbotstatbestände hervorrufen, da sich Reptilien dort dann zur Winterruhe vergraben könnten. Demnach sei der Artenschutz im Rahmen des Bauleitplanverfahrens abzuarbeiten, es sind geeignete Vermeidungs- und Ausgleichsmaßnahmen festzusetzen.*

*Nach wie vor sieht sich die UNB einleitend nicht in der Lage, eine abschließende Stellungnahme abzugeben, da eine Planzeichnung mit festgesetzten überbaubaren Flächen sowie festgesetzten Grünflächen nicht vorhanden sei. Dennoch wird Einfluss genommen auf die vermeintliche Notwendigkeit zu treffender Festsetzungen von Vermeidungs- und Ausgleichsmaßnahmen sowie separater Artenlisten.*

*Die Tatsache, dass hier von dem zulässigen Instrument eines sog. „einfachen Bebauungsplanes“ nach § 30 Abs. 3 BauGB Gebrauch gemacht wird, wird offenbar nicht verstanden bzw. akzeptiert. Dies zeigt auch, dass der zitierte „Punkt 1.5“ als textliche Festsetzung aufgefasst wird; es handelt sich aber, dem Rahmen des „einfachen Bebauungsplanes“ entsprechend, lediglich um die redaktionelle Wiedergabe des § 44 BNatSchG, der in Gebieten nach den §§ 30, 34 und 35 gilt. Auch ohne Bebauungsplan sind die „Vorschriften für besonders geschützte und bestimmte andere Tier- und Pflanzenarten“ zu beachten. Der Bebauungsplan Nr. 23 setzt sich an keiner Stelle darüber hinweg.*

*Der Stadtrat hat sich auf der Grundlage dieser Ausführungen nochmals mit der Thematik der Berücksichtigung des Artenschutzrechts und der Bepflanzung befasst und in der Sitzung am 3. Juni 2024 im Rahmen der Abwägung entschieden, dass die Inhalte der vorgebrachten Stellungnahmen nicht geteilt werden und zu keiner Änderung der Planung führen.*

### **2.8.7 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 Binnenschiffsystems (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 Frachtschiffahrt zu erhalten und soweit erforderlich auszubauen. Die Schleusenkammern 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 („hafen- bzw. 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 Frachtschiffahrt nicht beeinträchtigt wird. Die vermeintlich zitierte Aussage, dass eine multifunktionale Nutzung nur in Betracht käme, wenn die Frachtschiffahrt 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 Frachtschiffahrt weitergeführt wird, aber eben „nicht beeinträchtigt“ wird.*

*Der Stadtrat hatte sich auf der Grundlage dieser Ausführungen mit der Thematik eines Verstoßes gegen „höherrangiges Recht“ befasst und in den Sitzungen am 14. September 2023 und 4. April 2024 im Rahmen der Abwägung entschieden, dass die Inhalte der vorgebrachten Stellungnahmen nicht geteilt werden und zu keiner Änderung der Planung führen.*

*In den beiden weiteren Beteiligungsverfahren wurden die früheren Eingaben zu dieser Thematik aufrechterhalten, hinsichtlich dieser Thematik aber um keine neuen Inhalte ergänzt.*

*Der Stadtrat hat sich auf der Grundlage dieser Ausführungen nochmals mit der Thematik eines Verstoßes gegen „höherrangiges Recht“ befasst und in der Sitzung am 3. Juni 2024 im Rahmen der Abwägung entschieden, dass die Inhalte der vorgebrachten Stellungnahmen nicht geteilt werden und zu keiner Änderung der Planung führen.*

### **2.8.8 Thematik des Aufstellungsverfahrens und der Erforderlichkeit der Planung**

*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.*

*In den beiden Verfahren nach § 3 Abs. 2 BauGB wurden die Eingaben aus den ersten Beteiligungsverfahren aufrechtgehalten, hinsichtlich dieser Thematik aber um keine neuen Inhalte ergänzt.*

*Der Stadtrat hat sich auf der Grundlage dieser Ausführungen mit der Thematik befasst und in den Sitzungen am 14. September 2023 und 4. April 2024 im Rahmen der Abwägung entschieden, dass die Inhalte der vorgebrachten Stellungnahmen zur Kenntnis genommen werden und zu keiner Änderung der Planung führen.*

*Im erneuten Verfahren nach § 3 Abs. 2 BauGB äußern die SGD Nord in Koblenz, das Welterbesekretariat in Mainz und der Zweckverband Oberes Mittelrhein in St. Goarshausen nahezu wortgleiche Stellungnahmen mit dem Anliegen, der Bebauungsplan möge weitergehende Festsetzungen zum Maß der Nutzung und zur baulichen Gestaltung zu treffen, um der Lage des Hafens im Welterbegebiet gerecht zu werden. Dies gipfelt in der Feststellung, dass ohne weitergehende Regelungen im Bebauungsplan eine Gefährdung der Welterbestätte Oberes Mittelrhein nicht mehr ausgeschlossen werden könne.*

*Dabei wird aufgrund „nicht mehr vorhandener Festsetzungen“ von einer „Verschlechterung“ gegenüber dem vorigen Entwurf gesprochen; wobei man auch mit dem Entwurf dieser Festsetzungen nicht konform gegangen war.*

*Ein solcher Vorwurf ist unmaßgebend, da „vorige Entwürfe“ im Aufstellungsverfahren keinem Vergleich unterzogen werden können. Entscheidend allein kann nur das Verhältnis zum bisherigen planungsrechtlichen Stand sein, nach dem das Hafengebiet bis dato zum sog. „unbeplanten Innenbereich“ gehört, in dem die Zulässigkeit von Vorhaben nach § 34 BauGB beurteilt wird.*

*Die Thematik des Maßes der baulichen Nutzung wurde bereits im Abschnitt 2.8.2, die Thematik der Örtlichen Bauvorschriften nach der Landesbauordnung im Abschnitt 2.8.3 beraten und vom Stadtrat im Zuge der Abwägung beschlossen.*

*In der Konsequenz enthält der Bebauungsplan Nr. 23 keine Festsetzungen zum „Maß der baulichen Nutzung“. Die Zulässigkeit von Vorhaben („im Übrigen“, also über die getroffenen Festsetzungen zur Art der baulichen Nutzung hinaus) richtet sich dann nach wie vor nach den Bestimmungen des § 34 BauGB.*

*Ausgehend von der Rechtsprechung des Bundesverwaltungsgerichts liegt dann ein Einfügen vor, wenn das Vorhaben sich in die Umgebung harmonisch einfügt. Dabei geht es bei dem Einfügen weniger um „Einheitlichkeit“ als um „Harmonie“. Daher kann sich auch ein Vorhaben, das den aus ihrer Umgebung ableitbaren Rahmen überschreitet, in diese Umgebung einfügen. Daraus, dass ein Vorhaben in seiner Umgebung - überhaupt oder doch in dieser oder jener Beziehung - ohne ein Vorbild ist, folgt noch nicht, dass es ihm an der („harmonischen“) Einfügung fehlt. Das Erfordernis des Einfügens schließt nicht schlechthin aus, etwas zu verwirklichen, was es in der Umgebung bisher nicht gibt. Das Gebot des Einfügens soll nicht als starre Festlegung auf den gegebenen Rahmen allen individuellen Ideenreichtum blockieren; es zwingt nicht zur Uniformität. Das Erfordernis des Einfügens hindert nicht schlechthin daran, den vorgegebenen Rahmen zu überschreiten. Aber es hindert daran, dies in einer Weise zu tun, die - sei es schon selbst oder sei es infolge der Vorbildwirkung - geeignet ist, bodenrechtlich beachtliche und erst noch ausgleichsbedürftige Spannungen zu begründen oder die vorhandenen Spannungen zu erhöhen (BVerwG vom 3. Juni 201977 Az. IV C 37.75).*

*In dieser Ausrichtung steht das Erfordernis des Einfügens nicht nur in Beziehung zu den in § 1 Abs 6 BauGB angeführten öffentlichen Belangen, sondern darin liegt zugleich seine Beziehung zur Bauleitplanung: Ein Vorhaben, das im Verhältnis zu seiner Umgebung bewältigungsbedürftige Spannungen begründet oder erhöht, das - in diesem Sinne - „verschlechtert“, „stört“, „belastet“, bringt die ihm vorgegebene Situation gleichsam in Bewegung. Es stiftet eine Unruhe, die potentiell ein Planungsbedürfnis nach sich zieht.*

*Eine weitere Einschränkung besteht darin, dass § 34 Abs. 1 Satz 2 BauGB das Ortsbild nur insoweit vor Beeinträchtigungen schützt, wie dies im Geltungsbereich eines Bebauungsplans durch planerische Festsetzungen möglich wäre. § 34 BauGB ist eine planerisetzende Vorschrift. Sie regelt die Bebaubarkeit der innerhalb eines im Zusammenhang bebauten Ortsteils liegenden Grundstücke, wenn ein Bebauungsplan für das Grundstück nicht vorhanden ist.*

*Völlig verfehlt ist das Heranziehen des „Gebotes der Konfliktbewältigung“. Wie es von der SGD unter der Benennung aus einem Kommentar zum Baugesetzbuch zitiert wird, darf die Planung nicht dazu führen, dass Konflikte, die durch sie hervorgerufen werden, zulasten betroffener Belange letztlich ungelöst bleiben.*

*Das im Abwägungsgebot des § 1 Abs. 7 BauGB wurzelnde Gebot der Konfliktbewältigung verlangt, dass jeder Bebauungsplan grundsätzlich die von ihm selbst geschaffenen oder ihm sonst zurechenbaren Konflikte zu lösen hat, indem die von der Planung berührten Belange zu einem gerechten Ausgleich gebracht werden. Die Planung darf nicht dazu führen, dass Konflikte, die durch sie hervorgerufen werden, zu Lasten Betroffener letztlich ungelöst bleiben. Dies schließt eine Verlagerung von Problemlösungen aus dem Bauleitplanverfahren auf nachfolgendes Verwaltungshandeln indes nicht aus. Festsetzungen eines Bebauungsplans können auch Ausdruck einer „planerischen Zurückhaltung“ sein.*

*Im Übrigen richtet sich das erforderliche Maß der Konkretisierung der planerischen Festsetzungen danach, was nach den Umständen des Einzelfalls für die städtebauliche Ordnung erforderlich ist und dem Gebot gerechter Abwägung der konkret berührten privaten Interessen und öffentlichen Belange entspricht (zitiert aus Bundesverwaltungsgericht, Urteil vom 12. September 2013 - 4 C 8.12).*

*Der (einfache) Bebauungsplan Nr. 23 ruft keine Konflikte hervor - weder in diesem noch in nachgeordneten Verfahren. Jedes Vorhaben im Geltungsbereich dieses Bebauungsplan wird dem Bauantragsverfahren nach der rheinland-pfälzischen Landesbauordnung unterliegen und eine entsprechende Genehmigung beantragen müssen; dies ungeachtet, ob es den rechtlichen Zulässigkeitsmaßstäben des § 30 oder § 34 BauGB unterliegt.*

*Der in den Stellungnahmen darauf abzielende Inhalt einer vermeintlichen Gefährdung der Welterbestätte ist kein Konflikt im Sinne des § 1 Abs. 7 BauGB und der daraus resultierenden Rechtsprechung zur Bauleitplanung. Dies allein deswegen, als dass durch den Bebauungsplan Nr. 23 kein Baurecht geschaffen wird, das die bisherigen Zulässigkeiten überschreitet.*

*Kernstück der Zulässigkeit baulicher Anlagen im bauplanungsrechtlichen Innenbereich nach § 34 BauGB ist das Einfügungsgebot. Danach sind Bauvorhaben prinzipiell zulässig, wenn sie sich nach Art und Maß der baulichen Nutzung, der Bauweise und der Grundstücksfläche, die überbaut werden soll, in die Eigenart der näheren Umgebung einfügen. Die genannten Kriterien entsprechen den Voraussetzungen des qualifizierten Bebauungsplans und das nicht ohne Grund. Der Mechanismus des § 30 Abs. 1 BauGB und der des § 34 BauGB sind nämlich sehr ähnlich. Während beim qualifizierten Bebauungsplan die Festsetzungen ausdrücklich satzungsmäßig angeordnet sind, müssen sie im Innenbereich aus der maßgeblichen Umgebungsbebauung abgeleitet werden. Mit anderen Worten stellt die Umgebung in § 34 BauGB gleichsam einen faktischen Bebauungsplan dar.*

*Die Aussage der SGD Nord, dass „eine fehlende Berücksichtigung der Belange der Baukultur und des Denkmalschutzes im Rahmen einer Beurteilung nach § 34 BauGB zu unnötigen Konflikten und Verfahrensverzögerungen führen können“ unterstellt, dass „nach den gezeigten Erfahrungen der letzten Jahre“ fehlerhafte Genehmigungen erteilt worden wären. Diesen pauschalen Vorwurf weist die Stadt Lahnstein mit ihrer eigenen Unteren Bauaufsichtsbehörde entschieden zurück!*

*Das Szenario, dass sich durch den Verzicht des städtebaulichen Steuerungselementes (Maß der baulichen Nutzung) schlimmstenfalls städtebauliche Gegebenheiten ergeben können, „die über Jahrzehnte negative visuelle Auswirkungen auf die Welterbestätten haben könnten“, wird als unverantwortlich geäußerte und rechtlich völlig aus der Luft gegriffene „Panikmache“ nicht geteilt. Es ist nicht nachvollziehbar, dass sich die SGD als Aufsichtsbehörde angesichts der eindeutigen Rahmenbedingungen des bundeseinheitlichen Baurechtes zu solchen Äußerungen verleiten lässt.*

*Das Hafengebiet liegt nicht im Kernbereich des Welterbes Oberes Mittelrheintal, wie es die Kartendarstellung für das Stadtgebiet von Nieder- und Oberlahnstein zeigt. Hiernach sind das Rheinufer (mit Löhnberger Mühle, Johanneskloster, Schloss Martinsburg) und eine nicht näher begründete Fläche in Oberlahnstein betroffen, durch die das Rheinufer mit der Burg Lahneck grafisch verbunden ist.*

*Bei der Stadt Lahnstein eingehende Bauanträge (zur Genehmigung nach den jeweiligen Bereich gemäß den §§ 30 oder 34) aus den nicht betroffenen Bereichen werden nach wie vor nicht der „Initiative Baukultur“ zur Stellungnahme vorgelegt. Es wird hier auch kein „Einführungsnachweis nach § 34 Abs. 1“ erbracht, um die Verträglichkeit mit dem Welterbe festzustellen - wie es von dort aus gefordert wurde.*

*Der Hafen Oberlahnstein liegt naturgemäß zwar am Rhein, ist aber seit weit mehr als einhundert Jahren ein bedeutender Wirtschaftsstandort, wie es die Begründung erläutert. Das Land Rheinland-Pfalz sieht diese Bedeutung auch in Zukunft gegeben und beabsichtigt, landesbedeutsame Häfen aufzuwerten und zu sichern. Wie es die eingegangenen Stellungnahmen des Ministeriums und der Hafenbetriebe zeigen, wird von dort aus die Erforderlichkeit einer städtebaulichen Planung nicht gesehen und zum Teil auch (unzutreffenderweise) befürchtet, der Hafenbetrieb könne durch die Bauleitplanung künftig betrieblichen Einschränkungen unterliegen.*

*Die Stadt Lahnstein hat ein gesamtstädtisches Interesse an diesem Gebiet und seinen Verbindungen mit dem umgebenden Stadtgefüge - bis hin zu die gesamte Kommune beeinträchtigenden verkehrlichen Belangen. Die Notwendigkeit zu treffender neuer Regularien stellen die Argumente der Welterbeschützer jedoch hinter eine befürchtete rein optische Beeinträchtigung von Blickbeziehungen und Sichtachsen.*

*Die ohne Rechtsgrundlage ausgedrückte Forderung der Unteren Denkmalpflegebehörde, dass bei allen dortigen zukünftigen baulichen Veränderungen darauf zu achten ist, dass der Blick der Lahnmündung und der Burg Lahneck nicht negativ beeinträchtigt werden dürfen, kann der Funktion eines wirtschaftlich ausgerichteten Hafenbetriebes nicht gerecht werden.*

*Die ausgewählten Luftbilder (Abschnitt 2.3.2 ab Seite 22) zeigen, dass das Hafensreal sicherlich keine „Augenweide“ für den Bereich der Lahnmündung und des gegenüberliegenden Schloss Stolzenfels ist. Es ist aber Bestandteil der Geschichte Lahnstein und wird sich nicht durch optische Aufhübschungen verändern lassen, geschweige denn dass der Standort aufgegeben wird. Vielmehr zeigen die Entwicklungsperspektiven des Landes Rheinland-Pfalz, dass die Flächen „grundsätzlich geeignet sind, um ein Container-Terminal zu errichten (Abschnitt 2.4.5.5 ab Seite 39).*

*Die wirtschaftlichen Interessen eines Hafenbetriebes, die die Stadt Lahnstein grundsätzlich nicht unberücksichtigt lassen kann, werden durch Anforderung der Denkmalpflege an „eine klassische Formensprache neuer Gebäude“, wonach sich Formensprache, Volumen und Erscheinungsbild einzufügen bzw. sich unterzuordnen haben, völlig außen vor gelassen. Auch die Einschränkungen, dass „an dortiger Stelle keine ‚Skulpturen‘ platziert werden“, erscheint als willkürliches und ohne Rechtsgrundlage geäußertes Verbot. In diesem Zusammenhang ist auf § 4 Abs. 2 Satz 5 zu verweisen wonach sich die Behörden und sonstigen Träger öffentlicher Belange in den Stellungnahmen auf ihren Aufgabenbereich beschränken sollen.*

*Dass auf den Umgebungsschutz (gemeint ist wohl gemäß § 4 DSchG) der gegenüberliegenden katholischen Klosterkirche St. Johannis der Täufer und des Klosters Rücksicht genommen wird ist bei über vierhundert Meter Abstand jedoch kaum von ausschlaggebender Bedeutung.*

*Selbstverständlich werden die Belange des Welterbes grundsätzlich zu beachtet. Sie fließen aber nicht in diesem Maße in diese Planung ein, wie es hier gefordert wird.*

*Die Planungshoheit und damit die Entscheidung über den Bebauungsplan und seine Inhalte hat die Stadt Lahnstein inne.*

*Bauleitpläne sind nach § 1 Abs. 3 BauGB von den Gemeinden aufzustellen, sobald und soweit es für die städtebauliche Ordnung erforderlich ist. Der hier festgelegte Maßstab, der planungsrechtlichen Erforderlichkeit ist auch für den Planbereich, den Umfang und den Inhalt von Bebauungsplänen maßgebend. Die Vorschrift des § 9 BauGB selbst enthält keine eigenständigen Bestimmungen mehr darüber, welche Festsetzungen in den Bebauungsplan aufgenommen werden sollen.*

*Welche Festsetzungen erforderlich sind, soll sich allein nach § 1 richten. Durch die Formulierung „können“ wollte der Gesetzgeber deutlich machen, dass § 9 Abs. 1 nur einen Katalog Festsetzungen enthält, deren Verwendung weitgehend im Planungsermessen der Gemeinde liegt.*

*Anhand des § 1 Abs. 3 ist demnach zu beurteilen,*

- ob überhaupt ein Bebauungsplan aufgestellt, geändert oder aufgehoben werden soll;*
- welche Planalternativen und Alternativen der Planung in Betracht kommen;*
- für welchen Bereich der Bebauungsplan gelten soll;*
- ob der Bebauungsplan als einfacher oder als qualifizierter Plan aufgestellt werden soll;*
- welche Festsetzungen getroffen und einander zugeordnet werden sollen;*
- welchen Grad der Konkretisierung und Differenzierung die einzelnen Festsetzungen und damit der Plan insgesamt haben sollen.*

*Daneben enthalten einige Vorschriften des Baugesetzbuches besondere Erforderlichkeitsklauseln. Diese Bestimmungen wollen jedoch keine erschwerten Voraussetzungen für die betreffenden Festsetzungen aufstellen, vielmehr bringen sie lediglich zum Ausdruck, dass spezielle Gründe gerade für die betreffenden Festsetzungen vorliegen müssen; jede der genannten Festsetzungen muss mit Argumenten begründet werden, die sich aus der jeweiligen konkreten Situation ergeben.*

*Innerhalb des vorgegebenen Rahmens unterliegt die Entscheidung darüber, was erforderlich ist, auch der planerischen Gestaltungsfreiheit der Gemeinde.*

*Bei der Beurteilung der Erforderlichkeit hat die Gemeinde zu berücksichtigen, dass die Festsetzungen auch für die sich wandelnden Bedürfnisse und Vorstellungen einen gewissen Entscheidungsspielraum offen lassen. Bebauungspläne und ihre Festsetzungen sind auch nur insoweit erforderlich, als sie auch verwirklicht werden können.*

*Insoweit hat der Erforderlichkeitsmaßstab inhaltsfordernde Funktion. Andererseits begrenzt er den Planumfang und Planinhalt auf das notwendige Maß. Insoweit hat er inhaltsbegrenzende Funktion. Dies erfordert auch das verfassungsrechtliche Übermaßverbot.*

*Den Gemeinden ist durch § 1 Abs. 3 die Planungsbefugnis nicht uneingeschränkt verliehen worden. Eine Planung mit einer Regelungsdichte, die sich auf das unbedingt Notwendige und Wesentliche beschränkt, ist mehr als ein Plan mit hoher Regelungsdichte für künftige Entwicklungen offen und flexibel; sie entspricht damit dem gewandelten Leitbild von der Bauleitplanung. Sie kommt insbesondere dort in Betracht, wo der Bebauungsplan nicht so sehr auf Ordnung der städtebaulichen Verhältnisse abzielt, sondern die städtebauliche Entwicklung im Sinne von § 1 Abs. 1 vorbereiten und lenken soll.*

*Was die städtebauliche Entwicklung und Ordnung erfordert, ist deshalb auch nicht allein aus räumlichen Vorgegebenheiten sowie aus allgemeinen Grundsätzen oder sonstigen abstrakten Vorgaben zu bestimmen. Vielmehr bestimmt die Gemeinde kraft ihrer Planungshoheit und planerischen Gestaltungsfreiheit selbst, welche städtebauliche Entwicklung und Ordnung mit der Planung verfolgt wird; was städtebaulich erforderlich im Sinne von § 1 Abs. 3 BauGB ist, hängt weitgehend von Willensentscheidungen der Gemeinde ab (BVerwG, 4 CN 6/99 vom 31. August 2000, Abs. 18 = BVerwGE 112, 41, 46 f.).*

*Der Bebauungsplan Nr. 23 geht mit dieser Rechtsprechung konform.*

*Der Stadtrat hat sich auf der Grundlage dieser Ausführungen mit der gesamten Thematik des Aufstellungsverfahrens und der Erforderlichkeit der Planung befasst und in der Sitzung am 3. Juni 2024 im Rahmen der Abwägung entschieden, dass die Inhalte der vorgebrachten Stellungnahmen nicht geteilt werden und zu keiner Änderung der Planung führen.*

### **3 BEARBEITUNGSVERMERK**

**DIE BAULEITPLANUNG WURDE BEARBEITET VON**

STADTVERWALTUNG LAHNSTEIN

LAHNSTEIN, 29. NOVEMBER 2024  
GEZ. WINFRIED HOSS – STADTPLANER



# LAHNSTEIN

—— Stadt.Wald.Fluss ——