



MARTINI·MOGG·VOGT

RECHTSANWÄLTE · WIRTSCHAFTSPRÜFER · STEUERBERATER

Martini Mogg Vogt PartGmbH • Ferdinand-Sauerbruch-Str. 28 • 56073 Koblenz

Stadtverwaltung Bingen
Frau Büroleiterin Angelika Middelmann
Burg Klopp
55411 Bingen

[vorab per E-Mail: angelika.middelmann@bingen.de](mailto:angelika.middelmann@bingen.de)

Koblenz, den 30.05.2023

Unser Zeichen: 1891/22-AD/VS
Rechtsanwalt Dr. Andreas Dazert
Fachanwalt für Verwaltungsrecht

Assistenz: Viktoria Semuschkin
Telefon: 0261 / 88 44 6-59
E-Mail: v.semuschkin@mmv-recht.de

Rechtsgutachten zur Genehmigungsfähigkeit einer Rad- und Fußgängerbrücke über den Rhein nach Rüdesheim

Sehr geehrte Frau Middelmann,

Sie baten um rechtsgutachterliche Einschätzung, ob für den Bau einer Rad- und Fußgängerbrücke von Bingen über den Rhein nach Rüdesheim nach derzeitiger Erkenntnislage realistisch von einer Genehmigungsfähigkeit auszugehen ist. Naturgemäß hat diese erbetene Einschätzung gewisse Unsicherheiten, da insbesondere die meisten zur abschließenden Bewertung erforderlichen Fachgutachten nicht vorliegen. Dennoch lässt sich schon jetzt auf Grundlage der einschlägigen Rechtslage einschätzen, dass für dieses Projekt im Ergebnis hohe rechtliche Hürden bestehen, die das Erreichen einer Genehmigung zwar nicht von vornherein vollkommen ausschließen, aber die Genehmigungsfähigkeit doch erheblich in Frage stellen.

Die nachfolgenden Ausführungen stellen zunächst die erzielten Ergebnisse dar, bevor dezidiert auf die genehmigungsrechtlichen

MMV Koblenz

Ferdinand-Sauerbruch-Str. 28
56073 Koblenz
Telefon: 0261 / 88 44 66
Telefax: 0261 / 80 08 01

JR Dr. Ottmar Martini, WP
JR Dr. Hans Vogt, StB (bis 2019)
Johannes Mogg
Arno Gerlach
Dr. Thomas Brübach, StB
Dr. Heike Thomas-Blex
Georg Moesta
Dr. Arne Löser
Dr. Andreas Dazert
Konstantin Sassen
JR Prof. Dr. Hubert Schmidt
Sascha Unger
Georg Brenner
Dr. Marcus Schultz
Walter Metternich
Esther Brandhorst
Tim Ohnemüller LL.M.
Felix Nietsch LL.M.
Stefan Schellenbach
Valentin Klumb B.A.
Dr. Michael Faber
Klemens M. Hellmann LL.M.
Dr. Thomas Kehr
Martina Gondro
Janina Barg
David Hillen

MMV Bonn

Joseph-Schumpeter-Allee 23
53227 Bonn
Telefon: 0228 / 18 43 798 - 0
Telefax: 0228 / 18 43 798 - 71

Jochen Eberhard, StB
Martin Schumm LL.M.
Georg Brenner
Carola de Decker, M.I.C.L.
Esther Brandhorst
Dr. Michael Faber
Dr. Johannes Weiland
Lisa Korneli

MMV Mainz

Essenheimer Str. 157
55128 Mainz
Telefon: 0 61 31 / 26 511 - 0
Telefax: 0 61 31 / 26 511 - 13

Arno Gerlach
Dr. Arne Löser
Dr. Andreas Dazert
Stephan Spies
Nikolaus Neubauer
Valentin Klumb B.A.
Dr. Christoph Wege

MMV Stuttgart

Rotebühlstr. 121
70178 Stuttgart
Telefon: 0711 / 576 046 - 30
Telefax: 0711 / 576 046 - 40

Dr. Thomas Brübach, StB
Martin Schumm LL.M.
Roland C. Kemper LL.M., MSc.

Commerzbank

IBAN: DE25 5704 0044 0505 0570 00
BIC: COBADEFFXXX

Sparkasse Koblenz

IBAN: DE12 5705 0120 0000 0966 77
BIC: MALADE51KOB

USt-IdNr.: DE153431616



Anforderungen und Voraussetzungen, soweit sie zum jetzigen Zeitpunkt absehbar sind, eingegangen wird. Im Einzelnen:

I. Ergebnisse

1.

Die Genehmigung der Rad- und Fußgängerbrücke bedarf auf rheinland-pfälzischer Seite entweder der straßenrechtlichen Planfeststellung durch den Landesbetrieb Mobilität oder eines Bebauungsplans, den die Stadt Bingen selbst erlässt. Auf hessischer Seite bedarf es des Erlasses eines Bebauungsplans durch die Stadt Rüdesheim.

2.

Sowohl der Planfeststellung wie auch dem Erlass eines Bebauungsplans stehen derzeit für viele Bereiche jedoch rechtliche Hindernisse entgegen, die die Schaffung eines zulässigen Baurechts sehr wahrscheinlich ausschließen. Jedenfalls sind weitergehende Planungsschritte mit einem hohen Risiko des endgültigen Scheiterns behaftet.

3.

Soweit der Brückenverlauf innerhalb des UNESCO-Welterberegions Oberes Mittelrheintal erfolgen soll, ist eine rechtmäßige Planung ohne die explizite Zustimmung des UNESCO-Welterbekomitees kaum möglich. Mit Erteilung der Zustimmung ist nach aktuellem Stand nicht zu rechnen.

4.

Werden durch den Verlauf der Brücke prioritär geschützte Arten und/oder prioritäre Lebensräume eines Natura 2000-Gebietes tangiert, was hier infolge der Lage und des Verlaufs der Brücke wahrscheinlich ist, würde sich hieraus ein Planungsverbot ergeben. Selbst wenn nur nicht prioritäre Arten oder Lebensraumtypen beeinträchtigt werden, führt dies zwar nicht unmittelbar zu einem Planungsverbot. Es ist aber nicht ernsthaft damit zu rechnen, dass sich das Realisierungsinteresse an der Brücke in der dann erforderlichen Abwägung gegenüber dem europäischen Naturschutzrecht durchsetzt.

5.

Zudem ist die Genehmigungsfähigkeit der Brücke davon abhängig, dass zugunsten des



Projektes bei Verlauf durch das Naturschutzgebiet „Fluder Aue-Ilmen Aue“ eine naturschutzrechtliche Befreiung von den Verboten der Rechtsverordnung „Fluder Aue-Ilmen Aue“ erteilt oder die Rechtsverordnung geändert wird, was jeweils von der Mitwirkung der Naturschutzbehörde abhängig ist und womit derzeit nicht sicher zu rechnen ist.

6.

Sollte der erforderliche Planungsprozess trotz des aufgezeigten Risikos seines Scheiterns eingeleitet werden, ist ein Raumordnungsverfahren durchzuführen, welches zumindest die Möglichkeit bietet, zu verbindlicheren Aussagen der beteiligten Behörden zu kommen.

II. Genehmigungsregime

Um der Frage nach möglichen rechtlichen Genehmigungshindernissen nachgehen zu können, ist zunächst zu klären, welche Genehmigungen bei wunschgemäßem Verlauf der Planungen für den Bau einer Rad- und Fußgängerbrücke über den Rhein erforderlich sind. Hierzu im Einzelnen:

1. Straßenrecht

Die in den Blick genommene Fahrrad- und Fußgängerbrücke stellt sich als Teil eines Geh- und Radweges dar, der nicht im Zusammenhang mit oder parallel zu einer auch dem Kraftfahrzeugverkehr dienenden Straße verlaufen soll. Ein solcher selbstständiger Geh- und Radweg würde durch Widmung beschränkt für Rad- und Fußgängerverkehr dem öffentlichen Verkehr übergeben. Da hier in der Flussmitte des Rheinhauptstroms die Grenze zwischen Rheinland-Pfalz und Hessen verläuft, stellt die Schaffung einer Rad- und Fußgängerbrücke einschließlich der Zuwegungen ein länderübergreifendes Gesamtprojekt dar. Gegenstand der Zulassung nach rheinland-pfälzischem Recht kann grundsätzlich nur das Teilstück des Radweges einschließlich des Teils der Brücke sein, der zwischen der Flussmitte und Bingen verlaufen soll. Der weitere Streckenverlauf – von der Strommitte in Richtung Rheingau – ist Gegenstand einer Zulassungsentscheidung nach den rechtlichen Regeln des Landes Hessen. In beiden



Genehmigungsentscheidungen muss bestimmt werden, dass mit dem Bau des jeweils anderen Abschnitts erst begonnen werden darf, wenn für beide Planungsabschnitte vollziehbares Baurecht vorliegt (vgl. OVG Koblenz, Urteil v. 06.11.2019, 8 C 10240/18, juris Rn. 2, B 10-Brücke Maxdorf-Karlsruhe).

a) Rechtslage in Rheinland-Pfalz

aa)

Ein selbstständiger Geh- und Radweg stellt nach rheinland-pfälzischem Recht einen eigenen Typ einer öffentlichen Straße dar, nämlich eine „sonstige Straße“ (vgl. § 3 Nr. 3 Buchst. b) aa) LStrG), wo selbstständige Geh- und Radwege ausdrücklich erwähnt werden. Da eine Brücke gemäß § 1 Abs. 3 Nr. 1 LStrG zu einer öffentlichen Straße gehört, ist die Fahrrad- und Fußgängerbrücke somit als Bestandteil einer öffentlichen Straße Gegenstand der Planung. Daneben gibt es zwar sonstige selbstständige, nicht mit öffentlichen Straßen oder Wegen in Verbindung stehende Geh- und Radwege, die nicht dem Straßenrecht unterfallen. So ist es nach § 59 BNatSchG, § 26 Abs. 1 Satz 1 LNatSchG und § 28 Abs. 3 LWaldG jedem gestattet, in der freien Landschaft Wege zu betreten und mit einem Fahrrad zu befahren. Brücken sind aber rechtlich kein Zubehör von derartigen sonstigen selbstständigen Wegen, sodass diese Wege hier außer Betracht bleiben müssen. Eine Fahrrad- und Fußgängerbrücke ist somit im Rahmen einer Straßenplanung anzulegen.

bb)

Gemäß § 5 Abs. 1 Satz 1 LStrG dürfen dem überörtlichen, insbesondere touristischen Verkehr dienende selbstständige Geh- und Radwege nur gebaut werden, wenn der Plan vorher festgestellt ist. Mithin steht am Ende des Verfahrens ein Planfeststellungsbeschluss gemäß § 6 LStrG i.V.m. §§ 73 ff. VwVfG über die Errichtung eines Rad- und Fußgängerwegs mit einer Brücke. Eine Plangenehmigung gemäß § 74 Abs. 6 Satz 1 Nr. 3 VwVfG scheidet von vornherein aus, da eine Öffentlichkeitsbeteiligung nach anderen Vorschriften (§ 7 Abs. 2 Satz 1 UVP) vorgesehen ist. Planfeststellungsbehörde ist nach § 6 Abs. 7 Satz 1 LStrG die obere Straßenbaubehörde, mithin der LBM (§ 49 Abs. 2 LStrG). An die Stelle eines Planfeststellungsbeschlusses kann auch der Erlass eines Bebauungsplans treten (§ 5 Abs. 2 Satz 1 LStrG). Wenn Gegenstand des Bebauungsplans allein ein Radweg und eine Brücke sein sollen, handelt es sich um einen sog.



isolierten Straßenbebauungsplan. Ein solcher Bebauungsplan, der nur Festsetzungen über die Wegeflächen und die Brücke, aber keine sonstigen Festsetzungen, etwa zu Art und Maß der baulichen Nutzung, enthält, ist als einfacher (§ 30 Abs. 3 BauGB) oder als vorhabenbezogener Bebauungsplan nach § 30 Abs. 2 BauGB möglich. Nach § 9 Abs. 2 Satz 1 BauGB kann auch in einem Bebauungsplan festgesetzt werden, dass die in ihm festgesetzten Nutzungen und Anlagen nur ab dem Eintritt bestimmter Umstände zulässig sind.

cc)

Eine Genehmigung nach der Landesbauordnung (LBauO) ist nicht erforderlich, da gemäß § 1 Abs. 2 Nr. 2 LBauO auf Anlagen des öffentlichen Verkehrs einschließlich der Nebenanlagen die Verfahrensvorschriften der LBauO, insbesondere die Regeln zur Genehmigungsbedürftigkeit, nicht anwendbar sind

b) Rechtslage in Hessen

Für Hessen fehlt es an einer ausdrücklichen Regelung für selbstständige Rad- und Fußgängerwege. In § 2 Abs. 2 Nr. 1 Hessisches Straßengesetz (HStrG) werden nur un-selbstständige Radwege als Bestandteil öffentlicher Straßen erwähnt. Da selbstständige Geh- und Radwege nicht unter die Straßengruppen Landes-, Kreis- oder Gemeindestraßen (vgl. § 3 Abs. 1 Nr. 1-3 HStrG) subsumiert werden können, muss daraus geschlossen werden, dass diese unter den Auffangtatbestand des § 3 Abs. 1 Nr. 4 HStrG fallen und daher als "Sonstige öffentliche Straßen" einzuordnen sind.

Gemäß § 33 Abs. 1 Satz 1 HStrG ist aber nur für den Bau von Landes- und Kreisstraßen die straßenrechtliche Planfeststellung angeordnet; für den Bau von Gemeindestraßen ist eine Planfeststellung auf Antrag möglich (§ 33 Abs. 1 Satz 2 HStrG). Für den Bau sonstiger öffentlicher Straßen findet aber eine Planfeststellung nicht statt. Um ein Bau-recht für einen selbstständigen Geh- und Radweg zu schaffen, kommt daher hier nur der Erlass eines Bebauungsplans in Betracht (§ 33 Abs. 5 Satz 2 HStrG).



2. Wasserrecht

Nach § 31 Abs. 1 Satz 1 Nr. 1 LWG bedarf die Errichtung, der Betrieb und die wesentliche Veränderung von Anlagen im Sinne des § 36 WHG, die weniger als 40 m von der Uferlinie eines Gewässers erster Ordnung entfernt sind, der wasserrechtlichen Genehmigung. Da die vorgesehene Brücke eine Anlage über und je nach der baulichen Ausgestaltung (Brückenpfeiler im Wasser oder am Ufer) in einem oberirdischen Gewässer i.S. des § 36 Abs. 1 Satz 1 WHG darstellt und zudem Brücken auch in § 36 Abs. 1 Satz 2 Nr. 1 WHG aufgeführt sind, liegt eine Genehmigungspflichtigkeit vor. Die Genehmigung darf nur versagt werden, wenn die Voraussetzungen nach § 36 Satz 1 WHG nicht erfüllt sind, der Hochwasserschutz oder die Hochwasservorsorge beeinträchtigt werden oder erhebliche Nachteile, Gefahren oder Belästigungen für andere Grundstücke und Anlagen zu erwarten sind, die durch Bedingungen oder Auflagen weder verhütet noch ausgeglichen werden können. Zuständig ist gemäß § 31 Abs. 4 Satz 1 LWG die untere Wasserbehörde, in Rheinland-Pfalz mithin die Kreisverwaltung (§ 92 Abs. 1 Satz 1 LWG).

3. Wasserstraßenrecht

Je nach der baulichen Ausführung der Rad- und Fußgängerbrücke (Pfeiler im Rhein) bedarf es einer strom- und schiffahrtspolizeilichen Genehmigung des Wasserstraßen- und Schifffahrtsamtes. Nach § 31 WaStrG ist eine solche Genehmigung erforderlich bei der Errichtung und dem Betrieb von Anlagen über oder unter einer Bundeswasserstraße oder an ihrem Ufer, wenn durch die beabsichtigte Maßnahme eine Beeinträchtigung des für die Schifffahrt erforderlichen Zustandes der Bundeswasserstraße oder der Sicherheit und Leichtigkeit des Verkehrs zu erwarten ist.



III. Rechtliche Hindernisse für den Erlass eines Planfeststellungsbeschlusses und/ oder eines Bebauungsplans

Kern der Überlegungen ist die Frage, ob und welche rechtlichen Genehmigungshindernisse dem Erlass eines Planfeststellungsbeschlusses durch den LBM oder alternativ dem Erlass eines kommunalen Bebauungsplans und der Erteilung ggf. erforderlicher wasserrechtlicher und wasserschifffahrtsrechtlicher Genehmigungen entgegenstehen.

1. Baurecht auf der hessischen Seite des Rheins

Wie zuvor bereits ausgeführt, kann das Projekt nur verwirklicht werden, wenn auch in Hessen eine Genehmigungsentscheidung ergangen ist, die ein vollziehbares Baurecht vermittelt. Da der Planfeststellungsbeschluss durch das LBM nur aufschiebend bedingt durch ein vollziehbares Baurecht auf hessischer Seite erlassen werden kann, ergeben sich aus dem vorläufigen Fehlen eines Baurechts für Hessen grundsätzlich keine rechtlichen Hindernisse für eine Planung auf der rheinland-pfälzischen Seite.

Allerdings kann ohne ein Zutun aus Hessen bereits die sog. Planrechtfertigung entfallen. Die Planrechtfertigung ist ein ungeschriebenes Erfordernis einer jeden Fachplanung. Es ist erfüllt, wenn für das beabsichtigte Vorhaben gemäß den Zielsetzungen des jeweiligen Fachplanungsgesetzes ein Bedarf besteht, die geplante Maßnahme unter diesem Blickwinkel also erforderlich ist. Das ist nicht erst bei Unausweichlichkeit des Vorhabens der Fall, sondern schon dann, wenn es vernünftigerweise nicht geboten ist (BVerwG, Beschluss vom 12.7.2017, 9 B 49.16, juris). Wenn sich also abzeichnet, dass in Hessen keinerlei ernsthafte Initiativen hinsichtlich der Umsetzung des Projekts unternommen werden, fehlt es an dieser Voraussetzung. Gleiches gilt auch für den Erlass eines Bebauungsplans. Gemäß § 1 Abs. 3 Satz 1 Halbsatz 1 BauGB sind Bauleitpläne aufzustellen, sobald und soweit dies für die städtebauliche Entwicklung und Ordnung erforderlich ist. Dies ist nicht der Fall, wenn das Projekt bereits wegen eines von vornherein fehlenden Interesses auf hessischer Seite in Frage steht.



2. Landes- und Regionalplanung

a)

Gemäß § 4 Abs. 1 Nr. 2 Raumordnungsgesetz (ROG) sind bei Entscheidungen öffentlicher Stellen über die Zulässigkeit raumbedeutsamer Planungen und Maßnahmen anderer öffentlicher Stellen Ziele der Raumordnung zu beachten sowie Grundsätze der Raumordnung in Abwägungs- und Ermessensentscheidungen zu berücksichtigen. Daraus könnten sich Bindungen für das Projekt Rheinbrücke ergeben.

Raumbedeutsame Planungen und Maßnahmen sind gemäß § 3 Abs. 1 Nr. 6 ROG Planungen, Vorhaben und sonstige Maßnahmen, durch die Raum in Anspruch genommen oder die räumliche Entwicklung oder Funktion eines Gebietes beeinflusst wird, einschließlich des Einsatzes der hierfür vorgesehenen öffentlichen Finanzmittel. Die beiden hier genannten Kriterien der Raumbeanspruchung und der Raumbeeinflussung sind bei einer Brücke über den Rhein fraglos erfüllt. Gleiches gilt für den Erlass eines Bebauungsplans. Die Beachtung der Ziele der Raumordnung in der kommunalen Bauleitplanung wird durch § 1 Abs. 4 BauGB angeordnet. Zu prüfen ist daher, ob Ziele der Raumordnung dem Vorhaben entgegenstehen oder zumindest Grundsätze der Raumordnung erforderliche Abwägungsentscheidungen beeinflussen können.

b)

Für Rheinland-Pfalz sind zunächst Z 154 und Z 155 zu beachten, die wie folgt lauten:

Z 154 Das regionale Radwegenetz ist parallel zu bereits bestehenden Straßen und in Flusstälern zu vervollständigen bzw. auszubauen. Mögliche Beeinträchtigungen des Landschafts- und Naturschutzes in landschaftlich besonders reizvollen Teilräumen sind durch geeignete Maßnahmen zu vermeiden.

Z 155 Insbesondere im Umland des Oberzentrums Mainz ist für die Einrichtung von Radwegen für den Freizeitverkehr sowie entlang der Hauptpendlerachsen Sorge zu tragen.

Die Bezeichnung (jeweils: „Z“) deutet zwar darauf hin, dass es sich nach dem Landesentwicklungsplan Rheinland-Pfalz (LEP IV) um Ziele der Raumordnung handeln soll. Der Sache nach sind dies aber lediglich Programmsätze ohne konkrete Handlungs-



anweisungen an nachgeordnete Planungsträger. Dem Vorhaben entgegenstehende landesplanerische Vorgaben ergeben sich daraus nicht, zumal hier offensichtlich nur unselbstständige Radwege Gegenstand der Erwägungen sind und eine Rheinquerung bei Bingen ohnehin nicht in den Blick genommen wird.

Das Regionale Raumordnungsprogramm Rheinhessen-Nahe enthält eine Aussage zur Rheinquerung wie folgt:

G 141 Der Bau von Rheinbrücken zwischen Bingen am Rhein und Nierstein als regionale, aber auch überregionale Verbindungen zwischen den rheinland-pfälzischen und den hessischen Landesteilen wird weiterhin gefordert.

Dieser Grundsatz sowie die Ziele und Grundsätze im Übrigen enthalten aber weder eine raumordnerische Stellungnahme zu selbstständigen Radwegen noch zu einer Rheinquerung durch einen Radweg.

c)

Für Hessen ergibt sich aus dem Landesentwicklungsplan Hessen 2020 Folgendes:

Z 5.1.5-1 Die Benachteiligungen der Radfahrer und Fußgänger gegenüber motorisierten Verkehrsteilnehmern ist durch geeignete Mittel abzubauen. Ein wesentlicher Beitrag hierzu ist die Schaffung von Netzen aus Radrouten und Fußwegeverbindungen, die an den innerörtlichen verkehrlichen Zielen orientierte Bereitstellung von attraktiven Fahrradabstellanlagen und eine flächendeckende Wegweisung.

Auch der Regionalplan Südhessen enthält mit den Grundsatz

G 5.4-2 Die fahrradtouristische Infrastruktur ist besonders im ländlichen Raum zu fördern. Die durch Südhessen verlaufenden Radfernwege R 2, R 3, R 4, R 6, R 8, R 9 sowie der Main-Radweg sind vorrangig auszubauen und mit einer systematischen Wegweisung zu versehen.

keine dem Vorhaben entgegenstehende raumordnerische Vorgaben, aber auch keine positive Aussage zur Rheinquerung durch einen Radweg.



d)

Es ist daher in Betracht zu ziehen, die Durchführung eines Raumordnungsverfahrens (Raumverträglichkeitsprüfung) nach § 17 Landesplanungsgesetz (LPIG) zu beantragen. Das Vorhaben beansprucht Raum über die Grenzen der Stadt Bingen hinaus und ist deshalb zweifellos eine raumbedeutsame Maßnahme. Am Ende einer solchen Raumverträglichkeitsprüfung steht zwar nur die Aussage, dass das Vorhaben raumverträglich, nicht raumverträglich oder nur unter Auflagen raumverträglich ist. Diese Entscheidung entfaltet gemäß § 17 Abs. 11 LPIG auch keinerlei Bindungswirkung für die nachfolgenden Genehmigungs- und Planungsverfahren und stellt lediglich einen abwägungserheblichen Belang dar (§ 17 Abs. 10 Satz 1 LPIG). Anhand der im Raumordnungsverfahren einzuholenden Stellungnahmen von Behörden, Naturschutzvereinigungen und Privatpersonen sind aber erste Erkenntnisse für die Durchführbarkeit der weiteren Verfahrensschritte zu gewinnen. Insbesondere sind erste Aussagen dazu zu erwarten, wie sich die hessischen Behörden (vgl. zuvor) und das Welterbekomitee (vgl. nachfolgend) zu dem Vorhaben stellen, die das weitere Verfahren überflüssig machen oder zumindest beeinflussen können.

e)

In § 5 Abs. 1 Satz 1 LStrG findet sich als Voraussetzung für die Planfeststellung das Tatbestandsmerkmal „dem überörtlichen, insbesondere touristischen Verkehr dienend“. Nach der einschlägigen Kommentierung (Witte in: PdK, § 5 LStrG Anm. 1.3) ist insoweit von Bedeutung, ob das geplante Vorhaben im „Großräumigen Radwegenetz Rheinland-Pfalz“ enthalten ist, welches ein flächendeckendes Konzept zur Planung und zum Ausbau von Radwegeverbindungen in ganz Rheinland-Pfalz darstellen soll. Ein solches Konzept ist aber erst im Aufbau begriffen („Radwege-Entwicklungsplan Rheinland-Pfalz 2030“). Die vom Landesbetrieb Mobilität erstellte Karte „Die sieben Radfernwege und die Rheinland-Pfalz Radroute“ sieht einen „Radfernweg abseits von klassifizierter Straße“ entlang des Rheins auch zwischen Mainz und Bingen vor, jedoch keine Flussquerung. Auf der hessischen Seite verläuft ebenfalls ein Radfernweg (Hessischer Radfernweg R 3 am Rheinufer zwischen Rüdesheim und Eltville). Das Fehlen eines raumordnerischen Konzepts für die Verbindung der an den beiden Ufern verlaufenden Radfernwege einschließlich Brücke könnte Zweifel begründen, ob das Vorhaben im Sinne der sog. Planrechtfertigung vernünftigerweise geboten ist. Auch deshalb wäre die



Durchführung eines Raumordnungsverfahrens sinnvoll.

f)

Im Ergebnis ist somit festzuhalten, dass Ziele oder Grundsätze der Landes- und/oder Regionalplanung den erforderlichen Genehmigungen und Planungen für den Radweg nebst Brücke nicht entgegenstehen.

3. Welterbe Oberes Mittelrheintal

a)

Die südöstliche Grenze des Bereichs UNESCO-Welterbe Oberes Mittelrheintal verläuft östlich des Stadtteils Kempten etwa bei Flusskilometer 525,3 über den Rhein und dann östlich der Stadt Rüdesheim. Da die Welterbeverträglichkeit mit dem UNESCO-Welterbekomitee und den diese beratenden Organisationen ICOMOS und IUCN geklärt werden muss, lohnt zunächst ein Blick auf die „Entscheidung 34 KOM 7B.87 Oberes Mittelrheintal“ des UNESCO-Welterbekomitees zu den Plänen für eine feste Rheinquerung bei St. Goar und St. Goarshausen aus dem Jahr 2010. Anders als seinerzeit in verschiedenen Stellungnahmen der Landesregierung zu lesen war, hat das UNESCO-Welterbekomitee keine Zustimmung zum Brückenbau erklärt. Es wurde vielmehr u. A. Folgendes ausgeführt:

„...that it is essential that any development of the valley not only sustains outstanding universal value but also contributes to the overall sustainable development of the property, and that a Master Plan should be developed setting out a vision for the property and how it will be realized over the next few decades and thus setting out the further measures that might be associated with a new bridge...”.

An eine Zustimmung des UNESCO-Welterbezentrums ist danach allenfalls dann zu denken,

- wenn der „außergewöhnliche universelle Wert“ (outstanding universal value „OUA“) des Mittelrheintals erhalten bleibt,



-
- wenn das Vorhaben „zur gesamten nachhaltigen Entwicklung“ (overall sustainable development of the property) des Mittelrheintals beiträgt und
 - wenn ein Masterplan entwickelt wird, der eine „Vision“ für das Mittelrheintal und seine Zukunft darlegt und die weiteren Maßnahmen aufzeigt, die mit einem Brückenneubau verbunden sein könnten.

Ein „Masterplan Welterbe Oberes Mittelrheintal“ vom Februar 2013 liegt zwar vor. Auf Seite 33 Spalte 2 unten / Seite 32 Spalte 1 oben dieses Masterplans wird aber lediglich ausgeführt:

„Der unmittelbare Übergang zwischen den beiden Rheinseiten wird im Abschnitt zwischen Bingen am Rhein / Rüdesheim am Rhein und Koblenz traditionell über sechs Fährverbindungen hergestellt. Derzeit wird eine Ausweitung des Fährverkehrs erprobt. Auch eine verbesserte Fährverbindung wird von vielen Akteuren im Welterbegebiet als unzureichend empfunden...“.

In der Tabelle 2 (Seiten 35, 36) „Zukünftige Herausforderungen für das Welterbe Oberes Mittelrheintal“ heißt es dann unter der Überschrift „Mobilität“ weiter:

„Mittelfristige Klärung der Frage der optimalen Form der Rheinquerung (Fähre, Brücke, Tunnel etc.) für alle Nutzer (Auto, LKW, Fahrrad, Fußgänger etc.) und Zwecke unter Berücksichtigung insbesondere der Kosten, der landschaftlichen Integrität aus Sicht des Welterbes und des Naturschutzes...“.

Diese Ausführungen im Masterplan beinhalten aber keinen Plan im Sinne einer Befürwortung einer Brücke mit einer Bewertung eines solchen Projekts und seiner Folgen, sondern lediglich die Absicht, eine nicht näher bestimmte Planung irgendwann einmal herbeizuführen. Dementsprechend hat das Welterbekomitee mit dem „Report of the joint UNESCO/ICOMOS reactive monitoring mission...from 9 to 12 May 2022“ (s. dort S. 38, 39) Folgendes ausgeführt:

“Finally, the mission also considers that a permanent river crossing (bridge or tunnel) will unavoidably result in a negative impact on the OUV of the property, albeit in a different degree. The State Party will need to develop tools and processes ... to assess the cumulative impact of the planned river crossing projects on the OUV of the property. The World Heritage Committee repeatedly requested that the appraisal of options of this project be undertaken in collaboration with the World Heritage Centre and ICOMOS, and the mission



considers that this request will need to be urgently met before further decisions are taken in the project planning....

Recommendations

The mission recommends the State Party and the relevant authorities to:

13. Urgently comply with the requests of the World Heritage Committee regarding the plans for the permanent river crossing on the Rhine, and ensure that the project planning includes solutions and measures for the viability of the existing ferryservices over the river;

14. Carry out an adequate impact assessment process based on updated project options and taking into consideration a full range of attributes that convey the OUV of the property.”

Danach geht das Welterbekomitee davon aus, dass eine Brücke unvermeidlich negative Auswirkungen auf den außergewöhnlichen universellen Wert (OUV) des Weltkulturerbes haben wird und fordert eine Würdigung des Projekts in Zusammenarbeit mit dem Welterbekomitee und ICOMOS, bevor weitere Planungsschritte unternommen werden. Insbesondere sollen Möglichkeiten aufgezeigt werden, die Arbeitsfähigkeit der Fähren zu verbessern. Die Wortwahl (unavoidably result, repeatedly requestet, urgently met before, urgently comply) lässt erkennen, dass das Welterbekomitee die Erklärungen von deutscher Seite aus den letzten 15 Jahren nicht für überzeugend erachtet und die Geduld verliert.

b)

Wenn wir, was naheliegend ist, diese Überlegungen zur Brücke bei St. Goar auf das hier in Rede stehende Projekt übertragen, muss davon ausgegangen werden, dass das Welterbekomitee unter Berücksichtigung der Aspekte „outstanding universal value“ und „sustainable development“ die Fähre, nicht eine Brücke als die optimale Form der Rheinquerung ansehen wird. Die Errichtung einer Fahrradbrücke innerhalb dieses Bereichs würde in dem fraglichen Bereich eine Beeinträchtigung der Kulturlandschaft hervorrufen, insbesondere den Blick auf die Weinberge und den Mäuseturm beeinträchtigen. Wenn danach überhaupt mit einer Zustimmung des Welterbekomitees zu rechnen ist, was hier als sehr unwahrscheinlich angesehen wird, muss zunächst ein erheblicher Begründungsaufwand betrieben werden: Dem Welterbekomitee sind u.A. detaillierte Informationen im Hinblick auf die freizuhaltenden Sichtbeziehungen (mit Visualisierungen der Brücke an den denkbaren Standorten), Gutachten, Planungskonzepte, insbesondere



auch die Vorstellungen der Landesplanung für die Entwicklung des Gebiets („vision“) bzgl. einer solchen Fahrradbrücke vorzulegen. Ferner muss begründet werden, weshalb für die Fortentwicklung des Fahrradtourismus in der Region eine Verbindung der beiden Rheinufer mit Fähren nicht ausreichend ist.

c)

Eine nach alledem anzunehmende Unverträglichkeit des Vorhabens mit dem Welterbe wäre zwar kein der Planung zwingend entgegenstehendes rechtliches Hindernis, sondern nur ein Belang, der im Rahmen der erforderlichen Abwägungen auch überwunden werden kann. Der Stadt Bingen als Antragstellerin in einem straßenrechtlichen Planfeststellungsverfahren hat aber keinen Anspruch auf Erlass des erforderlichen Planfeststellungsbeschlusses. Die Planfeststellungsbehörde hat bei der Entscheidung vielmehr einen weiten planerischen Gestaltungsspielraum, wobei sie insbesondere auch berücksichtigen kann, dass ohne Zustimmung des UNESCO-Welterbezentrums der Entzug des Welterbestatus droht (vgl. die Vorgänge um die Waldschlößchenbrücke in Dresden).

Auch für den Fall, dass die Planung der Brücke durch einen oder zwei Bebauungspläne erfolgen sollte (vgl. dazu bereits zuvor unter Gliederungsziffer II. 1.), stellt die Unverträglichkeit des Vorhabens mit dem Welterbe kein rechtliches Hindernis dar, sondern nur einen abwägungserheblichen Belang, der im Rahmen der Abwägung - mit einem gewissen Begründungsaufwand - überwunden werden kann. Das Abwägungsergebnis hängt dann aber letztlich davon ab, welches Gewicht der Brücke als touristisches Projekt mit eventuellen weiteren (Neben-) Effekten wie etwa einer Verbesserung der regionalen Mobilität einerseits und dem Weltkulturerbe andererseits zugemessen wird.

d)

Dem Bau einer Brücke im Geltungsbereich des UNESCO-Welterbes Oberes Mittelrheintal stehen damit zwar keine unüberwindbaren rechtlichen Hindernisse entgegen. Wenn der Status des Weltkulturerbes erhalten bleiben soll, kann mit dem Erlass eines Planfeststellungsbeschlusses aber nach den bisherigen Verlautbarungen des Welterbekomitees nicht ernsthaft gerechnet werden. Für die Durchführung des Vorhabens kommt daher mit größerer Erfolgsträchtigkeit eher der Bereich zwischen der südöstlichen Grenze des sog. Rahmenbereichs des UNESCO-Welterbes Oberes Mittelrheintal (etwa bei



Flusskilometer 525,3) und der Grenze zur Stadt Ingelheim (etwa bei Flusskilometer 522,7) in Betracht.

4. Natura 2000 - Verträglichkeit

a)

Entlang des Rheinuferes auf rheinland-pfälzischer Seite sind das FFH-Gebiet Rheinniederung Mainz-Bingen DE-5914-303 und das Vogelschutzgebiet DE-6013-401 mit einer Tiefe zwischen etwa 530 m (auf Höhe der Grenze zwischen den Städten Bingen und Ingelheim), etwa 370 m (auf Höhe des Stadtteils Kempten) und etwa 180 m (auf der Höhe des Mäuseturms) ausgewiesen. Eine vergleichbare Größe hat das Vogelschutzgebiet Rheinaue Bingen-Ingelheim DE-6013-401.

Eine Querung des Rheins mit einer Fahrradbrücke einschließlich der Zufahrt zu dieser Brücke durch noch anzulegende Fahrradwege wird daher Beeinträchtigungen des Natura-2000-Gebiets zur Folge haben. Flächeninanspruchnahmen für den Fahrradweg selbst, für den zur Erreichung der erforderlichen Höhe der Brücke über den Rhein notwendigen Damm, für das Widerlager und für die Brückenpfeiler sind, je nach Lage und Konstruktion der Brücke, in unterschiedlichem Ausmaß zu erwarten, grundsätzlich aber unvermeidlich. Hinzu kommen Störungen durch die Brücke selbst (eventuelle Barrierewirkungen) und betriebsbedingte Auswirkungen der Brücke (z.B. Immissionen durch Anwesenheit von Menschen und durch die Benutzung von Fahrrädern und Mofas).

b)

Ein solches Projekt ist nach § 34 Abs. 2 BNatSchG unzulässig, wenn es zu erheblichen Beeinträchtigungen eines Natura-2000-Gebiets in seinen für die Erhaltungsziele oder den Schutzzweck maßgeblichen Bestandteilen führen kann. Schutzzweck ist gemäß dem ergänzend heranzuziehenden § 17 Abs. 2 Satz 2 LNatSchG die Erhaltung oder Wiederherstellung eines günstigen Erhaltungszustands der in den Gebieten der Anlage 1 zu § 17 Abs. 2 genannten natürlichen Lebensraumtypen und Tier- und Pflanzenarten sowie der in den Gebieten der Anlage 2 zu § 17 Abs. 2 genannten Vogelarten und ihrer Lebensräume zu gewährleisten. Da grundsätzlich jede Beeinträchtigung von



Erhaltungszielen erheblich ist und als Beeinträchtigung des Gebiets gewertet werden muss (BVerwG, Urteil vom 17. 01.2007, 9 A 20.05, BVerwGE 128, 1 Rn. 41; EuGH, Urteil vom 14. 01.2016, C-399/14, Rn. 42), erscheint es als naheliegend, dass das Brückenprojekt zu einer Beeinträchtigung i.S.v. § 34 Abs. 2 BNatSchG führen wird.

Eine hier nur mögliche kursorische Sichtung der Grundlagenkarten in LANIS ergibt für den Bereich zwischen Gaulsheim (etwa von Flusskilometer 533,8 bis zur Grenze zur Stadt Ingelheim (etwa bei Flusskilometer 522,7) eine etwa 390 m x 65 m große Fläche des Lebensraumtyps 91E0* (Erlen- und Eschenauenwald, Weichholzauenwald*- ein prioritärer Lebensraum) und drei kleinere Flächen LRT 6510 (Flachland-Mähwiesen). Nach dem Inhalt des Gebietssteckbriefs zum FFH-Gebiet Rheinniederung Mainz-Bingen (s. Internetauftritt des Landesamtes für Umwelt) finden sich ferner fünf weitere LRT¹, eines davon mit prioritären Beständen. Zudem ist der fragliche Bereich ein Brut-, Rast- und Überwinterungsplatz für Watt- und Wasservögel von internationaler Bedeutung und ein wesentlicher Trittstein zwischen den Rastplätzen in Nord- und Süddeutschland (vgl. Landesamt für Umwelt, Steckbrief des FFH-Gebietes Rheinniederung Mainz-Bingen²). Nimmt man darüber hinaus den übrigen nördlichen Teil des FFH-Gebiets Rheinniederung Mainz-Bingen DE-5914-303 und des Vogelschutzgebiets DE-6013-401 in den Blick, ergibt sich ein ähnliches Bild.³ Allein durch die Flächeninanspruchnahmen, aber auch durch Barrierewirkungen und Immissionen sind Beeinträchtigungen der Erhaltungsziele unvermeidlich. Im Detail muss das Ausmaß der Beeinträchtigung und der jeweilige Grad der Gefährdung - auch der hier noch nicht angesprochenen FFH-Arten - durch ein naturfachliches Fachgutachten untersucht werden.

c)

Ist das Projekt gemäß § 34 Abs. 2 BNatSchG, § 17 Abs. 2 LNatSchG unzulässig, kann

¹ LRT 3150 (Natürliche eutrophe Seen...), LRT 3270 (Flüsse mit Schlammhängen ...), LRT 6210* (Naturnahe Kalk-Trockenrasen...mit prioritären Orchideenbeständen), LRT 6430 (Feuchte Hochstaudenfluren und LRT 91F0 (Hartholz-Auenwälder).

² Danach zählt das Gebiet zu den bedeutendsten Rast- und Überwinterungsgebieten für Schwimmvögel, Möwen, Seeschwalben und Limikolen in Rheinland-Pfalz. Hier brüten >100 Paare der Graugans und zahlreiche Schwarzmilane.

³ Die Recherche in LANIS ergibt u. A. Rastplätze für Schwimmvögel, für Laro-Limikolen, Möwen und Vorkommen des Grauspechts und des Schwarzmilans, zudem die LRT 3150 (Eutrophe Stillgewässer) und LRT 3270 (Schlammige Flussufer) sowie auch hier den prioritären Lebensraumtyp 91E0* (Erlen- und Eschenauenwald, Weichholzauenwald).



es, soweit nur Beeinträchtigungen nicht prioritärer Lebensraumtypen oder Arten zu besorgen sind, nach § 34 Abs. 3 BNatSchG gleichwohl zugelassen oder durchgeführt werden, wenn es aus zwingenden Gründen des überwiegenden öffentlichen Interesses einschließlich solcher sozialer oder wirtschaftlicher Art notwendig ist und zumutbare Alternativen, den mit dem Projekt verfolgten Zweck an anderer Stelle ohne oder mit geringeren Beeinträchtigungen zu erreichen, nicht gegeben sind. Mit der Wortfolge „...aus zwingenden Gründen des überwiegenden öffentlichen Interesses notwendig...“ sind Gründe gemeint, die sich gegenüber den Belangen des Gebietsschutzes im Rahmen einer Abwägung durchsetzen können. Das Gewicht der für das Vorhaben streitenden Gemeinwohlbelange muss auf der Grundlage der Gegebenheiten des Einzelfalls nachvollziehbar bewertet und mit den gegenläufigen Belangen des Habitatschutzes abgewogen werden (BVerwG, Urteil vom 11. August 2016, 7 A 1/15, BVerwGE 156, 20-59 Rn. 104 und 105).

aa)

Hier müssen deshalb zunächst Vorhabenziele bezeichnet werden, die ihrer Art nach berücksichtigungs- und tragfähig sind. Insoweit können mit dem Ziel der Steigerung der touristischen Attraktivität zwar legitime Gemeinwohlbelange geltend gemacht werden, es handelt sich aber um solche von nur geringem Gewicht. Sonstige relevante, insbesondere „stärkere“ Vorhabenziele (wie etwa beim Straßenbau: Verkehrsentlastung an anderer Stelle, Schutz der Gesundheit der Wohnbevölkerung) sind nicht erkennbar. Anderes könnte sich allenfalls dann ergeben, wenn durch eine Verkehrsanalyse eine gewisse Umweltrelevanz der geplanten Brücke belegt würde. Dazu müsste der Nachweis geführt würde, dass Verkehrsteilnehmer, die bisher regelmäßig zwischen dem Binger Raum und dem Rheingau pendeln (unter Benutzung der Rheinfähren oder der Schiersteiner Brücke), nach dem Bau der Fahrradbrücke in nennenswerter Zahl statt wie bisher ein Auto das Fahrrad nutzen werden. Ob dieser Nachweis gelingen kann, ist zumindest fraglich.

bb)

Sodann muss geprüft werden, ob der Schaffung einer vorwiegend touristischen Infrastruktur immerhin ein solches Gewicht zukommt, das sich gegenüber den widerstreitenden Belangen des Habitatschutzes durchsetzen kann. Insoweit müssen zwar nach der



ständigen Rechtsprechung des BVerwG keine Sachzwänge vorliegen, denen niemand ausweichen kann. Art. 6 Abs. 4 FFH-RL setzt lediglich ein durch Vernunft und Verantwortungsbewusstsein geleitetes staatliches Handeln voraus (BVerwG, Urteile vom 12.6.2019, 9 A 2/18, juris Rn. 124, und vom 6.11.2013, 9 A 14/12, juris Rn. 72).

Das Abwägungsergebnis hängt letztlich davon ab, welches Gewicht dem Projekt zugemessen werden kann und wie groß der Teil des Gebiets ist, den das Vorhaben in Anspruch nimmt, wie sich der Erhaltungsgrad der betroffenen Lebensraumtypen und Arten, Populationsgröße und -dichte, das Ausmaß und die Qualität der Beeinträchtigung etc. darstellen. Nach unserer Einschätzung spricht aber viel dafür, dass ein erkennendes Gericht in einem Verwaltungsprozess ein touristisches Projekt nicht als Gemeinwohlbelang einstufen wird, der sich gegenüber dem Habitats- und Artenschutz durchsetzen würde. Selbst dann, wenn weitere (Neben-)Effekte der Brücke (im Sinne einer Verbesserung der regionalen Mobilität) in die Abwägung einzustellen wären, erscheint es zweifelhaft, ob diesen ein derartiges Gewicht zukommt, dass sie einen Eingriff in das Natura-2000-Gebiet rechtfertigen können.⁴

d)

Ist das Projekt gemäß § 34 Abs. 2 BNatSchG, § 17 Abs. 2 LNatSchG unzulässig und sind Beeinträchtigungen prioritärer Lebensraumtypen oder Arten zu besorgen, gelten nochmals strengere Regeln: Als zwingende Gründe des überwiegenden öffentlichen Interesses können dann nur solche im Zusammenhang mit der Gesundheit des Menschen, der öffentlichen Sicherheit einschließlich der Verteidigung und des Schutzes der Zivilbevölkerung oder den maßgeblich günstigen Auswirkungen des Projekts auf die Umwelt geltend gemacht werden (vgl. auch Art 6 Abs. 4 Unterabsatz 2 RL 92/43/EWG – FFH-Richtlinie). Hierzu hat das BVerwG entschieden, dass „...freizeitbedingte Bedürfnisse der Bevölkerung...“ in Gebieten mit prioritären Arten von vornherein als zwingende Gründe ausscheiden müssen (BVerwG, Urteil vom 17. Januar 2007, 9 A 20.05, juris Rn 129 unter Hinweis auf EuGH, Urteil vom 28.2.1991, C-57/89).

⁴ Vergleichbare Probleme stellen sich auf der hessischen Rheinseite (FFH-Gebiete „Rheinwiesen von Oestrich-Winkel und Geisenheim“ und „Rüdesheimer Aue“ und VSG „Inselrhein“).



e)

Die Planfeststellung und die Aufstellung eines Bebauungsplans für einen Radweg einschließlich einer Radbrücke über den Rhein in dem außerhalb der Grenzen des Welterbes Oberes Mittelrheintal gelegenen Bereichs der Stadt Bingen wären voraussichtlich nach § 34 Abs. 2, 3 BNatSchG unzulässig. Anderes könnte zwar dann gelten, wenn durch die Verträglichkeitsprüfung ein Teilbereich gefunden würde, in dem nur nicht prioritäre Arten und nicht prioritäre Lebensraumtypen vorzufinden sind und die von dem Projekt in einem nur unerheblichen Ausmaß betroffen sind. Dies erscheint aber mit Blick auf die Gebietsstruktur nicht naheliegend. Wenn aber bei der Abwägung die Beeinträchtigung des Natura-2000-Gebiets zusammen mit dem Belang Welterbe gegenüber dem Interesse an der Brücke als nachrangig behandelt werden, steht zum Beispiel zu befürchten, dass bei einer gerichtlichen Auseinandersetzung das Oberverwaltungsgericht, Rheinland-Pfalz als Normenkontrollgericht auf einen Abwägungsfehler (sog. Abwägungsdisproportionalität) erkennen wird.

5. Naturschutzgebiet „Fulder Aue-Ilmen Aue“

a)

Für das Gebiet zwischen dem Rahmenbereich des UNESCO-Welterbes Oberes Mittelrheintal (etwa bei Flusskilometer 525,3) und der Grenze zur Stadt Ingelheim (etwa bei Flusskilometer 522,7) ist das Naturschutzgebiet „Fulder Aue-Ilmen Aue“ ausgewiesen. Gemäß § 23 Abs. 2 BNatSchG i.V.m § 4 Nrn. 1 und 6 der Rechtsverordnung über das Naturschutzgebiet „Fulder Aue – Ilmen Aue“ vom 9.1.1995 (StAnz S. 170, nachfolgend auch „NatSchVOFluder-/Ilmen Aue“ genannt) sind im Naturschutzgebiet die Errichtung baulicher Anlagen sowie Neubaumaßnahmen von Straßen und Wegen verboten. Unter § 5 Abs. 2 NatSchVOFluder-/Ilmen Aue sind zwar Fälle aufgeführt, bei denen § 4 nicht anwendbar sein soll. Der hier geplante Radweg mit Radbrücke ist dort aber nicht genannt. Der Bau einer Brücke nebst zugehörigem Weg ist danach verboten.

b)

Dass insoweit festgestellte Planungsverbot kann nur durch Erteilung einer naturschutzrechtlichen Befreiung gem. § 67 Abs. 1 BNatSchG oder durch Änderung der



einschlägigen Rechtsverordnung überwunden werden. Ob die zuständige Obere Naturschutzbehörde zu einer derartigen Änderung bereit wäre, ist von hier aus nicht abschließend einzuschätzen, allerdings sehr ungewiss. Damit kommt es darauf an, ob die Voraussetzungen für die Erteilung einer Befreiung gegeben sind. Dies setzt voraus, dass das Vorhaben aus Gründen des überwiegenden öffentlichen Interesses notwendig ist (vgl. § 67 Abs. 1 Satz 1 Nr. 1 BNatSchG). Damit stellen sich im Ergebnis ähnliche Fragen wie schon bei der Inanspruchnahme von Natura 2000-Gebieten, wobei bei einem rein touristischen Projekt durchaus Zweifel bestehen können (vgl. dazu ausführlich zuvor bereits Gliederungsziffer II. 4. c) bis e)). Jedenfalls ist insoweit die Planung von der Unterstützung der Naturschutzbehörde abhängig, die derzeit nicht sicher ist. Ist diese nicht gegeben oder lässt sich ein überwiegendes öffentliches Interesse an dem Projekt nicht bejahen, steht dies derzeit dem Erlass eines straßenrechtlichen Planfeststellungsbeschlusses entgegen und schließt auch die Erforderlichkeit bzw. Vollzugsfähigkeit eines Bebauungsplans aus. Es muss daher ernsthaft damit gerechnet werden, dass bereits die gem. § 6 BauGB erforderliche Genehmigung durch die Kreisverwaltung für eine im Parallelverfahren aufzustellende Flächennutzungsplanänderung verweigert wird.

6. Wasserrecht

Wie oben ausgeführt, darf die Genehmigung gemäß § 31 Abs. 2 LWG zwar nur versagt werden, wenn die Voraussetzungen nach § 36 Satz 1 WHG nicht erfüllt sind, der Hochwasserschutz oder die Hochwasservorsorge beeinträchtigt werden oder erhebliche Nachteile, Gefahren oder Belästigungen für andere Grundstücke und Anlagen zu erwarten sind, die durch Bedingungen oder Auflagen weder verhütet noch ausgeglichen werden können. Insbesondere muss die Einhaltung der wasserwirtschaftlichen Bewirtschaftungsziele sichergestellt sein, da eine Verschlechterung des ökologischen und chemischen Zustands des Rheins vermieden werden muss (Vermeidung der Verschlechterung der Durchgängigkeit des Wasserkörpers für Wanderfische, Erhaltung Wasserqualität, insbes. der Flachwasserbereiche). Ob danach die Voraussetzungen für die Erteilung einer Erlaubnis vorliegen, kann ohne eine detaillierte fachliche Begutachtung nicht beurteilt werden. Ein solches Gutachten kann aber zurückgestellt werden, solange das Projekt schon aus anderen Gründen unzulässig ist (vgl. die Ausführungen zuvor).



7. Wasserschifffahrtsrecht

Wie aus der E-Mail des Wasserstraßen- und Schifffahrtsamtes Rhein vom 7.6.2022 an die Stadt Bingen erkennbar, muss eine Brücke bestimmten technischen Anforderungen genügen, die aber kein rechtliches Hindernis darstellen. Rechtliche Hinderungsgründe für den Erlass eines Planfeststellungsbeschlusses ergeben sich allerdings daraus, dass die Brücke die Liegestelle für Gefahrgutschiffe (Rhein-km 526,5-527,3) nicht überspannen darf und auch im Bereich der Fährlinien unzulässig wäre.

Mit freundlichen Grüßen

Dr. Andreas Dazert
Rechtsanwalt
Fachanwalt für Verwaltungsrecht