

Stadt Weilburg an der Lahn



Bebauungsplan „Bahnhofsgelände“

Begründung

Inhalt

1	Anlass, Grundlagen, Ziele	3
2	Lage und Abgrenzung des Gebiets, Bestand	3
3	Übergeordnete Planungen und planungsrechtliche Situation	5
3.1	Ziele der Raumordnung	5
3.2	Flächennutzungsplan	6
3.3	Verfahren, Berücksichtigung privater und öffentlicher Belange	7
4	Festsetzungen	8
4.1	Art der baulichen Nutzung	8
4.1.1	Urbanes Gebiet	8
4.1.2	Gewerbegebiet	8
4.2	Maß der baulichen Nutzung, überbaubare Grundstücksflächen	9
4.3	Verkehrsflächen	10
5	Berücksichtigung fachgesetzlicher Belange	11
5.1	Wasserwirtschaft, Altflächen, Erschließung	11
5.1.1	Gewässerschutz	11
5.2	Verkehr	12
5.3	Bergbau	12
5.4	Denkmalschutz	12
5.5	Umweltprüfung, Eingriffe in Natur und Landschaft	13
6	Bodenordnung, städtebauliche Daten	14

Fotodokumentation

Weilburg und Wetzlar, September 2021

Planbearbeitung:



KuBuS planung gmbh & co.kg
Altenberger Straße 5
35576 Wetzlar

1 Anlass, Grundlagen, Ziele

Bereits im Jahr 2004 hat die Stadt Weilburg ein Verfahren zur Aufstellung des Bebauungsplanes „Bahnhofsgelände“ eingeleitet. Die erforderlichen Fachuntersuchungen und Beteiligungsverfahren wurden durchgeführt, das Verfahren wurde jedoch nicht zum Abschluss gebracht. In den Folgejahren wurde durch die Straßenbauverwaltung Hessen Mobil eine Planung für den Lückenschluss des Radweges R 7 zwischen dem derzeitigen Ende des Rad- und Gehweges in Höhe der Ortstafel und in Höhe der Einmündung Wilhelmstraße / Bahnhofstraße vorgelegt. Die Herstellung der Radverkehrsverbindung steht im Einklang mit den städtebaulichen Zielen der Stadt Weilburg für das Bahnhofsgelände. Gleichzeitig ist es ein wichtiges Ziel, die bauplanungsrechtlichen Rahmenbedingungen für eine städtebauliche Aufwertung des Ortseingangsbereichs zu schaffen, bei gleichzeitiger Gewährleistung größtmöglicher Nutzungsspielräume.

Aufgrund der langen Zeitspanne nach Abschluss der Beteiligungsverfahren, während der vielfach gesetzliche Rahmenbedingungen und auch die Anforderungen an Bauleitplanverfahren geändert wurden, wird das Verfahren zur Aufstellung des Bebauungsplanes „Bahnhofsgelände“ neu gestartet.

Die städtebaulichen Zielsetzungen des Bebauungsplanes sind:

- Schaffung der planungsrechtlichen Rahmenbedingungen für eine städtebauliche Aufwertung des Ortseingangsbereichs der Stadt Weilburg im Löhnberger Weg,
- Schaffung der planungsrechtlichen Voraussetzungen für eine zukunftsorientierte Nutzung der Gebäude und Grundstücke entlang des Löhnberger Weges,
- Schaffung der bauplanungsrechtlichen Grundlagen für die Innutzungnahme bisher nicht bebauter Grundstücksflächen zwischen dem Ende der Bebauung und der Lahnbrücke bei Ahausen,
- Schaffung der bauplanungsrechtlichen Grundlagen für den Bau des Radweges R 7 zwischen der Grundstücksbebauung am Löhnberger Weg und dem Bahngelände.

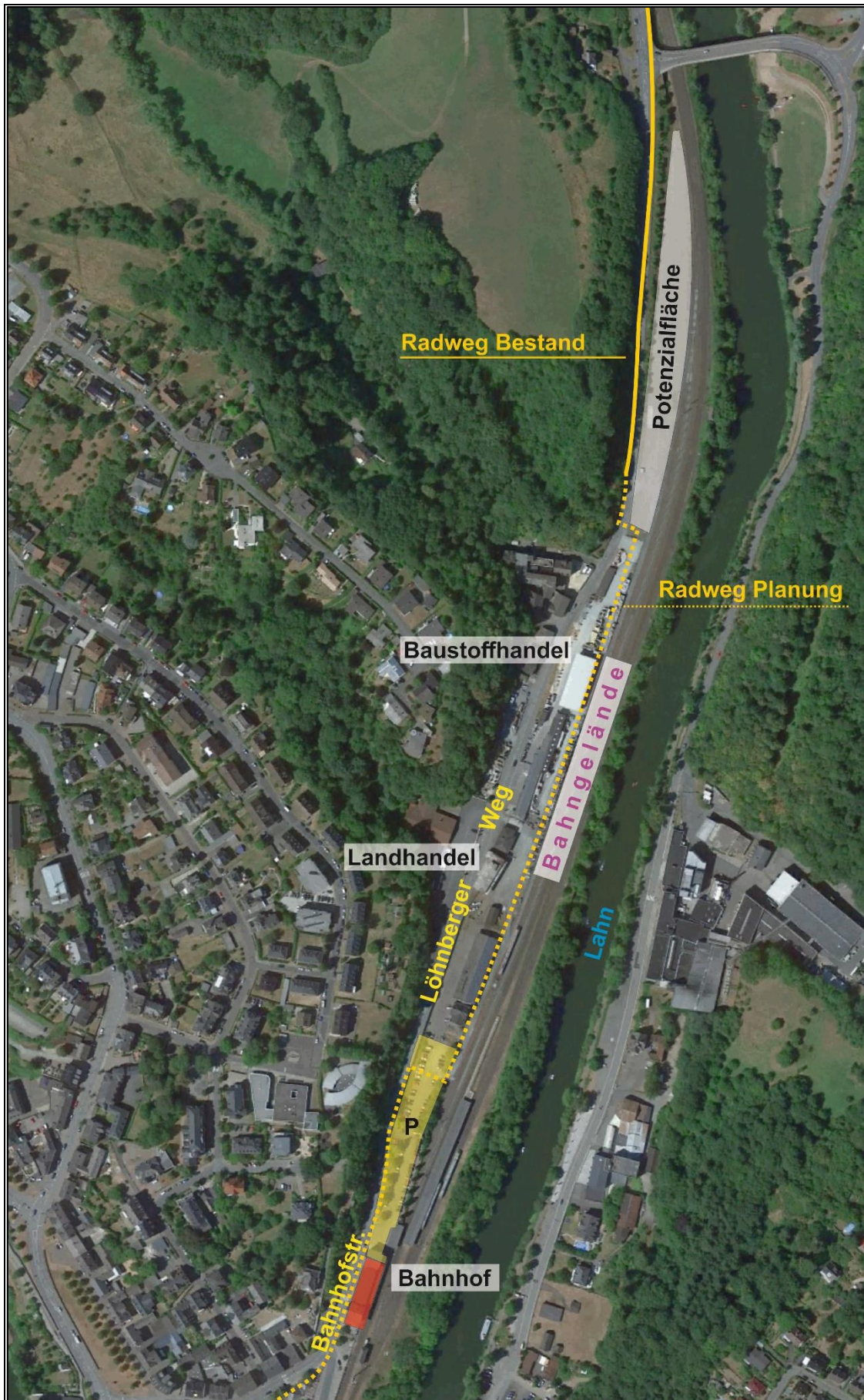
2 Lage und Abgrenzung des Gebiets, Bestand

Das Plangebiet erstreckt sich entlang der Bahnlinie Wetzlar-Weilburg, entlang des Löhnberger Weges etwa ab der Ahäuser Brücke im Norden bis zur Einmündung der Wilhelmstraße in die Bahnhofstraße. Es umfasst das Bahnhofsgebäude mit dem nördlich angrenzenden Parkplatz und die daran anschließenden, gewerblich geprägten Grundstücke sowie ein noch unbebautes Grundstück im Norden des Plangebiets. Der Löhnberger Weg ist auf der Länge des Bebauungsplangebiets in den Geltungsbereich einbezogen.

Die Nutzungen im Plangebiet umfassen die klassische Verkehrsnutzung des Bahnhofs (Mobilitätszentrale im Bahnhofsgebäude), Hotel und Gastronomie (im Bahnhofsgebäude), Friseursalon, Parkplatz und sonstige Gewerbebetriebe wie Landhandel, Maschinenverleih, Baustoffhandel. Das Bahnhofsgebäude ist saniert und stellt sich im Ortseingangsbereich aus Richtung Löhnberg als städtebaulich positiv prägendes Element dar. Die übrigen Gebäude sind größtenteils frühere Zweckgebäude im Güterbahnhofsgebiet mit teils barackenartigem Charakter. Zum Baustoffhandel gehören Lagerhallen und nicht überdachte Lagerflächen. Am nördlichen Ende des Gebiets befindet sich eine Schotterfläche, früher hier vorhandene Bahngleise sind abgebaut. Diese Fläche steht im Privateigentum und soll einer gewerblichen Nutzung zugeführt werden. Sie liegt größtenteils topografisch unterhalb des Niveaus des Löhnberger Weges.

Eingebettet ist das Plangebiet zwischen den Gleisanlagen des Weilburger Bahnhofs (östlich davon fließt die Lahn) und dem Löhnberger Weg, an dessen Westseite Steilhänge des Lahntals aufragen.

Abbildung 1: Lage des Planbereichs „Bahnhofsgelände“ und Nutzungen



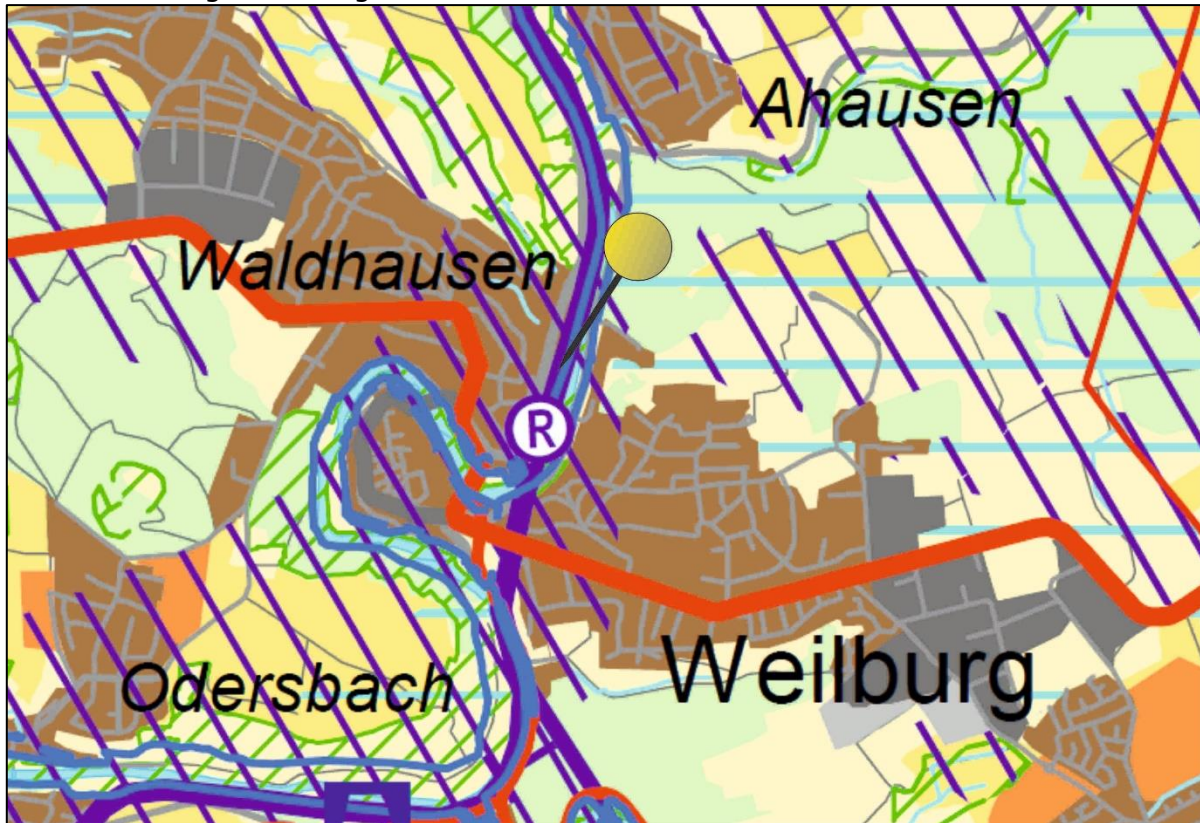
Bildquelle: <https://www.geoportal.hessen.de>

3 Übergeordnete Planungen und planungsrechtliche Situation

3.1 Ziele der Raumordnung

Bebauungspläne sind an die Ziele der Raumordnung anzupassen (§ 1 Abs. 4 BauGB). Die Raumordnungsziele sind im Regionalplan Mittelhessen 2010 (RPM 2010) verankert.

Abbildung 2: Regionalplan Mittelhessen 2010 (unmaßstäblich vergrößert) mit Markierung der Lage des Plangebiets



Im Bereich des Plangebiets überdecken sich verschiedene Darstellungen des Regionalplans:

a) Vorranggebiet (VRG) Siedlung Bestand (5.2-1)

Die ausgewiesenen *Vorranggebiete Siedlung Bestand* umfassen die Ortsbereiche, in denen schwerpunktmäßig die Siedlungsentwicklung stattfinden soll. Die Siedlungsentwicklung hat Vorrang vor anderen Raumnutzungen und -funktionen.

b) Vorbehaltsgebiet (VBG) für besondere Klimafunktionen (RPM 2010, Grundsatz 6.1.3-1)

Die überlagernde Darstellung des *VBG für besondere Klimafunktionen* über dem *VRG Siedlung Bestand* bezeichnet das hier enge Lahntal als eine überörtlich bedeutsame Luftleitbahn, obwohl durch die lange bestehende Bebauung und Nutzung (Schiene, Straße, Güterbahnhof mit Gewerbe) Belüftungsfunktion beeinträchtigt ist. Zweck der raumordnerischen Darstellung ist, dass der Kalt- und Frischluftabfluss wieder hergestellt werden soll.

Die vergleichsweise schwere Kaltluft fließt nah am Boden bzw. im Lahntal insbesondere über der Wasserfläche. Die Nutzungsstrukturen liegen parallel zur Fließrichtung der Luft und stellen keine den Transport hemmenden Querriegel dar. Zulässig ist auch ohne den Bebauungsplan die Nutzung, Erweiterung und Neuerrichtung baulicher Anlagen im Rahmen des § 34 BauGB (Zulässigkeit von Vorhaben innerhalb der im Zusammenhang bebauten Ortsteile). Die Rücknahme bestehender Nutzungsmöglichkeiten zur Erreichung des Raumordnungsziels ginge mit unverhältnismäßigen Eingriffen in private Eigentumsrechte einher und wäre nicht gerechtfertigt. Mit der Festsetzung von Baugrenzen und anderen Bestimmungen zum Maß der baulichen

Nutzung wird jedoch einer weiteren Einschränkung des Lufttransports vorgebeugt. Der in den Festsetzungen formulierte Ausschluss bestimmter emissionsträchtiger Nutzungen wirkt vorbeugend einer Verschlechterung der Luftqualität entgegen (vgl. Abschnitt 4.1).

c) VRG für den vorbeugenden Hochwasserschutz (ÜSG) (6.1.4-6)

Die *Vorranggebiete für den vorbeugenden Hochwasserschutz* dienen der Sicherung der Überschwemmungsgebiete, der Hochwasserrückhaltung und des Hochwasserabflusses. Für die Lahn ist ein Überschwemmungsgebiet festgestellt, im Bereich des Plangebiets reicht es von den westlichen Uferböschungen bis an die Bebauung im Ahäuser Weg östlich des Flusses. Nicht im Überschwemmungsgebiet liegen die Bahnanlagen und die Bebauung am Löhnberger Weg, das Vorranggebiet ist nicht betroffen.

d) Regional- bzw. Nahverkehrsstrecke oder Güterverkehrsstrecke Bestand und Haltepunkt im Regional- bzw. Nahverkehr Bestand (RPM 2010 Ziele 7.1.1-1, 7.1.1-2)

Bestehende Regional- und Nahverkehrsstrecken und Haltepunkte sind zu sichern, zu modernisieren und auszubauen. Die Überplanung der bestehenden Nutzungen steht diesem Raumordnungsziel nicht entgegen, die Bahnlinie und der Bahnhof Weilburg werden durch die Planung nicht nachteilig betroffen.

3.2 Flächennutzungsplan

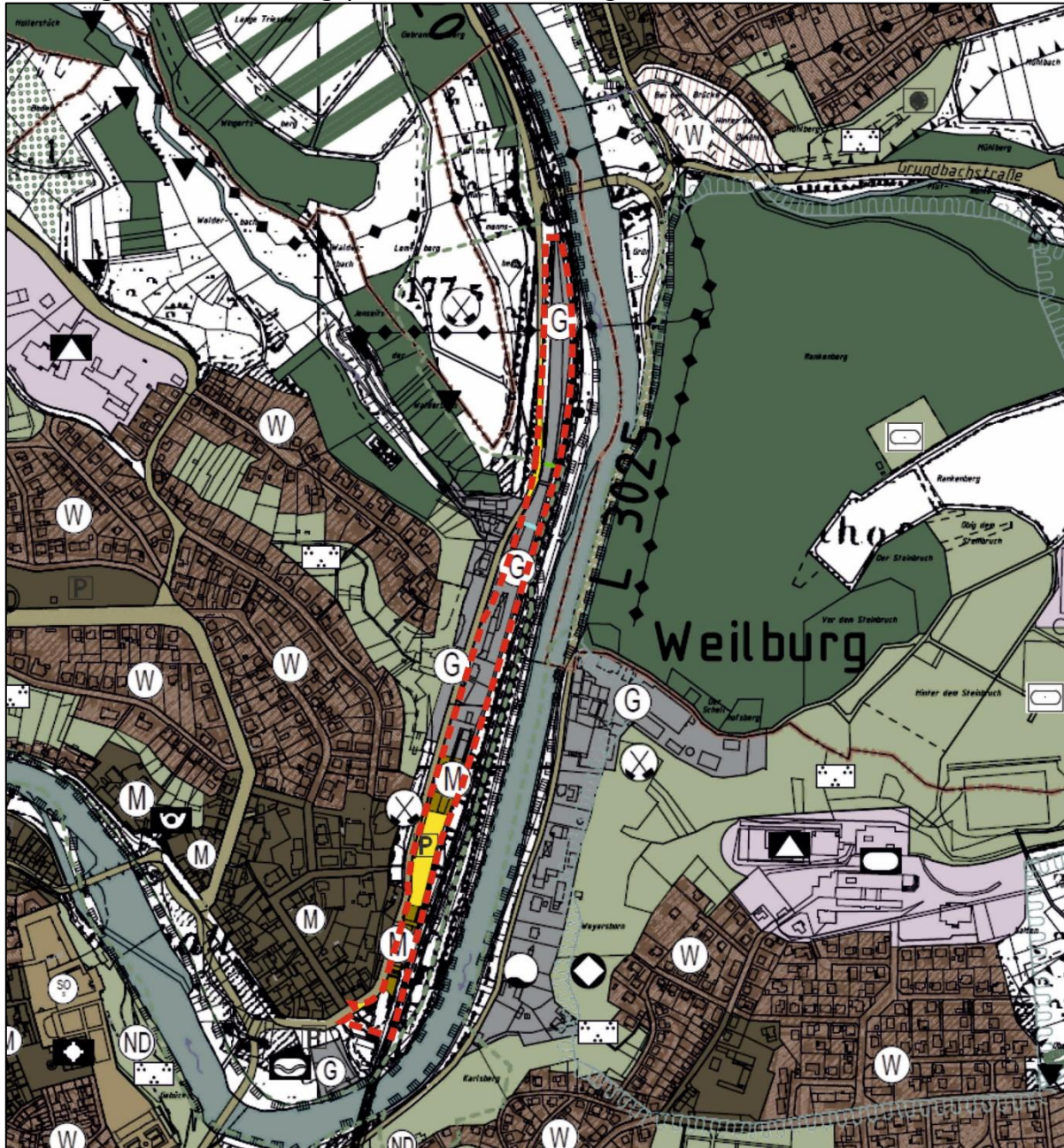
Neben den übergeordneten Zielen der Raumordnung ist das Entwicklungsgebot des § 8 BauGB, nach dem Bebauungspläne aus dem Flächennutzungsplan zu entwickeln sind, planungsrechtliche Rahmenbedingung.

Der Flächennutzungsplan der Stadt Weilburg stellt im Planbereich gewerbliche Baufläche, Mischbaufläche und Verkehrsfläche (Parkplatz) dar.

Im Bebauungsplan ist die Festsetzung von Gewerbegebiet und von Urbanem Gebiet vorgesehen. Das Urbane Gebiet greift geringfügig in die im FNP dargestellten gewerblichen Bauflächen hinein.

Die in der Baunutzungsverordnung normierte allgemeine Zweckbestimmung des urbanen Gebiets (§ 6a BauNVO) vermittelt zwischen dem Mischgebiet und dem Gewerbegebiet. Die Abweichung der Festsetzungen im Bebauungsplan von den Darstellungen des Flächennutzungsplanes ist nicht nur räumlich untergeordnet sondern auch inhaltlich geringfügig. Der Bebauungsplan wird als aus dem Flächennutzungsplan entwickelt angesehen.

Abbildung 3: Flächennutzungsplan der Stadt Weilburg - Ausschnitt



3.3 Verfahren, Berücksichtigung privater und öffentlicher Belange

Der Bebauungsplan wird im zweistufigen Normalverfahren aufgestellt. Die frühzeitige Beteiligung der Öffentlichkeit (§ 3 Abs. 1 BauGB) und die frühzeitige Beteiligung der Behörden und sonstigen Träger öffentlicher Belange (§ 4 Abs. 1 BauGB) dienen der Identifikation der jeweiligen Belange.

Stellungnahmen und Rückmeldungen aus den Beteiligungen fließen in die weiteren Planbearbeitung und in die Umweltprüfung ein.

4 Festsetzungen

4.1 Art der baulichen Nutzung

Die allgemein formulierte städtebauliche Zielsetzung *Schaffung der planungsrechtlichen Voraussetzungen für eine zukunftsorientierte Nutzung der Gebäude und Grundstücke entlang des Löhnberger Weges*, wird umgesetzt durch die Festsetzung eines Urbanen Gebiets (§ 6a BauNVO).

Die Grundlage für die Innutzungnahme bisher nicht bebauter Grundstücksflächen im Norden des Plangebiets wird durch die Festsetzung eines Gewerbegebiets (§ 8 BauNVO) geschaffen.

4.1.1 Urbanes Gebiet

„Urbane Gebiete dienen dem Wohnen sowie der Unterbringung von Gewerbebetrieben und sozialen, kulturellen und anderen Einrichtungen, die die Wohnnutzung nicht wesentlich stören. Die Nutzungsmischung muss nicht gleichwertig sein.“

Mit der Einführung der Gebietskategorie des Urbanen Gebiets (MU) soll den Gemeinden das Planen und Bauen in innerstädtischen Gebieten erleichtert werden. Die Zweckbestimmung und der Katalog der allgemein zulässigen Nutzungen setzen das Konzept der „Stadt der kurzen Wege“ um, indem eine enge räumliche Nähe wichtiger städtebaulicher Funktionen wie Wohnen, Arbeiten, Versorgung, Bildung, Kultur und Erholung ermöglicht wird.

Diese grundsätzlich zulässige Nutzungsmischung ist die Voraussetzung dafür, dass die Grundstücke im Geltungsbereich des Bebauungsplanes die erforderliche Bandbreite für eine zukünftig werthaltige Bebauung erhalten, ohne dass die heute zulässigerweise ausgeübten Nutzungen eingeschränkt werden. Städtebauliches Ziel der Stadt Weilburg ist es, die Rahmenbedingungen für eine wertsteigernde und städtebaulich positive Entwicklung des Ortseingangsbereichs zu schaffen. Es ist absehbar, dass die heute ausgeübte Gewerbenutzung in diesem Umfang nicht dauerhaft Bestand haben wird. Mit der Festsetzung des Urbanen Gebiets wird die Bandbreite der Nutzungsmöglichkeiten erweitert.

Um eine städtebaulich möglichst hochwertige Bebauung zu sichern, wird der Katalog der allgemein zulässigen Nutzungen modifiziert, indem Tankstellen, Vergnügungsstätten und Gewerbebetriebe des Rotlichtmilieus ausgeschlossen werden. Der Ausschluss von Tankstellen dient darüber hinaus im Sinne des vorbeugenden Klimaschutzes, der Berücksichtigung allgemeiner Umwelanforderungen und der Umsetzung der Ziele des Regionalplans Mittelhessen (vgl. Abschnitt 3.1 - *VBG für besondere Klimafunktionen*).

4.1.2 Gewerbegebiet

Die Schaffung der bauplanungsrechtlichen Voraussetzungen für die Nutzbarmachung der Brachfläche im Norden des Plangebiets (Flurstücke 17/24, 17/25 und 17/26, Schotterfläche, ehemals Gleisanlagen, entwidmet) ist von Beginn der Planungsüberlegungen Gegenstand des Bebauungsplanes. Im Flächennutzungsplan ist das Teilgebiet als Gewerbliche Baufläche dargestellt. Die Lage der Flächen am Ortsrand und der Zuschnitt der Grundstücke schränkt die Nutzungsmöglichkeiten ein. Der umfassende Katalog des Urbanen Gebiets mit der Schwerpunktfunction Wohnen ist hier nicht anwendbar. Möglich ist jedoch eine gewerbliche Nutzung in verträglicher Intensität zu dem in Richtung Innenstadt anschließenden Quartiersbereich.

Abgestimmt auf die städtebauliche Zielsetzung des Bebauungsplanes und die für das Urbane Gebiet getroffenen Festsetzungen, werden Tankstellen, Vergnügungsstätten und Gewerbebetriebe des Rotlichtmilieus sowie emissionsstarke Betriebe und Einzelhandelsbetriebe ausgeschlossen.

Ausschluss von Einzelhandelsbetrieben

In Umsetzung des Anpassungsgebots in § 1 Absatz 4 BauGB („Die Bauleitpläne sind den Zielen der Raumordnung anzupassen“) wird der Ausschluss von Verkaufsflächen gemäß den landesplanerischen Bestimmungen (Landesentwicklungsplan Hessen) und den Festlegungen des Regionalplans Mittelhessen in die Festsetzungen aufgenommen.

Ausschluss emissionsstarker Betriebe

Im Sinne des vorbeugenden Klimaschutzes, der Berücksichtigung allgemeiner Umweltauforderungen und der Umsetzung der Ziele des Regionalplans Mittelhessen (vgl. Abschnitt 3.1 - *VBG für besondere Klimafunktionen*) sind Tankstellen und nach § 4 Bundesimmissionsschutzgesetz genehmigungsbedürftige Anlagen unzulässig.

4.2 Maß der baulichen Nutzung, überbaubare Grundstücksflächen

Die Festsetzungen zum Maß der baulichen Nutzung (Grundflächenzahl GRZ, maximal zulässige Firsthöhen $FH_{\max.}$, Zahl der maximal zulässigen Vollgeschosse Z) werden auf einen Mindestumfang begrenzt, der einerseits möglichst optimale Entwicklungsbedingungen schaffen soll und gleichzeitig die bauliche Entwicklung so lenkt, dass der Ortseingangsbereich auch durch eine Neubebauung nicht übermäßig dicht bebaut wird.

Für die Bemessung der zulässigen Grundflächen gelten die Regelbestimmungen der Baunutzungsverordnung (BauNVO), hier insbesondere der §§ 19 und 23 BauNVO. Die überbaubaren Flächen werden durch die Festsetzung von Baugrenzen definiert.

Innerhalb der überbaubaren Grundstücksflächen sind die Hauptanlagen und die Anlagen nach § 12 und § 14 BauNVO (Stellplätze, Garagen, untergeordnete Nebenanlagen) zulässig. Unter Beachtung nachbarrechtlicher Abstandsbestimmungen und unter Beachtung von Anforderungen, die sich aus dem Hessischen Straßengesetz ergeben, sind Stellplätze, Garagen, untergeordnete Nebenanlagen auch in den nicht überbaubaren Grundstücksflächen zulässig.

Grundsätzlich gilt im gesamten Gebiet die offene Bauweise, d.h. Gebäude sind mit seitlichen Grenzabständen zu errichten. In der offenen Bauweise darf die Gebäudelänge (seitliche Ausdehnung parallel zur Erschließungsstraße) die Länge der Gebäude maximal 50 m betragen (§ 22 Abs. 2 BauNVO).

Maßstabsbildend für die getroffenen Festsetzungen ist das unter Denkmalschutz stehende Bahnhofsgelände im Teilgebiet MU 1. Das Gebäude ist ca. 56 m lang und wird durch die Baugrenzen eng umfasst. Die Festsetzungen im Bebauungsplan zum Maß der baulichen Nutzung, zu den überbaubaren Grundstücksflächen und zur Bauweise zeichnen dessen historischen Bestand nach, den es unter städtebaulichen Gesichtspunkten als prägendes Element zu bewahren gilt.

Neue Gebäude sind im gebauten Bestand auf den intensiv genutzten Grundstücken nur in untergeordneter Größenordnung möglich.

Neue Gebäude im weiteren Plangebiet sind als Ersatzbauten für zurzeit bestehende Gebäude im Rahmen zukünftiger Nutzungsänderungen der Grundstücke möglich. Auch im Bereich der bisher unbebauten Schotterfläche im Norden wird eine Bebauung mit Gebäuden zugelassen. Neue Gebäude sollen im Sinne einer möglichst offenen Gestaltung des Ortseingangsbereichs als Einzelhäuser in offener Bauweise errichtet werden. Durch die Festsetzungen des Bebauungsplanes werden im Falle einer Ersatzbebauung keine langgestreckten Gebäuderiegel (im Bestand bis zu ca. 90 m) mehr möglich sein, das Ortsbild wird aufgelockerter.

Einer baulichen Ertüchtigung und städtebaulichen Aufwertung der vorhandenen Gewerbegebäude mit ihrer historisch standortbedingten Zweckarchitektur (Lagergebäude mit Rampen) aus der Zeit des Güterumschlags am Bahnhof stehen die Festsetzungen nichts entgegen. Eine Sanierung der Gebäude, z.B. für Gründerzentren, flex-offices oder Wohnungen wäre eine städtebaulich gewünschte Aufwertung der Nutzungsstrukturen. Die Gebäude könnten mit neuer Nutzung und in ertüchtigtem Zustand ein stadtbildprägendes Zitat der früheren Zweckbestimmung werden.

4.3 Verkehrsflächen

Als allgemeine öffentliche Straßenverkehrsfläche ist der Löhnberger Weg in den Geltungsbereich des Bebauungsplanes einbezogen. Neue öffentliche Straßen oder Wege sind zur Erschließung des Gebiets nicht erforderlich.

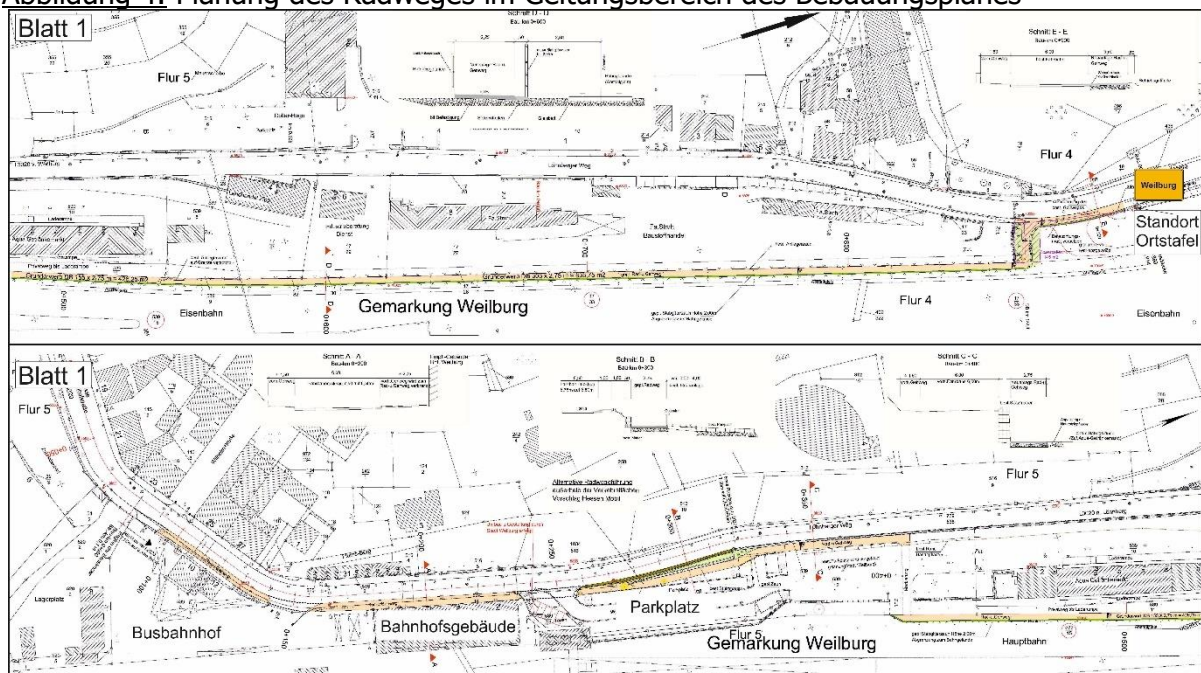
Als Verkehrsfläche besonderer Zweckbestimmung ist der Parkplatz nördlich des Bahnhofs in seinen bestehenden Abgrenzungen ausgewiesen.

Ein wichtiger inhaltlicher Bestandteil des Bebauungsplanes ist der geplante Radweg als Lückenschluss zwischen dem Ende des vorhandenen Rad-/ Fußweges im Bereich der Ortstafel und dem Busbahnhof in Höhe der Einmündung Wilhelmstraße / Bahnhofstraße. Grundlage für die Festsetzung im Bebauungsplan ist die Projektplanung durch Hessen Mobil: „L 3020 Ortsdurchfahrt Weilburg, Anlage eines Rad-/Gehweges mit Anpassung der L 3020“.

Beginn der Baustrecke ist das heutige Ende des Rad-/ Fußweges in Höhe der Ortstafel. Am nördlichen Ende des Betriebsgeländes des Baustoffhandels verschwenkt der Weg nach Osten und führt zwischen dem Bahngelände und den Grundstücken bis zum Parkplatz am Bahnhof. Dort wird der Radweg zurück an den Löhnberger Weg geführt und ab dort straßenparallel bis zum Busbahnhof.

Andere Varianten sind nicht möglich, da eine verkehrssichere Führung des Radverkehrs entlang des Löhnberger Weges durch die beengten räumlichen Verhältnisse dort nicht möglich ist.

Abbildung 4: Planung des Radweges im Geltungsbereich des Bebauungsplanes



Bildquelle: Hessen Mobil, Planstand 12.07.2018

5 Berücksichtigung fachgesetzlicher Belange

Die Durchführung der Beteiligung der Behörden und sonstigen Träger öffentlicher Belange nach § 4 Absatz 1 BauGB dient der weiteren Zusammenführung erforderlicher Informationen für das Planverfahren.

5.1 Wasserwirtschaft, Altflächen, Erschließung

5.1.1 Gewässerschutz

Gewässer, Grundwasser

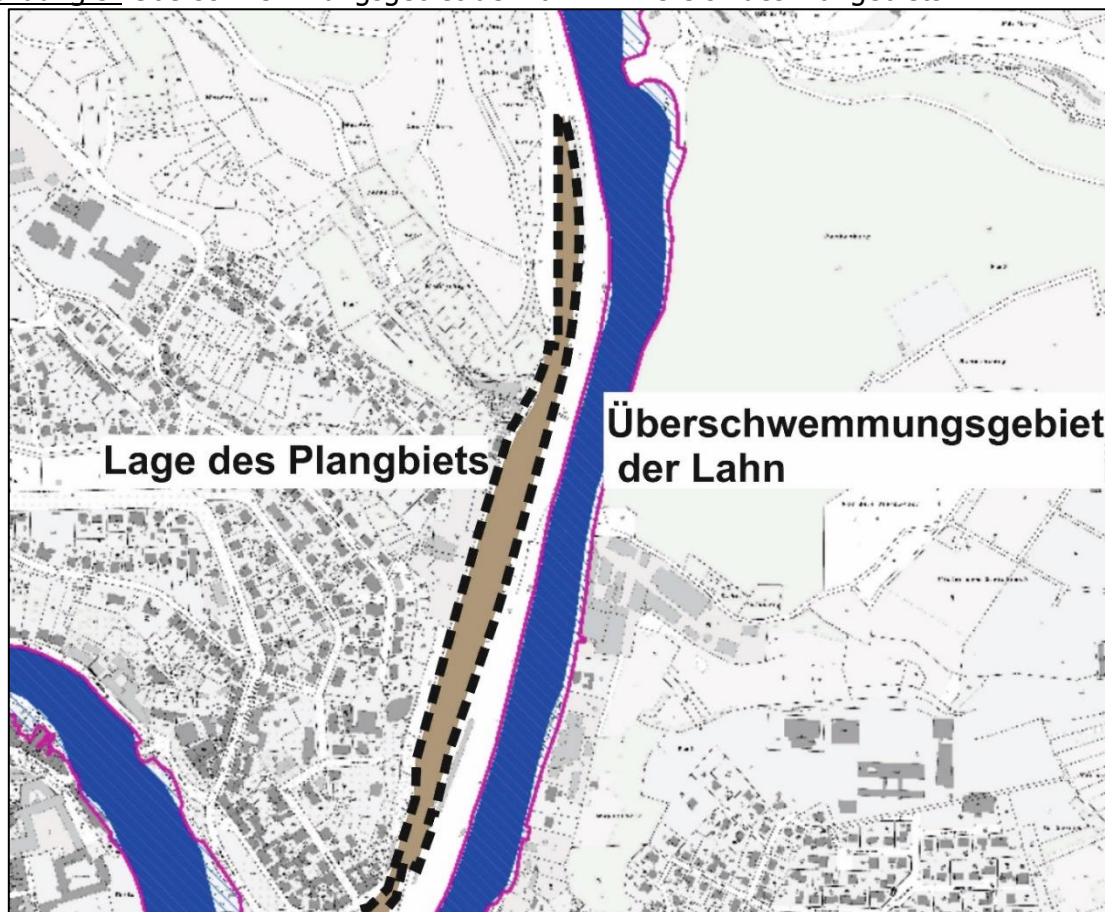
Unbebaute Bodenflächen werden nicht in Anspruch genommen. Der Bebauungsplan ist eine Maßnahme der Innenentwicklung und entspricht vollständig den Anforderungen an den Bodenschutz (Bodenschutzklausel, § 1a BauGB), indem im Innenbereich Flächen optimiert ausgenutzt werden und die Grundlage für eine dauerhafte Nutzung gesichert bleiben.

Fließgewässer sind die Lahn, die im Abstand von ca. 40 m verläuft (vom Plangebiet durch die Gleisanlagen der Bahnlinie getrennt) und der verrohrte Walderbach, der von Westen her kommend, den Löhnberger Weg mit der anliegenden Bebauung und die Gleisanlagen unterquert.

Für die Lahn ist ein Überschwemmungsgebiet ausgewiesen. Es reicht von den westlichen Uferböschungen bis an die Bebauung im Ahäuser Weg östlich des Flusses. Der Bebauungsplan berührt das Überschwemmungsgebiet nicht.

Wasserschutzgebiete sind von der Planung nicht betroffen.

Abbildung 5: Überschwemmungsgebiet der Lahn im Bereich des Plangebiets



Bildquelle: <https://www.geoportal.hessen.de> (Karte Überschwemmungsgebiete in Hessen)

5.2 Verkehr

Verkehrliche Belange sind Grundlage für die Festsetzung des geplanten Radweges. Der Lückenschluss des Weges ist Teil der landesweiten Initiative, die Bedingungen für den Radverkehr in Hessen zu verbessern.

Im nördlichen Teil liegt das Plangebiet an der freien Strecke der Landesstraße L 3020 (Löhnberger Weg) an. Nach den Vorschriften des Hessischen Straßengesetzes sind neue Zufahrten und Zugänge an die freie Strecke der Landesstraße nicht zulässig. Insbesondere direkte Grundstückszufahrten sind nicht zulässig. Diesem Verbot ist durch die Festsetzung eines Bereichs ohne Ein- und Ausfahrt Rechnung getragen. Für die verkehrliche Anbindung der Gewerbegebietsgrundstücke hat die Straßenbauverwaltung bereits im Rahmen des ersten Planungsverfahrens mit Schreiben vom 28.10.2010 einer Verlegung der straßenrechtlichen Ortsdurchfahrt zugestimmt. Somit ist die Anlage einer direkten Zufahrt von der L 3020 in das Gewerbegebiet möglich. Sie ist auch erforderlich, weil die erfassten Grundstücke mit dem Bau des Radweges R 7 verkehrlich nicht mehr erschlossen wären. Im Rahmen einer am 19. März 2019 geschlossenen Vereinbarung zwischen der Stadt Weilburg, dem Eigentümer der Gewerbegebietsgrundstücke und der Straßenbauverwaltung genehmigt Hessen Mobil dem Eigentümer die Schaffung einer qualifizierten Zufahrt zur Landesstraße. Die Lage des neuen Zufahrtsbereichs ist im Bebauungsplan festgesetzt.

Nach § 23 Hessisches Straßengesetz (HStrG) gilt entlang der freien Strecke von Landesstraßen ein Anbauverbot (Bauverbotszone). Nach den gesetzlichen Vorschriften ist die Bauverbotszone 20 m tief, gemessen vom äußeren Rand der befestigten Fahrbahn. Bestandteil der o.g. Vereinbarung ist die straßenrechtliche Genehmigung, die Grundstücksnutzung im Gewerbegebiet bis auf einen Abstand von 10 m an die Landesstraße heranzuführen. Ergänzend werden im jeweiligen Baugenehmigungsverfahren für die erforderlichen Umfahrten, Stellplätze und Lagerplätze Ausnahmen von dem Bauverbot in der 10 m-Zone zugelassen, wenn ansonsten die verkehrsgerechte innere Erschließung und die wirtschaftliche Nutzung des Geländes nicht möglich wäre.

5.3 Bergbau

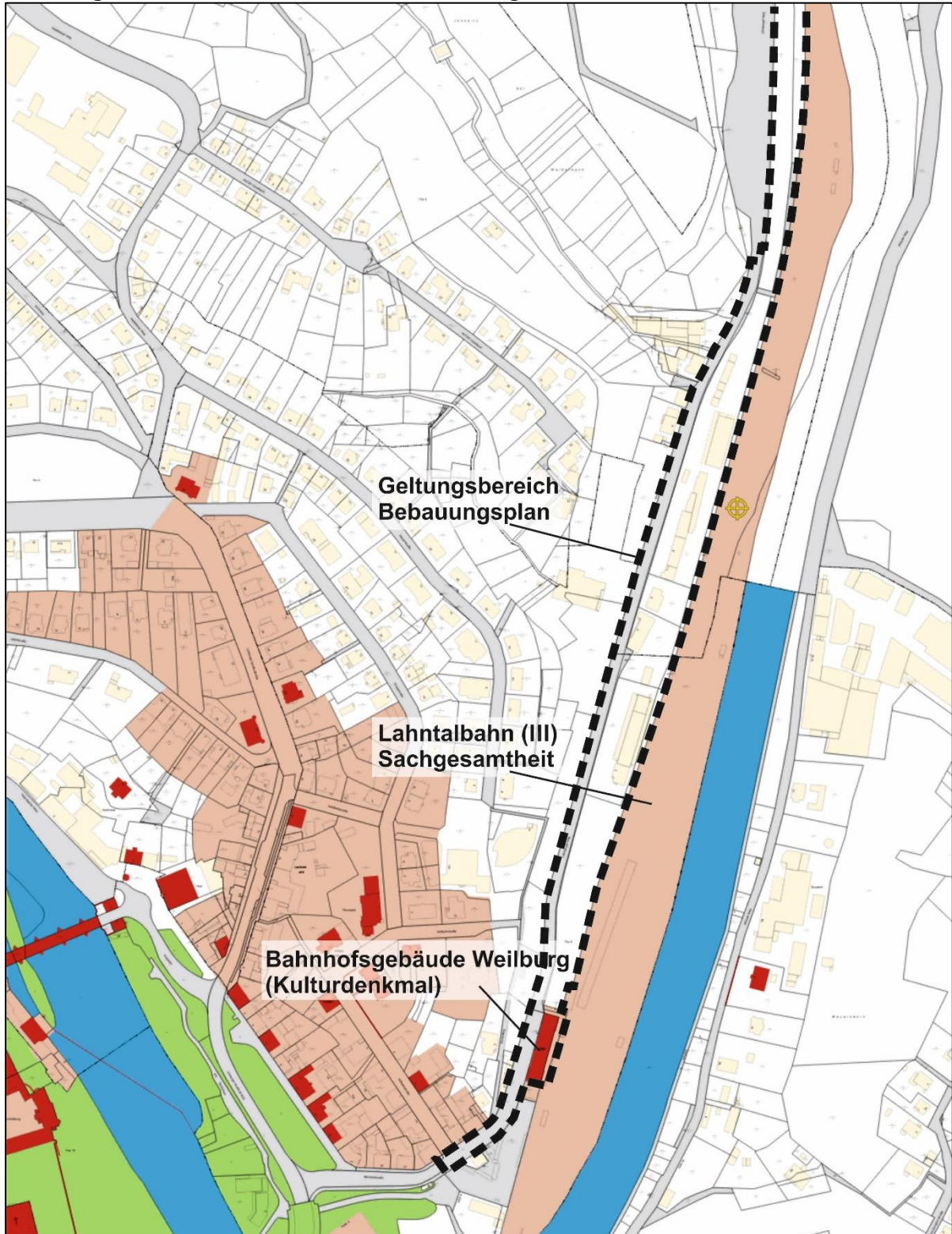
Im Bereich des Parkplatzes am Bahnhof ist als Kennzeichnung früheren Bergbaus eine Fläche gekennzeichnet, unter der Bergbau umgegangen ist: Stollenmundloch der ehemaligen Eisen Erzgrube „Gelegenheit“. Auf bestehende oder zukünftige Nutzungen hat die Kennzeichnung keine unmittelbare Auswirkung. Sofern bei Vorhaben bergbauliche Belange weitergehend zu berücksichtigen sind, ist darüber im konkreten Genehmigungsverfahren zu entscheiden.

5.4 Denkmalschutz

Das Empfangsgebäude des Bahnhofs Weilburg ist Kulturdenkmal aus geschichtlichen und künstlerischen Gründen (§ 11 HDSchG). Mit der denkmalrechtlichen Unterschutzstellung (Erfassung im Denkmalverzeichnis) ist für die Eigentümer die Verpflichtung verbunden, das Gebäude im Rahmen des Zumutbaren zu erhalten und pfleglich zu behandeln (§ 13 Abs. 1 HDSchG). Das Bahnhofsgebäude liegt im Geltungsbereich des Bebauungsplanes und ist mit nachrichtlicher Übernahme als Kulturdenkmal, Einzeldenkmal, gekennzeichnet.

Die Bahnanlagen außerhalb des Plangebiets sind Teil des Kulturdenkmals „Sachgesamtheit, Lahntalbahn (III)“, das die Eisenbahnstrecke von Nassau bis Wetzlar umfasst. Der Bereich ab Weilburg bis nach Wetzlar (Streckenlänge 23,03 km) ist der dritte Abschnitt dieser Bahnlinie. Das Kulturdenkmal grenzt unmittelbar an den Geltungsbereich des Bebauungsplanes an, ist jedoch nicht Bestandteil des Plangebiets. Die Lahntalbahn ist Kulturdenkmal aus geschichtlichen Gründen.

Abbildung 6: Kulturdenkmale im Bereich des Plangebiets



Bildquelle: <https://denkxweb.denkmalpflege-hessen.de>

5.5 Umweltprüfung, Eingriffe in Natur und Landschaft

Der Bebauungsplan wird im zweistufigen Normalverfahren aufgestellt. Mit der frühzeitigen Beteiligung der Behörden und sonstigen Träger öffentlicher Belange werden Anregungen und Hinweise zu der Planung gesammelt und im Rahmen der weiteren Bearbeitung aufgegriffen.

Hierzu gehören auch Hinweise auf Inhalte und Umfang für die Durchführung der Umweltprüfung und die Ausarbeitung des Umweltberichtes.

Mit dem Bebauungsplan werden ausschließlich seit langem bebaute und genutzte Bereiche überplant. Neue oder stärkere Eingriffe in Natur und Landschaft bereitet der Bebauungsplan nicht vor.

Unberührt von dieser Bewertung der Eingriffswirkung ist zu prüfen, ob Gebiete von gemeinschaftlicher Bedeutung oder spezielle artenschutzrechtliche Anforderungen betroffen sind.

Die als Gewerbegebiet festzusetzenden Teile des Bebauungsplanes liegen innerhalb des FFH-Gebiets 5515-303 „Lahntal und seine Hänge“.

Zur vorbereitenden Klärung, ob die Lage im FFH-Gebiet sich auf das Bebauungsplanverfahren auswirkt bzw. ob zu dem Planungsverfahren eine FFH-Verträglichkeitsprüfung durchgeführt werden muss, wurde der Unteren Naturschutzbehörde auf Grundlage der Arbeitshilfe „*FFH-Verträglichkeitsprüfung JA oder NEIN*“ des Hessischen Umweltministeriums (September 2005) eine FFH-Vorprüfung vorgelegt. Die Vorprüfung kommt zu dem Ergebnis, dass keiner der in dem FFH-Gebiet erfassten, geschützten Lebensräume im Geltungsbereich des Bebauungsplanes vorhanden ist. Die über die Schutzgebietsverordnung geschützten Tierarten sind auf Lebensräume angewiesen, die im Planbereich nicht vorkommen. Aufgrund dieser Ausgangslage kommt die Untersuchung zu dem Ergebnis, dass der Plan ohne Verträglichkeitsprüfung realisierbar ist. Nach ergänzender Korrespondenz kommt die Naturschutzbehörde zu der Einschätzung, dass zu der Planung zunächst keine FFH-Prüfung erforderlich ist, weil die Nutzungsmöglichkeiten in dem Gewerbegebietsteil sehr eingeschränkt sind (Schreiben per E-Mail vom 11.03.2020).

Andere Schutzgebiete des Netzwerks Natura 2000 sind von der Planung nicht betroffen.

Die Planung bereitet kein Projekt vor, für das die Durchführung einer Umweltverträglichkeitsprüfung vorgeschrieben ist.

6 Bodenordnung, städtebauliche Daten

Für den Bau des Radweges werden Teile der von den im Plangebiet liegenden Grundstücken benötigt. Überwiegend stehen diese Flächen im Eigentum der Deutschen Bahn, teilweise sind sie Privateigentum. Im Zuge der weiteren Fachplanung für den Radweg wird Hessen Mobil mit den Eigentümern die Verfügbarmachung der Grundstücke klären. In Frage kommen z.B. Erwerb der Grundstücke dauerhafte Pacht, Erbpacht oder Gestattung. Mit dem Eigentümer der Flächen im Gewerbegebiet ist im Rahmen der zwischen ihm, der Stadt Weilburg und Hessen Mobil getroffenen Vereinbarung abgestimmt, dass der Radweg auf den in Anspruch genommenen Grundstücksteilen errichtet und betrieben werden kann. Für die Maßnahme spricht der Eigentümer eine Gestattung aus, die im Grundbuch eingetragen wird.

Flächennutzung	Flächengröße (qm) ^{*)}
Urbane Gebiete	17.730
Gewerbegebiet	6.200
Verkehrsfläche allgemein	7.160
Verkehrsfläche Parkplatz.	3.790
Verkehrsfläche Radweg	2.250
Grünflächen Verkehrsgrün	500
	37.630

^{*)}ermittelt aus CAD Bebauungsplan

Fotodokumentation



Foto 1: Bereich Gewerbegebiet



Foto 2: Ansatzpunkt für Neubau Radweg im Bereich Gewerbegebiet



Foto 3: Bereich Radweg, nördlicher Abschnitt



Foto 4: Bereich Radweg, südlicher Abschnitt



Foto 5: Löhnberger Weg in Höhe Baustoffhandel



Foto 6: Löhnberger Weg in Höhe Baustoffhandel



Foto 7: Löhnberger Weg: Landhandel mit Nachbargebäude Wohnen



Foto 8: Löhnberger Weg: Landhandel



Foto 9: Funktionsgebäude im Plangebiet



Foto 10: Parkplatz am Bahnhof



Foto 11: Parkplatzzufahrt, Bahnsteigüberdachung (außerhalb B-Plan), Parkplatzzufahrt



Foto 12: Busbahnhof



Foto 13: Südliches Ende Plangebiet