
**RECHTSVERBINDLICHER
BEBAUUNGSPLAN
DER STADT LAHNSTEIN**

**NR. 22
ENTLASTUNGSSTRASSE**



**TEXTLICHE FESTSETZUNGEN UND
AUSZÜGE AUS DER BEGRÜNDUNG**

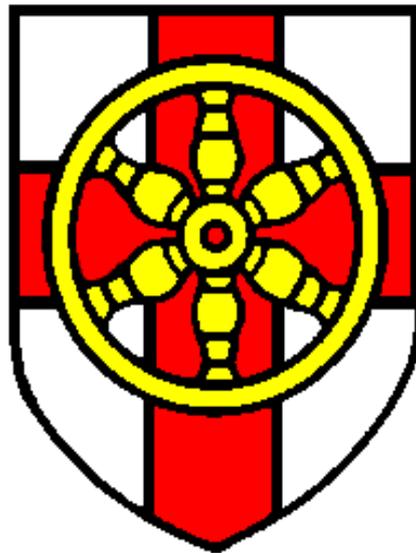
Inhaltsverzeichnis

1	Textliche Festsetzungen	5
1.1	Formelle Grundlagen	5
1.1.1	Rechtsgrundlagen	5
1.1.2	Bestandteile der Planung	6
1.1.3	Geometrische Eindeutigkeit der Planung	6
1.2	Planungsrechtliche Festsetzungen nach dem Baugesetzbuch.....	7
1.2.1	Art der baulichen Nutzung (§ 9 Abs. 1 Nr. 1 BauGB).....	7
1.2.1.1	Mischgebiet MI _A	7
1.2.1.2	Mischgebiet MI _B und MI _D	7
1.2.1.3	Mischgebiet MI _C	8
1.2.1.4	Mischgebiet MI _E	8
1.2.2	Maß der baulichen Nutzung (§ 9 Abs. 1 Nr. 1 BauGB)	8
1.2.3	Bauweise (§ 9 Abs. 1 Nr. 2 BauGB).....	10
1.2.4	Überbaubare und nichtüberbaubare Grundstücksflächen (§ 9 Abs. 1 Nr. 2 BauGB)	10
1.2.5	Flächen für Stellplätze, Garagen und Nebenanlagen (§ 9 Abs. 1 Nr. 4 BauGB)	10
1.2.6	Flächen oder Maßnahmen zum Schutz, zur Pflege und zur Entwicklung von Boden, Natur und Landschaft (§ 9 Abs. 1 Nr. 20 BauGB)	11
1.2.7	Mit Geh-, Fahr- und Leitungsrechten zu belastende Flächen (§ 9 Abs. 1 Nr. 21 BauGB)	14
1.2.8	Bauliche und sonstige technische Vorkehrungen zum Schutz oder zur Vermeidung oder Minderung von schädlichen Umwelteinwirkungen im Sinne des Bundes-Immissionsschutzgesetzes (§ 9 Abs. 1 Nr. 24 BauGB)	15
1.3	Örtliche Bauvorschriften nach der Landesbauordnung.....	17
1.3.1	Äußere Gestaltung von baulichen Anlagen (§ 88 Abs. 1 Nr. 1 LBauO)	17
1.3.1.1	Wandhöhe.....	17
1.3.1.2	Dachform und Dachneigung	17
1.3.2	Gestaltung und Höhe von Einfriedungen (§ 88 Abs. 1 Nr. 3 LBauO).....	18
1.4	Anlagen	19
1.4.1	Anlage I: Artenlisten	19
1.4.1.1	Artenliste 1: Kleinkronige Laubbäume	19
1.4.1.2	Artenliste 1a: Mittel- und großkronige Laubbäume	19
1.4.1.3	Artenliste 2: „Kinderfreundliche“ Obstarten	20
1.4.1.4	Artenliste 3: Strauch- und Heisterpflanzen (mit Baumarten).....	21
1.4.1.5	Artenliste 3a: Sträucher (mit besonderer Eignung für Kinderspielbereiche)	22
1.4.1.6	Artenliste 4: Straucharten der trockenen Schlehen-Weißdorn-Gebüsche	23
1.4.2	Anlage II: Maßnahme A.1.2.....	23
1.4.3	Anlage III: Maßnahme A.1.4.....	23
1.4.4	Anlage IV: Maßnahme Fichtenforstflächen	23
1.5	Hinweise	24
1.5.1	Hinweise der Deutschen Bahn, DB Netz AG	24
1.5.2	Hinweise auf sonstige Vorschriften und Richtlinien	24
1.6	Ausfertigungs- und Inkrafttretungsvermerk.....	25
2	Begründung	27
2.1	Anlass der Planung	27
2.2	Aufstellungsverfahren	29
2.2.1	Aufstellungsbeschluss.....	29
2.2.2	Beteiligung der Bürger.....	29
2.2.3	Beteiligung der Träger öffentlicher Belange	30
2.2.4	Erste Abwägung	30
2.2.5	Beschluss zur Öffentlichen Auslegung.....	30

2.2.6	Öffentliche Auslegung	30
2.2.7	Zweite Abwägung	30
2.2.8	Beschluss zur zweiten Öffentlichen Auslegung	31
2.2.9	Zweite Öffentliche Auslegung	31
2.2.10	Dritte Abwägung	31
2.2.11	Entwidmung des Eisenbahnbetriebsgeländes	31
2.2.12	Wasserrechtliche Ausnahmegenehmigung	32
2.2.13	Anerkennung der Planung	32
2.2.14	Satzungsbeschluss	33
2.2.15	Ausfertigung	33
2.2.16	Bekanntmachung	33
2.3	Normenkontrollverfahren	33
2.3.1	Urteil des Oberverwaltungsgerichtes	33
2.3.2	Bekanntmachung des Urteils	38
2.4	Ergänzendes Verfahren	39
2.4.1	Überprüfung der aktuellen Sach- und Rechtslage	40
2.4.2	Konkretisierung der Textlichen Festsetzungen	40
2.5	Notwendigkeit der Baumaßnahme	43
2.5.1	Darstellung übergeordneter Planungen	43
2.5.2	Planerische Beschreibung	43
2.5.3	Straßenbauliche Beschreibung	44
2.5.4	Vorgeschichte der Planung	44
2.5.5	Darstellung der unzureichenden Verkehrsverhältnisse	45
2.5.6	Städtebauliche Entwicklungsziele	45
2.5.7	Anforderungen an die straßenbauliche Infrastruktur	46
2.5.8	Verringerung bestehender Umweltbeeinträchtigungen	47
2.6	Planungskonzeption	47
2.7	Landespflegerische Belange	48
2.8	Abwägungsrelevante Eingaben und ihre Würdigung	49
2.9	Erläuterung einzelner Festsetzungen	50
2.9.1	Planungsrechtliche Festsetzungen gemäß Baugesetzbuch	50
2.9.1.1	Art der baulichen Nutzung	50
2.9.1.2	Maß der baulichen Nutzung	51
2.9.1.3	Überbaubare und nicht überbaubare Grundstücksflächen	52
2.9.1.4	Flächen für Stellplätze, Garagen und Nebenanlagen	54
2.9.1.5	Flächen für Aufschüttungen und Abgrabungen	54
2.9.1.6	Flächen oder Maßnahmen zum Schutz, zur Pflege und zur Entwicklung von Boden, Natur und Landschaft	55
2.9.1.7	Bauliche und sonstige technische Vorkehrungen zum Schutz oder zur Vermeidung oder Minderung von schädlichen Umwelteinwirkungen im Sinne des Bundes-Immissionsschutzgesetzes	55
2.9.2	Örtliche Bauvorschriften gemäß Landesbauordnung	56
3	Stichwortverzeichnis	58
4	Bearbeitungs- und Anerkennungsvermerk	61

**BEBAUUNGSPLAN
DER STADT LAHNSTEIN**

**NR. 22
ENTLASTUNGSSTRASSE**



**TEXTLICHE FESTSETZUNGEN
(TEIL G)**

1 Textliche Festsetzungen

1.1 Formelle Grundlagen

1.1.1 Rechtsgrundlagen

- Baugesetzbuch (BauGB) vom 27. August 1997 (BGBl. I S. 2141), in der Neufassung des Artikel 10 Abs. 1 des Bau- und Raumordnungsgesetzes 1998 vom 18. August 1997 (BGBl. I S. 2081), in der derzeit geltenden Fassung;
- Verordnung über die bauliche Nutzung der Grundstücke (Baunutzungsverordnung - BauNVO) in der Bekanntmachung der Neufassung vom 23. Januar 1990 (BGBl. I S. 132), zuletzt geändert durch Artikel 3 des Gesetzes zur Erleichterung von Investitionen und der Ausweisung und Bereitstellung von Wohnbauland vom 22. April 1993 (BGBl. I S. 466), in der derzeit geltenden Fassung;
- Verordnung über die Ausarbeitung der Bauleitpläne und die Darstellung des Planinhalts (Planzeicherverordnung 1990 - PlanzV 90) vom 18. Dezember 1990 (BGBl. 1991 I S. 58);
- Raumordnungsgesetz (ROG) in der Fassung vom 18. August 1997 (BGBl. I S. 2102), neu geregelt in Artikel 2 des Gesetzes zur Änderung des Baugesetzbuchs und zur Neuregelung des Rechts der Raumordnung (Bau- und Raumordnungsgesetz 1998 - BauROG) vom 18. August 1997;
- Landesgesetz für Raumordnung und Landesplanung (Landesplanungsgesetz - LPlG), in der Fassung vom 8. Februar 1977 (GVBl. S. 5), zuletzt geändert durch Gesetz vom 20. Dezember 1994 (GVBl. S. 461), in der derzeit geltenden Fassung;
- Landesbauordnung für Rheinland-Pfalz (LBauO) vom 24. November 1998 (GVBl. S. 365), in der derzeit geltenden Fassung;
- Gemeindeordnung für Rheinland-Pfalz (GemO) vom 14. Dezember 1973 (GVBl. S. 419), zuletzt geändert durch Gesetz vom 6. Juli 1998 (GVBl. S. 171), in der derzeit geltenden Fassung;
- Wassergesetz für das Land Rheinland-Pfalz (Landeswassergesetz - LWG) in der Fassung vom 14. Dezember 1990 (GVBl. 1991 S. 11), zuletzt geändert durch Gesetz vom 16. Oktober 2003 (GVBl. S. 309), in der derzeit geltenden Fassung;
- Gesetz zur Ordnung des Wasserhaushalts (Wasserhaushaltsgesetz - WHG) in der Fassung der Bekanntmachung vom 12. September 1996 (BGBl. I S. 1695), in der derzeit geltenden Fassung;
- Landespflegegesetz (LPfG) in der ab 1. Mai 1987 geltenden Fassung (GVBl. S. 70), zuletzt geändert durch Gesetz vom 6. Juli 1998 (GVBl. S. 171), in der derzeit geltenden Fassung;
- Gesetz über Naturschutz und Landschaftspflege (Bundesnaturschutzgesetz - BNatSchG) in der Fassung der Bekanntmachung vom 12. März 1987 (BGBl. I S. 889), zuletzt geändert durch Gesetz vom 25. März 2002 (BGBl. I S. 1193), in der derzeit geltenden Fassung;
- Gesetz zum Schutz vor schädlichen Umwelteinwirkungen durch Luftverunreinigungen, Geräusche, Erschütterungen und ähnliche Vorgänge (Bundes-Immissionsschutzgesetz - BImSchG) in der Fassung der Bekanntmachung vom 14. Mai 1990 (BGBl. I S. 880), zuletzt geändert durch Gesetz vom 26. September 2002 (BGBl. I S. 3830), in der derzeit geltenden Fassung.

1.1.2 Bestandteile der Planung

Bestandteile des Bebauungsplanes sind

- eine **Planurkunde**¹ in sechs Teilplänen
(Teile A-1, A-2, A-3, A-4, A-5 und A-6) im Maßstab 1:500;
- diese **Textlichen Festsetzungen**² mit Anlagen (Teil G – Seite 4 bis 25)³.

Bestandteile des

RE-Entwurfes „Neubau der Entlastungsstraße L 335 Lahnstein“ sind

- Drei Ordner des Landesamtes für Straßen- und Verkehrswesen Rheinland-Pfalz, Straßenprojektamt Vallendar, mit Inhalten laut dortigem durchnummeriertem Verzeichnis, insbesondere der sechsteilige **Lageplan / Integrierte Darstellung** mit der Unterlage Nr. 7.

Beigefügt sind

- eine **Begründung** (Teil H – Seite 26 bis 57)⁴;
- ein **Landespflegerischer Planungsbeitrag I** (Teil D - Blatt 144-219);
- ein **Landespflegerischer Planungsbeitrag II** (Teil E - Blatt 220-249);
- eine **Schalltechnische Untersuchung** (Teil F - Blatt 250-262).

1.1.3 Geometrische Eindeutigkeit der Planung

Sind in der zeichnerischen Darstellung des Bebauungsplanes mehrere unterschiedliche lineare Signaturen der Planzeichenverordnung unmittelbar parallel nebeneinander ohne Vermaßung eines zwischenliegenden Abstandes gezeichnet, so fallen sie als Festsetzung in einer Linie zusammen.

Für die Bestimmung der geometrischen Lage ist die entsprechend Planzeichenverordnung dargestellte oder die sich durch das Aneinanderstoßen von Flächen unterschiedlicher Nutzungsart ergebende Nutzungsgrenze maßgebend.

¹ Die zeichnerischen und textlichen Festsetzungen ergänzen sich. Soweit für ein besseres Verständnis sinnvoll, sind in den Textlichen Festsetzungen insbesondere diejenigen zeichnerischen Festsetzungen nochmals erwähnt, soweit sie für die Planung von Gebäuden notwendig sind.

² Die hierin enthaltenen Fußnoten stellen keine Festsetzungen dieses Bebauungsplanes dar, sondern dienen lediglich als Empfehlung oder der Erläuterung.

³ Die ursprünglich dem ersten Satzungsbeschluss zugrunde liegenden Textlichen Festsetzungen waren als „Teil B“ bezeichnet worden. Zur Vermeidung von Verwechslungen wurde für die Neufassung die neue Kennung „Teil G“ gewählt.

⁴ Die ursprünglich dem ersten Satzungsbeschluss zugrunde liegende Begründung war als „Teil C“ bezeichnet worden. Zur Vermeidung von Verwechslungen wurde für die Neufassung die neue Kennung „Teil H“ gewählt.

1.2 Planungsrechtliche Festsetzungen nach dem Baugesetzbuch

1.2.1 Art der baulichen Nutzung (§ 9 Abs. 1 Nr. 1 BauGB)

Das Plangebiet gliedert sich in verschiedene Teilbereiche, in denen die Art der baulichen Nutzung wie folgt festgesetzt wird:

1.2.1.1 Mischgebiet MI_A

Allgemein zulässig sind:

- Wohngebäude;
- Geschäfts- und Bürogebäude.

Ausnahmsweise können zugelassen werden:

- Einzelhandelsbetriebe, Schank- und Speisewirtschaften sowie Betriebe des Beherbergungsgewerbes;
- sonstige Gewerbebetriebe;
- Anlagen für Verwaltungen sowie für kirchliche, kulturelle, soziale, gesundheitliche und sportliche Zwecke.

Unzulässig sind:

- Gartenbaubetriebe;
- Tankstellen;
- Vergnügungsstätten im Sinne des § 4a Abs. 3 Nr. 2 BauNVO sowohl in den Teilen des Gebiets, die überwiegend durch gewerbliche Nutzungen geprägt sind als auch außerhalb dieser Teile des Gebiets.

1.2.1.2 Mischgebiet MI_B und MI_D

Allgemein zulässig sind:

- Wohngebäude;
- Geschäfts- und Bürogebäude;
- Einzelhandelsbetriebe, Schank- und Speisewirtschaften sowie Betriebe des Beherbergungsgewerbes;
- sonstige Gewerbebetriebe;
- Anlagen für Verwaltungen sowie für kirchliche, kulturelle, soziale, gesundheitliche und sportliche Zwecke.

Unzulässig sind:

- Gartenbaubetriebe;
- Tankstellen;
- Vergnügungsstätten im Sinne des § 4a Abs. 3 Nr. 2 BauNVO sowohl in den Teilen des Gebiets, die überwiegend durch gewerbliche Nutzungen geprägt sind als auch außerhalb dieser Teile des Gebiets.

1.2.1.3 Mischgebiet MI_c

Allgemein zulässig sind:

- Wohngebäude;
- Geschäfts- und Bürogebäude;
- Einzelhandelsbetriebe, Schank- und Speisewirtschaften sowie Betriebe des Beherbergungsgewerbes.

Ausnahmsweise können zugelassen werden:

- sonstige Gewerbebetriebe;
- Anlagen für Verwaltungen sowie für kirchliche, kulturelle, soziale, gesundheitliche und sportliche Zwecke.

Unzulässig sind:

- Gartenbaubetriebe;
- Tankstellen;
- Vergnügungsstätten im Sinne des § 4a Abs. 3 Nr. 2 BauNVO sowohl in den Teilen des Gebiets, die überwiegend durch gewerbliche Nutzungen geprägt sind als auch außerhalb dieser Teile des Gebiets.

1.2.1.4 Mischgebiet MI_e

Allgemein zulässig sind:

- Geschäfts- und Bürogebäude;
- Einzelhandelsbetriebe, Schank- und Speisewirtschaften sowie Betriebe des Beherbergungsgewerbes;
- sonstige Gewerbebetriebe;
- Anlagen für Verwaltungen sowie für kirchliche, kulturelle, soziale, gesundheitliche und sportliche Zwecke;

Ausnahmsweise können zugelassen werden:

- Wohngebäude.

Unzulässig sind:

- Gartenbaubetriebe;
- Tankstellen;
- Vergnügungsstätten im Sinne des § 4a Abs. 3 Nr. 2 BauNVO sowohl in den Teilen des Gebiets, die überwiegend durch gewerbliche Nutzungen geprägt sind als auch außerhalb dieser Teile des Gebiets.

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

- Das Maß der baulichen Nutzung wird über

- die Grundflächenzahl (GRZ) ⁵ gemäß § 19 BauNVO,
 - die Geschossflächenzahl (GFZ) ⁶ gemäß § 20 BauNVO und
 - die Zahl der Vollgeschosse ⁷ gemäß § 20 BauNVO
- für die verschiedenen Teilbereiche wie folgt festgesetzt.

8 / 9	GRZ	GFZ	Zahl der Vollgeschosse
MI_A	0,6	1,2	zwingend II
MI_B	0,6	1,2	als Mindestmaß II als Höchstmaß III
MI_C und MI_D	0,6	1,2	als Höchstmaß III
MI_E	0,6	1,2	als Mindestmaß II als Höchstmaß IV

- Bei der Ermittlung der Grundfläche sind die Grundflächen von
 - Garagen und Stellplätzen mit ihren Zufahrten,
 - Nebenanlagen im Sinne des § 14 BauNVO und
 - baulichen Anlagen unterhalb der Geländeoberfläche
 mitzurechnen. Die zulässige Grundfläche darf durch die Grundflächen dieser Anlagen bis zu fünfzig Prozent überschritten werden. Weitere Überschreitungen werden nicht zugelassen.
- Gemäß § 21a Abs. 2 BauNVO sind Flächenanteile an außerhalb des Baugrundstücks festgesetzten Gemeinschaftsanlagen der Grundstücksfläche hinzuzurechnen.
- Gemäß § 21a Abs. 4 BauNVO bleiben Stellplätze und Garagen in Vollgeschossen bei der Ermittlung der Geschossfläche unberücksichtigt.

⁵ Die Grundflächenzahl gibt an, wieviel Quadratmeter Grundfläche je Quadratmeter Grundstücksfläche zulässig sind.
 Bei der Ermittlung der Grundfläche sind die Berechnungsmodalitäten des § 19 Abs. 4 BauNVO'90 zu beachten.

⁶ Die Geschossflächenzahl gibt an, wieviel Quadratmeter Geschossfläche je Quadratmeter Grundstücksfläche zulässig sind.
 Die Geschossfläche ist nach den Außenmaßen der Gebäude in allen Vollgeschossen zu ermitteln.

⁷ Als Vollgeschosse gelten Geschosse, die nach landesrechtlichen Vorschriften Vollgeschosse sind oder auf ihre Zahl angerechnet werden.

⁸ Für die Ermittlung der zulässigen Grund- und Geschossflächen ist die Fläche des Baugrundstücks maßgebend, die im Bauland hinter der festgesetzten Straßenbegrenzungslinie liegt.

⁹ Das Maß der baulichen Nutzung wird nicht bestimmt durch Festsetzung der 'Höhe baulicher Anlagen' gem. § 16 Abs. 2 Nr. 4 BauNVO. Zu beachten sind allerdings die separaten 'Örtlichen Bauvorschriften nach der Landesbauordnung' auf Seite 17 ff., hierbei insbesondere die Aussagen zur Wandhöhe und Dachgestaltung.

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

- Im Mischgebiet **MI_A** ist gemäß Eintragung in der **Planurkunde** die geschlossene Bauweise nach § 22 BauNVO festgesetzt.
In der geschlossenen Bauweise werden die Gebäude ohne seitlichen Grenzabstand errichtet, es sei denn, dass die vorhandene Bebauung eine Abweichung erfordert.

1.2.4 Überbaubare und nichtüberbaubare Grundstücksflächen (§ 9 Abs. 1 Nr. 2 BauGB)

- In den Mischgebieten **MI_A, MI_B, MI_C, MI_D und MI_E** werden die überbaubaren Grundstücksflächen gemäß Eintragung in der **Planurkunde** durch Baulinien und Baugrenzen nach § 23 BauNVO bestimmt.

Ist eine Baulinie festgesetzt, so muss auf dieser Linie gebaut werden. Ein Vor- oder Zurücktreten von Gebäudeteilen in geringfügigem Ausmaß kann zugelassen werden.

Ist eine Baugrenze festgesetzt, so dürfen Gebäude und Gebäudeteile diese nicht überschreiten. Ein Vortreten von Gebäudeteilen in geringfügigem Ausmaß kann zugelassen werden.

- In den Mischgebieten **MI_B, MI_C und MI_D** kann eine Überschreitung der Baugrenzen um bis zu vier Meter als Ausnahme zugelassen werden, wenn ein Mindestabstand von drei Meter zu öffentlichen und öffentlich genutzten Flächen verbleibt.

1.2.5 Flächen für Stellplätze, Garagen und Nebenanlagen (§ 9 Abs. 1 Nr. 4 BauGB)

- Im Mischgebiet **MI_A** sind Garagen und Stellplätze im Sinne des § 12 BauNVO nur innerhalb der überbaubaren Grundstücksflächen zulässig.
- Im Mischgebiet **MI_B** sind Garagen und Stellplätze im Sinne des § 12 BauNVO, die außerhalb der überbaubaren Flächen und gleichzeitig mehr als zwanzig Meter von der nächsten öffentlichen Verkehrsfläche entfernt liegen, unzulässig. ¹⁰
- Im Mischgebiet **MI_A** darf die Summe der Grundflächen von Nebenanlagen im Sinne des § 14 Abs. 1 BauNVO außerhalb der überbaubaren Flächen fünf Prozent der gesamten Grundstücksfläche nicht überschreiten. ¹¹

¹⁰ Die Berechnungsmodalitäten des § 19 Abs. 4 BauNVO'90 sind auch für Garagen und Stellplätze mit ihren Zufahrten zu beachten.

¹¹ Die Berechnungsmodalitäten des § 19 Abs. 4 BauNVO'90 sind auch für Nebenanlagen zu beachten.

1.2.6 Flächen oder Maßnahmen zum Schutz, zur Pflege und zur Entwicklung von Boden, Natur und Landschaft (§ 9 Abs. 1 Nr. 20 BauGB) ¹²

- Die gemäß Eintragung in der **Planurkunde mit /1\ gekennzeichnete Fläche** (Regenrückhaltebecken) ist im Bereich der Uferböschungen als Rasenmulde anzulegen.
Es ist eine Rasenmischung zu verwenden, die einen hohen Anteil an Feuchtigkeits- bzw. Staunässe resistenten Arten enthält. Die Flächen sind extensiv zu pflegen, soweit dies der Funktionsfähigkeit nicht grundsätzlich entgegensteht. In den Randbereichen des Regenrückhaltebeckens ist für die Ansaat der gehölzfreien Flächen eine Landschaftsrasenmischung zu verwenden, die einen hohen Anteil an feuchtigkeits- bzw. staunässeresistenten Arten enthält. Durch anschließende Sukzessionsentwicklung (gelegentliche Mahd nur in mehrjährigen Intervallen) ist hier abschnittsweise die Herausbildung einer feuchtigkeitsliebenden Hochstaudenvegetation zu ermöglichen.
- Die gemäß Eintragung in der **Planurkunde mit /2\ gekennzeichnete Fläche** ist zu mindestens dreißig Prozent als Gehölzfläche mit Arten aus der Artenliste 3 (Seite 21) bzw. Artenliste 3a (Seite 22) anzulegen.
Die gehölzfreien Flächen sind mit einer krautreichen Landschaftsrasenmischung anzusäen. Durch extensive Pflege (maximal dreimalige Mahd pro Jahr) ist eine artenreiche Glatthaferwiese zu entwickeln.
- Die gemäß Eintragung in der **Planurkunde mit /3\ gekennzeichnete Fläche** ist mit Gehölzen aus der Artenliste 3 (Seite 21) im Pflanzraster 2,00 x 2,00 Meter zu bepflanzen.
In die Pflanzung sind mindestens drei großkronige Laubbäume aus der Artenliste 1a (Seite 19) zu integrieren.

¹² Die Artenlisten befinden sich in den Anlagen zu den 'Textlichen Festsetzungen' auf Seite 19 ff. Die Festsetzungen über Zahl, Größe und Umfang der Pflanzungen sind Mindestforderungen. Die verwendeten Qualitätsangaben beziehen sich auf die DIN 18916 - 'Vegetationstechnik im Landschaftsbau; Pflanzen und Pflanzarbeiten' in Verbindung mit den 'Gütebestimmungen für Baumschulpflanzen' und stellen Mindestanforderungen dar. Die Abstände zwischen Baumpflanzungen und Versorgungsleitungen sind gemäß 'Merkblatt über Baumstandorte und unterirdische Ver- und Entsorgungsanlagen' der Forschungsanstalt für Straßen- und Verkehrswesen zu berücksichtigen. Für die Abwicklung der Bauarbeiten gilt die DIN 18920 'Schutz von Bäumen, Pflanzbeständen und Vegetationsflächen bei Baumaßnahmen'. Für die Bepflanzung der öffentlichen und privaten Flächen ist der elfte Abschnitt des Nachbarrechtsgesetzes Rheinland-Pfalz ('Grenzabstände für Pflanzen') zu beachten.

- Die gemäß Eintragung in der **Planurkunde mit /4\ gekennzeichnete Fläche** ist mit Böschungsgehölzen aus der Artenliste 3 (*Seite 21*) bzw. Artenliste 3a (*Seite 22*) zu bepflanzen.
Am Böschungsfuß können zusätzlich die Arten Erle (*Alnus glutinosa*), Weide (*Salix caprea*) und Pfaffenhütchen (*Enonymus europaeus*) verwendet werden. In der Pflanzung ist ein Baumarten-Anteil von fünf Prozent aus der Artenliste 3 (*Seite 21*) vorzusehen. Die dem Böschungsfuß vorgelagerte Fläche ist zur Entwicklung einer ausdauernden Ruderalvegetation der Sukzessionsentwicklung zu überlassen.
Entlang der sonstigen angrenzenden Fläche ist eine dichte dreireihige Hecke unter Verwendung von Hainbuche (*Carpinus betulus*), Hasel (*Corylus avellana*), Weißdorn (*Crataegus monogyna*) und Hundsrose (*Rosa canina*) zu pflanzen.
- Innerhalb der gemäß Eintragung in der **Planurkunde mit /5\ gekennzeichneten Flächen** ist eine Baumreihe mit fünf kleinkronigen Laubbäumen aus der Artenliste 1 (*Seite 19*) und zehn Solitärbüsche aus der Artenliste 3 (*Seite 21*) als Sichtschutz anzupflanzen.
- Die gemäß Eintragung in der **Planurkunde mit /6\ gekennzeichnete Fläche** ist mit Gehölzen aus der Artenliste 3 (*Seite 21*) anzulegen.
In der Gesamtfläche sind mindestens fünf Laubbäume der Artenliste 1 bzw. Artenliste 1a (*Seite 19*) anzupflanzen.
Die gehölzfreien Flächen sind als artenreiche Kraut- bzw. Wiesenvegetation zu entwickeln. Beiderseits entlang des Bahnkörpers sind Heckengehölze von 2,50 bis 5,00 Meter Breite aus der Artenliste 4 (*Seite 23*) zu pflanzen.
Es ist mindestens ein Anteil von dreißig Prozent Dornsträuchern zu verwenden. Stützmauern sind auf der Außenseite durch Efeu-Pflanzungen dicht einzugrünen.
- Innerhalb der gemäß Eintragung in der **Planurkunde mit /7\ gekennzeichneten Fläche** ist entlang der die Fläche umgehenden Mauer ein dichtes, zwei- bis vierreihiges Schutzgehölz aus der Artenliste 3 (*Seite 21*) und Artenliste 4 (*Seite 23*) in einem Abstand von 1,50 x 1,50 Meter zu pflanzen.
Es sind insgesamt mindestens sechs klein- und großkronige Laubbäume aus der Artenliste 1 bzw. Artenliste 1a (*Seite 19*) zu integrieren.
Die gehölzfrei verbleibenden, unversiegelten Flächen sind der Sukzessionsentwicklung zu überlassen.
- Die gemäß Eintragung in der **Planurkunde mit /8\ gekennzeichnete Fläche** (Böschung) ist mit zwei- bis vierreihigen Gehölzen aus der Artenlisten 3 (*Seite 21*) und 4 (*Seite 23*) zu bepflanzen.
In der Gehölzpflanzung ist ein Baumanteil von fünf Prozent aus der Artenliste 1 (*Seite 19*) und Artenliste 3 (*Seite 21*) vorzusehen.
Gehölzfreie Abschnitte von Stützmauern sind durch Efeu-Pflanzungen einzugrünen.
- Die gemäß Eintragung in der **Planurkunde mit /9\ gekennzeichnete Fläche** ist mit Gehölzen aus der Artenliste 4 (*Seite 23*) bis zu sieben Meter Breite zu bepflanzen.

- Innerhalb der gemäß Eintragung in der **Planurkunde mit /10\ gekennzeichneten Fläche** sind die gehölzfreien Flächen im Straßenrandbereich - entsprechend der ursprünglichen Biotopausprägung vor dem Eingriff - durch „gelenkte Sukzession“ (d.h. durch gelegentliche Pflegeeingriffe in zwei- bis dreijährigen Abständen) als trocken warme Standorte mit einer ausdauernden Ruderalvegetation zu entwickeln.
Bei der Gestaltung der Fläche ist darüber hinaus der Habitatanspruch der Blauflügel-Ödlandschrecke zu beachten.
Ein Pflegeanteil von dreißig Prozent ist weitgehend vegetationsfrei zu erhalten (max. lückige Pioniervegetation). In größeren Pflanzabständen (Erhalt des Offenlandcharakters) sind niedrigwüchsige Solitärgehäuser oder kleinere Gehölzgruppen aus der Artenliste 4 (*Seite 23*) zu pflanzen.
- Innerhalb der gemäß Eintragung in der **Planurkunde mit /11\ gekennzeichneten Fläche** sind Bodenverdichtungen, die durch Abgrabungen hervorgerufen werden, zu beseitigen und eine Mutterbodenaufgabe von dreißig Prozent aufzubringen.
Zwischen Böschungsfuß und Privatgärten ist eine dichte fünf- bis zehneihige Hecke mit *Carpinus betulus*, *Corylus avellana*, *Crataegus spec.*, *Euonymus europaeus*, *Fraxinus excelsior*, *Quercus robur*, *Rosa canina*, *Alnus glutinosa* und *Salix caprea* im Pflanzabstand von 1,50 x 1,50 Meter anzupflanzen. Es ist ein Baumarten-Anteil von fünf Prozent vorzusehen.
Die Böschung ist durch Ansaat einer Landschaftsrassenmischung gegen Erosion zu sichern.
Im oberen Böschungsbereich sind zur Strukturanreicherung einzelne Gehölze bzw. Gehölzgruppen anzupflanzen, z.B. mit *Carpinus betulus*, *Cornus mas*, *Sorbus torminalis*, *Corylus avellana*, *Crataegus spec.*, *Quercus robur*, *Rosa canina*.
- Innerhalb der **Verkehrsfläche besonderer Zweckbestimmung: Fußgängerbereich** sind insgesamt fünfzehn großkronige Laubbäume aus der Artenliste 1a (*Seite 19*) in jeweils mindestens 12 m² großen unversiegelten Pflanzbeeten anzupflanzen und dauerhaft zu unterhalten.
- Innerhalb der in der gemäß Eintragung in der **Planurkunde** gekennzeichneten **Verkehrsflächen** der Entlastungsstraße sind insgesamt fünfundzwanzig großkronige Laubbäume aus der Artenliste 1a (*Seite 19*) anzupflanzen und dauerhaft zu unterhalten.
Für jeden Baum ist eine mindestens 12 m² große Baumscheibe in unversiegeltem Zustand vorzusehen und gegen Befahren sowie gegen übermäßigen Schadstoffeintrag in geeigneter Weise zu sichern.
- Im **Mischgebiet MI_A** ist je angefangene 500 m² Grundstücksfläche ein Laubbaum der Artenliste 1 bzw. Artenliste 1a (*Seite 19*) anzupflanzen und dauerhaft zu unterhalten.
Alternativ ist die Anpflanzung von zwei Obsthochstämmen regionaltypischer Sorten aus der Artenliste 2 (*Seite 20*) - in der Pflanzqualität Hochstamm, mit Stammumfang 7 cm je angefangene 500 m² Grundstücksfläche - möglich.

- Entlang der gemäß Eintragung in der **Planurkunde** festgesetzten **Mit Geh- und Fahrrechten zu belastenden Flächen** sind auf mindestens fünfzig Prozent der Länge der angrenzenden Grundstücke zur Einfriedung Heckenpflanzungen aus der Artenliste 3 (*Seite 21*) bzw. Artenliste 3a (*Seite 22*) anzulegen.
- Entlang der äußeren Grundstücksgrenzen der gemäß Eintragung in der **Planurkunde** festgesetzten **Flächen für Sportanlagen** sind auf mindestens fünfzig Prozent der Gesamtlänge der Grundstücksgrenzen einreihig Hecken zu pflanzen. Es sind Pflanzen der Artenliste 3 (*Seite 21*) bzw. Artenliste 3a (*Seite 22*) zu verwenden.
- Die Brückenstraße ist entsprechend der Darstellung in **Anlage II: Maßnahme A.1.2** (*Seite 25*) durch Entsiegelung eines 2,50 Meter breiten Fahrbahnstreifens zurückzubauen.
Der gestörte, verdichtete Unterboden ist zu revitalisieren und eine Mutterbodenaufgabe von mindestens 25 cm aufzutragen.
Der vorhandene Baumbestand ist zu erhalten.
Der Unterwuchs ist als geschlossene Vegetationsdecke durch Ansaat einer Rasenmischung und durch die Anlage von Staudenbeeten herzustellen, zu pflegen und gärtnerisch zu unterhalten.
- Der öffentliche Parkraum der Westallee ist entsprechend der Darstellung in **Anlage III: Maßnahme A.1.4** (*Seite 27*) auf den versiegelten Straßenraum (Anlage eines Längsparkstreifens parallel des Grünstreifens) zu beschränken und der ca. fünf Meter breite Grünstreifen mit dem Alleebaumbestand gegen Befahren oder Nutzung als Parkfläche zu sichern. Der verunreinigte, schotterhaltige Oberboden ist abzutragen und eine Mutterbodenaufgabe aufzubringen. Der verdichtete Unterboden ist auf der gesamten Maßnahmenfläche zu lockern. Die Bodenbedeckung hat durch Pflanzung von Efeu und Staudenbeeten zu erfolgen.
- Die an das Gewässerbett des Zoll- und Schinbaches angrenzenden städtischen Fichtenforstflächen sind entsprechend der Darstellung in der **Anlage IV: Maßnahme Fichtenforstflächen** (*Seite 29*) in einer Größenordnung von etwa 4,4 Hektar mittelfristig durch stetige, starke Pflegeeingriffe in einem Drei-Jahres-Rhythmus und ggf. durch Anpflanzen standortgerechter Baumarten (*Roterle, Esche, Salweide*) zu renaturieren. Dabei hat die natürliche Verjüngung und Sukzession Vorrang vor einer gesteuerten Bepflanzung. Außerdem soll ein zeitnahe Austausch der standortuntypischen Baumarten gegen standortheimische Laubgehölze als Grundlage für die Entwicklung eines Mischwaldbestandes stattfinden.

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

- Auf den gemäß Eintragung in der **Planurkunde** als solche festgesetzten Flächen ist ein Geh- und/oder Fahrrecht zugunsten der Allgemeinheit sowie ein Leitungsrecht zugunsten der Versorgungsträger einzutragen.

1.2.8 Bauliche und sonstige technische Vorkehrungen zum Schutz oder zur Vermeidung oder Minderung von schädlichen Umwelteinwirkungen im Sinne des Bundes-Immissionsschutzgesetzes (§ 9 Abs. 1 Nr. 24 BauGB)

- Entlang der gemäß Eintragung im **Lageplan / Integrierte Darstellung** ¹³ als solche markierten Linie ¹⁴ ist eine Lärmschutzwand mit den ermittelten Höhen und Anforderungen ¹⁵ der Schalltechnischen Untersuchung ¹⁶ zu errichten.

In den Fällen, in denen die vorgenannte Lärmschutzwand (aus der Eintragung im **Lageplan / Integrierte Darstellung**) nicht als Planzeichen in die **Planurkunde** des Bebauungsplanes übernommen wurde, kann der Lärmschutz als „alternative Festsetzung“ auch durch eine die gleichen Anforderungen erfüllende konstruktive Ausgestaltung der Gebäudefronten entlang der festgesetzten parallel verlaufenden Baulinien gewährleistet werden.

- Für die gemäß Eintragung in der **Planurkunde** als solche markierten Gebäudefronten ¹⁷ - innerhalb der Grenzlinien unterschiedlicher Lärmpegelbereiche ¹⁸ - ist die Einhaltung der entsprechend der Kennzeichnung angegebenen Bauschall-dämmmaße in allen Aufenthaltsräumen von Wohnungen erforderlich. Für Büros reduzieren sich die Forderungen um 5 dB. Die Schalldämmmaße sind im Einzelfall nachzuweisen.
- Für ein Verhältnis Außenbauteilflächen/Raumgrundflächen von höchstens 1,0 und Fensterflächenanteilen unter sechzig Prozent wird für die Massivbauteile eine flächenbezogene Masse m' von mindestens 420 kg/m² erforderlich.

¹³ Unterlage Nr. 7 als Bestandteil des RE-Entwurfes „Neubau der Entlastungsstraße L 335 Lahnstein“.

¹⁴ In der Zeichenerklärung des Lageplans ist diese Linie als „Lärmschutzwand“ bezeichnet.

¹⁵ Für die betroffenen Bereiche östlich und westlich der geplanten Trasse wurden folgende Lärmschutzwände dimensioniert:

- von km 0+000 bis km 0+109, links (östlich), in Höhe von 2,00 m,
- von km 0+125 bis km 0+364, links (östlich), in Höhe von 2,00 m,
- von km 0+384 bis km 0+618, links (östlich), in Höhe von 2,00 m,
- von km 0+618 bis km 0+758, links (östlich), in Höhe von 1,50 m (Lahnbrücke),
- von km 0+758 bis km 1+052, links (östlich), in Höhe von 2,00 m,
- von km 1+290 bis km 1+494, links (östlich), in Höhe von 2,00 m,
- von km 0+000 bis km 0+618, rechts (westlich), in Höhe von 2,00 m.

Die östlich der L 335 angeordneten Lärmschutzwände sind straßenseitig hochabsorbierend auszubilden. Für die Lärmschutzwand zwischen L 335 und der DB ist eine beidseitig hochabsorbierende Ausführung vorzusehen, um Reflexionen auf die westliche Bebauung ‚Markstraße‘ und ‚Im Nauling‘ zu vermeiden.

Für den Bereich der Lahnbrücke sind im Falle reflektierend ausgebildeter Lärmschutzelemente (transparent) diese um 10 Grad nach außen zu neigen.

Die Endausbildungen von Lärmschutzwänden sind im Verhältnis 1:8 abzusenken.

Die Trogwände im Bereich der Unterführung der DB sind absorbierend auszubilden.

¹⁶ Unterlage Nr. 11 (Variante I) als Bestandteil des RE-Entwurfes „Neubau der Entlastungsstraße L 335 Lahnstein“.

¹⁷ In der Zeichenerklärung der Planurkunde sind diese Markierungen als „Passive Schallschutzmaßnahmen an bestehenden Gebäuden nach der 24. BImSchV“ bezeichnet.

¹⁸ In der Zeichenerklärung der Planurkunde sind diese Linien als „Isophone mit Angabe des Lärmpegelbereiches nach DIN 4109“ bezeichnet.

- Fenster und Türen, die in Aufenthaltsräume führen, müssen bewertete Schalldämmmaße R'_w von mindestens
46 dB im Lärmpegelbereich VI,
41 dB im Lärmpegelbereich V,
36 dB im Lärmpegelbereich IV bzw.
31 dB im Lärmpegelbereich III
im eingebaut funktionsfähigen Zustand aufweisen.¹⁹
- Für Wohnräume an Gebäudefronten innerhalb des Lärmpegelbereichs VII sind die Anforderungen durch die Bauaufsicht individuell festzulegen.
- Für Decken von Aufenthaltsräumen, die zugleich den oberen Gebäudeabschluss bilden sowie für Decken und Dachschrägen von ausgebauten Dachräumen gelten die Anforderungen an die Luftschalldämmung für Außenbauteile entsprechend Tabelle 8, DIN 4109.
- Bei Decken unter nicht ausgebauten Dachräumen und bei Kriechböden sind die Anforderungen durch Dach und Decke gemeinsam zu erfüllen. Die Anforderungen gelten als erfüllt, wenn das Schalldämmmaß der Decke allein um nicht mehr als 10 dB unter dem erforderlich resultierenden Schalldämmmaß der Außenbauteile liegt.
- Bauliche Maßnahmen an Außenbauteilen zum Schutz gegen Außenlärm sind nur dann voll wirksam, wenn Fenster und Türen bei Lärmeinwirkung geschlossen bleiben und die geforderte Luftschalldämmung durch zusätzliche Lüftungseinrichtungen oder Rollladenkästen nicht verringert wird. Bei der Berechnung des resultierenden Schalldämmmaßes sind demzufolge zur vorübergehenden Lüftung vorgesehene Einrichtungen in geschlossenem Zustand, sowie zur dauernden Lüftung vorgesehene Einrichtungen im Betriebszustand, zu berücksichtigen.
- Bei der Anordnung von Lüftungseinrichtungen und Rollladenkästen ist deren Schalldämmmaß und die zugehörige Bezugsfläche bei der Berechnung des resultierenden Schalldämmmaßes zu berücksichtigen, das heißt, im konkreten Fall auf die Fensterfläche anzurechnen. Bei Anwendung der Tabelle 10 der DIN 4109 muss entweder die für die Außenwand genannte Anforderung von der Außenwand mit Lüftungseinrichtung und Rollladenkasten, oder die für das Fenster genannte Anforderung von der Außenwand mit Lüftungseinrichtung und Rollladenkasten, oder die für das Fenster genannte Anforderung vom Fenster mit Lüftungseinrichtung oder Rollladenkasten eingehalten werden.

¹⁹ Die angegebenen Schalldämmmaße gelten für das komplette eingebaute funktionsfähige Fenster - also nicht nur für die Verglasung. Zudem ist gemäß der DIN 4109 - Schallschutz im Hochbau - ein Vorhaltmaß von 2 dB zu berücksichtigen, um bauseitige Unwägbarkeiten zu kompensieren. Für Balkontüren erhöhen sich die Anforderungen um 3 dB.

1.3 Örtliche Bauvorschriften nach der Landesbauordnung

(Aufnahme von auf Landesrecht beruhenden Regelungen als örtliche Bauvorschriften über die äußere Gestaltung baulicher Anlagen sowie über die Höhe von Einfriedungen gemäß § 9 Abs. 4 des Baugesetzbuches)

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

1.3.1.1 Wandhöhe

- In den Mischgebieten **MI_A**, **MI_B**, **MI_C**, **MI_D** und **MI_E** ist die maximale ‚Wandhöhe‘ baulicher Anlagen wie folgt festgesetzt:

	maximale ‚Wandhöhe‘
bei Gebäuden mit II Vollgeschossen	7,50 Meter
bei Gebäuden mit III Vollgeschossen	10,00 Meter
bei Gebäuden mit IV Vollgeschossen	12,00 Meter

- Die ‚Wandhöhe‘ wird definiert als das senkrecht auf der Wand der Traufseite gemessene höchste Maß von der ‚Bezugshöhe‘ bis zur Unterkante der Dachkonstruktion (Schnittkante der Wand mit der Dachkonstruktion). Als ‚Bezugshöhe‘ gilt die in der Mitte der Gebäudefront liegende Oberkante der Straße bzw. des Gehweges der nächstliegenden Verkehrsfläche. Bei mehrseitig erschlossenen Grundstücken ist der höchste Wert maßgebend.

1.3.1.2 Dachform und Dachneigung

- In den Mischgebieten **MI_A**, **MI_B**, **MI_C** und **MI_D** ist die Dachform und die Dachneigung von Hauptgebäuden wie folgt festgesetzt:

	zulässige Dachform und Dachneigung
MI_A	Sattel-, Walm- und Pultdächer mit Neigung von mindestens 20 bis maximal 45 Grad
MI_B, MI_C und MI_D	Sattel-, Walm- und Pultdächer mit Neigung von maximal 45 Grad

- Abweichend hiervon sind Ausnahmen von den festgesetzten Dachneigungen zulässig für untergeordnete Gebäudeteile und Anbauten, die weniger als ein Viertel der Gesamtgebäudegrundfläche ausmachen.

- Im Mischgebiet **MI_A** sind ...
 - ... Dachaufbauten und -einschnitte nur bis zu einer Breite von fünfzig Prozent der zugehörigen Gebäudelänge zulässig. Die Traufe muss durchlaufend ausgebildet werden.
 - ... Zwerchhäuser und sogenannte „Dritte Giebel“ nur bis zu einer Breite von einem Drittel der zugehörigen Gebäudelänge zulässig. Eine Unterbrechung der Traufe ist zulässig.
 - ... Dachaufbauten, Zwerchhäuser und „Dritte Giebel“ nur mit Satteldach und einer Minstdachneigung von 30 Grad zulässig und müssen mit ihrem First mindestens einen Meter unterhalb des Hauptfirstes einbinden. Schleppegauben sind unzulässig.

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

- Im Mischgebiet **MI_A** sind Einfriedungen entlang öffentlicher und öffentlich nutzbarer Flächen nur bis zu einer Höhe von 1,50 Meter über der öffentlichen Fläche zulässig.²⁰

²⁰ An den Knotenpunkten sind aus Gründen der Verkehrssicherheit Mindestsichtfelder von ständigen Sichthindernissen freizuhalten. Diese ergeben sich nach den „Empfehlungen für die Anlage von Erschließungsstraßen - EAE 85/95“ aus fahrdynamischen Modellen und sind daher von der Geschwindigkeit des Kraftfahrzeugverkehrs abhängig. Die hierfür zu bemessende Anfahrtsicht muss ein Kraftfahrer haben, der mit einem Augabstand von drei Meter vom Fahrbahnrand der übergeordneten Straße wartet, um mit einer zumutbaren Behinderung bevorrechtigter Kraftfahrer aus dem Stand in die übergeordnete Straße einfahren zu können. Dies ist gewährleistet, wenn Sichtdreiecke freigehalten werden, deren Schenkellängen in der übergeordneten Straße (in Abhängigkeit von der zu erwartenden Geschwindigkeit) der Tabelle 14 (EAE 85/95) zu entnehmen sind.

1.4 Anlagen

1.4.1 Anlage I: Artenlisten

Die Artenlisten 1 und 1a sind verbindlich und abschließend. Die Artenlisten 2, 3, 3a und 4 stellen Vorschläge und damit keine abschließenden Listen dar.

1.4.1.1 Artenliste 1: Kleinkronige Laubbäume

Artnamen (deutsch)	Artnamen (wissenschaftlich)	Pflanzqualität	Wuchshöhe	Wuchsbreite
Feldahorn	Acer campestre	Hochstamm, 3 x v, U = 12-14 cm	10-15 m	
Hainbuche	Carpinus betulus	Hochstamm, 3 x v, U = 12-14 cm	10-20 m	
Robinie	Robinia pseudoaccacia ssp. Monophylla Fastigiata	Hochstamm, 3 x v, U = 12-14 cm	10-20 m	max. 10 m

1.4.1.2 Artenliste 1a: Mittel- und großkronige Laubbäume

Artnamen (deutsch)	Artnamen (wissenschaftl.)	Pflanzqualität	Wuchshöhe	Wuchsbreite	Wurzelform
Stieleiche	Quercus robur	Hochstamm, 3 x v, U = 12-14 cm	20-30 m	20 m	tief-
Winterlinde	Tilia cordata	Hochstamm, 3 x v, U = 12-14 cm	30 m	20 m	herz-
Bergahorn	Acer pseudoplatanus	Hochstamm, 3 x v, U = 12-14 cm	40 m	15 m	tief-
Spitzahorn	Acer platanoides	Hochstamm, 3 x v, U = 12-14 cm	20 m	15 m	tief-
Esche	Fraxinus excelsior	Hochstamm, 3 x v, U = 12-14 cm	40 m	15 m	tief-

**1.4.1.3 Artenliste 2:
 „Kinderfreundliche“ Obstarten**

(Die Vorschläge stammen von der „Staatlichen Lehr- und Versuchsanstalt für Landwirtschaft, Weinbau und Gartenbau“ in Bad Neuenahr-Ahrweiler. Eine umfangreiche Liste regionaltypischer, alter Obstsorten mit zusätzlichen Angaben zur Standorteignung, Wuchseigenschaft, Blütezeit etc. enthält die Schrift „Obstbäume pflanzen und pflegen“ des Zweckverbandes Naturpark Nassau aus dem Jahr 1991)

Artnamen (deutsch)	Typ	Für Kinder bedeutsame Eigenschaften
Äpfel		
Alkmene	Herbstapfel	
Geheimrat Oldenburg	Herbstapfel	
Goldpramäne	Winterapfel	
Gravensteiner	Herbstapfel	
Kaiser Wilhelm	Winterapfel	
Prinz Albrecht	Winterapfel	
Weißer Klarapfel	Sommerapfel	
Birnen		
Bunte Jullbirne	Sommerbirne	
Gellerts Butterbirne	Herbstbirne	
Gute Luise	Sommerbirne	
Williams Christ	Sommerbirne	
Sonstige Obstarten		
Schneiders	Knorpelkirsche	<i>Frucht im Juli, groß, rotbraun, süß</i>
Ludwigs Frühe	Sauerkirsche	<i>Frucht im Mai/Juni, glänzend, säuerlich</i>
Hauszwetschge	Zwetschge	<i>Frucht im September/Oktober, dunkelblau, bereift</i>
Kirkespflaume	Blaue Rundpflaume	<i>Frucht im August/September, blaurot, süß</i>
Von Nancy	Mirabelle	<i>gelb, sehr süße Fruchtkugeln</i>
Junglans Regla	Walnuss	<i>grüne Nussschalen zum Färben geeignet, großer Sammelspaß, leckere Nusskerne, auch zum Backen geeignet</i>
Prunus persica spec.	Weinbergspfirsich	<i>herb-süße, pelzige Früchte</i>
Mespilus germanicus	Mispel	<i>letzte, nach Frost genießbare Frucht im Jahr, mit Apfel-Nuss-Aroma</i>

**1.4.1.4 Artenliste 3:
 Strauch- und Heisterpflanzen (mit Baumarten)**

Artnamen (deutsch)	Artnamen (wissenschaftlich)	Wuchshöhe	Bemerkung
Liguster	Ligustrum vulgare	5 m	<i>industriefest</i>
Schlehe	Prunus spinosa	5 m	<i>industriefest</i>
Eingrifflicher Weißdorn	Crataegus monogyna	5 m	
Hundsrose	Rosa canina	5 m	
Birnrose	Rosa pimpinellifolia	5 m	
Roter Hartriegel	Cornus sanguinea	5 m	
Waldgeißblatt	Lonicera periclymenum	5 m	<i>Kletterpflanze</i>
Gemeine Hasel	Corylus avellana	10 m	
Schwarzer Holunder	Sambucus nigra	10 m	
Traubenkirsche	Prunus padus	10 m	<i>feuchtere Standorte</i>
Hainbuche	Carpinus betulus	10-20 m	
Gewöhnliche Waldrebe	Clematis vitalba	20 m	
Efeu	Hedera helix	20 m	<i>Kletterpflanze</i>
Vogelkirsche	Prunus avium	20 m	
Eberesche	Sorbus aucuparia	20 m	
Spitzahorn	Acer campestre	20 m	
Feldahorn	Acer campestre	20 m	
Esche	Fraxinus excelsior	mind. 20 m	
Stieleiche	Quercus robur	mind. 20 m	
Winterlinde	Tilia cordata	mind. 20 m	

**1.4.1.5 Artenliste 3a:
 Sträucher (mit besonderer Eignung für Kinderspielbereiche)**

Artnamen (deutsch)	Artnamen (wissenschaftlich)	Für Kinder bedeutsame Eigenschaften
Kornelkirsche	Cornus mas	gelbe Frühjahrsblüte, dunkelrote Kirschen zum Essen
Roter Hartrigel	Cornus sanguinea	gut zum Verkehr geeignet
Haselnuss	Corylus avellana	ein- bis zweijährige Triebe gut zum Bauen und Basteln geeignet
Gemeiner Weißdorn	Crataegus laevigata	essbare rote Beeren, wunderschöne weiße Blüte
Eingriffiger Weißdorn	Crataegus monogyna	essbare rote Beeren, reiche weiße Blüte
Schlehe	Prunus spinosa	schöne Blüte, bereifte blaue Beeren
Stachelbeere	Ribes uva-crispa	leckere Früchte
Kriechende	Rose	schöne Blüte, Hagebutten, stachelig
Hundsrose	Rosa canina	schöne zartduftende Blüte, Hagebutten, stachelig
Essigrose	Rosa gallica	schöne intensiv duftende Blüte, Hagebutten, stachelig
Weinrose	Rosa rubiginosa	schöne Blüte, Hagebutten, stachelig
Himbeere	Rubus idaeus	Bienenweide, kratzig, leckere Früchte
Brombeere	Rubus fruticosus	sehr stachelig, leckere Früchte
Sal-Weide	Salix caprea	Bienenweide, weiße Kätzchen, Triebe gut zum Bauen geeignet
Purpurweide	Salix purpurea	gut verbaubare ein- bis zweijährige Triebe
Korbweide	Salix viminalis	gut verbaubare ein- bis zweijährige Triebe
Schwarzer Holunder	Sambucus nigra	duftende, essbare Blüten, schwarze Beeren für Gelee, Medizin, Saft, Holunderpfeifen

**1.4.1.6 Artenliste 4:
 Straucharten der trockenen Schlehen-Weißdorn-Gebüsche**

Artname (deutsch)	Artname (wissenschaftlich)	Wuchshöhe	Bemerkung
Schlehe	Prunus spinosa	5 m	
Eingriffiger Weißdorn	Crataegus monogyna	5 m	
Hundsrose	Rosa canina	5 m	
Bibernellrose	Rosa pimpinellifolia	5 m	
Feld-Rose	Rosa agrestis	5 m	
Wein-Rose	Rosa rubiginosa	5 m	
Roter Hartrigel	Cornus sanguinea	5 m	
Gemeine Hasel	Corylus avellana	10 m	
Echter Kreuzdorn	Rhamnus catharticus	10 m	
Pfaffenhütchen	Euonymus europaea	10 m	<i>für feuchtere Standorte</i>
Hainbuche	Carpinus betulus	10-20 m	
Gewöhnliche Waldrebe	Clematis vitalba	20 m	<i>Rankpflanze</i>

1.4.2 Anlage II: Maßnahme A.1.2

(Hier nicht abgedruckt)

1.4.3 Anlage III: Maßnahme A.1.4

(Hier nicht abgedruckt)

1.4.4 Anlage IV: Maßnahme Fichtenforstflächen

(Hier nicht abgedruckt)

1.5 Hinweise

1.5.1 Hinweise der Deutschen Bahn, DB Netz AG

Die DB Netz AG, Niederlassung Mitte, Koblenz, weist darauf hin, ...

- *... dass durch den Eisenbahnbetrieb und die Erhaltung der Betriebs- und Bahnanlagen Emissionen (insbesondere Luft- und Körperschall, Erschütterungen, Abgase, Funkenflug etc.) entstehen können;*
- *... dass im Fall des Betriebs von Zugbahn- oder sonstigen funktechnischen Einrichtungen Störungen an Anlagen Dritter entstehen können;*
- *... dass im Fall elektrifizierter Bahnstrecken durch Beeinflussungsmöglichkeiten durch elektromagnetische 16 2/3 Hz Wechselfelder bestehen, die in der Nähe von elektrifizierten Bahnstrecken zu Störungen von Monitoren, medizinischen oder labortechnischen Untersuchungsgeräten und anderen Geräten führen können, die auf magnetische Felder empfindlich reagieren können;*
- *... dass im Fall hochwachsender Gehölze sichergestellt sein muss, dass durch diese keine Gefahr für die Betriebsanlagen der Deutschen Bahn AG und für die Sicherheit des Eisenbahnbetriebes entstehen kann und*
- *... dass Ansprüche auf Schutz- oder Ersatzmaßnahmen gegen die DB Netz AG nicht geltend gemacht werden können, da die Bahnstrecke eine planfestgestellte Anlage ist.*

1.5.2 Hinweise auf sonstige Vorschriften und Richtlinien

- *Die Anforderungen an den Baugrund gemäß DIN 1054 sind zu beachten.*
- *Gemäß § 202 BauGB ist Mutterboden in nutzbarem Zustand zu erhalten und vor Vernichtung und Vergeudung zu schützen. Nähere Ausführungen zum Vorgehen enthält die DIN 18915 bezüglich des Bodenabtrags und der Oberbodenlagerung.*
- *Der Beginn von Erdarbeiten im Plangebiet soll rechtzeitig (mindestens eine Woche vorher) dem Landesamt für Denkmalpflege mitgeteilt werden. Etwa zu Tage kommende archäologische Funde (wie Mauern, Erdverfärbungen, Knochen und Skeletteile, Gefäße und Scherben, Münzen und Eisengegenstände usw.) unterliegen gemäß §§ 16-21 Denkmalschutz- und -pflegegesetz Rheinland-Pfalz der Meldepflicht an das Landesamt für Denkmalpflege, Abt. Archäologische Denkmalpflege, Festung Ehrenbreitstein in Koblenz unter der Rufnummer 0261/73626.*

1.6 Ausfertigungs- und Inkrafttretungsvermerk

AUSGEFERTIGT:

ES WIRD BESCHEINIGT, DASS DIESE TEXTLICHEN FESTSETZUNGEN NEBST PLANURKUDNE
GEGENSTAND DES AUFSTELLUNGSVERFAHRENS WAREN,
DASS DIE FESTSETZUNGEN MIT DEM WILLEN DES STADTRATES ÜBEREINSTIMMEN UND
DASS DIE VORGESCHRIEBENEN VERFAHRENSVORSCHRIFTEN EINGEHALTEN WURDEN.
DIE BEBAUUNGSPLANSATZUNG, BESTEHEND AUS DER PLANURKUNDE
UND DIESEN TEXTLICHEN FESTSETZUNGEN, WIRD HIERMIT AUSGEFERTIGT:

gez. Peter Labonte

.....
LAHNSTEIN, 4. FEBRUAR 2004
PETER LABONTE - OBERBÜRGERMEISTER

INKRAFTTRETEN:

DER BESCHLUSS DER SATZUNG WURDE IM RHEIN-LAHN-KURIER
NR. 8 VOM 20. FEBRUAR 2004 BEKANNT GEMACHT.
MIT DER BEKANNTMACHUNG TRITT DIE SATZUNG IN KRAFT.

gez. Gabriele Laschet-Einig

.....
LAHNSTEIN, LAHNSTEIN, 20. FEBRUAR 2004
GABRIELE LASCHET-EINIG - BÜRGERMEISTERIN

**BEBAUUNGSPLAN
DER STADT LAHNSTEIN**

**NR. 22
ENTLASTUNGSSTRASSE**



**AUSZÜGE AUS DER
BEGRÜNDUNG**

(TEIL H)

2 Begründung

2.1 Anlass der Planung ²¹

Mit der Eröffnung der Umgehungsstraße im Zuge der B 42 im November 1979 wurden ca. 18.500 Kfz/Tag aus der bisherigen Ortsdurchfahrt in Nieder- und Oberlahnstein herausgenommen und die bisherige Bundesstraße zur Landesstraße L 335 abgestuft. Eine wesentliche Entlastung der Verkehrssituation in Lahnstein hat die neue Bundesstraße jedoch nur in den ersten Jahren ihres Bestehens mit sich gebracht. Die Verkehrsprobleme in den beiden Stadtteilen sollten sich damit aber nicht langfristig gelöst zeigen.

Fast zwanzig Jahre später (1996) bewegen sich wiederum ca. 19.500 Kfz/Tag über die L 335. Zusammen mit dem Verkehrsaufkommen von ca. 21.500 Kfz/Tag auf der umgehenden B 42 wird Lahnstein tagtäglich von knapp 41.000 Kfz belastet, die auf den klassifizierten Straßen in Nord-Süd-Richtung verkehren.

Prognosen der Verkehrsentwicklung aus den 80er-Jahren für das Jahr 2000 waren bereits 1990 erreicht. In den drei Jahren von 1986 bis 1989 wuchs die Verkehrsmenge auf Bundesstraßen in Deutschland im Schnitt um 15 % - wobei die B 42 sogar ein vermehrtes Aufkommen um 28 % zeigte! Angesichts dieser Zahlen wurde die Prognose des Generalverkehrsplanes der Stadt Lahnstein aus dem Jahr 1987 schon nach zehn Jahren längst überschritten. So wird davon auszugehen sein, dass sich die Verkehrsprobleme in Zukunft noch verschärfen. Für das aktuelle Prognosejahr 2013 sind auf der Brückenstraße 22.300 Kfz/Tag, auf der B 42-Umgehung 28.600 Kfz/Tag errechnet worden.

Schon seit Anfang der 70er-Jahre sind Planungen zu belegen, wie die engen Ortslagen in Lahnstein vom Verkehr entlastet werden sollten. Eine Vielzahl von Untersuchungen und Varianten wurden seitdem durchgeführt, bis der Generalverkehrsplan 1987 als wesentliches Ergebnis herausstellte, dass es keine Alternative zu einer innerörtlichen Entlastungsstraße gibt. Als die einzige im städtischen Raum realisierbare Trassenführung wird eine Bündelung mit dem Schienenstrang der Deutschen Bundesbahn angesehen. Die aktuelle Situation der nunmehr privatisierten Deutschen Bahn AG bringt einen verstärkten Rückbau von Gleisanlagen mit sich und hat zwischenzeitlich dazu geführt, dass dieser Planungsgedanke noch erweitert werden konnte: große Abschnitte der Straße können auf den Flächen ehemaligen Bahnanlagen verlaufen.

²¹ Die Inhalte dieses Kapitels stammen im Wesentlichen aus dem Erläuterungsbericht des Flächennutzungsplanes der Stadt Lahnstein (November 1999).

Weitere Ausführungen zu diesem Thema sind enthalten in den Kapiteln

- 2.5.2 Planerische Beschreibung (Seite 43),
- 2.5.3 Straßenbauliche Beschreibung (Seite 44),
- 2.5.4 Vorgeschichte der Planung (Seite 44),
- 2.5.5 Darstellung der unzureichenden Verkehrsverhältnisse (Seite 45),
- 2.5.6 Städtebauliche Entwicklungsziele (Seite 45),
- 2.5.7 Anforderungen an die straßenbauliche Infrastruktur (Seite 46),
- 2.5.8 Verringerung bestehender Umweltbeeinträchtigungen (Seite 47).

Seit sich die Planungen im Herbst 1992 zu einem Aufstellungsbeschluss für einen Bebauungsplan verdichteten, haben unter der Federführung des damaligen Ministerpräsidenten, Herrn Rudolf Scharping, eine Vielzahl von „großen Gesprächsrunden“ stattgefunden. Unter Teilnahme von Vertretern der Staatskanzlei, des Ministeriums für Wirtschaft und Verkehr, des Landesamtes für Straßen- und Verkehrswesen und dem Straßenprojektamt Vallendar wurde in den Jahren 1992 bis 1994 die Planung forciert betrieben. Gleichfalls haben die anwesenden Vertreter der Bundesbahndirektion Köln aktiv mitgewirkt und ihre Bereitschaft zur Veräußerung der benötigten Flächen gezeigt.

Nach Fertigstellung der Detailplanungen durch das Straßenprojektamt und Prüfung durch das Landesamt für Straßen- und Verkehrswesen wurde die Planung dem Landesrechnungshof vorgelegt. Dieser hat in seiner Stellungnahme vom 18. Mai 1995 zwar die Notwendigkeit der Maßnahme nicht in Frage gestellt, aber der bestehenden L 335 die Klassifizierung einer Landesstraße abgesprochen. In dieser Konsequenz soll eine Abstufung der L 335 veranlasst werden und der Bau der geplanten Entlastungsstraße nicht als Landesstraße zu finanzieren sein.

Die außerordentlich hohe Verkehrsbelastung der Innenstadt auf der jetzigen Landesstraße wird vom Rechnungshof nicht angezweifelt. Das Ziel des geplanten Straßenneubaus, die Kernbereiche von Lahnstein verkehrlich zu entlasten, wird daher vom Rechnungshof auch als „insoweit begründet“ bezeichnet und mit dem vorgesehenen verkehrlichen Konzept und der gewählten Linienführung ohne Einschränkung akzeptiert.

Unterschätzt wird allerdings offensichtlich die Belastung der Umgehungsstraße B 42, die nach Ansicht des Rechnungshofes „komfortabel und leistungsfähig“ ausgebaut sei und allein dem Zweck diene, den Durchgangsverkehr aus Lahnstein herauszuhalten. Diese Darlegung zielt offensichtlich darauf ab, die neue B 42 als ausschließlich zugunsten der Stadt Lahnstein errichtetes Projekt zu qualifizieren und damit auszudrücken, dass seitens der Baulastträger Bund und Land hinreichende Maßnahmen zur Entlastung der Stadt getroffen wurden.

Die B 42 nimmt aber den weiträumigen Verkehr entlang des Rheines auf. Der Ausbau dieser Bundesstraße diene vielmehr der Sicherung der Leistungsfähigkeit dieses Verkehrs, der mehrere Ober- und Mittelzentren anbindet. Gerade im unmittelbaren Spannungsfeld zu Koblenz bündelt sich der zum Oberzentrum fließende Verkehr aus verschiedenen südlichen Richtungen bereits auf der Gemarkung Lahnstein. Nicht zuletzt hat dieses massive Verkehrsaufkommen die Dringlichkeit zum Bau der Umgehungsstraße B 42 bestärkt. Dass aber selbst diese Strecke das inzwischen erhöhte Verkehrsaufkommen nicht aufzunehmen vermag, belegen die Verkehrszählungen und -prognosen, wobei nachweislich bei Vollsperrung des Lahnüberganges (z.B. wegen Hochwasser) ein Dauerstau auf der B 42 entsteht.

Das Interesse an einer Verlegung der L 335 liegt daher nicht ausschließlich im Sinne der Stadt Lahnstein, sondern erfüllt auch die Notwendigkeit der Komplettierung des gesamten Verkehrsnetzes, zu dem auch die Kreisstraßen gehören, und trägt mit dazu bei, dessen Leistungsfähigkeit in der Region zu erhalten.

Nachdem die Darlegung dieser Argumentation auch beim Rechnungshof zu der Erkenntnis geführt hat, dass die jetzige L 335 eine Klassifizierung zumindest als Kreisstraße behalten kann, fanden mehrere Gespräche mit Vertretern des Ministeri-

ums für Wirtschaft, Verkehr, Landwirtschaft und Weinbau statt. Von dort aus wurde ein Finanzierungsmodell erarbeitet, nach dem der Landkreis als Straßenbaulastträger für die Entlastungsstraße eintritt.

Mit einem Gesamtzuschuss von 80 % der zuwendungsfähigen Kosten durch das Land Rheinland-Pfalz sollen die verbleibenden 20 % hälftig zwischen Stadt- und Landkreis geteilt werden. Da die staatlichen Straßenbaubehörden weiterhin für Planung und Baudurchführung zuständig bleiben, muss diese Leistung nicht kommunal finanziert werden.

Der Stadtrat der Stadt Lahnstein hat sich in öffentlicher Sitzung am 21. April 1997 mit großer Mehrheit dafür ausgesprochen, Planung, Bau und Finanzierung der Entlastungsstraße auch unter den geänderten Rahmenbedingungen künftig unter der Baulastträgerschaft des Kreises betreiben zu wollen. Der Kreistag des Rhein-Lahn-Kreises hat in der Sitzung am 30. Juni 1997 den Beschluss gefasst, die Baulastträgerschaft der geplanten Entlastungsstraße zu übernehmen. Mit dem Bau dieser Straße wird insbesondere der innerstädtische Bereich entlastet und die Verkehrssituation in Lahnstein entschärft.

Davon abhängig ist die gesamte Sanierungsplanung in beiden förmlich festgelegten Gebieten, einschließlich der Ausweisung der Hochstraße als Fußgängerzone sowie attraktivitätssteigernder Maßnahmen in der Burgstraße. Im Stadtteil Niederlahnstein können dann die Bahnhofstraße und die Emser Straße als Fußgängerzone bzw. verkehrsberuhigt ausgebaut werden.

2.2 Aufstellungsverfahren

2.2.1 Aufstellungsbeschluss

Der Stadtrat der Stadt Lahnstein hat in öffentlicher Sitzung am 28. September 1992 beschlossen, einen Bebauungsplan zur Durchführung einer westlichen Stadtkernumgehung - der innerörtlichen Entlastungsstraße - aufzustellen. Der Aufstellungsbeschluss wurde in der Rhein-Lahn-Zeitung vom 21./22. November 1992 sowie im Rhein-Lahn-Kurier vom 21. November 1992 öffentlich bekannt gemacht.

Die Aufstellung wurde erforderlich, um im Plangebiet eine den Grundsätzen des Baugesetzbuches (BauGB) entsprechende städtebauliche Ordnung herbeizuführen. Dies ist aufgrund der Komplexität der anstehenden Probleme nur mit Hilfe eines verbindlichen Bauleitplans möglich.

2.2.2 Beteiligung der Bürger

Die Beteiligung der Bürger gemäß § 3 Abs. 1 BauGB fand in Form einer öffentlichen Veranstaltung am 26. November 1992 in den Konferenzräumen der Stadthalle Lahnstein statt. Die Veranstaltung wurde in der Rhein-Lahn-Zeitung vom 21./22. November 1992 sowie im Rhein-Lahn-Kurier vom 21. November 1992 öffentlich bekannt gemacht.

Über die gesetzlich vorgeschriebene Bürgerbeteiligung hinaus wurden im März 1994 über dreißig Einzelgespräche mit unmittelbar betroffenen Grundstückseigentümern entlang der Trasse geführt. In „kleiner Runde“ konnte individuell mit jedem Eigentümer über sein Grundstück und dessen zukünftige Nutzung diskutiert werden.

2.2.3 Beteiligung der Träger öffentlicher Belange

Mit Schreiben vom 8. Juni 1994 wurden alle betroffenen Träger öffentlicher Belange gemäß § 4 Abs. 1 BauGB beteiligt. Mit Fristsetzung zum 29. Juli 1994 wurden sie aufgefordert, zur Planung Stellung zu nehmen und auch Aufschluss über beabsichtigte und bereits eingeleitete Planungen und sonstige Maßnahmen zu geben, die für die städtebauliche Entwicklung und Ordnung des Gebietes bedeutsam sein können. Es wurde darauf hingewiesen, dass bei nicht fristgemäßer Äußerung davon ausgegangen wird, dass die von den Trägern wahrzunehmenden öffentlichen Belangen nicht berührt werden.

2.2.4 Erste Abwägung

Die Abwägung der bis zu diesem Zeitpunkt eingegangenen Anregungen und Bedenken aus den Verfahren nach § 3 Abs. 1 BauGB (zuzüglich der nicht ausgearäumten Bedenken aus den geführten Einzelgesprächen) sowie § 4 Abs. 1 BauGB wurde in der öffentlichen Sitzung des Stadtrates am 24. Oktober 1994 durchgeführt. Über die vorgebrachten Anregungen und Bedenken wurde beraten und eine Abwägung der öffentlichen und privaten Belange gegeneinander und untereinander vorgenommen. Das Ergebnis der Abwägung wurde den Einwendern mitgeteilt.

2.2.5 Beschluss zur Öffentlichen Auslegung

Der Stadtrat der Stadt Lahnstein hat in öffentlicher Sitzung am 24. Oktober 1994 die Planung in der damals vorliegenden Fassung - und erneut am 21. September 1998 in der überarbeiteten Fassung - anerkannt und die Verwaltung mit der Durchführung der Öffentlichen Auslegung beauftragt.

2.2.6 Öffentliche Auslegung

Die Öffentliche Auslegung gemäß § 3 Abs. 2 BauGB fand in der Zeit vom 14. Oktober bis 13. November 1998 statt. Die Durchführung der Öffentlichen Auslegung wurde im Rhein-Lahn-Kurier Nr. 40 am 2. Oktober 1998 ortsüblich bekannt gemacht. Die betroffenen Träger öffentlicher Belange wurden mit Schreiben vom 2. Oktober 1998 von der öffentlichen Auslegung benachrichtigt.

2.2.7 Zweite Abwägung

Die Abwägung der bis zu diesem Zeitpunkt eingegangenen Stellungnahmen aus dem Verfahren nach § 3 Abs. 2 BauGB wurde in der öffentlichen Sitzung des Stadtrates am 10. April 2000 vorgenommen.

Über die vorgebrachten Anregungen wurde beraten und eine Abwägung der öffentlichen und privaten Belange gegeneinander und untereinander vorgenommen. Das Ergebnis der Abwägung wurde den Einwendern mit Schreiben vom 23. Mai 2000 mitgeteilt.

2.2.8 Beschluss zur zweiten Öffentlichen Auslegung

Der Stadtrat der Stadt Lahnstein hat in öffentlicher Sitzung am 10. April 2000 die Planung in der damals vorliegenden Fassung - unter Berücksichtigung der gleichzeitig getätigten Abwägungsbeschlüsse - anerkannt und die Verwaltung mit der Durchführung der zweiten Öffentlichen Auslegung beauftragt.

In der erneuten Auslegung wurde bestimmt, dass Anregungen nur zu den geänderten oder ergänzten Teilen vorgebracht werden können. Es handelte sich dabei um

- die landespflegerischen Festsetzungen, die zum Teil ergänzt und nachgebessert wurden;*
- die Neuplanung im Karree Kölner Straße/Friedensstraße und*
- die Erhöhung der festgesetzten maximal zulässigen Traufhöhen (jetzt: Wandhöhen) auf 7,50 Meter bei einem zweigeschossigen Gebäude bzw. 10,00 Meter bei einem dreigeschossigen Gebäude.*

2.2.9 Zweite Öffentliche Auslegung

Die zweite Öffentliche Auslegung gemäß § 3 Abs. 2 BauGB fand in der Zeit vom 21. September bis 20. Oktober 2000 statt. Die Durchführung der Öffentlichen Auslegung wurde im Rhein-Lahn-Kurier Nr. 36 vom 8. September 2000 ortsüblich bekannt gemacht. Die betroffenen Träger öffentlicher Belange wurden mit Schreiben vom 8. September 2000 von der Öffentlichen Auslegung benachrichtigt.

2.2.10 Dritte Abwägung

Die Abwägung der bis zu diesem Zeitpunkt eingegangenen Stellungnahmen aus dem Verfahren nach § 3 Abs. 2 BauGB wurde in der öffentlichen Sitzung des Stadtrates am 23. November 2000 vorgenommen. Über die vorgebrachten Anregungen wurde beraten und eine Abwägung der öffentlichen und privaten Belange gegeneinander und untereinander vorgenommen. Das Ergebnis der Abwägung wurde den Einwendern mitgeteilt.

2.2.11 Entwidmung des Eisenbahnbetriebsgeländes

Aus formellen Gründen konnte das Bebauungsplanverfahren nach Durchführung der Abwägungen nicht beendet werden, weil sich der Geltungsbereich über Flächen der Deutschen Bahn AG (und ihrer Tochtergesellschaften) erstreckt, welche der Planungshoheit der Gemeinde entzogen sind.

Es war daher erforderlich, über die Deutsche Bahn Immobiliengesellschaft beim Eisenbahnbundesamt in Frankfurt die förmliche Entwidmung dieser Flächen zu bean-

tragen, damit diese ihre Eigenschaft als Eisenbahnbetriebsgelände verlieren und die Planungshoheit wieder auf die Stadt Lahnstein übergeht. Für dieses komplexe Verfahren war es notwendig, eine Beteiligung der Behörden und Träger öffentlicher Belange gem. §§ 6 ff. Nahverkehrsgesetz durchzuführen, um festzustellen, dass diese Flächen für den Eisenbahnbetrieb nicht mehr erforderlich sind und gegen eine Entwidmung keine Bedenken oder Einwände bestehen.

Das Eisenbahnbundesamt hat dieses Verfahren durchgeführt und die Entwidmung mit Schreiben vom 26. Juni 2001 bekannt gegeben. Die Entwidmungserklärung wurde daraufhin in der Ausgabe Nr. 29 des Rhein-Lahn-Kuriers am 20. Juli 2001 veröffentlicht.

2.2.12 Wasserrechtliche Ausnahmegenehmigung

Die „Wasserrechtliche Ausnahmegenehmigung“ gemäß §§ 88 und 89 Landeswassergesetz und Genehmigung gemäß § 76 Landeswassergesetz (LWG) zum Bau der Entlastungsstraße Lahnstein einschließlich der Errichtung einer Brücke über die Lahn im Überschwemmungsgebiet des Rheins und im 40-Meter-Bereich der Lahn sowie die Erlaubnis zur Einleitung von Niederschlagswasser in den Rhein und die Lahn bzw. in den Untergrund“ wurde durch die Struktur- und Genehmigungsdirektion Nord (Regionalstelle Wasserwirtschaft, Abfallwirtschaft, Bodenschutz) unter dem 10. September 2001 erteilt.

Die „Wasserrechtliche Ausnahmegenehmigung“ wurde auf Antrag des Straßenprojektaamtes Vallendar als Vertreter des Baulasträgers, dem Rhein-Lahn-Kreis, zugestellt.

Die „Wasserrechtliche Ausnahmegenehmigung“ schließt gemäß § 26 Abs. 3 LWG die Genehmigung nach § 54 LWG zum Bau und Betrieb des Versickerungsbeckens und der Pumpstation mit ein.

Nach II.1.4 erlischt diese Genehmigung, wenn der Bau nicht binnen einer Frist von zwei Jahren begonnen und innerhalb von fünf Jahren seit Zustellung der Erlaubnis abgeschlossen ist. Mit Schreiben vom 15. Juli 2003 wurde daher eine Verlängerung der „Wasserrechtlichen Ausnahmegenehmigung“ beantragt.

Mit Datum vom 9. Dezember 2003 hat die Struktur- und Genehmigungsdirektion Nord, Regionalstelle Wasserwirtschaft, Abfallwirtschaft, Bodenschutz einen Änderungsbescheid (Verlängerung) erlassen, nach dessen neuen Wortlaut die „Wasserrechtliche Ausnahmegenehmigung“ erst erlischt, wenn mit der Ausführung des genehmigten Vorhabens bzw. dem Bau des Versickerungsbeckens und der Pumpstation nicht bis zum 30. September 2006 begonnen wurde.

2.2.13 Anerkennung der Planung

Der Stadtrat der Stadt Lahnstein hat in öffentlicher Sitzung am 29. Januar 2004 die Planung – nach Überprüfung der Inhalte zuvor beschlossener Abwägungen mit der aktuellen Sach- und Rechtslage sowie Konkretisierung der Textlichen Festsetzungen im Abschnitt 1.2.8, „Bauliche und sonstige technische Vorkehrungen zum Schutz oder zur Vermeidung oder Minderung von schädlichen Umwelteinwirkungen

im Sinne des Bundes-Immissionsschutzgesetzes (§ 9 Abs. 1 Nr. 24 BauGB)“, Seite 15 – anerkannt.

2.2.14 Satzungsbeschluss

Der Stadtrat der Stadt Lahnstein hat in öffentlicher Sitzung am 29. Januar 2004 den Bebauungsplan gemäß § 10 Abs. 1 BauGB in Verbindung mit § 88 LBauO als Satzung beschlossen.

2.2.15 Ausfertigung

Der Oberbürgermeister hat am 4. Februar 2004 bescheinigt, dass Planurkunde und Textliche 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.

2.2.16 Bekanntmachung

Der Beschluss des Bebauungsplanes als Satzung wurde anschließend am 20. Februar 2004 im Rhein-Lahn-Kurier Nr. 8 bekannt gemacht, mit dem Hinweis darauf, dass jedermann den Bebauungsplan einschließlich der Begründung einsehen und über dessen Inhalt Auskunft verlangen kann. Mit der Bekanntmachung trat der Bebauungsplan in Kraft.

2.3 Normenkontrollverfahren

Der Bebauungsplan Nr. 22 – Entlastungsstraße - war bereits vom Stadtrat der Stadt Lahnstein in öffentlicher Sitzung am 24. September 2001 als Satzung beschlossen worden. Der Oberbürgermeister hatte am 25. September 2001 den Bebauungsplan ausgefertigt. Der Beschluss des Bebauungsplanes als Satzung war anschließend am 5. Oktober 2001 im Rhein-Lahn-Kurier Nr. 40 bekannt gemacht worden und damit in Kraft getreten.

Mit Datum vom 18. Februar 2002 wurde ein Normenkontrollantrag beim Oberverwaltungsgericht Rheinland-Pfalz (OVG) in Koblenz eingereicht, in dem beantragt wurde, festzustellen, dass der Bebauungsplan insgesamt nichtig ist.

2.3.1 Urteil des Oberverwaltungsgerichtes

Das Urteil in diesem Normenkontrollverfahren wurde am 6. Februar 2003 vom Oberverwaltungsgericht Rheinland-Pfalz verkündet und damit der Bebauungsplan für nicht wirksam erklärt. Im Übrigen wurde der Antrag abgelehnt. Die Antragsgegnerin hat die Kosten des Verfahrens zu tragen. Die Revision wurde nicht zugelassen.

Das Urteil im gesamten Wortlaut ist am 11. Februar 2003 eingegangen. Das Gericht stellte fest, dass der angegriffene Bebauungsplan in materiell-rechtlicher Hinsicht

einen Mangel aufweist, der allerdings durch ein ergänzendes Verfahren im Sinne des § 215 a Abs. 1 Satz 1 BauGB behoben werden kann. Ein derartiger Mangel führt nach der derzeit geltenden Rechtslage nicht zur Nichtigkeit des Bebauungsplans - dieser entfaltet jedoch bis zur Behebung des Mangels keine Rechtswirkungen.

Die Mangelhaftigkeit des Bebauungsplanes folgt nicht aus den vom Antragsteller erhobenen Vorwürfen,

- dass die Lärmpegelbereiche nicht ausreichend bestimmt seien;*
- dass mögliche Trassenvarianten nicht hinreichend untersucht wurden;*
- dass die Auswahl der Variante G Abwägungsfehler erkennen ließe;*
- dass der Bebauungsplan die Straßentrasse und die Mischgebietsbebauung in einem durch Rechtsverordnung festgesetzten Überschwemmungsgebiet ausweist;*
- dass der Konflikt, den die Planung der künftigen Blockrandbebauung im Hinblick auf die Überschwemmungsgebietsfestsetzung hervorgerufen hat, ungeklärt geblieben sei;*
- dass im festgesetzten Überschwemmungsgebiet innerhalb der ausgewiesenen Bauflächen generell keine Bauwerke zugelassen seien;*
- dass sich die Grundstücke für landespflegerische Ausgleichsmaßnahmen außerhalb des Plangebietes nicht auf gemeindeeigenen Grundstücken befinden würden.*

Detailliert führt das Gericht hierzu aus:

Die Mangelhaftigkeit des Bebauungsplanes folgt allerdings nicht bereits daraus, dass nach Ansicht des Antragstellers die Lärmpegelbereiche nicht ausreichend bestimmt sind, weil die diesbezüglichen Abgrenzungslinien teilweise nicht durchgängig gezeichnet sind. Soweit verkennt der Antragsteller, dass die bis an die „Baufenster“ bzw. an bestehende Gebäude heranreichenden Isofone durchaus die Beurteilung der von den Verkehrswegen her resultierenden Belastungen ermöglichen. Denn die jeweiligen Lärmpegelbereiche werden durch die Isofone und die entsprechenden „Baufenster“ bzw. vorhandenen Gebäude abgegrenzt. Anhand dieser Abgrenzungen lassen sich daher ohne weiteres die jeweiligen Lärmpegelbereiche aus der Planurkunde entnehmen.

Auch die Rüge des Antragstellers, dass die Antragsgegnerin mögliche Trassenvarianten nicht hinreichend untersucht habe, führt nicht zur Fehlerhaftigkeit des Bebauungsplanes. Insoweit übersieht der Antragsteller, dass die Antragsgegnerin schon frühzeitig mögliche Trassenvarianten geprüft hat. Aus der Begründung des Bebauungsplanes und aus dem RE-Entwurf geht hervor, dass zumindest acht Varianten untersucht wurden (...). Die Auswahl der Variante G lässt keine Abwägungsfehler erkennen. Durch die Bündelung mit der Gleistrasse wird nämlich der Eingriff ins Orts- und Landschaftsbild minimiert und zudem werden nur wenige Teilflächen von Privatpersonen benötigt, da hauptsächlich das Gelände der Deutschen Bahn in Anspruch genommen wird. Ein weiterer Gesichtspunkt für die Wahl der Trassenvariante war die vom Plangeber gewollte direkte und hochwasserfreie Zu- und Abfahrt zu den Kernbereichen der Stadt. Dies spricht schon gegen die vom Antragsteller angesprochene Trassenführung in einer Untertunnelung oder Troglage. Das letztlich bei der Entscheidung gegen solche Möglichkeiten auch Kostengesichtspunkte eine Rolle gespielt haben, ist nicht zu beanstanden.

Ebenso wenig liegt ein Fehler darin begründet, dass der Bebauungsplan die Straßen- und die Mischgebietsbebauung in einem durch Rechtsverordnung vom 11.12.1995 festgesetzten Überschwemmungsgebiet des Rheins ausweist. Der Stadtrat der Antragsgegnerin hat die diesbezügliche Problematik nämlich gesehen und in der Abwägung gem. § 1 Abs. 6 BauGB bewältigt. Zwar verbietet § 4 Abs. 1 der Überschwemmungsgebietsverordnung grundsätzlich die Herstellung baulicher Anlagen im Festsetzungsbereich des Überschwemmungsgebietes. Nach dessen § 4 Abs. 2 kann aber die zuständige Wasserbehörde unter den erforderlichen Bedingungen und Auflagen von den Verboten des Abs. 1 Ausnahmen zulassen, wenn und soweit dadurch der Wasserabfluss, die Höhe des Wasserstandes oder die Wasserrückhaltung nicht beeinflusst werden können. Der Satzungsgeber hat die Voraussetzungen für die Erteilung einer solchen Ausnahmegenehmigung zunächst im Hinblick auf die Straßen- und Verkehrsraumproblematik von den Berechnungen des Landesamtes für Straßen- und Verkehrswesen ausgegangen. Hiernach gehen durch Dammschüttungen etwa 15.900 m³ Retentionsraum verloren. Dem gegenüber können durch Abgrabungen im Bahndammbereich nach den Planunterlagen etwa 17.000 m³ neuer Retentionsraum geschaffen werden. Aufgrund der Bezugnahme auf diese Berechnungen ist der Satzungsgeber davon ausgegangen, dass durch die Festsetzung entsprechender Abgrabungen im Bebauungsplan der Retentionsraumausgleich sichergestellt werden könne. Dieser Ausgleich ist auch möglich, da die Entwidmungserklärung der Deutschen Bahn für das benötigte Gelände vorliegt. Dass der Satzungsgeber letztendlich zu Recht von der Bewältigung der Überschwemmungsgebietsproblematik hinsichtlich der Straßen- und Verkehrsraumproblematik ausgegangen ist, zeigt der Umstand, dass noch vor Erlass des Satzungsbeschlusses die diesbezügliche wasserrechtliche Ausnahmegenehmigung zum Bau der in Rede stehenden Entlastungsstraße unter dem 10. September 2001 von der zuständigen Wasserbehörde erteilt wurde.

Aber auch der Konflikt, den der Satzungsgeber durch die Planung der künftigen Blockrandbebauung im Hinblick auf die Überschwemmungsgebietssetzung hervorgerufen hat, ist nicht aufgelöst geblieben. Zwar ist die Antragsgegnerin in der Abwägung davon ausgegangen, dass eine entsprechende Berechnung für die künftige Blockrandbebauung in den Bebauungsplanunterlagen nicht enthalten ist. Sie hat aber gleichwohl eine solche Bebauung für möglich erachtet, da im Zuge des Baugenehmigungsverfahrens der Retentionsraumverlust und der damit verbundene erforderliche Ausgleich berechnet und gefordert werden könnten. Dieser Auffassung entspricht auch der Ansicht der zuständigen Fachbehörde. So hat die SGD Nord, Regionalstelle Wasserwirtschaft, in Montabaur, mit Schreiben vom 26. Oktober 2000 ausgeführt: „Entsprechend den vorgenannten gesetzlichen Grundlagen sind sowohl die Entlastungsstraße als auch die geplante Blockrandbebauung, soweit diese innerhalb des Überschwemmungsgebietes liegt, in hochwasserverträglicher Form zu errichten. Für die Bebauung bedeutet dies in der Regel eine Aufständigung des Untergeschosses. Einzelheiten sind im jeweiligen Bauantragsverfahren zu regeln.“

Also durfte der Satzungsgeber davon ausgehen, dass eine Konfliktbewältigung im nachfolgenden Baugenehmigungsverfahren im Rahmen einer wasserrechtlichen Ausnahmegenehmigung möglich ist. Darf aber der Plangeber realistischer Weise davon ausgehen, dass der ungelöst gebliebene Konflikt in einem anderen Verfahren in Übereinstimmung mit seiner eigenen planerischen Konzeption bewältigt werden kann, dann darf er auch die Konfliktbewältigung einem nachgelagerten Verwaltungsverfahren überlassen. Angesichts dessen erscheint die diesbezügliche Konfliktbewältigung durch den Satzungsgeber im vorliegenden Fall unbedenklich, denn die zuständige Wasserbehörde hat es in ihren Stellungnahmen für ohne weiteres möglich gehalten, die geplante Blockrandbebauung in hochwasserverträglicher Form (z.B. durch Aufständigung des Untergeschosses) zu errichten. Ob dies ggfls. mit den vorgeschriebenen Tiefgaragen in Konflikt tritt, kann hier offen bleiben, da dies eine Frage ist, die allen-

falls zur Unwirksamkeit des Bebauungsplanes führen kann, solche Gründe aber bereits, wie nachfolgend noch auszuführen sein wird, im Hinblick auf andere Gesichtspunkte gegeben sind.

Darüber hinaus ist der Bebauungsplan nicht deshalb so fehlerhaft, weil er nach Ansicht des Antragstellers im festgesetzten Überschwemmungsgebiet innerhalb der ausgewiesenen Bauflächen generell Bauwerk zulässt. Zwar geht das vom Antragsteller zitierte Urteil des Bayerischen VGH von der Fehlerhaftigkeit einer solchen generellen Zulassung durch einen Bebauungsplan aus. Dieser Entscheidung lag jedoch ein wesentlich anderer Fall zugrunde. Dort wurde nämlich durch den betreffenden Bebauungsplan ein Gebiet überplant, welches insgesamt bereits als Überschwemmungsgebiet festgesetzt war. Dieser Sachverhalt unterscheidet sich aber wesentlich von den Gegebenheiten des vorliegenden Falles, denn hier liegen nur Teile der gesamten überplanten Flächen im festgesetzten Überschwemmungsgebiet. Zudem befindet sich der größte Teil der im Rückhaltebereich des Überschwemmungsgebietes ausgewiesenen Bauflächen innerhalb der im Zusammenhang bebauten Ortsteile, für die schon bisher gem. § 4 Abs. 3 der Überschwemmungsgebietsverordnung die Ausnahme genehmigung als erteilt galt, wenn und soweit dadurch der Wasserabfluss, die Höhe des Wasserstandes oder die Wasserrückhaltung nicht nachteilig beeinflusst oder Beeinträchtigungen ausgeglichen werden konnten. Von daher sind durch den angegriffenen Bebauungsplan nur einige wenige zusätzliche Bauplätze (insbesondere im Bereich „Im Flürchen“) im Wege der Bauleitplanung im festgesetzten Überschwemmungsgebiet hinzugekommen, die einer individuellen Ausnahmegenehmigung gem. § 4 Abs. 2 der Verordnung bedürfen. Angesichts dessen kann von einer generellen Zulassung von Bauten im Überschwemmungsgebiet durch den angegriffenen Bebauungsplan keine Rede sein.

Auch der vom Antragsteller gerügte Verstoß gegen § 1a Abs. 3 Satz 3 BauGB ist nicht ersichtlich. Allein der vom Antragsteller geäußerte Verdacht, dass die Grundstücke für Landespflegerische Ausgleichsmaßnahmen außerhalb des Plangebietes sich nicht auf gemeindeeigenen Grundstücken befinden würden, reicht für die Annahme eines solchen Verstoßes nicht aus. Dies gilt um so mehr, als die Antragsgegnerin in der mündlichen Verhandlung unter Hinweis auf mitgebrachte Eigentumsnachweise unwidersprochen vorgetragen hat, dass sie Eigentümer für die Ausgleichsmaßnahmen vorgesehenen Flächen außerhalb des Plangebietes sei.

Der Bebauungsplan ist hingegen deshalb fehlerhaft, weil der Satzungsgeber im Rahmen der planerischen Abwägung gem. § 1 Abs. 6 BauGB den Konflikt zwischen den von der geplanten Entlastungsstraße ausgehenden Lärmimmissionen und der bestehenden Wohnbebauung nicht hinreichend bewältigt hat. Der vorgesehene Verkehrslärmschutz als abdeckungsrelevanter Belang muss hierbei an dem dreistufigen Lärmschutzkonzept des Gesetzgebers gemessen werden. Auf dessen erster Stufe ist die Abwägungsdirektive des § 50 BImSchG zu beachten. Nach dem dort normierten Trennungsgrundsatz sind von Verkehrsanlagen ausgehende schädliche Umwelteinwirkungen – auch auf Mischgebiete – soweit wie möglich zu vermeiden. Auf dieser Stufe ist ein Abwägungsfehler nicht zu erkennen, denn aus Sicht des Trennungsgrundsatzes erscheint es vorliegend aufgrund der örtlichen Gegebenheiten im Stadtgebiet der Antragsgegnerin nicht möglich, durch eine andere Trassenwahl eine ausreichende Trennung zwischen Verkehrsanlage und Wohnbebauung herbeizuführen. Auf den Stufen des im § 41 BImSchG geregelten aktiven und passiven Lärmschutzes hat der Satzungsgeber jedoch den durch die Planung hervorgerufenen Konflikt nicht ausreichend gelöst.

Allerdings ist insoweit entgegen der Ansicht des Antragstellers ein Abwägungsfehler nicht schon bei der Ermittlung der zugrunde zu legenden Lärmpegelwerte anzunehmen. Dies gilt zunächst im Hinblick auf die gerügte fehlende Aktualität der Lärmpegel-daten. Man wird nämlich eine Lärmuntersuchung, die auf einer Verkehrsuntersuchung

aus dem Jahr 1994 beruht, noch als unbedenklich hinnehmen können, wenn keine besonderen Umstände eingetreten sind, die diese Ergebnisse zum heutigen Zeitpunkt obsolet machen. Dass solche Gesichtspunkte hier vorliegen, ist aber weder vorgetragen worden noch ersichtlich.

Auch ist der Vortrag des Antragstellers nicht zutreffend, dass der Lärm des Schienenverkehrs beim Lärmschutz nicht berücksichtigt worden sei. Denn ausweislich der Schalltechnischen Untersuchung des Ingenieurbüros Kocks vom August 1998 wurde der vom Schienenverkehr ausgehende Lärm gesehen.

Ebenso wenig bestehen nach Feststellung des Gerichtes Anhaltspunkte für eine Fehlerhaftigkeit des Bebauungsplanes in formeller Hinsicht. Insbesondere sind Form- oder Verfahrensfehler weder vorgetragen worden noch ersichtlich.

In materiell-rechtlicher Hinsicht weist der angegriffene Bebauungsplan indessen einen Mangel auf, der allerdings durch ein ergänzendes Verfahren im Sinne des § 215 a Abs. 1 Satz 1 BauGB behoben werden kann. Ein derartiger Mangel führt nach der derzeit geltenden Rechtslage nicht zur Nichtigkeit des Bebauungsplanes; dieser entfaltet jedoch bis zur Behebung des Mangels keine Rechtswirkungen (§ 215 a Abs. 1 Satz 3 BauGB), was gem. § 47 Abs. 5 Satz 4 VwGO auszusprechen ist.

Der Bebauungsplan wurde als fehlerhaft beurteilt, weil im Rahmen der planerischen Abwägung der Konflikt zwischen den von der geplanten Entlastungsstraße ausgehenden Lärmimmissionen und der bestehenden Wohnbebauung nicht hinreichend bewältigt worden sei:

Ist daher ein Ermittlungsdefizit im Rahmen des Abwägungsvorganges nicht erkennbar, so ist die Abwägung in Bezug auf den Verkehrslärmschutz dennoch fehlerhaft, weil auf der Seite des Abwägungsergebnisses die erkannten Konflikte nicht hinreichend durch verbindliche Festsetzungen gelöst worden sind. So hat der Satzungsgeber auf die im RE-Entwurf ursprünglich vorgesehenen Lärmschutzwände teilweise – insbesondere im Bereich „Im Flürchen“ – verzichtet und diese durch eine Lärmschutzbebauung (Blockrandbebauung) ersetzt. Diese vorgesehene Blockrandbebauung entlang der geplanten Entlastungsstraße soll nach der in der Planbegründung dargelegten Planungskonzeption die Funktion des Lärmschutzes für die vorhandene Bebauung erfüllen. Da dies jedoch nur eine Angebotsplanung darstellt, ist der Lärmschutz für die bestehende Bebauung im Falle der Nichtverwirklichung der Blockrandbebauung nicht gewährleistet. Diesen Konflikt hat der Satzungsgeber auch offensichtlich erkannt, da er in der oben erwähnten Planungskonzeption darauf hingewiesen hat, dass bei Nichtbebauung der Lärmschutz für die vorhandene Bebauung sicherzustellen sei. Gleichwohl hat die Antragsgegnerin den durchaus erkannten Konflikt nicht durch planerische Festsetzungen verbindlich gelöst. Weder in den Textlichen Festsetzungen noch in der Planurkunde sind nämlich insoweit verbindliche Regelungen enthalten. Auch die von der Antragsgegnerin in ihrem nachgereichten Schriftsatz vom 27. Januar 2003 aufgestellte Behauptung, dass die aus dem RE-Entwurf sich ergebenden erforderlichen aktiven Schallschutzmaßnahmen ergänzend festgesetzt seien, vermag keine andere Beurteilung herbeizuführen. Dieser Entwurf ist zwar zum Bestandteil der Planung gemacht worden. Aus ihm lassen sich aber neben Ermittlungsergebnissen allenfalls technische Details zur Ausführung des Bebauungsplanes herleiten, fehlende Festsetzungen durch den Bebauungsplan, die – wie hier – planerische Grundentscheidungen betreffen, können durch den Entwurf jedoch nicht ersetzt werden. Zumindest hätte im vorliegenden Fall der Grundsatz der Normenklarheit es erfordert, dass die in den Unterlagen des RE-Entwurfes dargestellte Schallschutzmöglichkeit mittels einer Schallschutzwand durch eine hinreichend bestimmte (textliche) Festsetzung im Bebauungsplan geregelt

worden wäre. Dies ist aber hier zum Beispiel im Bereich „Im Flürchen“ nicht geschehen.

Insoweit kann sich die Antragsgegnerin auch nicht darauf berufen, für die alternative Planung einer Schallschutzwand bedürfe es keiner Festsetzung im Bebauungsplan, da die in der Planurkunde ausgewiesene Verkehrsfläche für die Verwirklichung einer Lärmschutzwand genügend Raum lasse und der genaue Standort hierfür im RE-Entwurf enthalten sei. Abgesehen davon dass eine derartige Sichtweise dem Grundsatz der Normenklarheit nicht genügt, hat die Antragsgegnerin dies im angegriffenen Bebauungsplan selbst nicht beibehalten. Vielmehr hat sie in den Trassenabschnitten, in denen sie eine Lärmschutzwand vorgesehen hat, eine solche durch entsprechende Planzeichen in der Planurkunde festgesetzt.

Angesichts des oben aufgezeigten Fehlers, kann die von dem Antragsteller aufgeworfene Frage dahin stehen, ob vorliegend überhaupt ein Heranplanen einer Wohnnutzung an einem Verkehrsweg ohne aktiven Lärmschutz durch eine Lärmschutzwand der Systematik des § 41 BImSchG gerecht wird.

Einen weiteren Aspekt hat das OVG abschließend festgehalten:

In diesem Zusammenhang bleibt im Übrigen noch anzumerken, dass weitere Bedenken hinsichtlich der Konfliktbewältigung auch insoweit bestehen, als möglicherweise im Hinblick auf den Hochwasserschutz und den Erhalt von Retentionsraum eine Aufständigung der Blockbebauung erfolgen muss, weil der angesprochene Retentionsraumausgleich durch flutbare Tiefgaragen ggfls. nicht genügt. Eine solche Aufständigung könnte jedoch den von der Blockbebauung ausgehenden Lärmschutz für bestehende rückwärtige Gebäude gefährden. Dies hat die Antragsgegnerin in der mündlichen Verhandlung im Hinblick auf die höhenmäßige Situation zwischen Straßentrasse und Blockbebauung in Abrede gestellt. Eine entsprechende fachliche Aussage eines Schallschutzsachverständigen wäre indessen für eine insoweit sachgerechte Entscheidung wünschenswert, da nicht von vorneherein auszuschließen ist, dass ab einem gewissen Abstand zwischen Straßentrasse und aufgeständerter Blockbebauung der Straßenlärm durch den infolge der Aufständigung entstehenden unbebauten Raum unterhalb der eigentlichen Blockrandbebauung zu den rückwärtigen Gebäuden dringen kann. Dies bedarf hier aber keiner abschließenden Entscheidung, da die vorgenannten Bedenken ebenfalls nur zur Unwirksamkeit des Bebauungsplanes führen könnten, welche aber schon – wie vorstehend ausgeführt – aus anderen Gründen festzustellen ist.

Allerdings hat das Gericht diesen Mangel als nicht so erheblich angesehen, als dass er nicht heilbar wäre. Daher wurde der Bebauungsplan nicht für nichtig erklärt, sondern für unwirksam, was die Möglichkeit eröffnet, das Verfahren im Anschluss an den geheilten Fehler durch Ergänzung fortzusetzen und den Plan wieder in Kraft zu setzen.

Gleichzeitig wurde im Urteil auch eine Revisionsmöglichkeit ausgeschlossen. Von der Möglichkeit, innerhalb eines Monats nach Zustellung des Urteils die Nichtzulassung der Revision durch Beschwerde beim Bundesverwaltungsgericht anzufechten, wurde nicht Gebrauch gemacht.

2.3.2 Bekanntmachung des Urteils

Die Entscheidung des Oberverwaltungsgerichtes Koblenz über den Bebauungsplan Nr. 22 – Entlastungsstraße - wurde anschließend am 28. Februar 2003 im

Rhein-Lahn-Kurier Nr. 9 gemäß § 47 Abs. 5 Satz 3 i.V.m. Satz 2, 2. Halbsatz VwGO bekannt gemacht:

In dem Verwaltungsrechtsstreit 1 C 10254/02 hat der 1. Senat des Oberverwaltungsgerichts Rheinland-Pfalz in Koblenz durch Urteil vom 6. Februar 2003 für Recht erkannt:

Der Bebauungsplan Nr. 22 – Entlastungsstraße - der Stadt Lahnstein wird für nicht wirksam erklärt.

Im Übrigen wird der Antrag abgelehnt. Die Revision wird nicht zugelassen.

Ergänzend dazu wurde die Mitteilung Nr. 10/2003 vom 14. Februar 2003 der Pressestelle des Oberverwaltungsgericht Rheinland-Pfalz abgedruckt:

Gegen eine von der Stadt Lahnstein teilweise im Überschwemmungsgebiet des Rheins geplante Entlastungsstraße bestehen keine grundsätzlichen Bedenken. Dies entschied das Oberverwaltungsgericht Rheinland-Pfalz in Koblenz. Wegen eines noch ungelösten Lärmschutzproblems erklärte es den Bebauungsplan aber für nicht wirksam.

Die Entlastungsstraße soll entlang der rechtsrheinischen Bahnlinie Köln-Frankfurt auf etwa zwei Kilometer Länge durch die Ortsteile Niederlahnstein und Oberlahnstein verlaufen. Einige Abschnitte der Trasse und Teile von Baugebieten entlang der Trasse liegen im Überschwemmungsgebiet des Rheins. Ein Grundstückseigentümer wendete sich gegen den Plan mit dem Argument, der Hochwasserschutz sei nicht genügend berücksichtigt worden. Das Oberverwaltungsgericht hielt dieses Bedenken zwar nicht für begründet, gab dem Antragsteller aber dennoch im Ergebnis Recht.

Der Verlauf der geplanten Straßentrasse im Überschwemmungsgebiet sei unter den hier vorliegenden Umständen unbedenklich, urteilten die Richter. Zwar gingen durch die Dammschüttung knapp 16.000 m³ Retentionsraum verloren. Dem ständen aber etwa 17.000 m³ neuer Retentionsraum gegenüber, die laut Plan durch Abgrabungen im Bahndammbereich geschaffen werden sollten. Daher sei der notwendige Ausgleich vollauf sichergestellt. Dementsprechend habe die Struktur- und Genehmigungsdirektion Nord auch eine wasserrechtliche Ausnahmegenehmigung erteilt. Für die wenigen, bislang noch nicht bebauten zusätzlichen Bauplätze im Überschwemmungsgebiet sei es erforderlich, aber auch ausreichend, eine hochwasserverträgliche Bauausführung im jeweiligen Einzelfall anzuordnen. So seien die Untergeschosse aufzuständern.

Noch nicht ausreichend gelöst sei allerdings der Lärmschutz für die schon vorhandene Bebauung; bis zu einer Nachbesserung durch den Stadtrat dürfe der Plan deshalb nicht vollzogen werden.

2.4 Ergänzendes Verfahren

Der vom Oberverwaltungsgericht gerügte Mangel der Satzung gemäß § 215 a BauGB kann durch ein ergänzendes Verfahren behoben werden kann.

In einem ergänzenden Verfahren behebbar sind solche nach den §§ 214 und 215 BauGB nicht unbeachtliche Mängel, die die Grundzüge der Planung nicht berühren. Der Begriff des „ergänzenden Verfahrens“ setzt Grenzen: das ergänzende Verfahren darf nicht zu einem grundlegend anderen Bebauungsplan führen. Eine Nachbesserung im ergänzenden Verfahren ist bei grundlegenden Mängeln, die das „Grundgerüst der Abwägung“ betreffen, ausgeschlossen.

Das ergänzende Verfahren hat in derjenigen Phase des Rechtssetzungsverfahrens einzusetzen, in der der Mangel verursacht worden ist. Von da ab sind alle Verfahrensschritte im Regelverfahren mangelfrei durchzuführen. Mit der erneuten Bekanntgabe wird der Bebauungsplan wirksam. Bis zur Behebung des Mangels entfaltet die Satzung keine Rechtswirkungen.

Die gerichtlich festgestellte schwebende Unwirksamkeit kann nicht für die Vergangenheit beseitigt werden. § 215 a Abs. 1 BauGB ermächtigt die Gemeinde auch nicht dazu, sich darauf zu beschränken, einen gerichtlich für schwebend unwirksam erklärten Bebauungsplan für nichtig zu erklären.

Ob die Gemeinde sich für die Fehlerbehebung oder das Verfahren des Neuerlasses entscheidet, liegt in ihrer planerischen Gestaltungsfreiheit. Ist die Gemeinde gem. § 1 Abs. 3 BauGB zur Planung verpflichtet, scheidet das bloße Aufhebungsverfahren aus. Rechtswidrig ist es in jedem Fall, den als rechtswidrig erkannten Plan auf sich beruhen zu lassen und bewusst nichts zu tun.

2.4.1 Überprüfung der aktuellen Sach- und Rechtslage

Ist zwischen früherer Beschlussfassung und dem erneuten Inkrafttreten eine rechtserhebliche Änderung der Sach- und Rechtslage entstanden oder liegt weiteres zu berücksichtigendes Abwägungsmaterial vor, so ist eine neue Abwägung erforderlich. Je mehr Zeit seit der ursprünglichen Beschlussfassung vergangen ist, um so eher besteht Anlass zu prüfen und zu entscheiden, ob Änderungen der Sach- und Rechtslage die ursprüngliche Abwägung so grundlegend berühren können, dass eine neue Sachentscheidung durch Abwägen geboten ist.

Das Vertrauen in die Wirksamkeit der Bauleitplanung kann es rechtfertigen, von einer erneuten Sachentscheidung abzusehen. Eine neue Abwägungsentscheidung ist erforderlich, wenn das früher gewonnene Abwägungsergebnis wegen nachträglicher Ereignisse unhaltbar geworden ist, wenn sich die Verhältnisse so grundlegend verändert haben, dass der Bebauungsplan einen funktionslosen Inhalt hat oder das ursprünglich unbedenkliche Abwägungsergebnis nunmehr unverhältnismäßig und deshalb nicht mehr haltbar ist.

Zur Wahrung einer notwendigen Rechtssicherheit wurde es daher für erforderlich gehalten, die Inhalte der in den Sitzungen des Stadtrates am 10. April 2000 und 23. November 2000 beschlossenen Abwägungen mit der aktuellen Sach- und Rechtslage zu überprüfen. Im Ergebnis wurde festgestellt, dass die drei Jahre zuvor beschlossenen Abwägungen (Abschnitt 2.8, „Abwägungsrelevante Eingaben und ihre Würdigung“, Seite 49 ff.) in der damaligen Fassung erhalten bleiben konnten.

2.4.2 Konkretisierung der Textlichen Festsetzungen

Das Oberverwaltungsgericht hat in der Urteilsbegründung ausgeführt, dass weder in Textlichen Festsetzungen noch in der Planurkunde verbindliche Regelungen enthalten seien, die den Konflikt der Schaffung eines ausreichenden Lärmschutzes bei Nichtverwirklichung der Blockrandbebauung lösen.

Das Gericht hat zwar akzeptiert, dass die erforderlichen aktiven Schallschutzmaßnahmen im RE-Entwurf ergänzend festgesetzt sind und dieser Entwurf auch zum

Bestandteil der Planung gemacht worden ist. Eine fehlende Festsetzung im Bebauungsplan könne der RE-Entwurf jedoch nicht ersetzen.

Zumindest – so führt das Gericht aus – hätte es der Grundsatz der Normenklarheit erfordert, dass die in den Unterlagen des RE-Entwurfs dargestellte Schallschutzmöglichkeit mittels einer Schallschutzwand durch eine hinreichend bestimmte (textliche) Festsetzung im Bebauungsplan geregelt worden wäre. Als Anstoß für eine derartige Möglichkeit alternativer Festsetzungen im Bebauungsplan zitiert das OVG einen Beschluss des Bundesverwaltungsgerichtes vom 4. Oktober 1974.²²

Um dem Grundsatz der Normenklarheit zu genügen, war es erforderlich, im Abschnitt 1.2.8 (Seite 15) dem Vorschlag des Gerichtes Folge zu leisten, und „zumindest (...) eine hinreichend bestimmte (textliche) Festsetzung“ einzufügen, die den Sachverhalt klarstellt, ohne ihn zu ändern.

Diese Aspekte sind insbesondere daher von Bedeutung, als dass eine Änderung der Bebauungsplan-Festsetzungen zwangsläufig die Durchführung einer erneuten öffentlichen Auslegung nach § 3 Abs. 2 BauGB mit sich bringen würde. Eine Änderung der Planung ist aber tatsächlich nicht angesagt, da – wie das Gericht festgestellt hat – der Konflikt in der Planung erkannt war, gleichfalls aber nicht verbindlich gelöst wurde.

Mit dem vom Gericht gesehenen Widerspruch, dass die Planurkunde nur in denjenigen Trassenabschnitten, in denen eine Lärmschutzwand vorgesehen ist, eine solche durch entsprechende Linienführung festgesetzt hat, kann sich nicht einverstanden erklärt werden.

Es ist vielmehr eindeutig, dass in den Abschnitten, in denen die Planurkunde durch Planzeichen („Mäanderlinie“) eine Lärmschutzwand vorsieht, verbindlich eine solche erstellt werden muss.

In denjenigen Abschnitten, in denen nur der RE-Entwurf eine Lärmschutzwand vorsieht, diese aber nicht in die Planurkunde des Bebauungsplanes übernommen wurde, ist als städtebauliches Ziel (Abschnitt 2.6, „Planungskonzeption“, Seite 47) die Errichtung der sogenannten „Blockrandbebauung“ vorgesehen, die für den notwendigen Lärmschutz sorgt. Somit kann der Lärmschutz als „alternative Festsetzung“ auch durch eine die gleichen Anforderungen erfüllende konstruktive Ausgestaltung der Gebäudefronten entlang der festgesetzten parallel verlaufenden Baulinien gewährleistet werden.

Mit dieser eingefügten Klarstellung sollen die bestehenden Festsetzungen konkretisiert werden, dass sie dem Grundsatz der Normenklarheit genügen:

²² Dieser Beschluss des Bundesverwaltungsgerichtes BVerwG, Urteil vom 4. Oktober 1974 – IV C 62-64.72 - OVG Lüneburg, beschreibt den Sachverhalt „alternativer Festsetzungen“ im Bebauungsplan auszugsweise wie folgt: „Das Berufungsgericht hat, ohne darauf näher einzugehen, angenommen, dass eine derart alternative Festsetzung nach § 9 BauGB zulässig ist. Das ist richtig. Abgesehen von der mehr oder weniger selbstverständlichen Schranke, dass dadurch das Bedürfnis nach hinreichend bestimmten Festsetzungen nicht berührt werden darf, sind keine Gründe erkennbar, weshalb alternative Festsetzungen der hier in Frage stehenden Art unzulässig sein sollten. Im Gegenteil sind – mag das auch aus mancherlei Gründen nur bedingt praktisch werden – alternative Festsetzungen vom Grundsätzlichen her eher wünschenswert, weil die darin zum Ausdruck kommende planerische Zurückhaltung den von der Planung betroffenen Eigentümern mehr an Freiheit, an eigene Entscheidungen und an Gestaltungsmöglichkeiten belässt, als sie ohne diese Wahlfreiheit hätten.“

Entlang der gemäß Eintragung im Lageplan / Integrierte Darstellung als solche markierten Linie ist eine Lärmschutzwand mit den ermittelten Höhen und Anforderungen der Schalltechnischen Untersuchung zu errichten.

In den Fällen, in denen die vorgenannte Lärmschutzwand (aus der Eintragung im Lageplan / Integrierte Darstellung) nicht als Planzeichen in die Planurkunde des Bebauungsplanes übernommen wurde, kann der Lärmschutz als „alternative Festsetzung“ auch durch eine die gleichen Anforderungen erfüllende konstruktive Ausgestaltung der Gebäudefronten entlang der festgesetzten parallel verlaufenden Baulinien gewährleistet werden.

Zur zusätzlichen Verdeutlichung wurde den Textlichen Festsetzungen eine Fußnote hinzugefügt, in der die nach den Schalltechnischen Untersuchungen des RE-Entwurfes ermittelten Lärmschutzwände in Länge und Höhe genannt sind.

Die weiteren Bedenken des OVG hinsichtlich der Konfliktbewältigung im Hinblick auf den Hochwasserschutz und den Erhalt von Retentionsraum werden nicht geteilt.

Die Befürchtung, dass möglicherweise eine Aufständigung der Blockrandbebauung den Lärmschutz für bestehende rückwärtige Gebäude gefährden könnte, ist aus dieser Betrachtungsweise zwar nachvollziehbar. Eine fachliche Aussage eines Schallschutzsachverständigen zu dieser Thematik erübrigt sich allerdings. Angesichts der Tatsache, dass ein geschlossener Lärmschutz für den Straßenbau erforderlich ist, kann man auch ohne fachliche Aussage eines Schallschutzsachverständigen unzweifelhaft annehmen, dass bei Entstehung eines „unbebauten Raumes unterhalb der eigentlichen Blockrandbebauung“ tatsächlich Straßenlärm zu den rückwärtigen Gebäuden dringen würde.

Es ist allerdings definitiv nicht davon auszugehen, dass infolge der Aufständigung der Blockrandbebauung überhaupt ein unbebauter Raum unterhalb der eigentlichen Blockrandbebauung entstehen kann, durch den Straßenlärm zu den rückwärtigen Gebäuden dringt: Die Blockrandbebauung wird mit ihrer erdgeschossigen Fußbodenhöhe des untersten bewohnbaren Geschosses niemals über dem angrenzenden Straßenniveau zu liegen kommen.

Sollten tatsächlich künftige Hochwasserstände zu einem derartigen Ausmaß führen, dass eine hochwasserfreie Erdgeschossfußbodenhöhe noch über dem Straßenniveau der Entlastungsstraße liegen müsste, würde dies bedeuten, dass weite Flächen der Innenstadt von Niederlahnstein geschosshoch unbewohnbar würden. Auch die Bahnstrecke sowie die Entlastungsstraße selbst blieben dann nicht mehr hochwasserfrei. Nach heutigem Kenntnisstand ist dies auszuschließen.

Bei einer angenommenen Forderung der für Ausnahmegenehmigungen zuständigen Wasserbehörden, die Erdgeschossfußbodenhöhe der Blockrandbebauung auf ein solches - als undenkbar anzusehendes - Maß anzuheben, könnte auch die „alternative Festsetzung“ nicht mehr greifen, als dass die konstruktive Ausgestaltung der Gebäudefronten der Blockrandbebauung einen Lärmschutz gewährleisten muss. In diesem undenkbaren Fall müsste von der ursprünglichen Festsetzung der trassenbegleitenden Lärmschutzwand Gebrauch gemacht werden.

Desweiteren ist der im Urteil so genannte „gewisse Abstand“ zwischen Straßen- trasse und aufgeständerter Blockrandbebauung tatsächlich auszuschließen, weil die Blockrandbebauung durch Festsetzung einer Baulinie standortmäßig gebunden ist und auf diesem Abstand auch die Berechnungen des Lärmschutzes basieren (Kapitel 4.1 der Schalltechnische Untersuchung, Teil F).

Aus den vorgenannten Ausführungen ergibt sich, dass es hinsichtlich dieser Thematik keiner Konkretisierung oder gar Änderung der Textlichen Festsetzungen bedarf.

2.5 Notwendigkeit der Baumaßnahme ²³

2.5.1 Darstellung übergeordneter Planungen

Lahnstein ist im Landesentwicklungsprogramm (LEP III) als Mittelzentrum im „hoch verdichteten Raum“ ausgewiesen. Mittelzentren gelten als Standorte „für gehobenen Einrichtungen im wirtschaftlichen, kulturellen, sozialen und politischen Bereich und für weitere private Dienstleistungen. Sie sind Verknüpfungspunkte der öffentlichen Nahverkehrsbedienug.“

Hoch verdichtete Räume sind als Standorte für Wohnen, Dienstleistungen und Gewerbe, aber auch Erholung, in ihrer Funktionsfähigkeit zu erhalten oder wiederherzustellen.

Die Regionalplanung verfolgt laut Regionalem Raumordnungsplan der Region Mittelrhein-Westerwald (RROP 1988) als Grundsatz und Ziel, die polyzentrische Struktur im Verdichtungsraum Koblenz, zu dem auch die Stadt Lahnstein gerechnet wird, zu festigen und weiterzuentwickeln. Dazu sollen neben dem Ausbau der oberzentralen Funktionen der Stadt Koblenz u.a. auch das Mittelzentrum Lahnstein weiter gestärkt werden.

Der Regionale Raumordnungsplan Mittelrhein-Westerwald weist das Gebiet als Siedlungsfläche aus. Seitens der Regionalplanung gehört Lahnstein zu den zentralen Orten, die zukünftig - um mehr Wohnbevölkerung aufnehmen zu können - gezielte Wohnbaulandausweisung in ihrer städtebaulichen Planung vornehmen sollen.

Lahnstein liegt im hochverdichteten Siedlungsraum. Verkehrsmäßig befindet sich Lahnstein im Kreuzungsbereich der großräumig bedeutsamen Achsen in Richtung Nordwest bis Südost und Südwest bis Ost im Raum Koblenz mit Koblenz als Mittelpunkt.

2.5.2 Planerische Beschreibung

Es handelt sich um eine innerörtliche Entlastungsstraße für die vorhandene L 335 in Lahnstein. Die Länge der Baustrecke beträgt ca. 2,1 km. Die Strecke erhält zwei plangleiche Anschlüsse an das vorhandene Straßennetz in Niederlahnstein (Anschluss 'Kölner Straße/Bahnhofstraße' und Anschluss 'Im Flürchen') sowie vier plangleiche Anschlüsse in Oberlahnstein (Anschlüsse 'Evangelische Kirche Nord', 'Evangelische Kirche Süd', 'Hafen' und 'Martinsschloss'). Die Strecke überquert mittels einer neu zu errichtenden Brücke die Lahn.

²³ Diese Ausführungen stammen im Wesentlichen aus dem Erläuterungsbericht des RE-Entwurfes (datiert vom 29. August 1994).

Die geplante Trasse beginnt im Ortsteil Niederlahnstein an dem Bauwerk über die Eisenbahnstrecke nach Bad Ems und verläuft bergseitig entlang der linksrheinischen Bahnstrecke bis zum Knotenpunkt Evangelische Kirche im Ortsteil Oberlahnstein. Hier unterfährt die Trasse die vorgenannte Bahnstrecke und wechselt auf die rechte Bahnseite und verläuft dann auf ehemaligem DB-Gelände bis zur Max-Schwarz-Straße in der Höhe der Güterabfertigung Oberlahnstein. Die Trasse verläuft größtenteils entlang der DB-Rheinstrecke im Bereich der dort jetzt vorhandenen Böschung oder im Bereich Oberlahnstein direkt auf DB-Flächen, wo Gleisrückbau vorgesehen ist. Die Höhenlage der Trasse orientiert sich generell an der Höhenlage der Bahn und überquert wie diese die kreuzenden Straßen.

Die geplante Trasse ist im integrierten Flächennutzungsplan der Stadt Lahnstein als innerörtliche Entlastungsstraße aufgeführt. Ebenso ist die geplante Linienführung auf der Basis des Generalverkehrsplanes der Stadt Lahnstein 'Planfall P5' entstanden.

2.5.3 Straßenbauliche Beschreibung

Die Länge der durchgehenden Strecke beträgt 2.050 Meter. Die Länge der Knotenpunkt-Arme beträgt insgesamt 670 Meter. Für die durchgehende Strecke wurde ein Querschnitt c2 RQ 10 gewählt (Unterlage Nr. 4.2 des RE-Entwurfes). Die Fahrbahnbreite beträgt 2 x 3,50 Meter und die Bankettbreite 1,50 Meter.

Die Trassenführung der geplanten Entlastungsstraße entlang der DB-Strecke stellt eine Bündelung von Verkehrswegen im Sinne einer umweltverträglichen Abwicklung der zukünftigen Verkehre dar. Die geplante Entlastungsstraße dient als Sammel- und Verteilerschiene der Ziel- und Quellverkehre der beiden Ortskerne Nieder- und Oberlahnstein und gestattet so die Entlastung der bestehenden L 335 in den Kernbereichen. Der Bereich Niederlahnstein und Oberlahnstein bis zur Evangelischen Kirche soll weitgehend vom Schwerlastverkehr freigehalten werden. Dies soll durch eine jetzt schon vorhandene Beschilderung an der B 42 erfolgen, welche diesen Verkehr über die Abfahrt Koppelstein der B 42 und die neu ausgebaute Industriestraße (Max-Schwarz-Straße) zu den Gewerbegebieten Lahnstein-Mitte (Hafen, Warenhaus, Papierfabrik etc.) leitet.

Die Lage der Trasse im Ortsteil Niederlahnstein sowie im Ortsteil Oberlahnstein bis zur Evangelischen Kirche bergseitig der DB-Strecke gestattet eine direkte und hochwasserfreie Zu- und Abfahrt zu den Kernbereichen.

2.5.4 Vorgeschichte der Planung

Erste Überlegungen zum Bau einer Entlastungsstraße an dieser Stelle wurden bereits 1961 seitens der Stadt Lahnstein angestellt. Der Bau der Umgehungsstraße B 42 entschärfte jedoch die Verkehrssituation, bis im Jahr 1986 die Notwendigkeit einer zusätzlichen Entlastungsstraße aufgrund des gestiegenen Verkehrsaufkommens wieder aktuell wurde.

Im Jahre 1986 wurde eine Studie für eine Entlastungsstraße entlang der Eisenbahnstrecke erstellt. Nach Abwägung aller Vor- und Nachteile durch die Verwaltung der Stadt Lahnstein sowie die politischen Gremien entstand der Wunsch nach der

Untersuchung von weiteren Varianten. Diese Studie wurde 1991 erstellt. Nachdem auch diese Varianten mit allen beteiligten Behörden, Verwaltungen und städtischen Gremien erörtert waren, entschieden sich die Stadt Lahnstein und die Straßenverwaltung für die Untersuchung von zwei weiteren Varianten. Von diesen beiden Varianten ('G' und 'H') wurde letztendlich die Variante 'G' favorisiert (Unterlage Nr. 3.1 des RE-Entwurfes).

Im April 1989 wurde mit der Erstellung des RE-Vorentwurfes begonnen. Aus verschiedenen Gründen wurde zwischen der Stadt Lahnstein und der Straßenverwaltung vereinbart, dass das Baurecht über ein Bebauungsplanverfahren erlangt werden soll. Außerdem wurde vereinbart, dass beide Planungen parallel betrieben werden sollen. Im Vorfeld dieser Planungen wurden ebenfalls die Verlegung von Bahnanlagen und die Abstimmungen mit allen beteiligten Behörden vorangetrieben.

Die Zielsetzung der Planungen des RE-Entwurfes haben sich seit Beginn der Planung nicht wesentlich verändert. Lediglich die Form der Anschlüsse an das vorhandene Straßennetz haben sich entsprechend den gewonnenen Erkenntnissen während der Planung leicht verändert. Hier ist zu beachten, dass im Hinblick auf veränderte Bedingungen, die Verkehrsströme für den Bereich Knoten 'Evangelische Kirche' und Zufahrt 'Hafen' im April 1990 und Februar 1993 erneut ermittelt wurden.

2.5.5 Darstellung der unzureichenden Verkehrsverhältnisse

Die vorhandene L 335 in der Ortslage Lahnstein ist an den Grenzen ihrer Belastbarkeit angelangt. In beiden Ortskernen führt die vorhandene Verkehrsstärke zu unzumutbaren Belastungen der Anlieger. Außerdem verhindert die jetzige Verkehrsführung eine vorgesehene Sanierung der Stadtkerne Ober- und Niederlahnsteins.

Sowohl in den Ortskernen Oberlahnstein und Niederlahnstein verläuft die vorhandene L 335 in Hauptgeschäftsstraßen und überlagert die dort zwangsläufig vorhandenen Anliefer- und Kundenverkehre. Eine Vielzahl von Ein- und Ausfahrten zu privaten Grundstücken sowie Anlagen des ruhenden Verkehrs zusammen mit baulichen Engpässen beeinflussen den Verkehrsablauf.

Bei der vorhandenen L 335 handelt es sich um eine innerörtliche Verbindungsstraße mit sehr starkem Quell- und Zielverkehr, welche durch die gewachsene Bebauung der ehemaligen Städte Ober- und Niederlahnstein geprägt ist. Die vorhandene Trasse ist, obwohl eine Umgehungsstraße (B 42) bereits vorhanden ist, aufgrund des Verkehrsaufkommens (DTV₉₀ 19.350 Kfz/24h) an der Grenze der Belastbarkeit angekommen.

2.5.6 Städtebauliche Entwicklungsziele

Die geplante Entlastungsstraße ist sowohl in dem zum Zeitpunkt des Planungsbeginns gültigen Flächennutzungsplan'79 als auch im neuen, fortgeschriebenen Flächennutzungsplan'99 der Stadt Lahnstein enthalten.

Aus städtebaulicher Sicht ist beabsichtigt, in Niederlahnstein sowie in Oberlahnstein im Bereich zwischen Lahn und Evangelischer Kirche den bergseitigen Rand der geplanten Entlastungsstraße mit einer Blockrandbebauung zu versehen. Die geplante

Bebauung soll einerseits die durch den Bau der Eisenbahn aufgerissenen Quartiere schließen sowie die Funktion einer Lärmschutzbebauung wahrnehmen.

Erst der Bau der Entlastungsstraße gestattet es, die städtebaulichen Ziele der Stadt Lahnstein, wie die Sanierung der Kernbereiche sowie den verkehrsberuhigten Ausbau der jetzigen L 335 in Angriff zu nehmen. Die Entwicklungsziele der Deutschen Bundesbahn als Hauptbetroffenen sowie der betroffenen Industrie wurden bei der Planung berücksichtigt.

Für die Anwohner der Kernbereiche stellt die Verlagerung der Verkehrsströme und die damit verbundene Reduzierung der Lärm- und Schadstoffemissionen eine erhebliche Verbesserung des Wohnumfeldes dar. Die Kernbereiche von Nieder- und Oberlahnstein gewinnen durch die Verkehrsberuhigung an Attraktivität und gestatten eine positive Entwicklung im Hinblick auf die Ansiedlung von Geschäften. Dies wird die Wirtschaftlichkeit der Stadt Lahnstein als Mittelzentrum der Region sichern bzw. stärken.

2.5.7 Anforderungen an die straßenbauliche Infrastruktur

Die Verkehrsdaten des 'Planfalls P5' des Generalverkehrsplanes (GVP) sind die Basis für die Planungen der neuen Straße. Eine Anpassung des vorhandenen Straßennetzes an diese Anforderungen ist nicht möglich.

Der Generalverkehrsplan stellt die geplante Entwicklung in Rechnung und geht im zentralen Bereich der neuen Trasse von einem Verkehrsaufkommen von 23.707 Kfz/Tag. an einem Werktag im Jahr 2010 aus. Der Tageswert ist auf Grundlage des GVP angegeben.

Das vorhandene Straßennetz erfährt durch den Bau der Entlastungsstraße eine erhebliche Entlastung und kann erst dann den Vorgaben des GVP entsprechend umgestaltet werden.

Der Bau der Entlastungsstraße gestattet es, den Güterfernverkehr zum Industriegebiet-Mitte und Hafen über die Max-Schwarz-Straße und von dort über die B 327/B 49 (Knoten 'Südbrücke') direkt zum Autobahnnetz, unter Umgehung der Ortskerne, zu führen.

Die Entlastungsstraße stellt speziell für den Güterverkehr aus den vorgenannten Gründen eine Schließung einer Netzlücke dar.

Mit dem Bau der Entlastungsstraße soll der Verkehr größtenteils von der bestehenden L 335 fort und gebündelt auf einer eigenen Trasse ohne Gehwege und kreuzenden Verkehr geführt werden. Der jetzt vorhandene Straßenraum soll verkehrsberuhigt bzw. als Fußgängerzone ausgebaut werden. Die neuen Einmündungen werden aufgrund der großen Knotenpunktströme signalgesteuert.

Die vorhandene Bebauung stellt sowohl in Oberlahnstein (historisches Altes Rathaus) als auch in Niederlahnstein (Unterführungen der DB) Engstellen im Zuge der vorhandenen L 335 dar, welche sich gar nicht oder nur unter erheblichem finanziellen Aufwand beseitigen lassen. Außerdem ist der Bereich Niederlahnstein nicht hochwassersfrei und stellt in diesen Fällen eine zusätzliche Belastung für das übrige Straßennetz dar.

Die Kreuzung des Werksgleises zur Papierfabrik Lahnstein mit der bestehenden L 335 wird bisher mittels eines beschränkten Bahnüberganges geregelt. Das Gleis befindet sich im Besitz der Deutschen Bahn AG. Dieses Gleis dient der Papierfabrik zur Anlieferung von Rohstoffen. Die Anlieferung geschieht in der Regel zwei- bis dreimal täglich mit einer Zuglänge von bis zu acht Waggons. Die Anlieferzüge müssen aus dem Güterbereich des Bahnhofs Oberlahnstein kommend die Hauptgleise der Rheinstrecke kreuzen. Die vorgenannte Zuglänge in Verbindung mit der Forderung der DB, das Hauptgleis sofort vollständig zu räumen und die topographischen Gegebenheiten im Bereich der Evangelischen Kirche machen die Anlage eines signalgesteuerten schienengleichen Bahnübergangs an dieser Stelle unmöglich. Eine denkbare Verringerung der Zuglänge und die damit verbundene Erhöhung der Zugfrequenz würde das Problem ebenfalls nicht lösen, da die erforderliche Signalisierung die Leistungsfähigkeit der geplanten Knotenpunkte nicht gewährleistet. Aus diesen Gründen sahen die Planungen eine Absenkung des Gleises auf die 'Ebene -1' an dieser Stelle vor, womit auch der vorhandene Bahnübergang entfallen konnte. Eine bereits vor der ersten Öffentlichen Auslegung geänderte Planung geht allerdings in der aktuellen Bebauungsplanung auch weiterhin von einem schienengleichen Übergang aus.

2.5.8 Verringerung bestehender Umweltbeeinträchtigungen

Mit der Herausnahme des Verkehrs aus den Kernbereichen wird sich dort die Lärm- und Abgassituation entsprechend verbessern. Im Vergleich zu den bestehenden Straßenschluchten in den Kernbereichen ist durch die Bündelung der Trasse mit der Bahn und der damit verbundenen autofreien rechten Seite der Trasse ein besserer Luftaustausch möglich.

Der neu entstehenden Lärmsituation an der geplanten Trasse wird durch die Anordnung von Lärmschutzwänden oder Lärmschutzbebauung Rechnung getragen. Die seitens der Stadt Lahnstein bergseitig vorgesehene Lärmschutzbebauung wird ebenfalls den Lärm der Bahn abschirmen.

Die Verbindung zwischen den Ortszentren von Ober- und Niederlahnstein wird durch die geplante Trasse verbessert. Im Katastrophenfall (Hochwasser etc.) stellt die Trasse eine zusätzliche Verbindung zwischen den Stadtteilen dar.

Wie schon vorher erwähnt, ist der Bau der Entlastungsstraße die Voraussetzung für die Realisierung der geplanten Sanierungsgebiete und verkehrsberuhigten Zonen.

2.6 Planungskonzeption

Neben der ursächlich auslösenden Straßenplanung ergeben sich besondere Anforderungen an die Errichtung einer neuen Bebauungsstruktur entlang der geplanten Entlastungsstraße.

Planungsziele sind im einzelnen:

- *Die derzeit vorhandene Wohnbebauung östlich der Bahn soll durch eine Blockrandbebauung entlang der geplanten Entlastungsstraße zu geschlossenen Quar-*

tieren ergänzt werden. Baulücken innerhalb der gewachsenen Bebauungsstruktur sollen geschlossen werden.

- *Die geplante Blockrandbebauung entlang der Entlastungsstraße soll durchgängig einen gestalterisch geschlossenen Charakter bekommen.*
- *Für die Eingriffe in Natur und Landschaft durch die geplante Bebauung und damit Versiegelung des Bodens sollen die erforderlichen Ausgleichsmaßnahmen möglichst im Gebiet selbst vorgenommen werden.*
- *Die Blockrandbebauung entlang der geplanten Entlastungsstraße soll die Funktion des Lärmschutzes für die vorhandene Bebauung erfüllen. Dies ist in den Grundrissen dieser neuen Bebauung entsprechend zu berücksichtigen.*
- *Für den überwiegenden Teil der Blockrandbebauung sind Tiefgaragen im Untergeschoss vorgesehen, die im Hochwasserfall überflutet werden können (Retentionsraum).*
- *Aufgrund des geringen städtischen Anteils am Grundbesitz im Planungsgebiet ist im Hinblick auf die Realisierung des Bebauungsplanes der Anteil der öffentlichen Flächen möglichst gering zu halten.*
- *Die fußläufige Erschließung der Grundstücke der Blockrandbebauung erfolgt über Erschließungswege im Blockinnenbereich.*
- *Die Blockinnenbereiche sollen als Grünbereiche gestärkt werden, in denen keine verdichtete Neubebauung vorgesehen ist.*
- *In Bereichen, in denen entlang der Entlastungsstraße Lärmschutzmaßnahmen erforderlich sind und keine Blockrandbebauung geplant ist, sind Lärmschutzwände vorzusehen (z.B. an Brücken). Desgleichen ist bei Nichtbebauung Lärmschutz für die vorhandene Bebauung sicherzustellen.*
- *Zwischen den Anschlüssen an der Evangelischen Kirche ist eine Bebauungsfläche für ein öffentliches Gebäude vorgesehen.*

2.7 Landespflegerische Belange

Für den Bebauungsplan wird ein Landespflegerischer Planungsbeitrag aufgestellt, der den Anforderungen des rheinland-pfälzischen Landespflegegesetzes entspricht.

Gemäß § 17 Abs. 4 Landespflegegesetz Rheinland-Pfalz (LPfIG) sind die Abweichungen des städtebaulichen Konzepts von den nach § 17 Abs. 2 LPfIG formulierten landespflegerischen Zielvorstellungen begründet darzulegen. Für eine umweltgerechte Planung wird anhand der Bewertung der Landschaftsfaktoren ermittelt, welche Kompensationsmaßnahmen erforderlich sind, um die entstehenden Konflikte mit dem Landschaftshaushalt und dem Landschaftsbild auf ein Mindestmaß zu reduzieren und ggf. auszugleichen.

Grundlage für den Bebauungsplan ist der Entwurf des Landschaftsplanes zur Flächennutzungsplanung nach § 17 Landespflegegesetz von Rheinland-Pfalz in der Fassung von Dezember 1993.

Hierin werden für den Geltungsbereich des Bebauungsplanes folgende Entwicklungsziele beschrieben:

Für die vorhandenen Ruderalflächen entlang des Bahnkörpers:

- *Erhaltung und Förderung großflächiger aber auch linienhafter Ruderalflächen mit hoher Arten- und Biotopvielfalt.*

Für in Kernzonen der Bebauung gelegene kleine Mager- und Obstwiesen, alte Gehölzbestände, Parks und extensiv genutzte Grünanlagen im Stadtgebiet:

- *Erhaltung, Pflege und Entwicklung strukturreicher Rückzugsräume für Flora und Fauna im Siedlungsbereich;*
- *Reduzierung randlicher Beeinträchtigungen durch Schutzmaßnahmen.*

Für extensive Schrebergärten, kleinere strukturenreiche Gartenlandkomplexe, einzelne Wiesen, Gebüschbestände an Straßen und Bahnanlagen:

- *Erhaltung und Entwicklung linienhafter und punktueller Strukturen sowie kleinflächiger extensiver Park- und Grünanlagen mit Merkmalen der historischen Gartennutzung in Verdichtungszone und deren Randbereichen gegenüber der offenen Bebauung.*

Das städtebauliche und landschaftsplanerische Konzept innerhalb des vorliegenden Geltungsbereiches wurde darüber hinaus durch eine Entwurfsplanung in einem zusätzlichen landespflegerischen Planungsbeitrag gemäß § 17 Landespflegegesetz, ergänzt durch die Verwaltungsvorschrift 'Landschaftsplanung in der Bauleitplanung' konkretisiert.

Die Inhalte dieser landespflegerischen Planungsbeiträge sind als Darstellungen oder Festsetzungen in den Bebauungsplan aufgenommen, soweit nach § 9 BauGB festsetzungsfähig.

Die erforderlichen Angaben zur Feststellung und Beurteilung der Hauptauswirkungen des Bebauungsplanes auf die Umwelt sind im Landespflegerischen Planungsbeitrag enthalten, desgleichen die möglichen Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen.

Für den Geltungsbereich werden die Belange von Natur und Landschaft im Sinne des § 17 LPflG in diesem landespflegerischen Planungsbeitrag, der als Anlage diesem Bebauungsplan beiliegt, umfassend dargestellt. Des Weiteren werden die mit der Umsetzung der im vorliegenden Bebauungsplan beschriebenen Straßen- und Wohnbaumaßnahmen sowie der Strukturveränderungen verbundenen Eingriffe in Natur und Landschaft flächenbezogen erfasst und bewertet. Zur Kompensation des mit den Eingriffen verbundenen Funktionsverlustes werden geeignete Maßnahmen vorgeschlagen.

Die Flächenbilanz hat ergeben, dass innerhalb des Geltungsbereiches des Bebauungsplanes ein vollständiger Ausgleich des Eingriffes durch entsprechende Maßnahmen nicht möglich sein wird. Somit sind zusätzliche Maßnahmen außerhalb des Geltungsbereiches erforderlich, die aufgrund ihrer räumlichen und funktionalen Trennung vom Eingriffsort als Ersatzmaßnahmen zu klassifizieren sind. Der verbleibende Teil wird auf städtischen Grundstücken (Westallee, Brückenstraße, Ufer- und Nahbereich Zoll- bzw. Schinbach) realisiert.

2.8 Abwägungsrelevante Eingaben und ihre Würdigung

(Hier nicht abgedruckt)

2.9 Erläuterung einzelner Festsetzungen

2.9.1 Planungsrechtliche Festsetzungen gemäß Baugesetzbuch

2.9.1.1 Art der baulichen Nutzung

Die seit Inkrafttreten durch Bekanntmachung vom 12. November 1999 geltende Fortschreibung des Flächennutzungsplanes der Stadt Lahnstein sieht die Darstellung von Mischbauflächen im gesamten städtisch geprägten Innenbereich von Nieder- und Oberlahnstein vor. Dies entspricht weitgehend der tatsächlichen Nutzung, die geprägt ist von Wohn-, Misch- und Gewerbebebauung (Einzelhandel und kleinere Handwerksbetriebe, etc.). Auch wenn sich in einzelnen Gebäuden oder auch Abschnitten von Straßenzügen ausschließlich Wohnbebauung befindet, so ist hieraus nicht das Vorhandensein eines Allgemeinen Wohngebietes herzuleiten. Vielmehr ist auch der Kontext der Umgebungsbebauung zu berücksichtigen. Gerade im Bereich der Bodewigstraße wäre die Ausweisung eines Allgemeinen Wohngebietes im Spannungsfeld der gewerblichen Nutzungen (Hafengebiet westlich, Sondergebiet Einzelhandel östlich) ausgeschlossen. Die Lärmrichtwerte für ein Allgemeines Wohngebiet nach der TA Lärm können schon im Falle dieser Vorbelastung nicht eingehalten werden.

Für die Festsetzung der Nutzung wurde daher das Mischgebiet nach dem Katalog der Baunutzungsverordnung (BauNVO) gewählt, womit es aus den Darstellungen des Flächennutzungsplanes gem. § 8 BauGB als entwickelt gilt.

Das Mischgebiet gilt gem. § 6 BauNVO dem Wohnen und der Unterbringung von Gewerbebetrieben, die das Wohnen nicht wesentlich stören. Nach dem Katalog der Baunutzungsverordnung gibt es mit Ausnahme von Vergnügungsstätten nur generell zulässige Nutzungen wie Wohngebäude, Geschäfts- und Bürogebäude, Einzelhandelsbetriebe, Schank- und Speisewirtschaften sowie Betriebe des Beherbergungsgewerbes, sonstige Gewerbebetriebe, Anlagen für Verwaltungen sowie kirchliche, kulturelle, soziale, gesundheitliche und sportliche Zwecke, Gartenbaubetriebe und Tankstellen.

Der Bebauungsplan macht von der Möglichkeit Gebrauch, zulässige Nutzungen auszuschließen oder als Ausnahmen von der Festsetzung des Mischgebietes zu formulieren.

Diese Differenzierung bringt es mit sich, dass das Mischgebiet als solches nicht über den gesamten Planbereich mit den gleichen Festsetzungen versehen werden kann. Daher wurde eine Unterscheidung in fünf Teilgebiete getroffen, die mit den Buchstaben A, B, C, D und E zur Kennung versehen sind.

Mit der Kennung A wurden diejenigen Flächen bezeichnet, die sich als neue Blockrandbebauung neben der künftigen Trasse befinden. Hierfür gibt es gesonderte Festsetzungen in Bezug auf Schallschutzmaßnahmen als auch gestalterische Auflagen für die dort zu errichtenden neuen Gebäude. Für unzulässig - wie in allen Gebieten - wurden Gartenbaubetriebe, Tankstellen und Vergnügungsstätten erklärt. Schwerpunktmäßig sind Wohngebäude sowie Geschäfts- und Bürogebäude vorge-

sehen, während die verbleibenden Nutzungen auch ausnahmsweise zugelassen werden können.

Die Mischgebiete B, C und D gründen aus dem Bestand. Sie differenzieren sich aus der städtisch geprägten Bebauung von Rheinstraße, Johann-Baptist-Ludwig-Straße, Sauergasse, Im Flürchen und der Johannesstraße (Gebiet B), Friedensstraße und Bodewigstraße (Gebiet C) sowie Brückenstraße und Nordallee (Gebiet D). Diese Bereiche weisen jeweils in ihren Grundzügen bauliche Gemeinsamkeiten auf und sind daher auch in ihren Nutzungsstrukturen vergleichbar.

Die Mischgebiete B und D weisen dabei die größte Spanne auf, die mit Ausnahme von Gartenbaubetrieben, Tankstellen und Vergnügungsstätten alle mischgebietstypischen Nutzungen als allgemein zulässig bezeichnet. Hiermit soll auch gewährleistet sein, dass Nutzungen, die gegenwärtig im Rahmen des § 34 BauGB im Innenbereich für zulässig erachtet werden, künftig nicht verboten sind.

Eine gesonderte Stellung nimmt das Mischgebiet E ein, das aufgrund seiner sowohl solitären als auch exponierten Lage im öffentlichen Straßenraum, umgeben von der Entlastungsstraße mit den Anschlüssen zur Evangelischen Kirche und dem Bahngeleis, für eine Wohnnutzung nur bedingt geeignet ist. Diese wird damit auch als ausnahmsweise formuliert, während Geschäfts- und Bürogebäude, Einzelhandel, Schank- und Speisewirtschaften, Beherbergungsgewerbe, sonstige Gewerbebetriebe und Anlagen für Verwaltungen sowie für kirchliche, kulturelle, soziale, gesundheitliche und sportliche Zwecke allgemein zulässig bleiben. Der Mischgebiets-Charakter wird durch die nur bedingt gegebene Zulässigkeit von Wohnnutzungen allerdings nicht geschmälert, zumal diese Gliederung auch im Gesamtkontext der fünfteiligen Mischgebiets-Ausweisungen schlüssig bleibt.

2.9.1.2 Maß der baulichen Nutzung

Zu den Festsetzungen über das Maß der baulichen Nutzung gehören die in einem Bebauungsplan zwingend festzulegenden Grund- und Geschossflächenzahlen sowie die maximale Zahl der Vollgeschosse.

Die festgesetzten Werte orientieren sich an der bestehenden Umgebungsbebauung und erlauben daher eine vergleichbare Ausnutzung.

Die Grundflächenzahl GRZ gibt an, wieviele Quadratmeter (Gebäude-)Grundfläche je Quadratmeter Grundstücksfläche zulässig sind.

Die Geschossflächenzahl (GFZ) bezieht dieses Verhältnis auf die maximalen Quadratmeter Geschossfläche. Im Mischgebiet ist die Geschossflächenzahl (GFZ) nach den Außenmaßen der Gebäude in allen Vollgeschossen zu ermitteln. Die Flächen von Aufenthaltsräumen in anderen Geschossen einschließlich der zu ihnen gehörenden Treppenräume und einschließlich ihrer Umfassungswände sind dabei nicht mitzurechnen.

Für die Ermittlung der zulässigen Grundfläche ist die Fläche des Baugrundstücks maßgebend, die im Bauland und hinter der im Bebauungsplan festgesetzten Straßenbegrenzungslinie liegt.

Die festgesetzten Größen orientieren sich an den Höchstwerten der Baunutzungsverordnung und erlauben im gesamten Gebiet eine Ausnutzung des Grundstückes von bis zu 60 %.

Um gegenüber der konventionellen Anordnung von Stellplätzen und Garagen keine Nachteile in der Ausnutzung der Grundstücksfläche entstehen zu lassen, wurde von der Möglichkeit Gebrauch gemacht, die Flächenanteile der außerhalb des Baugrundstücks liegenden Gemeinschaftsanlagen der Grundstücksfläche hinzuzurechnen. Gleichzeitig begünstigt diese Festlegung die gewünschte Form der verdichteten Bauweise durch eine bessere Ausnutzung des Grundstücks.

Um auch die Versiegelung der Freiflächen begrenzen zu können, sind bei der Ermittlung der Grundfläche die Grundflächen von Garagen und Stellplätzen mit ihren Zufahrten, Nebenanlagen im Sinne des § 14 BauNVO, und baulichen Anlagen unterhalb der Geländeoberfläche, durch die das Baugrundstück lediglich unterbaut wird, mitzurechnen.

Ebenso wie bei den Differenzierungen über die Art der baulichen Nutzung unterscheiden sich auch die Angaben über das Maß bei den fünf Teilbereichen des Mischgebietes. Entsprechend dem Bestand sind die Unterschiede allerdings nur graduell, im Allgemeinen ist eine mindestens zwei-, höchstens aber dreigeschossige Bebauung (in den Gebieten B und C) vorgesehen, während die neue Blockrandbebauung A auf Zweigeschossigkeit beschränkt bleibt. Ebenfalls zweigeschossig, aber maximal viergeschossig darf der neue Gebäudekomplex im Mischgebiet E werden, hingegen die bestehenden Gebietsteile im Mischgebiet D auf eine maximale Dreigeschossigkeit fixiert sind. Die Grund- und Geschossflächenzahlen bewegen sich gleichbleibend bei 0,6 bzw. 1,2. Hier gab sich kein Bedarf an Differenzierungen.

Mit der Festsetzung der Bauweise wurde im Plangebiet sparsam umgegangen, da im Rahmen der bauordnungsrechtlichen Festsetzungen in jedem konkreten Fall zu prüfen ist, inwieweit Abstandsflächen von Nachbargrundstücken einzuhalten sind. Lediglich für die Blockrandbebauung entlang der neuen Entlastungsstraße im Mischgebiet A soll die Festsetzung einer geschlossenen Bauweise die städtebaulichen Zielsetzungen sichern und auch gleichzeitig die schalltechnisch erforderlichen Maßnahmen zur Abschirmung der Auswirkungen des Verkehrslärms gewährleisten.

2.9.1.3 Überbaubare und nicht überbaubare Grundstücksflächen

Die Festsetzung der überbaubaren Flächen soll die Anordnung und Stellung der Gebäude bestimmen und damit einen wesentlichen Beitrag zur Gestaltbildung des neuen Baugebietes leisten. Bei deren Festlegung wurde im Allgemeinen auf eine großzügige Ausweisung geachtet, ohne dass jedoch die städtebaulichen Qualitäten darunter leiden.

Ein ausreichender Spielraum soll somit jedem Gebäude gegeben werden, so dass der Bauherr die Lage seines Hauses auf dem Grundstück in einem gewissen Rahmen mitbestimmen kann. Dieser Spielraum, der zu Abweichungen von zwei bis drei Meter in der Bauflucht zu benachbarten Gebäuden führen kann, ist auch aus ortsplannerischer Sicht nicht unerwünscht: jegliche Art zusätzlicher Gliederung führt zu einer Belebung und Auflockerung des Gesamtbildes.

Die überbaubaren und nicht überbaubaren Grundstücksflächen werden in der Planurkunde durch Baulinien und Baugrenzen gem. § 23 BauNVO bestimmt. Ist eine Baulinie festgesetzt, so muss auf dieser Linie gebaut werden. Ein Vor- oder Zurücktreten von Gebäudeteilen in geringfügigem Ausmaß kann zugelassen werden.

Ist eine Baugrenze festgesetzt, so dürfen Gebäude und Gebäudeteile diese nicht überschreiten. Ein Vortreten von Gebäudeteilen in geringfügigem Ausmaß kann zugelassen werden.

Diese Vorschrift ist unmittelbar anwendbares Recht und keine „Ausnahme“ im Sinne des § 31 BauGB. Eine solche - nach Art und Umfang bestimmte - Ausnahme ist gem. § 23 Abs. 3 Satz 3 und damit vergleichbar Abs. 2 Satz 3 entsprechend als „weitere“ Ausnahme vorgesehen. Hierbei handelt es sich um die Festsetzung im, dass eine Überschreitung der Baugrenzen um bis zu vier Meter zugelassen werden kann, wenn ein Mindestabstand von drei Meter zu öffentlichen und öffentlich nutzbaren Flächen verbleibt.

Die immer unmittelbar anwendbare Regelung über das Vortreten von Gebäudeteilen betrifft nicht nur Bauteile (wie beispielsweise Wandpfeiler, Fensterbänke, Erker, Schaukästen, Anzeigeschilder, Antrittsstufen, Abfallrohre, Kellerschächte, Radabweiser, Stufen an Kellereingängen, Rutschen, Kohleneinwürfe, Fensterflügel und -läden, Fenstergitter, Beleuchtungskörper, Gegenstände geschäftlicher Werbung) und wie sie auch in den bauordnungsrechtlichen Abstandsflächenregelungen aufgeführt sind (Gesimse, Dachvorsprünge, Blumenfenster, Hauseingangstreppen und deren Überdachungen), sondern darüber auch sonstige Gebäudeteile und Vorbauten wie Erker und Balkone.

Die Art des Vor- oder Zurücktretens der Gebäudeteile ist durch den Begriff „in geringfügigem Ausmaß“ gekennzeichnet. Das kann nur angenommen werden, wenn es sich um untergeordnete Gebäudeteile, wie sie in den bauordnungsrechtlichen Abstandsregelungen genannt sind, handelt. Ein Gebäude- bzw. Bauteil oder Vorbau ist dann untergeordnet, wenn er seine Art und seinem Umfang nach auch in seinen Einwirkungen dem gesamten Bauvorhaben gegenüber nicht nennenswert ins Gewicht fällt und wenn er namentlich von der Baumasse her unbedeutend erscheint.

Vorbauten dürfen aber in ihrer Funktion und ihrem Zweck nach nicht dazu dienen, weitere Wohnfläche zu gewinnen oder sonst den Baukörper auszudehnen. Ein Erker beispielsweise ist nicht nur durch seine Anordnung an der Wand, sondern auch durch seine Funktion für Ausblick, Belichtung und Fassadengestaltung gekennzeichnet. Treten diese Funktionen hinter der Absicht der Vergrößerung der Wohnfläche zurück, kann der Erker nicht mehr als untergeordnet angesehen werden. Mehrere, für sich genommen jeweils kleinere Vorbauten, können einen „Summeneffekt“ begründen, bei dem man nicht mehr von geringfügig sprechen kann. Balkone, die etwa ein Drittel der Gebäudefront überschreiten oder umlaufende Balkone können in der Regel nicht mehr als untergeordnet zum Gesamtbauwerk gesehen werden.

Im Übrigen liegt es im Ermessen der Bauaufsichtsbehörde, ob sie bei Bejahung des geringfügigen Ausmaßes ein Vor- oder Zurücktreten zulassen will. Ihr Ermessen ist durch die Koppelung mit dem unbestimmten Rechtsbegriff „in geringfügigem Ausmaß“ nur insoweit gebunden, als diese Voraussetzung für die Ermessensentscheidung vorliegen muss.

Es darf sich nur um Gebäudeteile, nicht dagegen um das Gebäude selbst handeln. Der Unterschied zwischen Gebäude und Gebäudeteil ist mit einer Differenzierung zwischen wesentlichen und unwesentlichen Gebäudeteilen dahin zu beantworten, dass beim Vortreten eines unwesentlichen Gebäudeteils lediglich dieser Gebäudeteil, beim Vortreten eines wesentlichen Gebäudeteiles dagegen zugleich das Gebäude selbst die Baugrenze überschreitet. Tritt dagegen eine Außenwand des Gebäudes insgesamt über die Baugrenze, so betrifft dies einen wesentlichen Gebäudeteil; das Gebäude selbst überschreitet in diesen Fällen die Baugrenze.

Um Härten auszuschließen und gegenüber unvorhersehbaren Einzelfällen Lösungsmöglichkeiten offerieren zu können, wurde eine Ausnahmeregelung getroffen, nach der eine Überschreitung der Baugrenzen um bis zu vier Meter als Ausnahme zugelassen werden kann. Da eine zweite Bestimmung regelt, dass Überschreitungen einen Mindestabstand von drei Meter zu öffentlichen und öffentlich genutzten Flächen eingehalten werden müssen, schließt dies Überschreitungen im Vorgartenbereich aus.

Anwendungsmöglichkeiten bestehen insbesondere im rückwärtigen Bereich, wobei es sich hier meist um spätere Erweiterungen und Anbauten bestehender Gebäude handeln dürfte. Die Überschreitungsregelung ist als Ausnahme nicht dahingehend anzuwenden, dass sie bereits bei der erstmaligen Errichtung des Gebäudes uneingeschränkt in Anspruch genommen werden kann, insbesondere dann nicht, wenn die ohnehin zur Verfügung stehende überbaubare Fläche noch nicht ausgenutzt wird. Da die Festsetzung der überbaubaren Flächen aber kein Instrument zur Regelung des Maßes der baulichen Nutzung ist, ist eine Überschreitung der hinteren Baugrenzen nicht ausgeschlossen, wenn das zulässige Maß der baulichen Nutzung innerhalb der festgesetzten überbaubaren Flächen nicht vollends ausgeschöpft werden kann. Dies ist im Einzelfall unter Beachtung der Ausnahmetatbestände zu prüfen.

2.9.1.4 Flächen für Stellplätze, Garagen und Nebenanlagen

Festsetzungen über die Anordnung von Nebenanlagen werden nur im neu zu bebauenden Gebiet A getroffen, um insbesondere einer Zersiedlung und/oder Verdichtung entgegenzuwirken, damit sich diese innerstädtischen Areale nicht vergleichbar den heutigen Sanierungsgebieten entwickeln.

Die Notwendigkeit, Standorte für Garagen und Stellplätze zu regeln, ergibt sich ebenfalls nur im neuen Baugebiet A und auch innerhalb der großen Freiflächen des Gebietes B, um eine Verdichtung der Innenblöcke und Einbeziehung dieser durch zusätzliches Verkehrsaufkommen zu verhindern. Auch einer intensiven Flächenversiegelung und Zergliederung dieser später von allen Seiten baulich umgebenden Bereiche wird mit diesen Festsetzungen bezweckt.

2.9.1.5 Flächen für Aufschüttungen und Abgrabungen

Dem erforderlich werdenden Retentionsraumausgleich, wie er in der Begründung zum RE-Straßenentwurf fachtechnisch nachgewiesen ist, tragen die ausgewiesenen 'Flächen für Abgrabungen' Rechnung.

2.9.1.6 Flächen oder Maßnahmen zum Schutz, zur Pflege und zur Entwicklung von Boden, Natur und Landschaft

Die Herleitung der landespflegerischen Festsetzungen resultiert aus den Vorschlägen des Landespflegerischen Planungsbeitrages. Hier finden sich auch die detaillierten Begründungen zu den Einzelmaßnahmen wieder. Die meisten der getroffenen Festsetzungen dienen der (teilweisen) Kompensation von Eingriffen in den Naturhaushalt und das Landschaftsbild durch den Bau der Entlastungsstraße. Insbesondere sollen die Maßnahmen den Struktur- und Lebensraumverlust in dem bereits vorbelasteten Siedlungsgebiet minimieren.

Aber auch Maßnahmen auf den privaten Grundstücken tragen zum Ausgleich von Eingriffen ein, so die vorgeschriebenen Baumpflanzungen auf den Baugrundstücken als auch die Heckenpflanzungen zur Einfriedung der Wege.

Die mit /11\ gekennzeichnete Maßnahme dient der Wiederherstellung der durch die Abgrabung beanspruchten Lebensraumtypen mit ihren Verbund- und Vernetzungsbeziehungen sowie der Wiederanlage von Vegetationsbeständen mit klimatisch ausgleichender Wirkung (Frischluftheregeneration durch Schadstoff-Filterung und Sauerstoffanreicherung der Luft) und der Grundwasserregeneration bzw. Oberflächenwasserretention).

Die gemäß den Anlagen 2 und 3 separat vorzunehmenden Maßnahmen dienen der Wiederherstellung der Boden- und Wasserhaushaltsfunktion (Retention, Wasserfiltration, Grundwasserregeneration, Verdunstung, Humusbildung) der Flächen bzw. dem Erhalt der Leistungsfähigkeit des betrachteten Raumes. Die Maßnahme kompensiert klein- und mikroklimatische Veränderungen und stellt den Lebensraum insbesondere für Bodenorganismen wieder her. Auch die Funktionsfähigkeit des Alleebaumbestandes, insbesondere für das Klimapotenzial, soll langfristig gesichert werden.

Mit der in Anlage IV dargestellten Maßnahme soll eine Verbesserung und Wiederherstellung der naturgemäßen Biotopstruktur als Grundlage für die Erhaltung und Entwicklung bedrohter und gefährdeter Tier- und Pflanzenarten dargestellt werden, wobei dies auch der Wiederherstellung des natürlichen Hochwasserretentionsvermögens des Gewässers und seiner Aue dient.

2.9.1.7 Bauliche und sonstige technische Vorkehrungen zum Schutz oder zur Vermeidung oder Minderung von schädlichen Umwelteinwirkungen im Sinne des Bundes-Immissionsschutzgesetzes

Bedingt durch den Neubau der Entlastungsstraße wurden im Rahmen des als Anlage zur Begründung beigefügten RE-Straßenentwurfes und einer dort vorgenommenen Schalltechnischen Untersuchung nach der 16. BImSchV (Bundes-Immissionsschutzverordnung) an angrenzenden Gebäuden Grenzwertüberschreitungen und somit der Anspruch auf aktive/passive Schallschutzmaßnahmen festgestellt und dimensioniert. Art und Umfang der zum Schutz vor schädlichen Umwelteinwirkungen durch Geräusch notwendigen Schallschutzmaßnahmen an baulichen Anlagen sind nach der Verkehrswege-Schallschutzmaßnahmenverordnung (24. BImSchV) festzulegen. Des Weiteren

ren werden für geplante Gebäude entlang der Trasse die baurechtlichen Forderungen an die Schalldämmung der Außenbauteile festgelegt.

Durch den geplanten Neubau der Entlastungsstraße wurden die Auswirkungen der 16. BImSchV auf die vorhandene Bebauung im Rahmen der Straßenentwurfplanung (RE-Entwurf) untersucht und erforderliche aktive und passive Schallschutzmaßnahmen gebäude- und stockwerksbezogen festgelegt. Zu den passiven Schallschutzmaßnahmen gehören alle erforderlichen Maßnahmen an den Umfassungsbauteilen der Gebäude einschließlich schallgedämmter Lüftungseinrichtungen. Sämtliche Maßnahmen sind vor Verkehrsfreigabe der Entlastungsstraße zu Lasten des Straßenbaulastträgers fertig zu stellen.

Die Gebäudeseiten mit Anspruch auf passive Schallschutzmaßnahmen nach der 24. Bundes-Immissionsschutzverordnung (24. BImSchVO) wurden im Bebauungsplan gekennzeichnet.

Ergänzend zu dieser Untersuchung wurde für die geplante Situation mit der neuen Blockrandbebauung die Gesamtsituation mit den Auswirkungen aus Straßen- und Schienenverkehrslärm dargestellt. Es werden die Lärmpegelbereiche gemäß DIN 4109 ermittelt und die für die Umfassungsbauteile der Gebäude erforderlichen Maßnahmen definiert.

2.9.2 Örtliche Bauvorschriften gemäß Landesbauordnung

Die gestalterischen Festsetzungen, die durch die Aufnahme von auf Landesrecht beruhenden Regelung als örtliche Bauvorschriften über die äußere Gestaltung baulicher Anlagen sowie über die Höhe von Einfriedungen in den Bebauungsplan übernommen werden, beschränken sich im wesentlichen auf wenige Aussagen zur Höhe der Gebäude. Diese setzen sich zusammen aus Angaben über die Höhe bis zum First sowie bis zur Traufe ('Wandhöhe') sowie zur Dachform. Letztere Festsetzungen sind in der Nutzungsschablone der Planurkunde enthalten. Ausnahmen von diesen Festsetzungen für untergeordnete Gebäudeteile und -anbauten, die weniger als ein Viertel der Gesamtgebäudegrundfläche ausmachen, treffen die Textlichen Festsetzungen.

Auf die Festsetzung einer Firsthöhe wurde verzichtet, da über die gebietsbezogen festgesetzte maximale Dachneigung, im Allgemeinen 45 Grad, und die Regelung über die höchst zulässige Zahl der Vollgeschosse eine Begrenzung gegeben ist. Tatsache ist auch, dass gerade die bestehenden Altbauten in den Mischgebieten B, C und D Höhen aufweisen, die über den Werten heutiger Neubauten liegen, dies resultiert nicht zuletzt auch aus den überhohen Geschossen älterer Gebäude.

Für die Maßbestimmung der Neufestsetzung wurde die heute übliche Höhe eines Geschosses im Wohnungsbau von 2,75 Meter angesetzt, so dass bei der gewählten Traufhöhe ein zusätzliches, aus dem Erdreich ragendes „Hochparterre“ oder wahlweise ein Drempel im Dachgeschoss hinzugefügt werden kann. Im Hinblick auf die Ausbildung eines hochwasserfreien Erdgeschosses wurden die zur ersten Offenlage getroffenen Werte nach einer Bürgeranregung angehoben.

Festsetzungen über die Dachgestaltung und der Ausbildung von Dachaufbauten, Einschnitten und Zwerchhäusern bleiben in den bereits bebauten Gebieten, wo sich schon eine Vielzahl unterschiedlicher Ausformungen etabliert hat, außen vor.

Lediglich für die Neubauten des Mischgebietes A werden gesonderte Festsetzungen getroffen, die eine übermäßige Belastung der Dachfläche durch zusätzliche Aufbauten einschränken.

3 Stichwortverzeichnis

A

Abgrabungen · 13, 35, 39, 54
 Abwägung · 30, 31, 35, 36, 37, 39, 40, 44
 Allgemeines Wohngebiet · 50
 Anlagen für Verwaltungen · 7, 8, 50, 51
 Anpflanzungen · 13
 Art der baulichen Nutzung · 7, 50, 52
 Artenliste · 11, 12, 13, 14, 19, 20, 21, 22, 23
 Aufschüttungen · 54
 Aufstellungsbeschluss · 28, 29
 Ausgleich · 35, 39, 49, 55
 Ausnahme · 10, 50, 51, 53, 54

B

Bahnanlagen · 24, 27, 45, 49
 Bahnhofstraße · 29, 43
 Bauaufsichtsbehörde · 53
 Bauflucht · 52
 Baugenehmigungsverfahren · 35
 Baugesetzbuch · 5, 7, 50
 Baugrenze · 10, 53, 54
 Baulinie · 10, 15, 41, 42, 53
 Baunutzungsverordnung · 5, 50, 52
 Bauvorschriften · 9, 17, 56
 Bauweise · 10, 52
 Begründung · 6, 27, 33
 Beteiligung der Bürger · 29
 Beteiligung der Träger öffentlicher Belange · 30
 Betriebe des Beherbergungsgewerbes · 7, 8, 50
 Blockrandbebauung · 34, 35, 37, 38, 40, 41, 42, 45, 47, 48, 50, 52, 56
 Bodewigstraße · 50, 51
 Brückenstraße · 14, 27, 49
 Bundes-Immissionsschutzgesetz · 5, 15, 33, 36, 38, 55
 Bundesnaturschutzgesetz · 5
 Bundesstraße · 27, 28
 Bundesverwaltungsgericht · 38, 41
 Bürgermeisterin · 25, 61
 Burgstraße · 29

D

Dach · 16, 17
 Dachaufbauten · 18, 56

Dachform · 17, 56
 Dachgeschoss · 56
 Dachneigung · 17, 56
 Deutsche Bahn · 27, 31, 35, 47
 Drempel · 56

E

Einfriedung · 14, 55
 Einfriedungen · 17, 18, 56
 Eingriff · 13, 34
 Einzelhandelsbetriebe · 7, 8, 50
 Empfehlungen für die Anlage von Erschließungsstraßen (EAE) · 18
 Emser Straße · 29

F

Fauna · 49
 Firsthöhe · 56
 Flächennutzungsplan · 27, 44, 45, 50
 Flora · 49
 Friedensstraße · 31, 51
 Fußgängerzone · 29, 46

G

Garagen · 9, 10, 52, 54
 Gartenbaubetriebe · 7, 8, 50
 Geh-, Fahr- und Leitungsrecht · 14
 Gemeindeordnung · 5
 Generalverkehrsplan · 27, 46
 Geschäfts- und Bürogebäude · 7, 8, 50, 51
 Geschossfläche · 9, 51
 Geschossflächenzahl · 9, 51
 Gewerbebetriebe · 7, 8, 50, 51
 Giebel · 18
 Grenzabstand · 10
 Grundfläche · 9, 51, 52
 Grundflächenzahl · 9, 51

H

Hafen · 43, 44, 45, 46, 50
 Hochstraße · 29
 Hochwasser · 28, 47

I

Im Flürchen · 36, 37, 43, 51

J

Johannesstraße · 51

K

Klimapotenzial · 55
Kölner Straße · 31, 43
Koppelstein · 44
Kreisstraße · 28

L

Lahnstein-Mitte · 44
Landesamt für Denkmalpflege · 24
Landesamt für Straßen- und Verkehrswesen ·
28
Landesbauordnung · 5, 9, 17, 56
Landesentwicklungsprogramm · 43
Landespflegegesetz · 5, 48, 49
Landespflegerischer Planungsbeitrag · 6, 48,
49, 55
Landesplanungsgesetz · 5
Landesstraße · 27, 28
Landeswassergesetz · 5, 32
Landschaftsbild · 34, 48, 55

M

Markstraße · 15
Maß der baulichen Nutzung · 8, 9, 51, 54
Max-Schwarz-Straße · 44, 46
Mischgebiet · 7, 8, 10, 13, 18, 50, 51, 52, 57

N

Naturschutz · 5
Nebenanlagen · 9, 10, 52, 54
Niederlahnstein · 29, 39, 42, 43, 44, 45, 46, 47

O

Oberbürgermeister · 25, 33
Oberlahnstein · 27, 39, 43, 44, 45, 46, 47, 50
Oberverwaltungsgericht · 33, 38, 39, 40, 41, 42

Ö

Öffentliche Auslegung · 30, 31

P

Papierfabrik · 44, 47
Planurkunde · 6, 25, 33, 37, 38
Planzeichenverordnung · 5, 6
Prognosen · 27

R

Raumordnungsgesetz · 5
RE-Entwurf · 6, 15, 34, 37, 38, 40, 41, 42, 43,
44, 45, 56
Regenrückhaltebecken · 11
Retentionsraum · 35, 38, 39, 42, 48
Rhein-Lahn-Kreis · 29, 32
Rhein-Lahn-Kurier · 25, 29, 30, 31, 32, 33, 39
Rheinstraße · 51

S

Satzungsbeschluss · 6, 33
Schall-/Lärmschutz · 15, 16, 37, 38, 39, 40, 41,
42, 48, 50, 55, 56
Schalldämmmaß · 16
Schalltechnische Untersuchung · 6, 15, 42
Schank- und Speisewirtschaften · 7, 8, 50, 51
Schinbach · 49
SGD Nord · 32, 35, 39
Stadtplaner · 61
Stadtrat · 29, 30, 31, 32, 33, 35, 39
Stellplätze · 9, 10, 54
Straßenprojektamt Vallendar · 6, 28

T

Tankstellen · 7, 8, 50, 51
Textliche Festsetzungen · 5, 6, 11, 25, 33, 37

Ü

Überbaubare Grundstücksflächen · 10, 52, 53,
54

U

Untergeschoss · 48

V

Vergnügungsstätten · 7, 8, 50, 51

Verkehrsbelastung · 28

Verkehrsfläche · 10, 13, 17, 38

Versorgungsträger · 14

Vollgeschoss · 9, 51, 56

W

Wandhöhe · 9, 17, 56

Warenhaus · 44

Wasserhaushaltsgesetz · 5

Wasserrechtliche Ausnahmegenehmigung · 32

Westallee · 14, 49

Wohngebäude · 7, 8, 50

Z

Zielvorstellungen · 48

Zwerchhäuser · 18

4 Bearbeitungs- und Anerkennungsvermerk

BEARBEITET:

STADTVERWALTUNG LAHNSTEIN
BAUAMT - STADTPLANUNG

gez. Winfried Hoß

.....
WINFRIED HOSS - STADTPLANER
LAHNSTEIN, 29. JANUAR 2004

AUF DER GRUNDLAGE DER PLANUNG VON
KOCKS CONSULT GMBH - BERATENDE INGENIEURE
STEGEMANNSTRASSE 32-38 - 56068 KOBLENZ

ANERKANNT:

gez. Gabriele Laschet-Einig

.....
LAHNSTEIN, 29. JANUAR 2004
GABRIELE LASCHET-EINIG - BÜRGERMEISTERIN

DOCUMENT INFO:
FILE NAME DRUCKVORLAGE BPL 22
ENTLASTUNGSSTRASSE
AUTHOR WINFRIED HOSS
FILE SIZE 730.624
NUM PAGES 59
NUM WORDS 17.361
NUM CHARS 115.718
PRINT DATE 2/3/06 12:17:00