

Raumordnerisches und städtebauliches
Entwicklungskonzept für die Region
Flughafen Frankfurt-Hahn

Abschlussbericht

überarbeitete Endfassung
19. Februar 2020

AS+P

Auftraggeber

Zweckverband Flughafen Hahn

Verbandsgemeindeverwaltung

Marktplatz 5

55481 Kirchberg

Bearbeitung

AS+P

AS+P Albert Speer + Partner GmbH

Hedderichstraße 108-110

60596 Frankfurt am Main

13. Februar 2019

Inhaltsverzeichnis

1	Anlass und Aufgabenstellung	1
2	Raumanalyse	2
2.1	Raumordnerische Ausgangssituation	2
2.2	Demographische und sozio-ökonomische Kennwerte	2
2.3	Landes- und regionalplanerische Voraussetzungen	7
2.4	Übergeordnete Rahmenbedingungen und Trends	10
2.5	Flächenkulisse Flughafen Frankfurt-Hahn.....	13
2.6	Maßnahmen zur Ertüchtigung der Straßenverkehrsinfrastruktur im Umfeld des Flughafens	19
2.7	Räumliche Bedingungen im Plangebiet	21
3	Raumordnerisches Entwicklungskonzept	32
3.1	Ausgangssituation	32
3.2	Eckpunkte des raumordnerischen Entwicklungskonzeptes.....	35
3.3	Raumordnerische Verankerung durch Konkretisierung der Zielstellung „Projektbezogener Entwicklungsschwerpunkt“	36
3.4	Raubild des Entwicklungsschwerpunktes.....	37
4	Flächenkonzept	41
4.1	Grundsätze	41
4.2	Entwicklungspol Flughafengemeinden	42
4.3	Entwicklungspol Stadt Kirchberg	43
4.4	Entwicklungsflächen Flughafengemeinden	46
4.5	Entwicklungsflächen Stadt Kirchberg	52
5	Handlungsempfehlungen	54

Annex: Auswertung der Befragung der Hochschule der Polizei

1 Anlass und Aufgabenstellung

Im Landesentwicklungsprogramm Rheinland-Pfalz (LEP) IV, das 2008 in Kraft getreten ist, wurde als Ziel 40 im Kapitel „Zentrale Orte“ festgelegt, dass es sich um einen sogenannten mittelzentralen Verbund kooperierender Zentren handelt, wenn innerhalb eines Mittelbereichs mehrere zentrale Orte der mittel- und oberzentralen Stufe (Mittel- und Oberzentren) einen Beitrag zur mittelzentralen Versorgung leisten. Zu den Mittelbereichen gehört auch der ländliche Raum Simmern; als kooperierende Zentren waren die Stadt Kastellaun, die Stadt Simmern und die Verbandsgemeinde Kirchberg ausgewiesen.

Auf Grundlage der Entscheidung des Verwaltungsgerichts Koblenz vom 10. April 2012 wurde der Verbandsgemeinde Kirchberg de facto diese mittelzentrale Funktion entzogen. In der zweiten Teilfortschreibung des LEP IV (in Kraft getreten am 22. August 2015) wurde diese Gerichtsentscheidung formal nachvollzogen.

Ohne an dieser Stelle auf die Beweggründe der Klägerin oder die richterliche Entscheidungsgrundlage einzugehen, ist festzuhalten, dass durch diese Entscheidung die Entwicklungsperspektiven der Region um den Flughafen Frankfurt-Hahn aus raumordnerischer Sicht derzeit nicht hinreichend klar formuliert sind. Der Funktion eines „Entwicklungsschwerpunkts“, die der Region im LEP IV zugewiesen ist, werden mit dem Urteil des Verwaltungsgerichts Koblenz Inhalt und Wirksamkeit entzogen. Insbesondere hinsichtlich der Ausweisung von Gewerbe- und Wohnbauflächen führt der Verlust der mittelzentralen Funktion zu einer signifikanten Einschränkung der kommunalen Handlungsfähigkeit.

Daher ist es erforderlich, in anderer Form zu definieren, wie dem besonderen Status der Flughafenregion Rechnung getragen werden soll. Derzeit wird die Option diskutiert, den Bereich des Flughafenumfelds als eine Art „Sonderentwicklungsfläche“ anzusehen, die besondere Entwicklungsbedarfe und -möglichkeiten im Bereich der Ausweisung von Wohnbau- und Gewerbeflächen erhält.

Hierzu bedarf es detaillierter raumplanerischer Untersuchungen, um den Bedarf und das Potenzial zukünftiger Entwicklung herauszuarbeiten. Dabei sind die Wechselwirkungen der Flächen im unmittelbaren Flughafenumfeld zur Verbandsgemeinde Kirchberg insgesamt und zur Stadt Kirchberg mit zu betrachten. Weiterhin ist angesichts der unsicheren wirtschaftlichen Entwicklung des Flughafens Frankfurt-Hahn auch eine möglichst „flughafen-autarke“ Entwicklung anzustreben.

Vor diesem Hintergrund wird mit der vorliegenden Studie ein raumordnerisches und städtebauliches Entwicklungskonzept als Beitrag für künftige Fortschreibungen des Landesentwicklungsprogramms und des Regionalen Raumordnungsplans Mittelrhein-Westerwald vorgelegt.

2 Raumanalyse

2.1 Raumordnerische Ausgangssituation

Mit dem Urteil vom 10. April 2012 des Verwaltungsgerichts Koblenz verliert die Verbandsgemeinde Kirchberg ihren Status als Mittelzentrum und damit einhergehend auch die entsprechenden Mittelzuweisungen aus dem kommunalen Finanzausgleich. Begründet wird diese Entscheidung damit, dass die oberzentralen Funktionen des Flughafens und der Hochschule der Polizei in kleinen Ortsgemeinden angesiedelt sind, die ihrerseits keine weiteren zentralörtlichen Funktionen erfüllen. Die Verbandsgemeinde Kirchberg insgesamt könne nicht als Mittelzentrum ausgewiesen werden, da eine räumliche Konzentration zentralörtlicher Funktionen fehle. Die oberzentralen Funktionen Flughafen und Hochschule der Polizei dienten zudem der überregionalen Daseinsvorsorge und nicht, wie es für Mittelzentren vorgesehen wäre, der Daseinsvorsorge im regionalen Kontext. Im Finanzausgleich könnten zudem nur solche Orte berücksichtigt werden, die „aufgrund der tatsächlichen raumfunktionellen Aufgabenwahrnehmung besondere finanzielle Belastungen zu tragen hätten.“ Die Verbandsgemeinde selbst habe jedoch keine gesetzlichen Zuständigkeiten für Planung und Betrieb der genannten oberzentralen Einrichtungen.

Mit dem Verlust der mittelzentralen Funktionszuweisung fallen die Verbandsgemeinde einerseits und die betroffenen Ortsgemeinden ohne zentralörtliche Funktion andererseits zurück auf einen Status, der die Ausweisung von Gewerbe- und Wohnbauflächen lediglich im Rahmen der Eigenentwicklung erlaubt. Ungeachtet dessen stehen die Kommunen jedoch vor der Aufgabe, die Funktionen des Flughafens und der Hochschule der Polizei in Form von Wohnraumangebot für Studierende / Mitarbeiter und deren Nahversorgung sicherzustellen. Darüber hinaus ist durch die Nähe zum Flughafen und die künftig verbesserte Verkehrserschließung (B 50 / Hochmoselübergang) eine Flächennachfrage zu erwarten, die im Rahmen der begrenzten Eigenentwicklung nicht befriedigt werden kann.

2.2 Demographische und sozio-ökonomische Kennwerte

Im Hinblick auf die künftige Positionierung und die Nachfrageerfordernisse in der Flughafenregion werden zunächst demographische und sozio-ökonomische Aspekte beleuchtet.

Die Verbandsgemeinde Kirchberg besteht aus der Stadt Kirchberg und 39 weiteren Ortsgemeinden mit insgesamt 19.782 Einwohnern (31.12.2018). Seit 1998 hat die Bevölkerung um 3% abgenommen. Einzelne Gemeinden - u.a. Dill, Gemünden, Hahn, Stadt Kirchberg, Niedersohren und Sohrschied können hingegen eine wachsende Einwohnerzahl verzeichnen.

Stadt / Ortsgemeinde	Einwohner im Jahr 2018	Einwohner im Jahr 1998	Entwicklung 1998-2018 in %	Sv.pflichtig Beschäftigte am Wohnort	Sv.pflichtig Beschäftigte Arbeitsort ²	Einpendler	Auspendler
Bärenbach	454	459	-1,1	228	1086	1059	165
Belg	122	144	-18,1	43	*	*	*
Büchenbeuren	1.740 ¹	1.764	-1,4	759	1020	937	677
Dickenschied	695	714	-2,7	314	74	52	292
Dill	208	196	5,6	86	*	*	86
Dillendorf	573	593	-3,5	225	*	*	*
Gehlweiler	219	241	-9,9	92	*	*	92
Gemünden	1.279	1.236	3,4	443	310	239	372
Hahn	186	171	8,1	93	*	*	93
Hecken	109	126	-15,5	44	*	*	*
Heinzenbach	417	415	0,5	194	21	10	183
Henau	143	172	-20,1	66	*	*	*
Hirschfeld	278	353	-26,8	107	32	24	99
Kappel	457	518	-13,3	210	24	18	204
Stadt Kirchberg	3.993	3.797	4,9	1.667	2066	1593	1194
Kludenbach	107	104	2,9	46	*	*	*
Laufersweiler	835	843	-0,9	332	126	89	295
Lautzenhausen	380	394	-3,8	266	1111	1020	175
Lindenschied	191	223	-17,0	82	*	*	80
Maitzborn	108	115	-6,9	45	*	*	40
Metzenhausen	109	134	-23,2	54	*	*	*
Nieder Kostenz	184	210	-14,4	80	23	17	74
Niedersohren	448	429	4,2	193	9	5	189
Niederweiler	397	390	1,8	160	20	15	155
Ober Kostenz	230	277	-20,4	115	9	5	111
Raversbeuren	126	154	-22,2	45	*	*	*
Reckershausen	363	362	0,3	163	58	49	154
Rödelhausen	121	159	-31,6	61	8	3	56
Rödern	196	201	-2,5	78	17	13	74
Rohrbach	176	183	-3,8	58	*	*	*
Schlierschied	175	219	-25,2	73	365	354	62
Schwarzen	138	150	-8,6	56	*	*	52
Sohren	3.220	3.423	-6,3	1.423	658	477	1242
Sohrschied	114	103	9,6	44	*	*	*
Todenroth	81	86	-5,8	29	*	*	*
Unzenberg	414	422	-1,9	169	11	5	163
Wahlenau	200	223	-11,5	85	14	10	81
Womrath	189	231	-22,2	89	*	*	84
Woppenroth	243	282	-15,9	98	22	13	89
Würrich	164	159	3,1	72	*	*	*

Tab.1: Ortsgemeinden der VG Kirchberg - demographische und sozio-ökonomische Kennwerte

* Nachweis aufgrund geringer Datenmengen nicht sinnvoll oder datenschutzrechtlich geheim zu halten

¹ Die Studierenden der Hochschule der Polizei (ca. 1.600) fließen nicht als Einwohner in die amtliche Statistik ein² Sozialversicherungspflichtig Beschäftigte am Arbeitsort Stichtag 30.06.2018.

Für Bärenbach, Büchenbeuren, Lautzenhausen und Sohren Stichtag 31.12.2018

Die Bertelsmann-Stiftung geht von einer stark schrumpfenden Bevölkerung im Rhein-Hunsrück-Kreis bis 2030 aus (durchschnittlich -8% bezogen auf 2012). Langfristig übersteigen die Sterbefälle die Geburten deutlich, das Delta wird durch Zuzüge nicht kompensiert werden. Umso wichtiger ist die flächenwirksame Stärkung ausgewählter Zentren, die die Versorgung der Bevölkerung langfristig sichern. Die Gemeinden im Einflussbereich des Flughafens Frankfurt-Hahn haben das Potenzial, Arbeitsplätze in größerem Umfang anzusiedeln und somit Zuzug zu generieren. Dabei hängt die Attraktivität der Region für Zuzügler nicht nur von der Quantität und Qualität der Arbeitsplätze ab, sondern auch von den flankierenden Funktionen im näheren Wohnumfeld (attraktive Ortskerne, landschaftliche Qualitäten, Kinderbetreuung, verkehrliche Erschließung, Versorgung mit Einzelhandel und öffentlicher Infrastruktur, etc.).

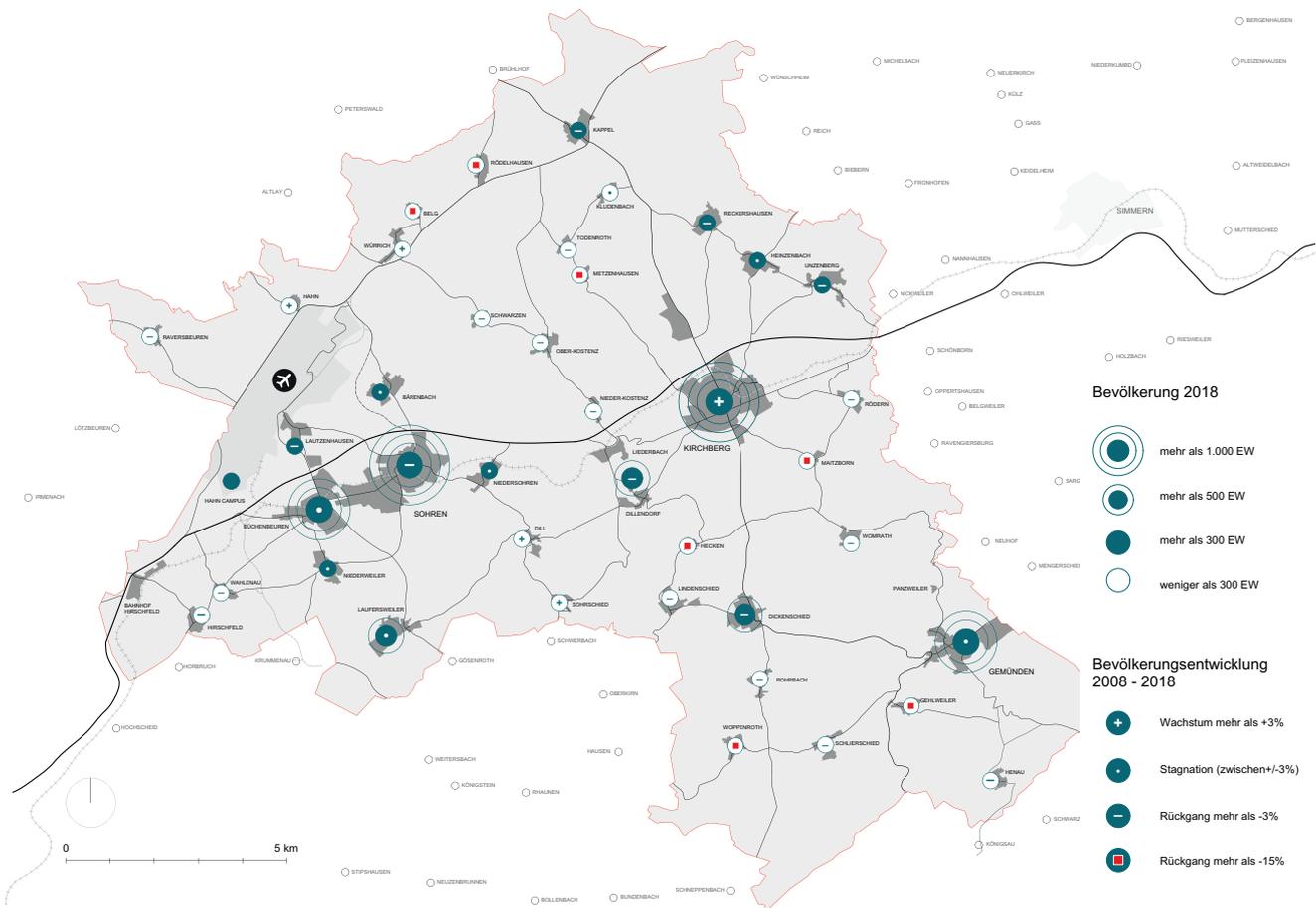


Abb.1: Bevölkerungsentwicklung in der Verbandsgemeinde Kirchberg

In der Verbandsgemeinde Kirchberg liegen die Arbeitsplatzschwerpunkte eindeutig im unmittelbaren Umfeld des Flughafens mit guter Erschließungsqualität durch die B 50 und in der Stadt Kirchberg. Die derzeit bestehenden Gewerbebrachen am Flughafen, die dortigen Verdichtungspotenziale und die Potenzialflächen für die Ausweisung zusätzlicher Gewerbeflächen lassen auf eine weitere Konzentration der Arbeitsplätze in den Gemeinden Bärenbach, Büchenbeuren, Lautzenhausen und Sohren schließen. Unabhängig davon wird sich die Stadt Kirchberg aufgrund ihrer zentralen Funktion innerhalb der Verbandsgemeinde weiter konsolidieren.

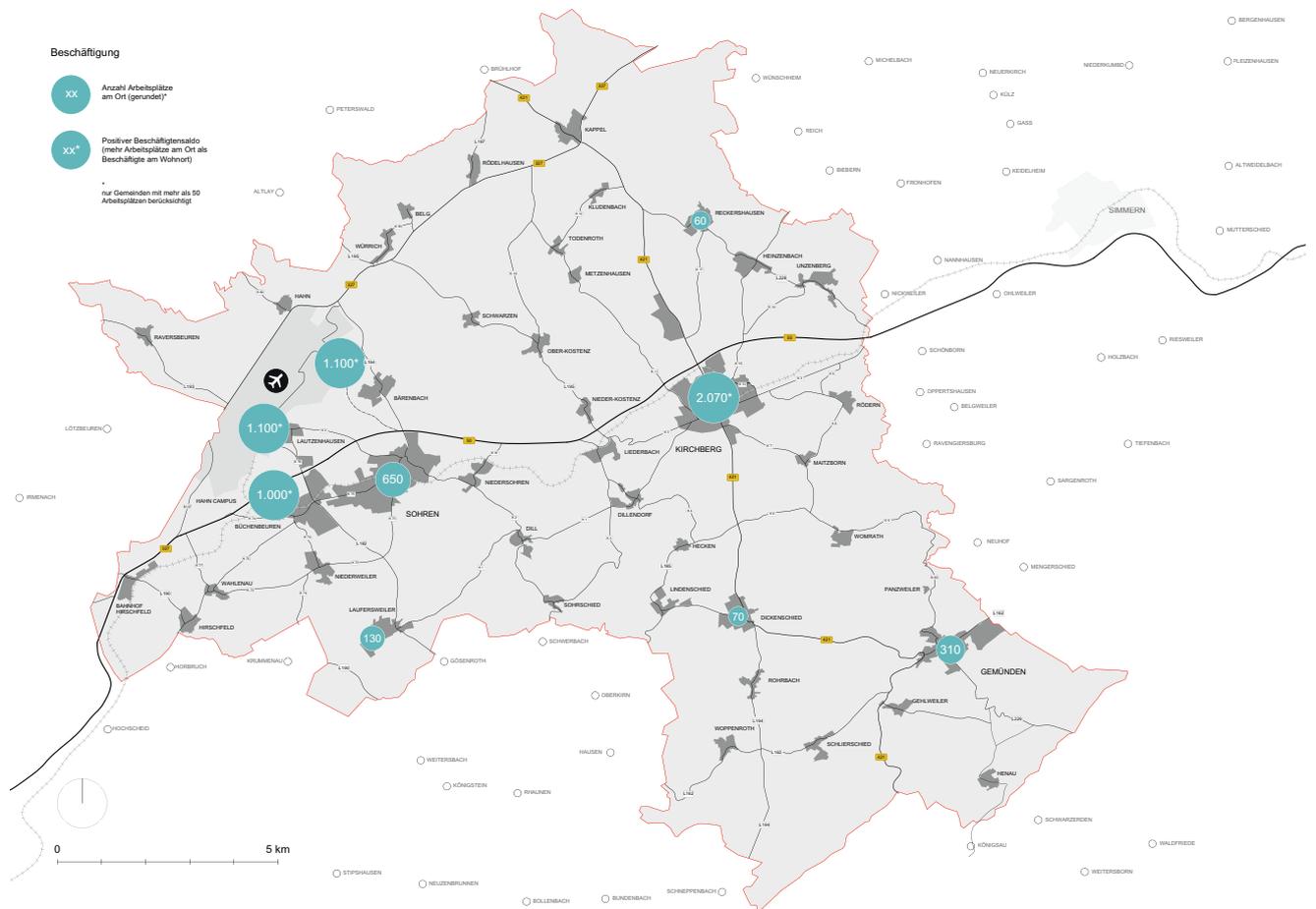


Abb.2: Beschäftigungsschwerpunkte in der Verbandsgemeinde Kirchberg



Karte 5

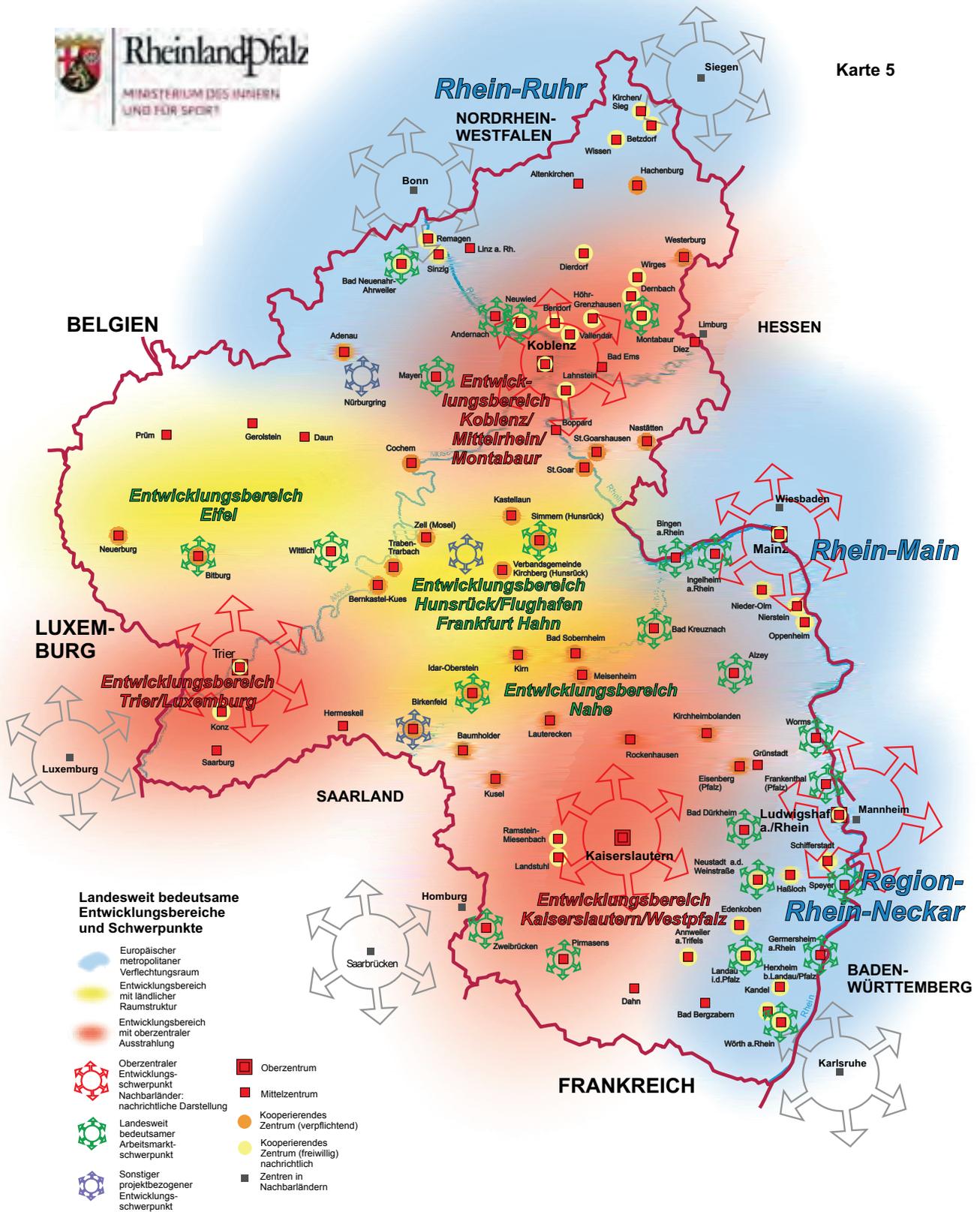


Abb.3: Landesentwicklungsprogramm LEP IV, 2008, S. 62
(in dieser Kartendarstellung ist die VG Kirchberg noch als Mittelzentrum dargestellt)

Die Arbeitslosenquote des Rhein-Hunsrück-Kreises beträgt derzeit 3,1%. Im Vergleich zu den benachbarten Verbandsgemeinden ist die Beschäftigungsintensität mit 427 Beschäftigten je 1.000 Einwohner relativ stark. Die Arbeitsplätze der Beschäftigten liegen zu einem hohen Grad im regionalen Umfeld. Ein verhältnismäßig hoher Anteil der Arbeitnehmer arbeitet im Rhein-Hunsrück-Kreis. Die regionale Vernetzung ist stärker ausgeprägt als in anderen ländlich geprägten Regionen.

2.3 Landes- und regionalplanerische Voraussetzungen

Das aktuell gültige **Landesentwicklungsprogramm (LEP) IV Rheinland-Pfalz** wurde 2008 beschlossen. Inzwischen gilt die Dritte Teilfortschreibung von 2017.

Das LEP beinhaltet rahmensetzende Ziele und Grundsätze, die auf Ebene der Regionalplanung und anderen nachgeordneten Planungsebenen zu beachten bzw. zu berücksichtigen sind. Es dient als strategisches Planungsinstrument der räumlichen Entwicklung vor dem Hintergrund zahlreicher, teilweise konkurrierender Nutzungsanforderungen an den Raum.

Ziele der Raumordnung sind gemäß § 4 Abs. 1 Nr. 2 ROG zu beachten. Sie lösen eine strikte Bindung aus und sind nicht durch Abwägung überwindbar. Zudem sind die Grundsätze der Raumordnung zu berücksichtigen, die jedoch bei der Abwägung mit anderen relevanten Belangen überwunden werden können.

Sollte in nachgeordneten Verfahren von Zielen der Raumordnung abgewichen werden, ist ein Zielabweichungsverfahren durchzuführen, wenn die Abweichung unter raumordnerischen Gesichtspunkten vertretbar ist und die Grundzüge der Planung nicht berührt werden. Voraussetzung hierfür ist die Alternativlosigkeit der Planung. Eine Zielabweichung ist in der Regel bei Eingriffen in Vorranggebiete und Regionale Grünzüge zu erwarten.

Das LEP definiert den Flughafen Frankfurt-Hahn als „sonstigen projektbezogenen Entwicklungsschwerpunkt im Entwicklungsbereich Hunsrück / Flughafen Frankfurt-Hahn“, der weiterentwickelt und gesichert werden soll. Einerseits wird in diesem Zusammenhang auf den Ausbau der Verkehrsinfrastruktur verwiesen, andererseits auch auf die Impulse für gewerbliche Entwicklung und den Tourismus – sowohl auf dem Flughafengelände selbst als auch in dessen regionalem Umfeld. Landes-, und Kommunalpolitik sollen diese Vorhaben unterstützen, Regional- und Bauleitplanung sollen Flächen verbindlich sichern (G 18).

Dem Flughafen ist die besondere Funktion „Verkehrsinfrastruktur: Internationaler Flughafen“ zugewiesen. (Z 29) „Die Standortgemeinden im Einzugsbereich des Flughafens Frankfurt Hahn (insbesondere die Verbandsgemeinde Kirchberg) haben die besondere Funktion „Verkehrsinfrastruktur: Internationaler Flughafen“.

Die Landesplanung sieht vor, diese Funktion im Umfeld des Flughafens durch Umsetzung der Vorschläge aus dem 2007 erarbeiteten Entwicklungskonzept hin zu einer städtebaulichen Einheit zu entwickeln (S. 77). Zusätzlich wird dem

Flughafen die Funktion „internationales Frachtdrehkreuz und Verkehrsflughafen“ zugewiesen (Z 156). Diese Funktion soll für die Standortgunst des Landes Rheinland-Pfalz genutzt werden.

Für die Ausweisung von Einzelhandelsflächen gilt laut LEP das Zentralitätsgebot. Großflächiger Einzelhandel ist nur in zentralen Orten zulässig. In zentralen Orten der VG Kirchberg (Stadt Kirchberg und Ortsgemeinden Büchenbeuren und Sohren) können Einzelhandelsstandorte mit Flächen bis zu jeweils 2.000 m² Verkaufsfläche zur Sicherung der Grundversorgung ausgewiesen werden.

Im **Regionalen Raumordnungsplan 2017 (Regionalplan)** werden ebenfalls Ziele (Z) und Grundsätze (G) der Raumordnung definiert. Ziele sind festgeschrieben. Entwicklungen, die einem Ziel widersprechen, können nur im Rahmen eines Zielabweichungsverfahrens realisiert werden.

Der Regionalplan spricht von Räumen mit Brückenfunktion (G 4) und besonderen Entwicklungsschwerpunkten, u.a. am Flughafen Frankfurt-Hahn (G 9).

Zentrale Orte sind auch Gewerbestandorte (G 34). G 35 nennt als bevorzugten



Abb.4: Regionaler Raumordnungsplan Mittelrhein-Westerwald 2017, Ausschnitt aus der Gesamtkarte

Standort für große Gewerbe- und Industriegebiete Schnittpunkte übergeordneter Verkehrswege und Verknüpfungspunkte des Güterverkehrs. U.a. wird auch der Flughafen Frankfurt-Hahn als Standort mit günstigen Bedingungen für die gewerbliche Entwicklung genannt.

Ziel der Raumordnung ist der weitere Ausbau des Flughafens Frankfurt-Hahn (Z 107).

Für den Hunsrück-Raum wird ein Leitbild mit folgenden Themen skizziert (G 201):

- Sicherung und Schaffung quantitativ ausreichender und qualitativ differenzierter Erwerbsmöglichkeiten,
- Sicherung und Ausbau des Tourismus,
- Erhöhung der Urbanität und Sicherung der Versorgung in den Städten und Gemeinden,
- Verbesserung der Verkehrs- und Versorgungsinfrastruktur,
- Bewahren von Natur und Landschaft, des Erholungswertes und der Landbewirtschaftung

Sowohl im Landesentwicklungsprogramm als auch Regionalen Raumordnungsplan 2017 sind alle diese Ziele und Grundsätze zwar benannt, aber nicht ausformuliert.

Es besteht keine klare Vorgabe, wie diese Ziele erreicht oder entwickelt werden können. Vor diesem Hintergrund werden im Rahmen dieser Studie Vorschläge erarbeitet, wie den landes- und regionalplanerisch vorgegebenen Entwicklungszielen mit Hilfe von Flächenausweisung und Funktionszuweisung entsprochen werden kann.

2.4 Übergeordnete Rahmenbedingungen und Trends

Die kommunale und regionale Entwicklung des Flughafenumfelds ist neben demographischen und wirtschaftlichen Tendenzen, landes- und regionalplanerischen Einflüssen auch abhängig von übergeordneten Rahmenbedingungen und allgemeinen raumwirksamen Zukunftstrends, die im Folgenden analysiert und in Bezug auf die Region ausgewertet werden.

2.4.1 Raumwirkungen durch die verbesserte Anbindung im Verkehrsnetz (Hochmoselübergang / B 50)

Die neue Moselquerung, die am 21.11.2019 für den Verkehr freigegeben wurde, eröffnet eine schnellere und direktere Erreichbarkeit der Hunsrück-Region aus Richtung Norden und Westen. Die Region ist damit besser an die folgenden Autobahnen und damit an das übergeordnete nationale und internationale Fernstraßennetz angebunden

- A1 (Richtung Hamburg, Ruhrgebiet, Köln, Wittlich, Trier, [Luxemburg], Saarbrücken) und
- A60 (Eifelstrecke Richtung Wittlich, [Belgien, dort weiter auf A27 St. Vith, Lüttich, Antwerpen])



Abb.5: Großräumige Lage des Hochmoselübergangs

Es wird erwartet, dass sich Verkehre zwischen der Rhein-Main-Region und den Nordseehäfen in Belgien und den Niederlanden zumindest teilweise auf die neue Strecke verlagern. Einerseits wird sie eine Ausweichfunktion für die zeitweise hochfrequentierten Autobahnen A3 und A4 übernehmen, andererseits werden sich auch die regionalen Beziehungen durch die neue Verkehrsinfrastruktur verändern. Die Regionen Eifel und Hunsrück wachsen zusammen, insbesondere die anliegenden Gebiete in der Eifel werden stärker an den Ballungsraum Rhein-Main angebunden.

Für die Region rund um den Flughafen Frankfurt-Hahn ergibt sich eine neue, verbesserte Anbindung an die Benelux-Staaten. Erreichbarkeiten werden optimiert und die Standortgunst insbesondere in Bezug auf den Güterverkehr aufgewertet.

2.4.2 Entwicklungen in der gewerblichen Flächennachfrage

Deutschlandweit ist die Nachfrage nach Gewerbeflächen und -immobilien ungebrochen. Vielerorts sind die Flächen knapp geworden, in den Ballungsräumen steigen die Grundstückspreise und Nutzungskonkurrenzen erschweren oftmals die Ausweisung neuer Areale für die gewerbliche Entwicklung.

Die Hunsrückregion ist wirtschaftlich außerordentlich diversifiziert und geprägt von kleinen und mittleren Betrieben vieler Branchen des Handwerks, des produzierenden und des Dienstleistungsgewerbes. Auch die Landwirtschaft trägt zu einem bedeutenden Teil zum Wirtschaftsvolumen bei. Die Arbeitslosigkeit ist gering.

Die ansässigen Unternehmen bedauern wie andernorts auch den Fachkräftemangel, der sich in dieser Region jedoch zusätzlich durch die alternde Gesellschaft, das ländlich geprägte Umfeld und die relative Ferne zu oberzentralen Orten verschärft. Gleichzeitig ist nach den Erfahrungen der IHK Rhein-Hunsrück das Interesse der Unternehmer groß, weiter in der Region zu agieren und am Standort zu wachsen. Dazu sind Flächen gefragt, die eine Erweiterung der Betriebsgelände zulassen oder einen attraktiven Standort für eine Betriebsverlagerung darstellen.

Neugründungen oder Neuansiedlungen sind im Betrachtungsraum relativ selten. Das liegt einerseits an den oben genannten Faktoren, andererseits auch am Fehlen verfügbarer Flächen und Mietobjekten zur Gewerbeansiedlung.

Die Erfahrung der Kommunen im Rhein-Hunsrück-Kreis zeigt, dass Gewerbeflächen in der Region sehr gefragt sind. Sobald eine Kommune Flächen in die Vermarktung bringen kann, werden sie vom Markt absorbiert. Beispiele aus Simmern und Rheinböllen, die ebenfalls an der B 50 liegen, verdeutlichen dies. In der Verbandsgemeinde Kirchberg sind Flächen in kleinerem Umfang vermarktet worden. Größere potenzielle Gewerbeareale im direkten Flughafenumfeld sind aufgrund der bestehenden Kaufoptionen zugunsten des Flughafenbetreibers blockiert.

Zukünftig sollte die Ansiedlung von Gewerbebetrieben den Aussagen des LEP IV

folgen, das die Flughafenregion als besonderen „Entwicklungsschwerpunkt“ definiert. Auch die im Regionalen Raumordnungsplan ausgewiesene Leitlinie für den Hunsrück stellt die Sicherung und Schaffung quantitativ ausreichender und qualitativ differenzierter Erwerbsmöglichkeiten in den Vordergrund und sieht die wirtschaftliche Entwicklung im Bereich des Flughafens Frankfurt-Hahn als zentrale Bedeutung für den gesamten ansonsten eher strukturschwachen Hunsrück-Nahe-Raum an. Insbesondere interkommunal abgestimmte Entwicklungskonzepte für die regionale Gewerbeflächenausweisung durch die Flughafengemeinden sind Voraussetzung für die Aufnahme in den Regionalen Raumordnungsplan.

2.4.3 Funktion und Verteilung des Einzelhandels

Die Verbandsgemeinde Kirchberg ist derzeit in Bezug auf den Einzelhandel im Rahmen der Grundversorgung ausgestattet. Es finden sich Nahversorger in Kirchberg, Sohren, Gemünden und Büchenbeuren. Die Ortskerne von Sohren und der Stadt Kirchberg sind im bisherigen Einzelhandelskonzept von 2009 als zentrale Versorgungsbereiche ausgewiesen und können Betriebe mit nahversorgungsrelevanten, zentrenrelevanten und nicht zentrenrelevanten Sortimenten aufnehmen. Zusätzlich versorgen fahrende Lebensmittelmärkte,

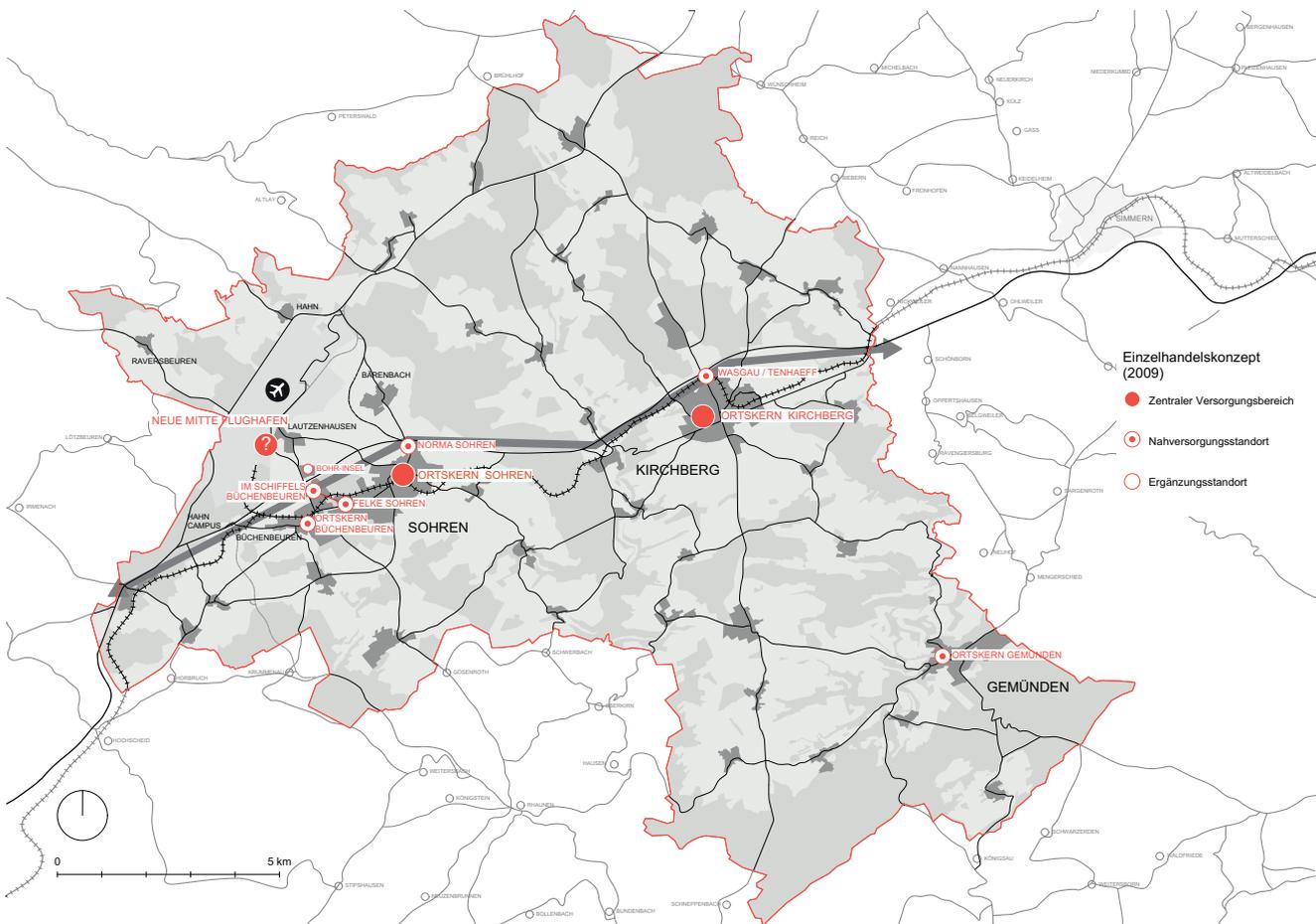


Abb.6: Einzelhandelskonzept der Verbandsgemeinde Kirchberg 2009

Bäcker und Metzger einen Teil der kleineren Ortschaften im Gebiet der Verbandsgemeinde.

Die im Einzelhandelskonzept erwähnte „Neue Mitte“ am Flughafen Frankfurt-Hahn ist bislang nicht realisiert worden und steht auch nicht mehr auf der Agenda.

Die Größe und Ausstattung der Nahversorger - ausgerichtet an der Wohnbevölkerung - ist im Prinzip ausreichend. Allerdings sind die Studierenden der Hochschule der Polizei nicht als Einwohner der Verbandsgemeinde geführt, zählen also auch nicht zur Grundgesamtheit der zu versorgenden Bevölkerung. Ca. 1.600 Studierende und Fortbildungsteilnehmer sowie rund 300 Personen des Stammpersonals sind an Wochentagen stetig vor Ort und verdoppeln damit die Zahl der Einwohner Büchenbeurens (1.700 Einwohner).

Im Zuge der zu erarbeitenden Entwicklungskonzeption und abhängig von den Ergebnissen sollten die Nahversorgungsstandorte im Hinblick auf die o.g. Zielgruppe angepasst werden.

2.5 Flächenkulisse Flughafen Frankfurt-Hahn

Nach der Überführung des ehemals militärisch genutzten Flughafens in eine zivile Nutzung liegen die planungsrechtlichen und erschließungstechnischen Aufgaben außerhalb des Flughafensicherheitsbereiches regulär bei den Kommunen, auf deren Gemarkung der Flughafen angesiedelt ist. Da jede einzelne Ortsgemeinde mit diesen Aufgaben überfordert gewesen wäre und weil die Kompetenzen an einer Stelle gebündelt werden sollten, gründete sich im Jahr 2001 der „Zweckverband Flughafen Hahn“, bestehend aus den Ortsgemeinden Bärenbach, Büchenbeuren, Hahn, Lautzenhausen, der Verbandsgemeinde Kirchberg, dem Rhein-Hunsrück-Kreis und der Flughafen Frankfurt-Hahn GmbH.

Die Flächen in der Planungshoheit des Zweckverbandes sind derzeit mit einem Optionsrecht belegt, das im Jahr 2020 ausläuft. Der Eigentümer des Flughafens Frankfurt-Hahn kann bis zu diesem Zeitpunkt entscheiden, ob er diese Flächen käuflich erwirbt und sie in seinen Besitz übergehen. Die Planungshoheit außerhalb der §6-Flächen bleibt dessen ungeachtet bei den betroffenen Kommunen, die ihre Kompetenzen im Zweckverband bündeln. Derzeit ist offen, ob der Eigentümer des Flughafens Frankfurt-Hahn diese Option nutzen wird. Insofern sind eine Aktivierung und Inwertsetzung der Flächen, ihre Neuordnung und Vermarktungsmöglichkeiten sehr stark eingeschränkt. Gleichzeitig besteht die Situation, dass die für eine gewerbliche Nutzung prädestinierten Flächen im unmittelbaren Umfeld des Flughafens eine hohe Erschließungslast (Abbruch von bestehenden ehemals militärisch genutzten Bauten, Altlasten, etc.) aufweisen.

Derzeit werden bzw. wurden im Bereich des Zweckverbandes folgende Flächen mit Bebauungsplänen zur Nutzung vorbereitet:

Name	Nutzung aktuell	Nutzung geplant	Status
Am Mainzer Tor	Hallen und Schutzbauten, Wohn- oder Bürogebäude ungenutzt	Es liegt bislang kein Konzept vor, Freihaltetrasse Hunsrückbahn behindert sinnvolle Konzeption	Aufstellungsbeschluss für B-Plan gefasst Einige Gebäude bereits abgebrochen Verfahren ruht
Photovoltaik Bereich 700	Freiflächen-photovoltaik	in Betrieb	Rechtskräftiger B-Plan
Solar-Park	Freiflächen-photovoltaik	in Betrieb	Rechtskräftiger B-Plan
Cargo Nord	Hallen und Schutzbauten genutzt als Lagerhallen	Logistik-Betriebe	Ausgearbeiteter B-Plan ruht
Am Koblenzer Tor	Hahn Kunststoffe, ehem. Kart-Bahn	Hahn Kunststoffe Erweiterung	Änderung des bestehenden B-Plan

Die Ortsgemeinden sind aufgrund der unsteten wirtschaftlichen Entwicklung am Flughafen und der ihnen - durch die Belegung der gewerblich zu entwickelnden Flächen mit Kaufoptionen für den Flughafen - aufgezwungenen Flächenvorhaltung in ihrer eigenen Entwicklung besonders eingeschränkt.

Derzeit wird vom Eisenbahn-Bundesamt (EBA) ein Planfeststellungsverfahren für die bislang stillgelegte Strecke der Hunsrückbahn angestrengt. Bis zur endgültigen Entscheidung, ob die Strecke reaktiviert wird oder nicht, gilt eine Veränderungssperre.

Zugleich verlangt die Landesplanung die Freihaltung eines 100-150 m breiten Korridors für den Bau einer Hochgeschwindigkeitsstrecke. Eine Anbindung an das ICE-Streckennetz soll die Standortgunst des Flughafens Frankfurt-Hahn erhöhen. Der Korridor tangiert und schneidet etliche bestehende und geplante Gewerbegebiete der Verbandsgemeinde Kirchberg und belegt diese Flächen mit erheblichen Hypotheken, die eine Vermarktung erschweren. Trotz der geringen Realisierungswahrscheinlichkeit des ICE-Korridors müssen die Freihalteflächen entlang der Strecke eingehalten werden.

Im Bereich des Zweckverbandes befindet sich weiterhin der Campus der Hochschule der Polizei Rheinland-Pfalz. Sie nutzt einen Teil der Wohn- und Versorgungsgebäude der ehemaligen militärischen Housing. Zusätzlich sind Wohngebäude im Bereich südlich des Terminalgebäudes als Studierendenunterkünfte angemietet. An der Hochschule studieren derzeit ca. 1.600 Studierende, zusätzlich sind ca. 400 Lehrer / Mitarbeiter und jährlich bis zu 12.000 Personen zu Fortbildungszwecken vor Ort. Bereits heute wird eine Unterdeckung an Wohnmöglichkeiten festgestellt. Zukünftig soll sowohl die Zahl der Studierenden als auch der Mitarbeiter wachsen. Es besteht Bedarf an weiteren Hör- und Lehrsälen und an Räumlichkeiten für ergänzende Nutzungen. Eine Online-Be-

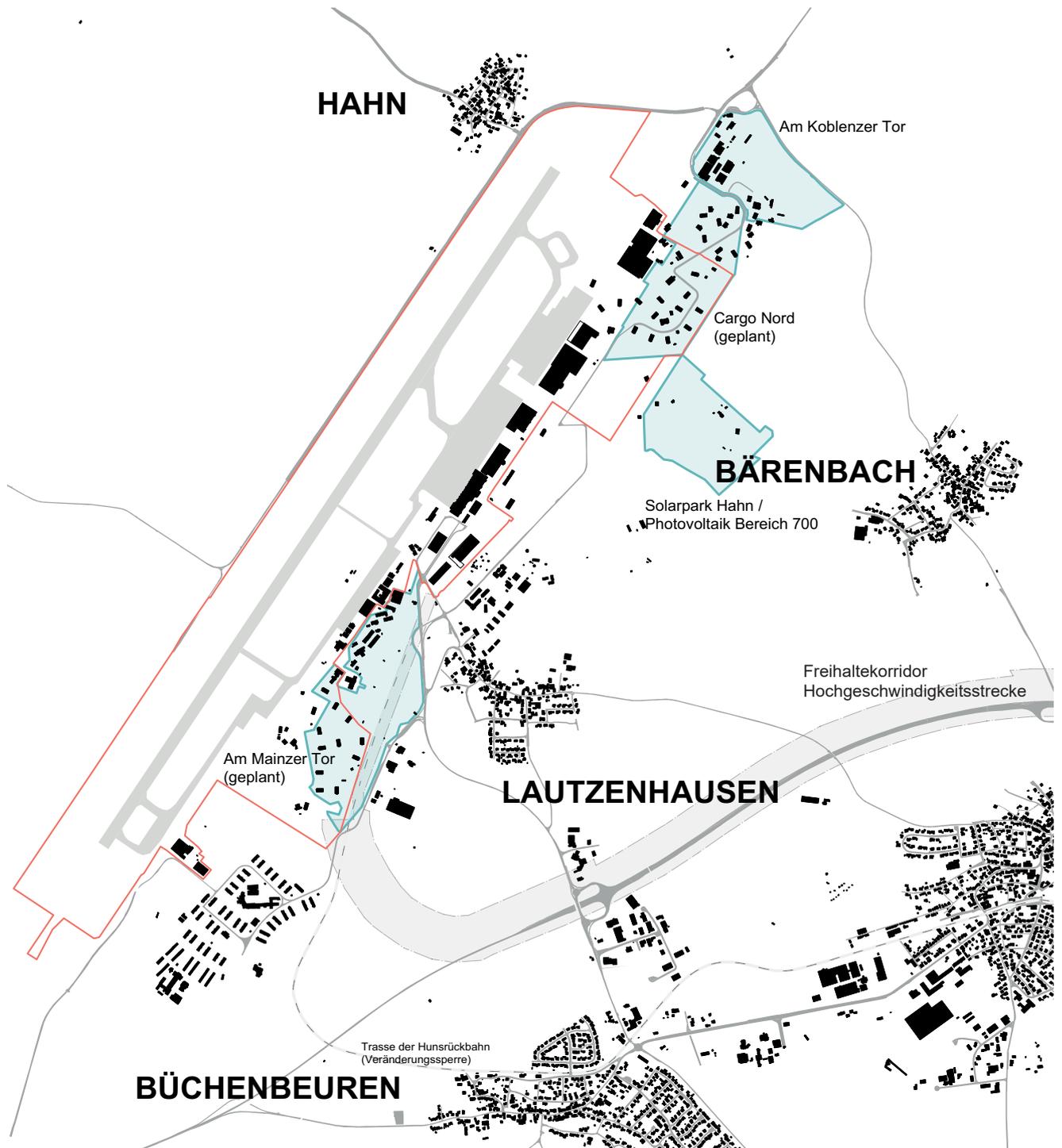


Abb.7: Bebauungspläne im unmittelbaren Bereich Flughafen Frankfurt Hahn

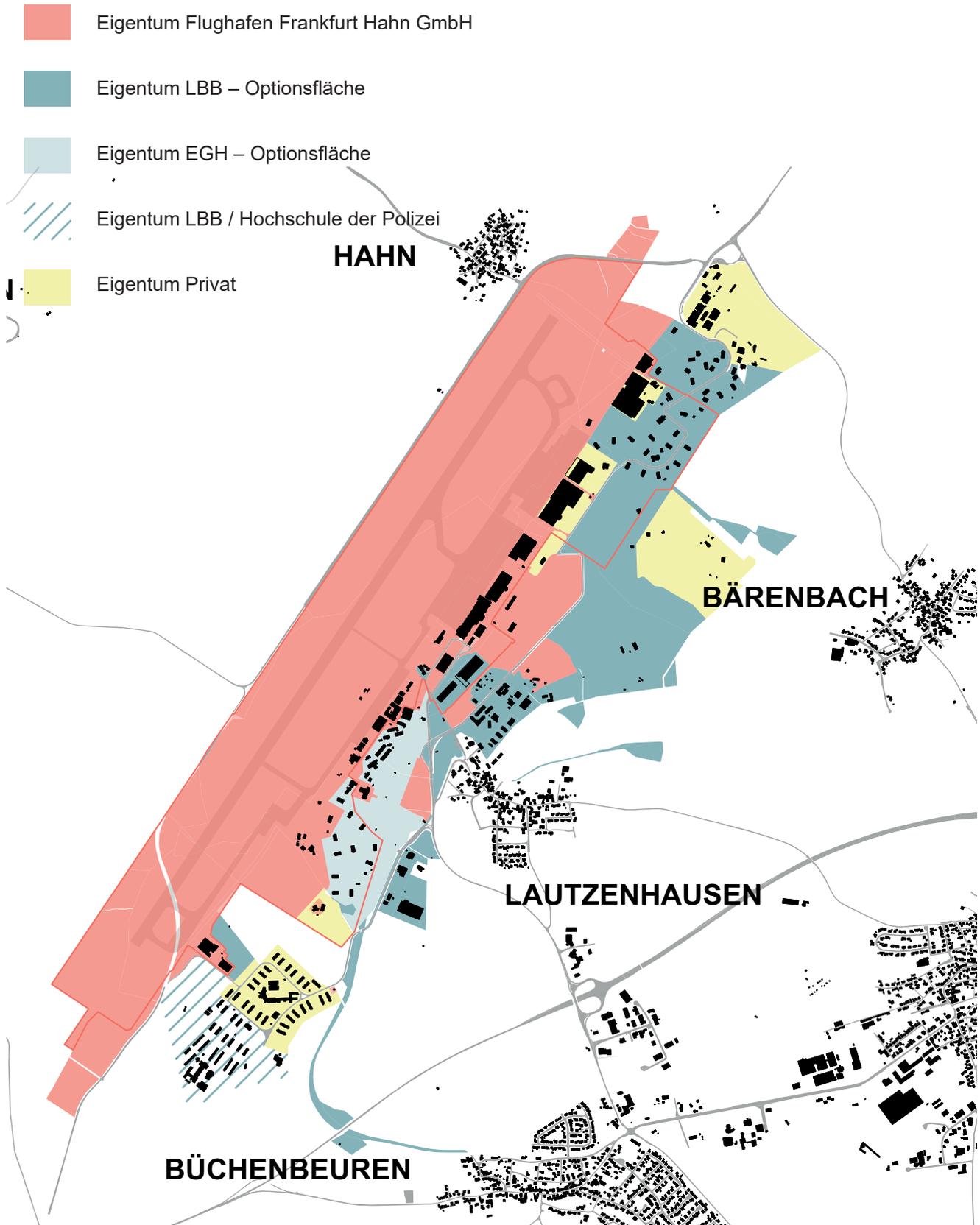


Abb.8: Aktuelle Eigentumsverhältnisse im unmittelbaren Bereich Flughafen Frankfurt Hahn

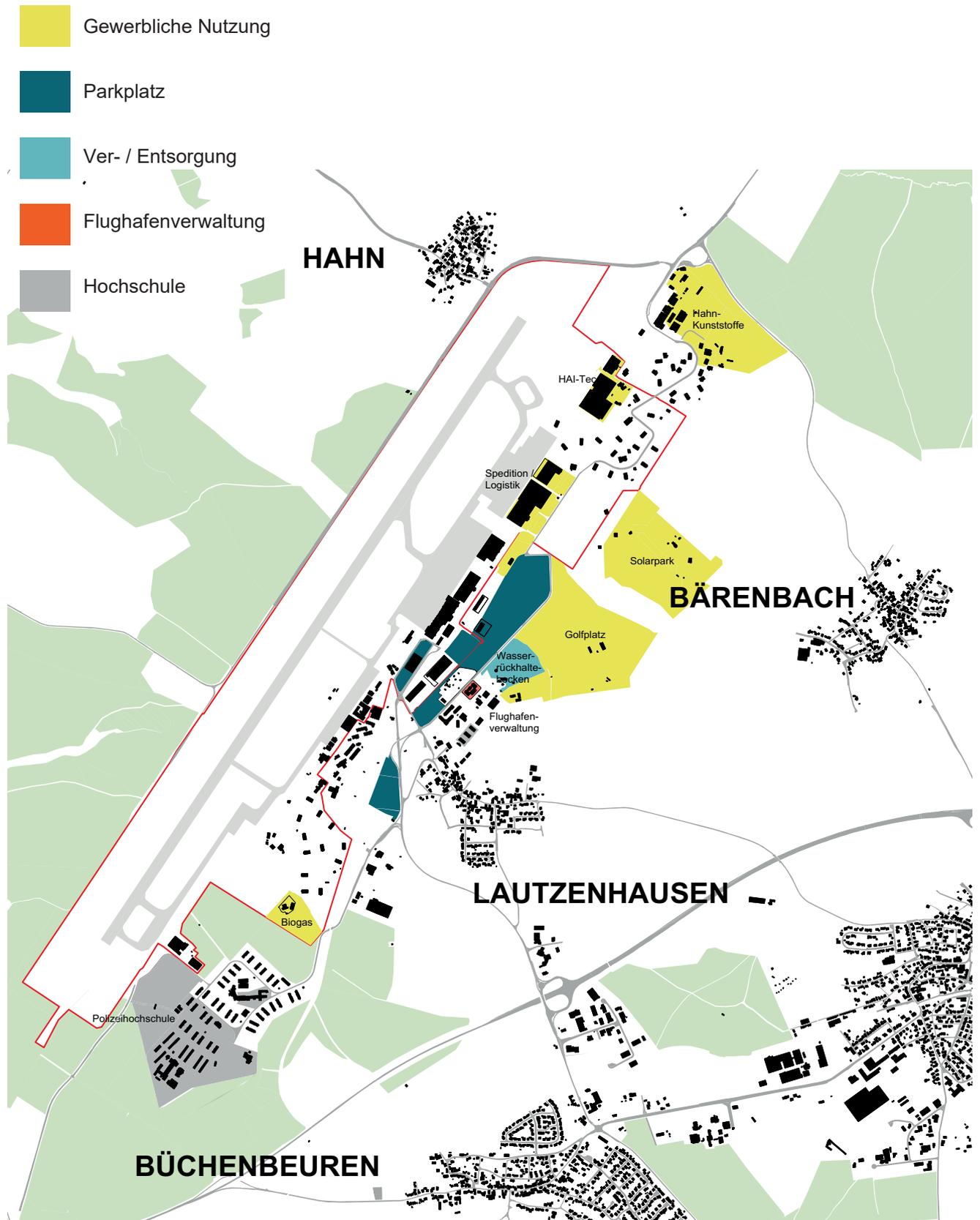


Abb.9: Aktuelle Nutzungen im unmittelbaren Bereich Flughafen Frankfurt Hahn

fragung der Mitarbeiter und der Studierenden wurde im September 2019 zum Thema Versorgungssituation durchgeführt. Die Ergebnisse sind im Detail im Anhang dokumentiert.

Die Studierenden der Hochschule werden in den Einwohnerzahlen der Ortsgemeinden nicht berücksichtigt. Insbesondere für die Dimensionierung des Bedarfs an Einzelhandel sollte jedoch die tatsächlich zu versorgende Anzahl von Personen zugrunde gelegt werden. Auch die Befragung deckte den Wunsch nach einer größeren Vielfalt an Nahversorgungsoptionen und insbesondere nach einem größeren Angebot an Drogerieartikeln auf.

Im Umkehrschluss nimmt die Ortsgemeinde Büchenbeuren die Funktion eines Grundzentrums mit überregionalen Teilfunktionen an und müsste Wohn- und Einzelhandelsflächen in entsprechendem Umfang ausweisen dürfen.



Abb.10: Planungsskizze für das Neubauvorhaben der L182 „Koblenzer Tor“
Quelle: Ministerium für Wirtschaft, Verkehr, Landwirtschaft und Weinbau Landesstraßenneubauprojekte, Datenblatt L 182 „Koblenzer Tor“

2.6 Maßnahmen zur Ertüchtigung der Straßenverkehrsinfrastruktur im Umfeld des Flughafens

Die großräumige Anbindung des Flughafens an das nationale und internationale Straßennetz ist weitgehend fertiggestellt. Über die autobahnähnlich ausgebaute B50 ist die Autobahn A61 in ca. 20 Minuten zu erreichen. Der Hochmoselübergang ermöglicht zukünftig die schnelle Erreichbarkeit der A1.

Die unmittelbare Erschließung des Flughafenareals selbst ist derzeit aufgrund ungeklärter zukünftiger Nutzung und der wechselnden Eigentumsverhältnisse nur unzureichend ertüchtigt und nicht für größere Verkehrsmengen oder Schwerlastverkehr ausgelegt.

Im Zuge der Entwicklung des Plangebietes „Cargo Nord“ soll die Flughafen-Erschließungsstraße L 182 mit neuem, begradigten Verlauf verlegt und neu gebaut werden, um die Erschließung des Flughafenareals zwischen „Koblenzer Tor“ und Anschluss an die L 193 Richtung der Ortsgemeinden Bärenbach und Hahn sowie des Mittelzentrums Kastellaun zu verbessern. Fahrbahn und Kurvenradien sollen für erhöhten Schwerlastverkehr vorbereitet werden. Mit der neuen Erschließungssituation wird die Realisierungswahrscheinlichkeit der beiden Gewerbegebiete „Cargo Nord“ und „Mainzer Tor“ deutlich erhöht.

Die Verlängerung der geplanten L 182 führt heute in das Areal der ehemaligen Housing und erschließt die Hochschule der Polizei. Langfristig sollte diese ebenfalls als Landesstraße ertüchtigt und an die neu ausgebaute B 50 in Richtung Hochmoselübergang angeschlossen werden. Somit entstünde eine redundante leistungsfähige Erschließung des Flughafenareals.

Aufgrund der Verzögerungen bei der Flächenentwicklung hat die Landesregierung das Straßenbauprojekt nun mit neuem Zielhorizont 2022-2025 angegeben. Auch mit Ausbau des Gewerbeparks Lautzenhausen westlich der L 182 ist eine stärkere Verkehrsnachfrage absehbar.

Tab.2: Ergebnis der Gemeindebefragung - Wohnen

	Stadt Kirchberg	Sohren	Büchenbeuren	Bärenbach	Lautzenhausen	Hahn	Raversbeuren
Bedarf in den nächsten 20 Jahren	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓
	150 Bauplätze	100 Bauplätze	mind. 800-1.000 WE (inkl. eh. Housing) *	ca. 30 Bauplätze (ca. 1,5 pro Jahr)	ca. 15-20 Bauplätze	ca. 5-10 Bauplätze	ca. 20 Bauplätze
Leerstand	6 Gebäude	-	1 WE	5 WE + 4 Bauplätze	2 WE + 2 Bauplätze	3-5 WE	5 WE
Entwicklungsüberlegungen zur Ausweisung neuer Wohnbauflächen	Stadtentwicklungskonzept: Wohnbauflächen im Südwesten der Stadt	mehrere Flächenoptionen	mehrere Flächenoptionen	Ortsrandlage Nord-Osten (Ortsausgang Richtung „Mittelpunkt“)	2 beantragte Flächen für die 5. Fortschreibung FNP	mehrere Flächenoptionen	-
Restriktionen	Planungsrestriktionen und Verfügbarkeit	Dauer der Verfahren, Verfügbarkeit, Finanzierung	Verfügbarkeit Genehmigung, Erschließung	Planungsrestriktionen und Verfügbarkeit	Planungsrestriktionen und Verfügbarkeit	Lage, Lärmschutzzone, Erschließung	Fehlende Nachfrage, Unterbrechung der alten B327

* Gesamtwert für alle Flughafengemeinden

Tab.3: Ergebnis der Gemeindebefragung - Gewerbe

	Stadt Kirchberg	Sohren	Büchenbeuren	Bärenbach	Lautzenhausen	Hahn	Raversbeuren
Bedarf	✓	✓	✓	✓	✓	-	-
Entwicklungsüberlegungen zur Ausweisung neuer Gewerbeflächen	Stadtentwicklungskonzept: Gewerbeflächen im Norden und Osten der Stadt	GE Sohren-Büchenbeuren, Gewerbeflächen nördlich B50	GE Sohren-Büchenbeuren, weitere Optionen entlang der Hauptachsen	Erweiterung GE Wäscherei, Entwicklung entlang neuer Erschließung L194 zur L182	Gewerbepark Flughafen-Hahn 40ha, Optionsflächen auf Gelände des Flughafens	ggü. Hahn Kunststoffe	-
Restriktionen	Planungsrestriktionen und Verfügbarkeit	Dauer der Verfahren, Verfügbarkeit, Finanzierung	Verfügbarkeit Genehmigung, Erschließung	Ausweisung, Finanzierung	Verfügbarkeit, Erschließung, Flächenbevorzugung Flughafen	Lage, Lärmschutzzone, Erschließung	-

Tab.4: Kalkulation des Eigenbedarfs an Wohneinheiten nach den Vorgaben des LEP IV

	WE / Jahr	über 20 Jahre	Bedarf laut Fragebogen
Stadt Kirchberg	9,98 WE / Jahr	200 WE	250 WE
Sohren	8,05 WE / Jahr	160 WE	100 WE
Büchenbeuren	4,35 WE / Jahr	87 WE	800-1.000 WE**
Bärenbach	0,91 WE / Jahr	18 WE	40 WE
Lautzenhausen	0,76 WE / Jahr	15 WE	15-20 WE
Hahn	0,37 WE / Jahr	7 WE	5-10 WE
Raversbeuren	0,25 WE / Jahr	5 WE	20 WE

* 2,0 WE / 1.000 EW / Jahr als Eigenbedarf für alle Orte, 2,5 WE / 1.000 EW / Jahr für Grundzentren

** Entwicklung der Housing / keine Neuausweisung

2.7 Räumliche Bedingungen im Plangebiet

Für die Verbandsgemeinde Kirchberg gibt es einen gültigen Flächennutzungsplan (FNP) von 2012. Die 3. Fortschreibung ist beschlossen, derzeit bereitet die Verwaltung die 5. Fortschreibung vor. Die in diesem Dokument verzeichneten Flächen werden im Folgenden als Potenzial für die flächenhafte Entwicklung zugrunde gelegt. Darauf aufbauend wurde im Rahmen dieser Studie eine Befragung der Ortsgemeinden durchgeführt, die zum Ziel hatte, einerseits den zukünftigen Bedarf an Wohn- und Gewerbeflächen zu identifizieren, Hemmnisse und Restriktionen der Entwicklung zu erfassen und andererseits Flächen zusätzlich zu den bereits planerisch vorgesehenen Arealen zu lokalisieren.

Als grundzentrale Orte der VG Kirchberg sind die Kommunen Stadt Kirchberg, Sohren und Büchenbeuren definiert. Der Regionalplan legt den Bedarfsausgangswert für die Entwicklung von Wohneinheiten / Jahr auf 2,0 WE / 1.000 EW / Jahr als Eigenbedarf für alle Orte und 2,5 WE / 1.000 EW / Jahr für Grundzentren fest. Demnach können die Gemeinden Wohneinheiten wie in Tabelle 4 ausweisen (Zielabweichungen wären gutachterlich zu begründen).

Die Ortsgemeinden Hahn und Raversbeuren sehen aufgrund ihrer Lage im rückwärtigen Bereich des Flughafengeländes und der daraus resultierenden unvorteilhaften verkehrlichen Anbindung kaum Möglichkeiten, attraktive Gewerbeflächen anbieten zu können.

Im folgenden werden alle Flächen mit Entwicklungsoption für Gewerbe, Wohnen und ggf. weitere raumbedeutsame Funktionen außerhalb des Flughafens dargestellt und beschrieben.

Ortsgemeinde Lautzenhausen

Der Gewerbepark Lautzenhausen ist ein Areal von ca. 40 ha, das die Ortsgemeinde Lautzenhausen in Kooperation mit einem privaten Investorenkonsortium beplant. Der Entwicklung dieser Fläche kommt aufgrund ihrer Größe, ihrer Nähe zum Flughafen Frankfurt-Hahn und ihrer strategischen Verortung im unmittelbaren Zulauf auf den Flughafen eine außerordentliche Bedeutung zu. Die Entwicklung der Fläche soll prioritär vorangetrieben werden. Das Verfahren zur Genehmigung des Bebauungsplans läuft.

Im geplanten Gewerbepark sollen Cargo- / Speditions- und Logistikhallen sowie hochwertige Handels- und Dienstleistungsstrukturen entstehen, die sich entlang der L182 als Hauptzufahrtsroute zum Flughafen ansiedeln sollen.

Zwei Areale zur Arrondierung des Siedlungskörpers sind zur Aufnahme in den neuen FNP der Verbandsgemeinde angemeldet.

Ortsgemeinde Sohren

Der Flächennutzungsplan der Verbandsgemeinde Kirchberg weist innerhalb der Ortsgemeinde Sohren ein relativ großes Areal nördlich der B50 als Gewerbefläche aus. Aufgrund der schwierigen topographischen Situation ist die Fläche in Teilbereichen mit Hilfe von vorhabenbezogenen Bebauungsplänen vorbereitet und ver-

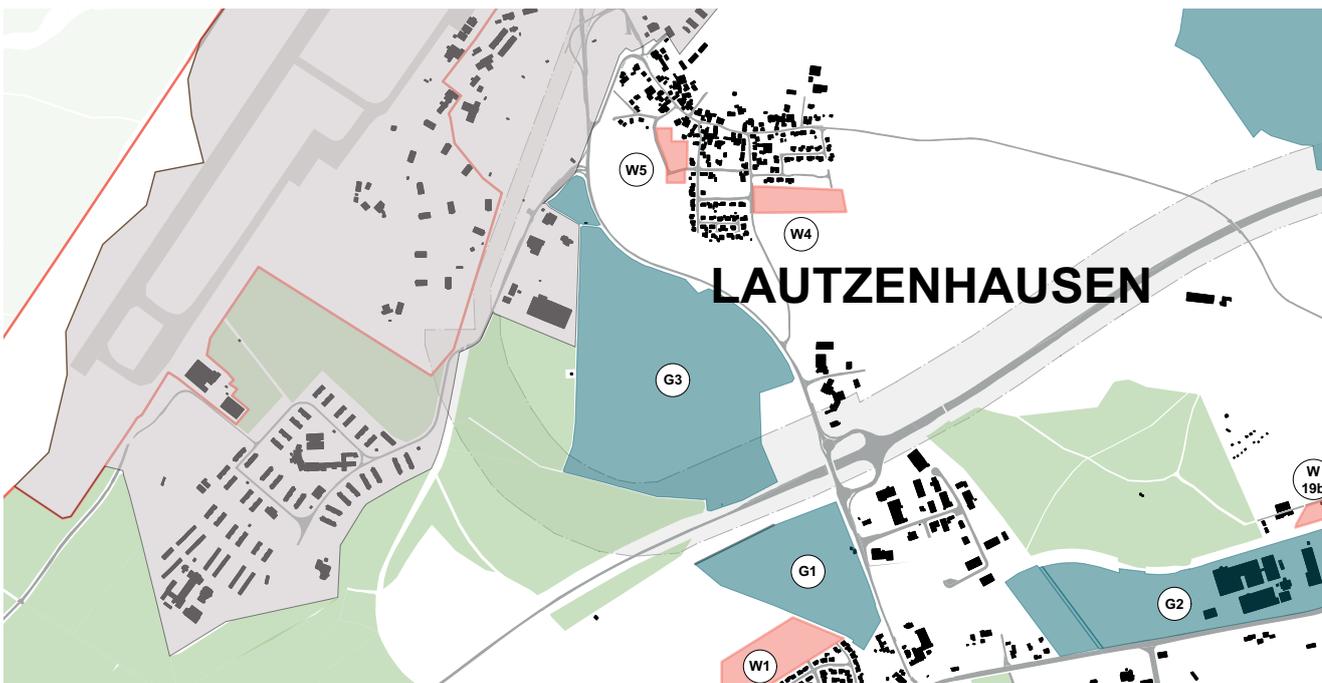


Abb.11: Flächenpotenziale Lautzenhausen

marktet worden. Genutzt werden diese Bereiche jedoch in erster Linie als Bauhof einer ortsansässigen Baufirma. Die Ansiedlung hochwertiger Gewerbebetriebe auf den verbleibenden Teilflächen erscheint aufgrund der Geländebedingungen als nicht wahrscheinlich. Aus heutiger Sicht ist zudem nicht mit der Realisierung der Ortsumgehung Bärenbach zu rechnen, die ein wichtiges Argument für die Ausweisung dieses Gewerbegebietes gewesen war. Es ist zu prüfen, ob diese Fläche zugunsten eventuell besser geeigneter Flächen aufgegeben werden kann.

Die Gemeinde Sohren sieht ihre Entwicklungspotenziale vorrangig im Bereich zusätzlicher Wohnbauflächen. Diverse Flächen mit Bezug zum bestehenden Siedlungskörper sind für eine Wohnbebauung geeignet und sollten nach den Vorstellungen der Gemeinde schrittweise entwickelt werden.

- W19: ist bereits erschlossen
- W14, W18 und W19a: folgen im Anschluss
(Reihenfolge der Baulandentwicklung wird noch festgelegt)
- W19b: ehem. Sägewerk als Option für Wohnen

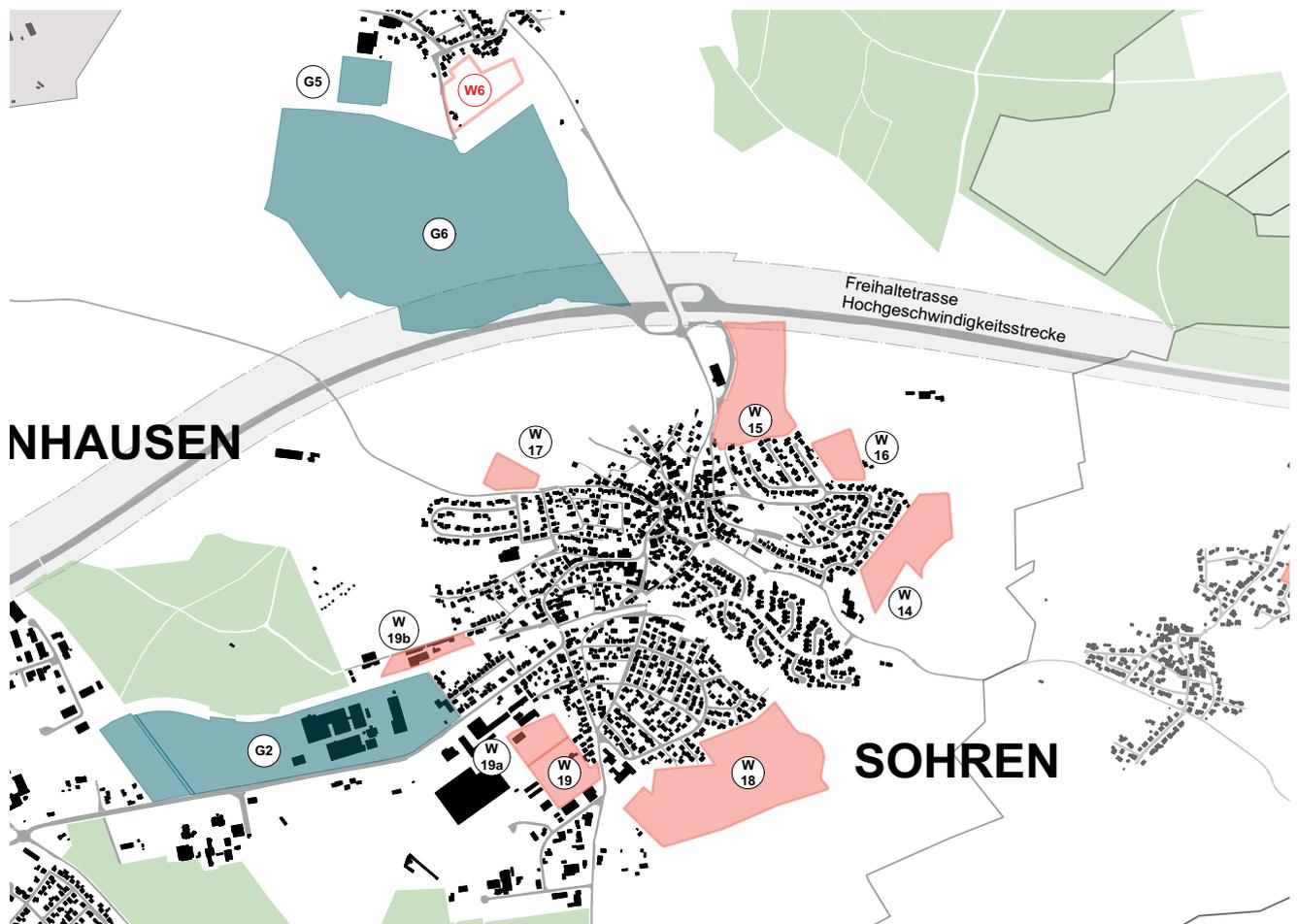


Abb.12: Flächenpotenziale Sohren

Interkommunale Kooperation Sohren - Büchenbeuren

Die Ortsgemeinden Sohren und Büchenbeuren entwickeln derzeit in interkommunaler Kooperation ein Gewerbegebiet, das insbesondere auf Flächen für Kleingewerbe abzielt. Die Erschließung des Gebiets G2 wird voraussichtlich nicht vor dem Jahr 2021 abgeschlossen sein.

Ortsgemeinde Büchenbeuren

Im bestehenden Gewerbegebiet „Im Schiffels“ mit direktem Anschluss an die B 50 haben sich neben anderen Unternehmen bereits zwei Einzelhändler angesiedelt. Inzwischen besteht für das Gebiet eine Veränderungssperre. Weitere Verkaufsflächen mit innenstadtrelevanten Sortimenten werden für die restlichen Flächen des Gewerbegebietes ausdrücklich ausgeschlossen. Dennoch besteht der Wunsch, diesen Einzelhandelsstandort aufzuwerten und im Sortimentsangebot zu erweitern. Einerseits versorgt dieser Standort nicht nur die Bewohner der umliegenden Gemeinden, sondern auch die Arbeitnehmer im Bereich des Flughafens und nicht zuletzt die große Zahl an Studierenden und Lehrkräften der Polizeihochschule. Das Gewerbegebiet G1 ist bereits im bestehenden Flächennutzungsplan enthalten und kann somit als planungsrechtlich gesichert angesehen werden.

Hinsichtlich der Wohnbebauung ist seitens der Ortsgemeinde beabsichtigt, die Fläche W1 im nördlichen Anschluss an die Ortslage zu entwickeln und im Gegenzug die Entwicklungsabsicht der Fläche W2 (letzter Bauabschnitt des rechtskräftigen B-Plans „Büchenbeuren Süd-Ost“) aufzugeben. Die Fläche W3 entlang der K175 sollte als langfristige Entwicklungsfläche gesichert werden.

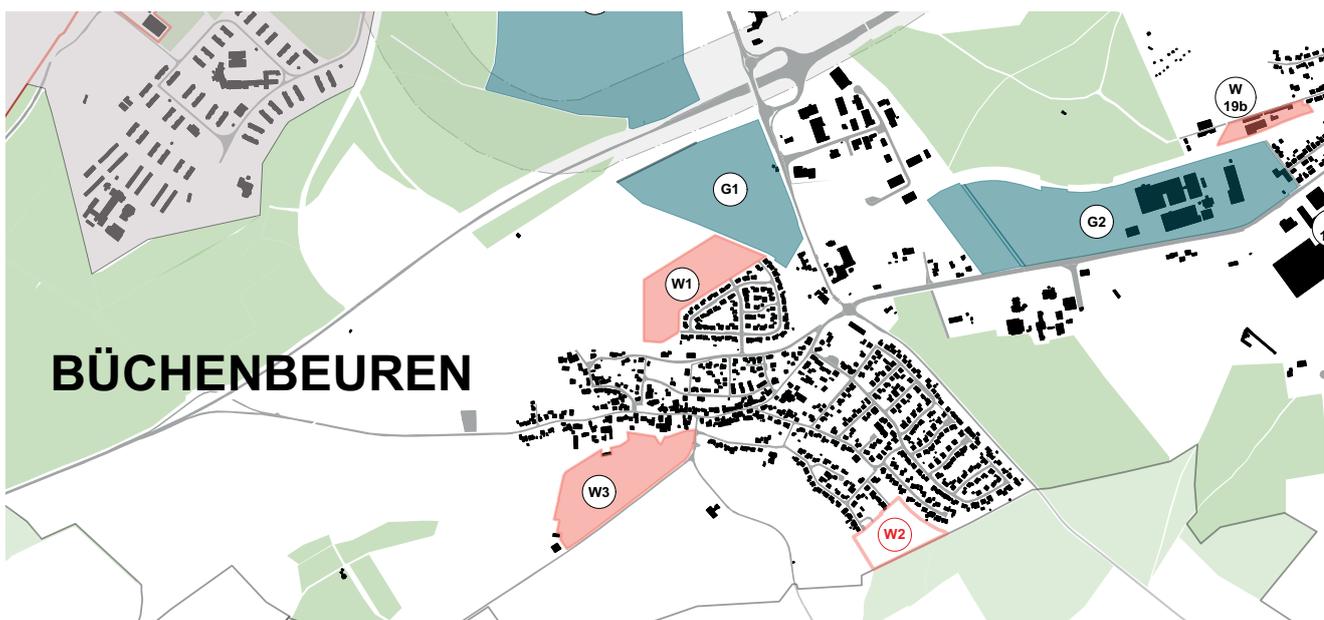


Abb.13: Flächenpotenziale Büchenbeuren

Stadt Kirchberg

Die Stadt Kirchberg hat in ihrem Stadtentwicklungskonzept Flächen zur Siedlungs- und Gewerbeentwicklung definiert, die schrittweise entwickelt werden. Dabei ist die Ansiedlung von Wohnbebauung im Westen und Südwesten der Stadt vorgesehen, während der gewerbliche Entwicklungsschwerpunkt entlang der B 50 / B 421 im Norden der Stadt arrondiert werden soll.

Auch in Kirchberg besteht der Wunsch, den bestehenden Einzelhandelsstandort auf Höhe der Stadthalle aufzuwerten und mit einem weiteren Markt zu verdichten.

Der Bebauungsplan für die größte der verschiedenen Teilflächen (G7) steht vor der

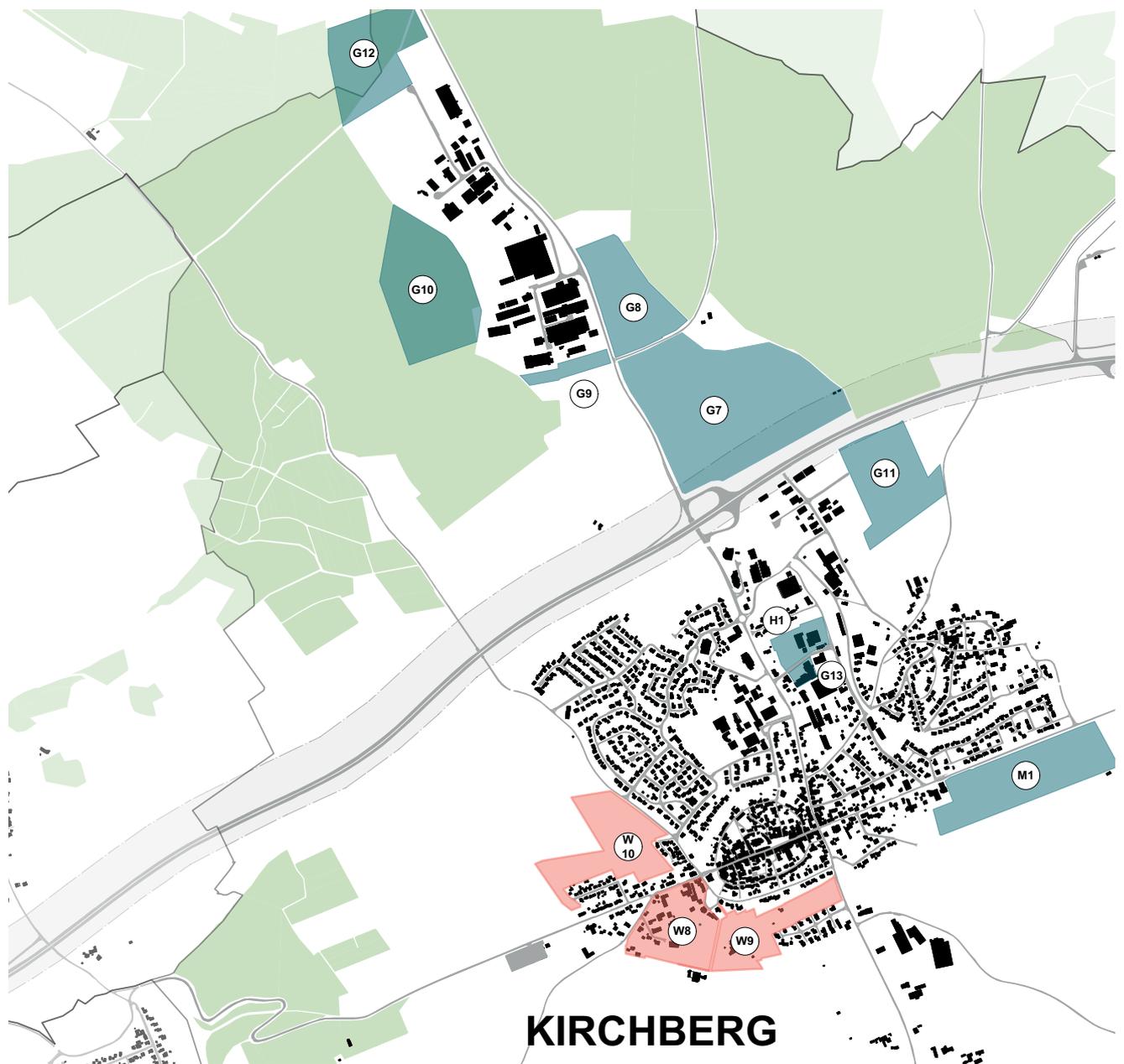


Abb.14: Flächenpotenziale Stadt Kirchberg

Offenlage. Hier ist ein Konzept für die Ansiedlung von Betrieben im Energiesektor vorgesehen. In der zeitlichen Abfolge bieten sich nach der Entwicklung dieses Gebiets die Areale G8 und G11 an. Die Flächen G10 und G12 sollen für Betriebserweiterungen planerisch gesichert werden, wobei der Nutzung der Fläche G10 derzeit noch die konkurrierende Ausweisung der Fläche als Vorrangstandort für Windenergie entgegensteht. Im Innenbereich ist entlang der Emil-Thomas-Straße ein kleineres Gewerbegebiet sowie ein Einzelhandelsstandort vorgesehen. Die im Südwesten der Ortslage geplanten Wohnbauareale befinden sich in verschiedenen Planreifestadien.

Ortsgemeinde Bärenbach

Die Gewerbefläche G4 ist bereits in die Vorschlagsliste zur Fortschreibung des FNP aufgenommen. Es handelt sich um die Umnutzung der ehemaligen Kartbahn zur Erweiterung für die ansässige Hahn Kunststoffe GmbH. Südlich des Standortes der Fa. Busch Textilservice ist eine Optionsfläche für eine Betriebserweiterung vorgesehen (G5). Diese Fläche wäre insbesondere für Betriebe geeignet, die die Abwärme der Wäscherei nutzen können (Gärtnerei o.ä.).

Vorläufig präferierte Wohnbaufläche ist ein Arrondierungsareal im Nordosten der

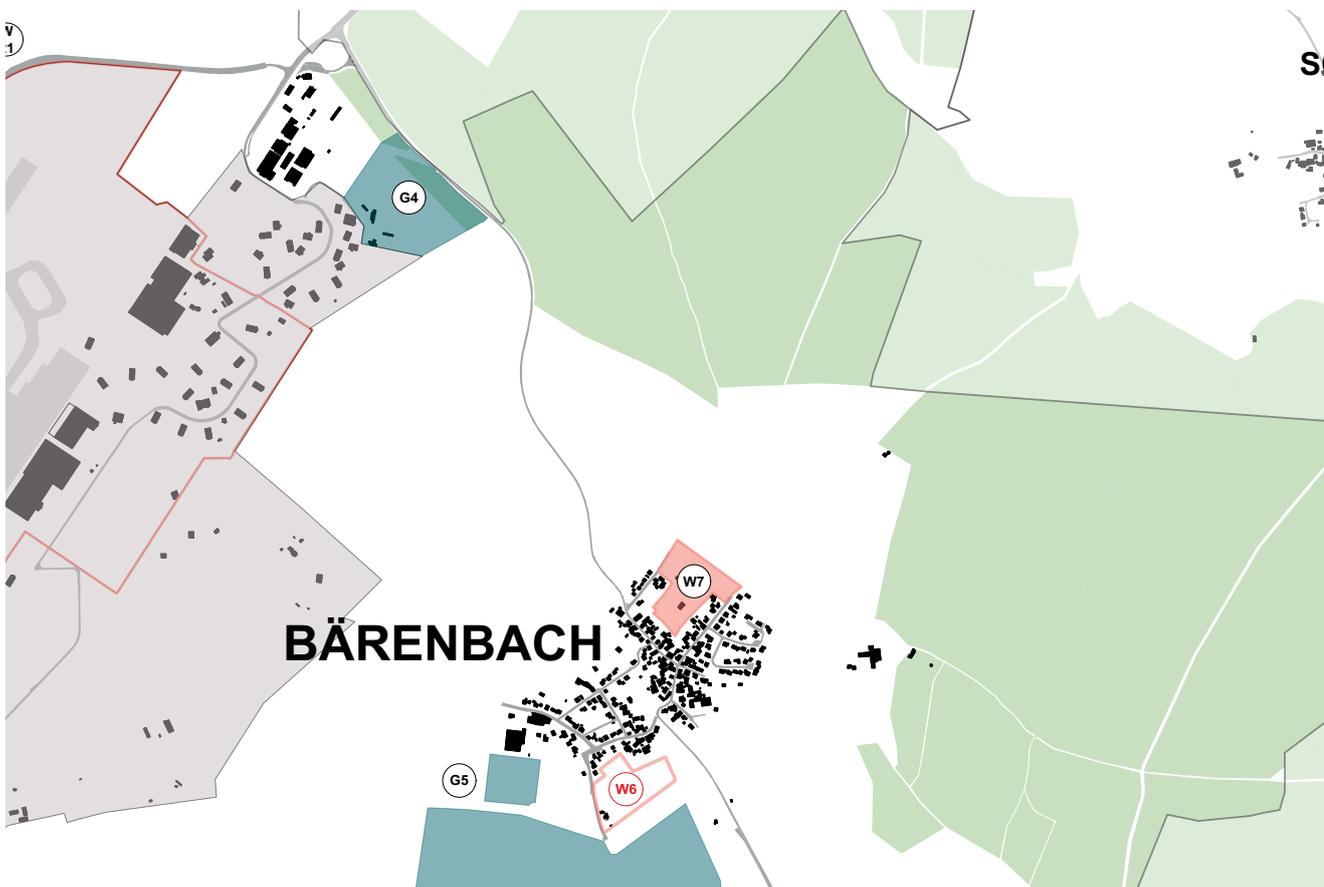


Abb.15: Flächenpotenziale Bärenbach

Ortslage (W7). Die als W6 bezeichnete Fläche südlich der Ortslage soll dagegen nicht weiter verfolgt werden (ggf. Tauschfläche für W7).

Ortsgemeinden Hahn und Raversbeuren

Die beiden nördlich an den Flughafen Frankfurt-Hahn angrenzenden Ortsgemeinden sind hinsichtlich ihrer gewerblichen Entwicklung eingeschränkt. Die landseitige Ausrichtung des Flughafens selbst orientiert sich in Richtung Süden, die leistungsfähige Straßenanbindung verläuft im Süden des Flughafens und die Bundesstraße B 327 wurde im Zuge der Verlängerung der Landebahn sowohl gekappt als auch zur Landesstraße umgewidmet.

Die beiden Gemeinden haben einen dörflichen Charakter und sind stark landwirtschaftlich geprägt. Die Ausweisung von kleineren Wohngebieten zur Eigenentwicklung erscheint hier sinnvoll. In Raversbeuren ist das bereits baurechtlich gesicherte Neubaugebiet noch nicht vollständig bebaut. In Hahn besteht sowohl Potenzial zur Innenentwicklung (freie Bauplätze im Baugebiet „In den Gärten“) als auch zur Arrondierung im Norden der Ortslage.

Im Zuge der Gemeindebefragung wurde die Bedeutung und die Chancen neuer Gewerbeansiedlungen von beiden Ortsbürgermeistern realistisch als gering eingeschätzt. Die zusätzliche Ausweisung von Gewerbeflächen ist lediglich im direkten Umfeld zum Betriebsareal der Firma Hahn Kunststoffe (innerhalb der Gemarkung Hahn) denkbar.



Abb.16: Flächenpotenziale Hahn und Raversbeuren

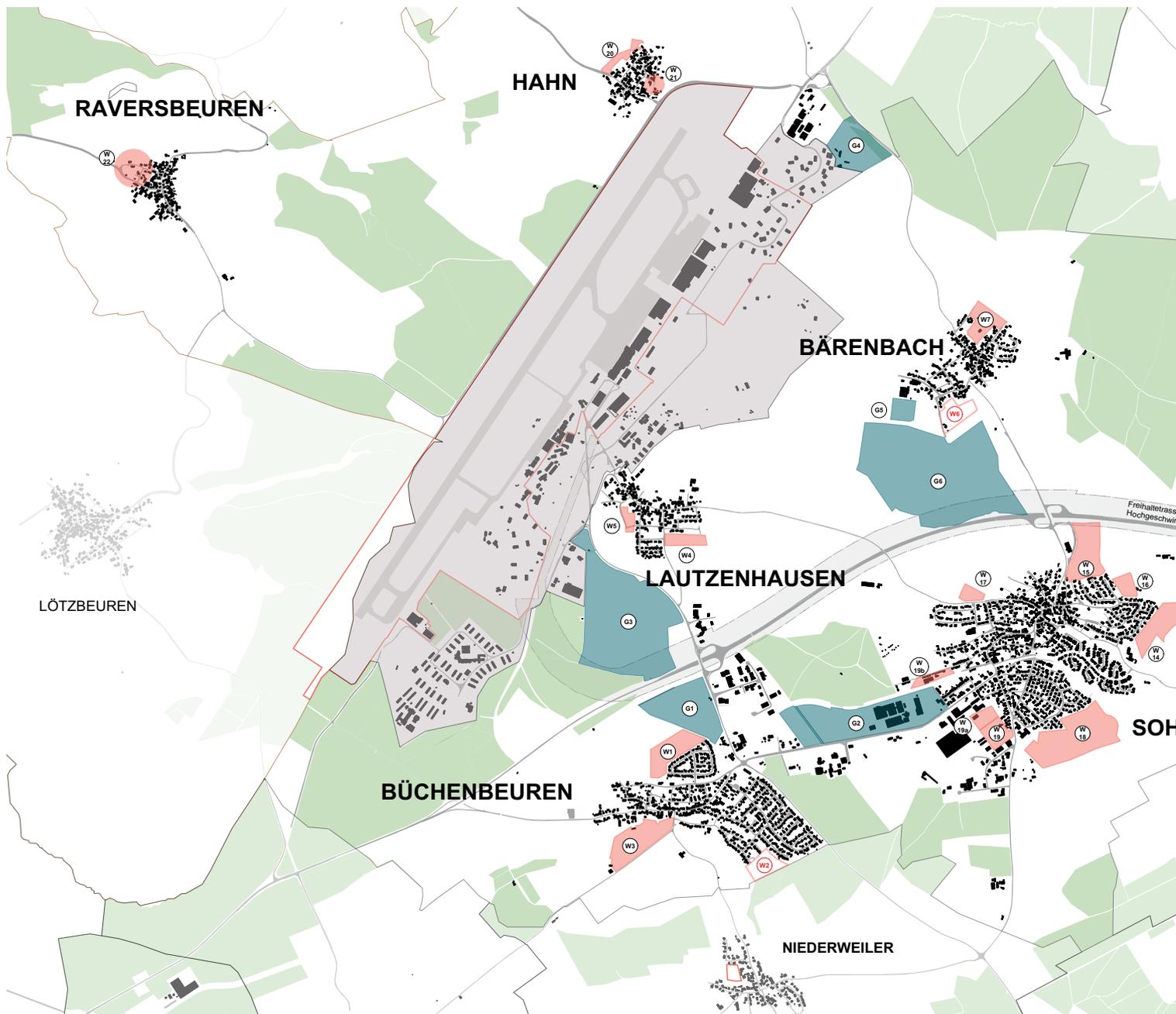


Abb.17: Zusammenfassende Übersicht Flächenpotenziale Verbandsgemeinde Kirchberg



Tab.5: Wohnbauflächenpotenziale Verbandsgemeinde Kirchberg				
Nr.	Bezeichnung	ha	Quelle	Notizen
Büchenbeuren				
W1	Erdbüchelchen II	5,5	5. Fortschreibung FNP	zurückgestellt, Entwicklungspriorität (Tausch mit W2)
W2	Büchenbeuren-Südost	-2,8	5. Fortschreibung FNP	Entfall (zurückgestellt)
W3	Entlang K 175	6,9	Auswertung Fragebogen	langfristige Perspektive
Lautzenhausen				
W4	Erweiterung "Kappesstücker"	2,2	5. Fortschreibung FNP	zurückgestellt
W5	Mühlenweg / Auf der Hurt	1,1	5. Fortschreibung FNP	zurückgestellt
Bärenbach				
W6	Gewann "Aufm Sieme"	- 3,1	im FNP enthalten	zurückgestellt, ggf. Tausch mit W7
W7	Innenentwicklung / Arrondierung	3,5	Auswertung Fragebogen	bevorzugte Entwicklungsfläche
Stadt Kirchberg				
W8	Sanierungsgebiet "Gänsacker / Oberstraße"	7,1	B-Plan im Verfahren	kurz vor 2. Offenlage
W9	Baugebiet "In den Gärten"	6,1	Stadtentwicklungskonzept	
W10	Baugebiet "Am Weierweg"	8,8	Stadtentwicklungskonzept	im Anschluss an W8
Sohren				
W14	östl. Ortserweiterung	4,6	im FNP enthalten	
W15	nördl. Ortserweiterung	6,7	im FNP enthalten	Projekt eines Privatinvestors, wird offensichtlich nicht weiter verfolgt
W16	Gewann "Kühkirch"	1,6	Auswertung Fragebogen	
W17	Gewann "Unten in der Esch"	1,2	Auswertung Fragebogen	
W18	Gewann "In der Dell"	13,9	Auswertung Fragebogen	
W19	Baugebiet "In der Eisenkaul"	2,5	B-Plan beschlossen	ist bereits erschlossen
W19a	Erw. Baugebiet "In der Eisenkaul"	1,5	Optionsfläche	
W19b	ehemaliges Sägewerk	1,2	Optionsfläche	
Hahn				
W20	Gewann "Am Mühlenpfad"	2,3	Auswertung Fragebogen	
W21	best. Wohngebiet "In den Gärten"	-	Auswertung Fragebogen	Innenentwicklung
Raversbeuren				
W22	best. Wohngebiet	-	im FNP enthalten	noch nicht voll bebaut

Tab.6: Gewerbeflächenpotenziale Verbandsgemeinde Kirchberg				
Nr.	Bezeichnung	ha	Quelle	Notizen
Büchenbeuren				
G1	nördlich Ortslage / an L 102	12	bereits in FNP enthalten	
Büchenbeuren / Sohren				
G2	Erweiterung "Sohrener Str."	21,5	5. Fortschreibung FNP	aufgenommen, interkommunal
Lautzenhausen				
G3	Gewerbepark am Flughafen Hahn	39	B-Plan im Verfahren	private Entwicklung, 6-7 ha kommunales Eigentum
Bärenbach				
G4	ehem. Kartbahn, Umwidmung zu Gewerbe	7,0	5. Fortschreibung FNP	aufgenommen
G5	Erweiterung Gewerbe "Wäscherei"	2	Fragebogen	Potenzial für Abnehmer der Abwärme Wäscherei
Stadt Kirchberg				
G7	Industriegebiet II B50 / B421	27	bereits in FNP enthalten	"B-Plan steht vor Offenlage, Konzept Ansiedlung von Firmen des Energiesektors"
G8	Erweiterung Industriegebiet II B50 / B422	8,3	5. Fortschreibung FNP	aufgenommen, im Anschluss an G7
G9	Gewerbe an der B421 (Entfall südl. Teil)	1,47	bereits in FNP enthalten	
G10	Gewerbe an der B421 (Westerweiterung)	14,1	5. Fortschreibung FNP	zurückgestellt (Windkraft), Ressource für Betriebserweiterung
G11	Denzer Lehmkaulen	9,2	5. Fortschreibung FNP	aufgenommen, im Anschluss an G7
G12	Gewerbe an der B421 (Norderweiterung)	9,3	bereits in FNP enthalten	zurückgestellt, Ressource für Betriebserweiterung
G13	Innenentwicklung Emil-Thomas-Straße	0,6	kleinteiliges Gewerbe	Innenentwicklung
H1	Emil-Thomas-Straße	2,8	5. Fortschreibung FNP	Einzelhandelsstandort
M1	südöstl. Ortsrand	11,3	im FNP Darstellung W	Aufnahme in FNP vertagt
Sohren				
G6	Gewerbegebiet nördlich B50	51	bereits in FNP enthalten	teilw. genutzt, topographisch schwierig

3 Raumordnerisches Entwicklungskonzept

3.1 Ausgangssituation

Trotz seiner nicht abschätzbaren Entwicklungsdynamik bleibt der Flughafen Frankfurt-Hahn ein Entwicklungsmotor der Region. Daneben ist mit der Hochschule der Polizei mit rund 1.600 Studierenden eine weitere überregional bedeutsame Einrichtung in der Verbandsgemeinde Kirchberg angesiedelt. Mit dem Ausbau der B50 (Hochmoselquerung) wird zudem die überörtliche Verkehrserschließung deutlich verbessert.

Die vorhandene hochwertige Infrastrukturausstattung steht jedoch in keinem Verhältnis zu den begrenzten Möglichkeiten der Gemeinden, die o.g. Wachstumsimpulse für die eigene Entwicklung zu nutzen:

- sämtliche Flächen auf der Landseite des Flughafens sind mit Kaufoptionen zugunsten des Flughafenbetreibers belegt und damit der Nutzung durch die Gemeinden entzogen. Dennoch werden diese Flächen den Gemeinden faktisch als Gewerbereserven angerechnet. Verfügbare größere Gewerbeflächen in den Gemeinden sind nicht vorhanden.
- aufgrund der zentralörtlichen Einstufungen ist die Ausweisung neuer Wohngebiete strikt auf die Eigenentwicklung beschränkt. Die Leerstandsquote im Bestand sowie die genehmigten Baulandreserven sind sehr gering.

Erfordernisse und Synergien, die vom Flughafen und den auf dem Gelände des Flughafens angesiedelten Institutionen und Unternehmen ausgehen, sollen von den Kommunen genutzt werden. Des Weiteren wird von ihnen gefordert, Angebote in den Bereichen Wohnen, Einzelhandel, Ver- und Entsorgung, soziale Infrastruktur etc. zur Verfügung zu stellen. Es ist damit eine Diskrepanz zwischen hochwertiger Infrastrukturausstattung (B 50 mit Hochmoselquerung – Flughafen – Polizeihochschule) einerseits und fehlender Entwicklungsperspektive andererseits (derzeit beschränkt auf Eigenentwicklung und mangelnde Flächenverfügbarkeit) zu beobachten. Die Flughafengemeinden und die Stadt Kirchberg sind in ihrer planerischen Handlungsfähigkeit und wirtschaftlichen Entwicklungsfähigkeit stark eingeschränkt und können das landesplanerische Ziel des „Entwicklungsschwerpunktes“ in der Praxis nicht erfüllen.

Es ist daher dringend erforderlich und Ziel dieser Studie, den Gemeinden eine perspektivisch autarke, vom Flughafen unabhängige wirtschaftliche Entwicklungsfähigkeit zu ermöglichen. Sie benötigen einen größeren und flexibleren Handlungsspielraum bei der Flächenausweisung für Gewerbe, Wohnen, Versorgung / Einzelhandel und möglicher Sonderfunktionen. Daraus resultieren Flächenbedarfe, die über das von der Regional- und Landesplanung derzeit regulierte Ausmaß hinausgehen.

3.1.1 Wohnbauflächen

Flächenausweisung für Wohnraum im Rahmen der Eigenentwicklung

Aufgrund des allgemein steigenden Wohnflächenbedarfs pro Kopf ist der Neubau von Wohnraum für die Bestandssicherung unabdingbar. Damit einher geht aber auch die Notwendigkeit, Wohnstrukturen zu diversifizieren und Wohnflächen für unterschiedliche Bedarfe und Lebenssituationen anzubieten. Beispielsweise benötigen junge Erwachsene vor der Familiengründung anderen Wohnraum als junge Familien oder Senioren. In Bezug auf stetig drohende Abwanderung junger Bevölkerung in die größeren Städte ist die Reaktion auf diese spezifische Nachfrage von großer Bedeutung.

Ausweisung von Wohnbauflächen für eine Nachfrage, die durch die am Flughafen ansässigen Unternehmen induziert wird

Bereits heute verspüren die Gemeinden eine starke Nachfrage nach Wohnraum für die Angestellten der am Flughafen angesiedelten Firmen. Nachfragegerechter Wohnraum für die Facharbeiter der Haitec, Arbeitskräfte der HAHN Kunststoffe, Studierende und Personal der Polizeihochschule stehen bereits heute nicht in ausreichender Form zur Verfügung. Zusätzliche Nutzungen, die in Zukunft im Flughafenumfeld erwartet werden, werden die Nachfrage in diesem Segment des Wohnungsbaus (insbesondere kleinteiliger Wohnraum, auch Geschosswohnungsbau) weiter verstärken.

Diese Nachfragesegmente können aus dem im Rahmen der Eigenentwicklung möglichen Wohnbaulandzuwachs nicht befriedigt werden.

3.1.2 Erweiterung der Einzelhandelsflächen

Die Nahversorgung in der Verbandsgemeinde Kirchberg ist heute im Rahmen der Grundversorgung, jedenfalls für Lebensmittel, gewährleistet. Einzig die Nahversorgung im Grundzentrum Büchenbeuren, das aufgrund der Hochschule der Polizei auch eine Funktion mit überörtlicher Bedeutung übernimmt, ist nicht auf die tatsächliche Wohnbevölkerung ausgerichtet. Ebenso fehlen sowohl in Kirchberg als auch in Sohren / Büchenbeuren wichtige Versorgungssortimente, insbesondere Drogerieartikel. Ein neues Einzelhandelskonzept soll dies berücksichtigen.

3.1.3 Gewerbeflächen

Die Hunsrück-Region im allgemeinen und die Verbandsgemeinde Kirchberg im speziellen sind in ihrer wirtschaftlichen Dynamik und Produktivität derzeit gut auf-

gestellt. Die Arbeitslosigkeit ist gering. Die Erfahrung zeigt, dass Gewerbeflächen, die zum Verkauf stehen, sehr stark nachgefragt und schnell entwickelt werden.

Knappe Flächenreserven und steigende Grundstückspreise in den Ballungsräumen werden die Lage in absehbarer Zeit zusätzlich attraktivieren. Die Region kann mit der Ausweisung von Gewerbeflächen einen Entlastungsstandort für die überlasteten Ballungsräume ausbilden, was sich aus einem überregionalen Blickwinkel heraus positiv darstellt.

Umsiedlungs- und Erweiterungsflächen für die lokal und regional bereits ansässigen Unternehmen im Rahmen der notwendigen Eigenentwicklung

Das Flächen in Anspruch nehmende verarbeitende Gewerbe ist in der Region stark vertreten. Dabei fehlt es handwerklichen Betrieben, die traditionell in innerörtlichen Lagen angesiedelt sind, oftmals an Erweiterungsoptionen. Kommunen können durch Umsiedlung von Gewerbebetrieben in verträglichere Gebiete die Verbesserung des Wohnumfelds erreichen. Durch Flächentausch entstünden in den Ortslagen freie Flächen für integrierte Wohnbebauung und Aufwertung der Ortskerne.

Ortsansässige Betriebe sind im Vergleich zu den flughafenbezogenen Wirtschaftszweigen deutlich krisenfester, binden einen Großteil der Arbeitskräfte und bilden ein solides wirtschaftliches Fundament. Aufgrund der un stetigen Entwicklung am Flughafen ist es für die Eigenentwicklung der umliegenden Gemeinden umso wichtiger, die lokale Wirtschaft zu stärken und Flächen für die in der Region verwurzelten Betriebe, für Kleingewerbe und Handwerk bereitzuhalten.

Gewerbeflächen, die aufgrund der strategischen Lage im definierten „Entwicklungsschwerpunkt Flughafen Frankfurt-Hahn“ nachgefragt werden

Die politischen Entscheidungen zu strukturfördernden Maßnahmen für die Hunsrückregion und der daraus abgeleitete, in Landes- und Regionalplanung übernommene Schwerpunkt der Entwicklung in der Flughafenregion führten zu einer sehr hohen Erschließungsgunst, die sich durch den Hochmoselübergang weiter verbessern wird. Die bereits installierte und zukünftig verfügbare Infrastruktur (Flughafen, B 50, Hochmoselquerung) fungiert somit einerseits aus sich selbst heraus als Magnet für Gewerbetreibende, verkürzt aber auch Wege und Fahrzeiten in die benachbarten großen Ballungsräume Rhein-Main, Rhein-Ruhr und die Benelux-Staaten.

Die daraus resultierende Standortgunst induziert eine Nachfrage nach Gewerbeflächen durch überregional agierende und auf verkehrliche Anbindung angewiesene Betriebe, der derzeit wiederum aufgrund raumordnerischer Prinzipien (geringer Verfügbarkeit von Flächen für Gewerbe, Industrie oder Logistik) nicht entsprochen werden kann.

Konkretisierung Zielstellung LEP IV „Projektbezogener Entwicklungsschwerpunkt“

1	Duale Entwicklungsfähigkeit	Entwicklungsflächen am Flughafen und entlang der B 50
2	Flexible Flächennutzungsstrategie	Definition von kurzfristig aktivierbaren „Jokerflächen“
3	Stadträumlich-organisatorische Einheit der Flughafengemeinden	Schaffung einer zukunftsfähigen Organisationsstruktur der Flughafengemeinden

3.2 Eckpunkte des raumordnerischen Entwicklungskonzeptes

Aufgrund der vorgenannten Rahmenbedingungen ist es zukünftig notwendig, einen aufgeschlossenen und konstruktiven Umgang mit Siedlungs- und Gewerbeflächenausweisungen im Umfeld des Flughafens Frankfurt-Hahn zu pflegen. Folgerichtig muss auch eine landes- und regionalplanerisch adäquate Vorgehensweise abgestimmt werden. Dazu werden folgende Eckpunkte vorgeschlagen:

3.2.1 Duale Entwicklung der Flughafenregion

Einerseits sollen sowohl die Flughafen- als auch die Hochschulnutzung durch Bereitstellung erforderlicher Flächen für entstehenden und bereits vorhandenen Zusatzbedarf (Wohnen / Versorgung) unterstützt werden.

Gleichzeitig soll eine vom Flughafen unabhängige räumliche Entwicklung (Gewerbe, Wohnen und Versorgung) entlang der B 50 unterstützt werden.

3.2.2 Flexible Strategie der Flächennutzung

Die strategische Flächensicherung soll im Hinblick auf eine perspektivische räumliche Entwicklung um den Flughafen ausgerichtet werden: Dabei geht es sowohl um die planungsrechtliche Absicherung eines „Flächenpools“ außerhalb und unabhängig von den Optionsflächen am Flughafen als auch um die Sicherung von kurzfristig aktivierbaren „Jokerflächen“ (z.B. im Bereich der Housing Area).

3.2.3 Stadträumlich-organisatorische Einheit am Flughafen Hahn

Die Flughafengemeinden können sich zukunftsfähig und schlagkräftig positionieren, wenn sie ihre kooperierende Organisationsstruktur sowohl funktional (z.B. im Bereich Baulandentwicklung) als auch räumlich (Gemeinden des bestehenden Zweckverbandes mit der Gemeinde Sohren und Raversbeuren sowie perspektivisch auch der Stadt Kirchberg) ausweiten. Dadurch entstehen Vorteile in Bezug auf raumplanerische Flexibilität und im Bereich des Standortwettbewerbs. Zusätzlich verhelpen sich die kooperierenden Gemeinden zu einem höheren politischen Gewicht.

3.3 Raumordnerische Verankerung durch Konkretisierung der Zielstellung „Projektbezogener Entwicklungsschwerpunkt“

Nicht zuletzt bedarf es der Konkretisierung der landesplanerischen Ausweisung im LEP IV „sonstiger projektbezogener Entwicklungsschwerpunkt im Entwicklungsbereich Hunsrück / Flughafen Frankfurt-Hahn“. Dazu sollten die Erfordernisse und räumlich-funktionalen Zulässigkeiten (bspw. in Form einer „Positivliste“) zur Zielerreichung konkret beschrieben werden. Auf den unterschiedlichen Planungsebenen erfordert die Realisierung der Zielvorgabe eines „Entwicklungsschwerpunkt“ daher:

Landesplanung: Unterstützung durch das Land bei der Ansiedlung von raumbedeutsamen Funktionen (z.B. Bildung, Gewerbe)

Regionalplanung: Ermöglichung von Spielräumen für die lokale und überörtlich relevante Entwicklung

Flächennutzungsplanung; Sicherung der kurzfristigen und perspektivischen Entwicklungsflächen in der Fortschreibung des Flächennutzungsplans

Für die einzelnen Nutzungen ergeben sich daraus folgende Anforderungen:

Wohnen	Flexibilisierung der Handhabung der Wohnflächenausweisung (Nachweis des Bedarfs erforderlich)
Gewerbe	Ausweisung strategischer großflächiger Gebiete Ausweisung von Flächen für lokale / regionale Unternehmen
Versorgung	Zulässigkeit lokal bedeutsamer Einzelhandelsschwerpunkte - ggf. Überwindung des Agglomerationsverbots durch Zielabweichung - ggf. Neudefinition des zentralen Versorgungsbereichs
Bildung / Sonderfunktionen	Zulässigkeit unter der Definition „Projektbezogener Entwicklungsschwerpunkt“

3.4 Raumbild des Entwicklungsschwerpunktes

Aus der räumlich-funktionalen Analyse und den organisatorisch-planerischen Anforderungen ergibt sich eine bipolare Raumstruktur mit zwei Zentren entlang der B50. Die starken Entwicklungspole bilden zum einen die Flughafengemeinden in interkommunaler Zusammenarbeit und zum zweiten die Stadt Kirchberg im östlichen Bereich der Verbandsgemeinde. Der offene „Landschaftskorridor“ zwischen den beiden Entwicklungspolen wird als Siedlungszäsur aufgefasst und sollte freigehalten und weiterentwickelt werden.

Innerhalb der Entwicklungspole soll die Wohnbauflächenentwicklung vorrangig in den der B 50 abgewandten Ortslagen stattfinden. Demgegenüber orientiert sich die künftige gewerbliche Entwicklung vorrangig entlang des Entwicklungskorridors B 50. So können die positiven Standortfaktoren in Bezug auf die Lagegunst und die verkehrliche Anbindung ausgeschöpft werden.

Die Eigenentwicklung der kleineren Ortsgemeinden im Gebiet der Verbandsgemeinde bleibt davon unberührt.

Die für das gesamte Gebiet der Verbandsgemeinde relevanten bestehenden Versorgungsschwerpunkte in den beiden Entwicklungspolen sollten gestärkt und ausgebaut werden.

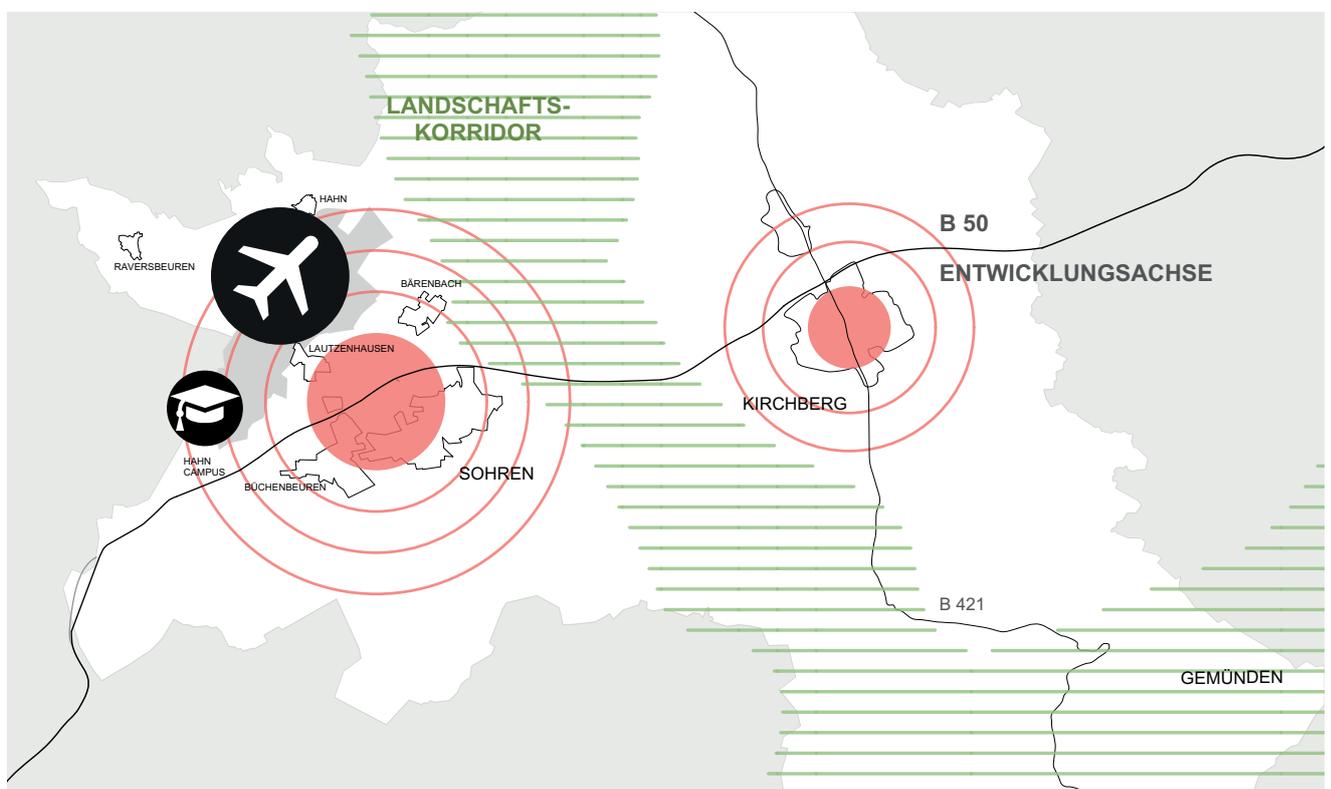


Abb.18: Regionales Raumbild

3.4.1 Grundsätze der Wohnbaulandentwicklung

Mit Ausnahme der Gemeinden Hahn und Raversbeuren übersteigt in den Entwicklungspolen allein die „interne“ Nachfrage nach Bauplätzen das bestehende Angebot. Durch die „oberzentralen Einrichtungen“ (Flughafen / HdP) wird zusätzlicher Bedarf induziert. Die von der überörtlichen Planung regulierte Beschränkung der Wohnbaulandausweisung berücksichtigt nicht die bestehende Sondersituation im Planungsraum und schränkt die Entwicklungsperspektive ein.

Neue Wohnbauflächen sollten in den beiden Entwicklungspolen konzentriert werden. Es wird empfohlen, einen „Flächenpool“ mit zwei Zeitstufen („Priorität“ / „Perspektive“) zu bilden. Dabei sollten Flächen mit Priorität eine planungsrechtliche Absicherung über den FNP oder einen B-Plan erhalten. Die perspektivischen Flächenreserven sollen als solche im Flächennutzungsplan besonders gekennzeichnet werden und deren Realisierbarkeit in Form von Machbarkeitsstudien oder Voruntersuchungen geklärt werden. Die Entwicklung des Baulands sollte zwingend in interkommunaler Zusammenarbeit erfolgen.



Abb.19: Detail Raumbild Flughafengemeinden

3.4.2 Grundsätze der Gewerbeflächenentwicklung

Die Gemeinden im Flughafenumfeld benötigen eine unabhängige wirtschaftliche Entwicklungsperspektive. Dazu ist es erforderlich, über ausreichende und gut erschlossene Flächen in kommunaler Hand zu verfügen. Derzeit können Nachfragen nach Gewerbefläche nicht bedient werden, eine aktive Ansiedlungspolitik ist trotz wachsender Erschließungsgunst des Raums (z.B. Hochmoselquerung) nicht möglich. Analog zu den Wohnbauflächen wird für die Gewerbeflächenentwicklung empfohlen, einen „Flächenpool“ mit zwei Zeitstufen („Priorität“ / „Perspektive“) zu bilden. Analog zur Wohnbaulandstrategie sollen Ankauf und Flächenentwicklung in interkommunaler Zusammenarbeit erfolgen.

3.4.3 Grundsätze der Versorgungsinfrastruktur

Die tatsächlichen Bedarfe an Nahversorgungsinfrastruktur (Einzelhandel) gehen weit über den „Eigenbedarf“ der Kommunen hinaus: Zusätzlich zu den Bewohnern der VG Kirchberg nutzen rund 1.600 Studierende der Polizeihochschule (HdP) sowie die Beschäftigten des Flughafens die bestehenden Einzelhandelsangebote

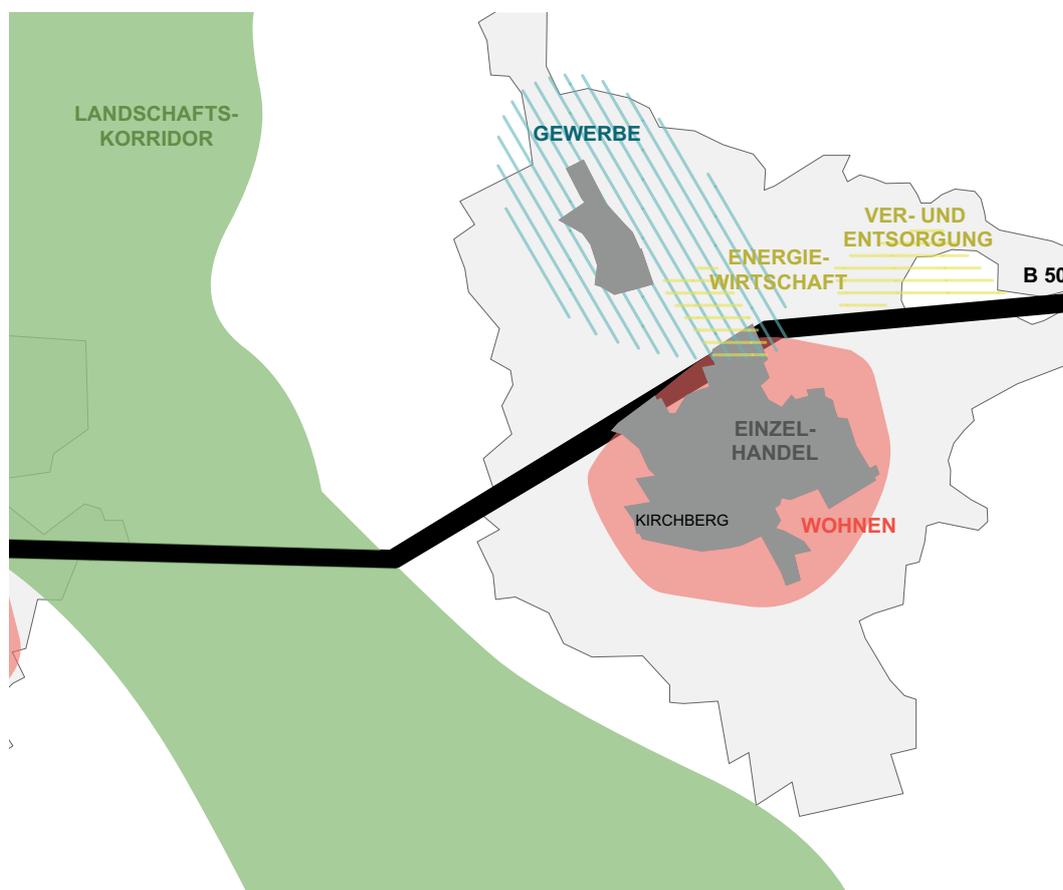


Abb.20: Detail Raumbild Stadt Kirchberg

und fragen zusätzliche Sortimente nach. Die aktuell bestehenden Beschränkungen entsprechen nicht der Realität im Untersuchungsraum..

In der Konsequenz ist es empfehlenswert, die bereits bestehenden Nahversorgungsschwerpunkte in den beiden Entwicklungspolen zu stärken. Die Auswahl geeigneter Flächen sollte der Fortschreibung des Einzelhandelskonzepts vorbehalten bleiben. Allerdings ist es gemäß den Zielen des vorliegenden räumlichen Konzepts von Bedeutung, dabei beide Entwicklungspole gleichermaßen zu berücksichtigen (Versorgungskerne in der Stadt Kirchberg und im Bereich Büchenbeuren / Sohren).

Demgegenüber sollte aufgrund fehlender Entwicklungsperspektive das (in vorliegendem Einzelhandelsgutachten aufgeführte) Projekt „Shopping-Zentrum Neue Mitte Flughafen“ nicht weiter verfolgt werden.

4 Flächenkonzept

Das Flächenkonzept fasst die vorgenannten Rahmenbedingungen und Konsequenzen aus dem Raumbild auf und zeigt flächenscharf die Verortung einzelner Flächenspielräume in den Entwicklungspolen.

4.1 Grundsätze

Unter den in Abschnitt 2 dieser Studie zusammengestellten „theoretischen“ Entwicklungspotenzialen befinden sich einige Flächen, deren Realisierbarkeit aufgrund von mangelnder Verfügbarkeit, ihrer topografischen Ausprägung oder schwieriger Vermarktbarkeit fraglich erscheint. Daher werden im ersten Schritt die vorne dargestellten Flächenpotenziale auf realistische Optionen verdichtet.

In einem zweiten Schritt werden mögliche neue Standortoptionen für die Entwicklung von Gewerbe- und Siedlungsflächen in den beiden Entwicklungspolen untersucht. Die Auswahlkriterien für diese Standorte folgen den weiter vorne allgemeinen Grundsätzen und müssen darüber hinaus folgenden Anforderungen genügen:

- Anschluss an bestehende Siedlungskörper bzw. unmittelbare Nähe zum Flughafengelände (letzteres nur für Gewerbenutzung),
- direkte Anbindung durch bestehende oder geplante Straßeninfrastruktur,
- keine Beeinträchtigung von Schutzgebieten oder Biotopflächen.

Die nachfolgend abgebildeten Kartenausschnitte stellen die mit den beteiligten Vertretern der Flughafengemeinden und der Stadt Kirchberg abgestimmten Entwicklungsflächen dar.

4.2 Entwicklungspol Flughafengemeinden

Die vorgeschlagenen **Wohnbauflächen** konzentrieren sich im Anschluss an die Ortslagen der größeren Gemeinden Sohren und Büchenbeuren. In Bärenbach sollte das bestehende Innenentwicklungspotenzial im Norden der Ortslage aktiviert werden. In Lautzenhausen ist in Erweiterung des bestehenden und innerhalb kürzester Zeit bebauten Neubaugebiet eine Arrondierung des Siedlungskörpers vorgesehen. In Hahn soll eine Fläche im Anschluss an den nördlichen Ortsrand bebaut werden. Das bestehende Neubaugebiet in Raversbeuren ist derzeit noch nicht vollständig bebaut und stellt ein langfristig ausreichendes Flächenpotenzial dar.

Die **Gewerbeflächen** der ersten Priorität befinden sich bereits in verschiedenen Stadien der Planung bzw. planerischen Vorbereitung. Zusätzlich zu sichernde Flächen befinden sich im Norden des Flughafenareals, in Büchenbeuren entlang der B50 sowie eine kleinere Fläche südlich der Wäscherei in Bärenbach.

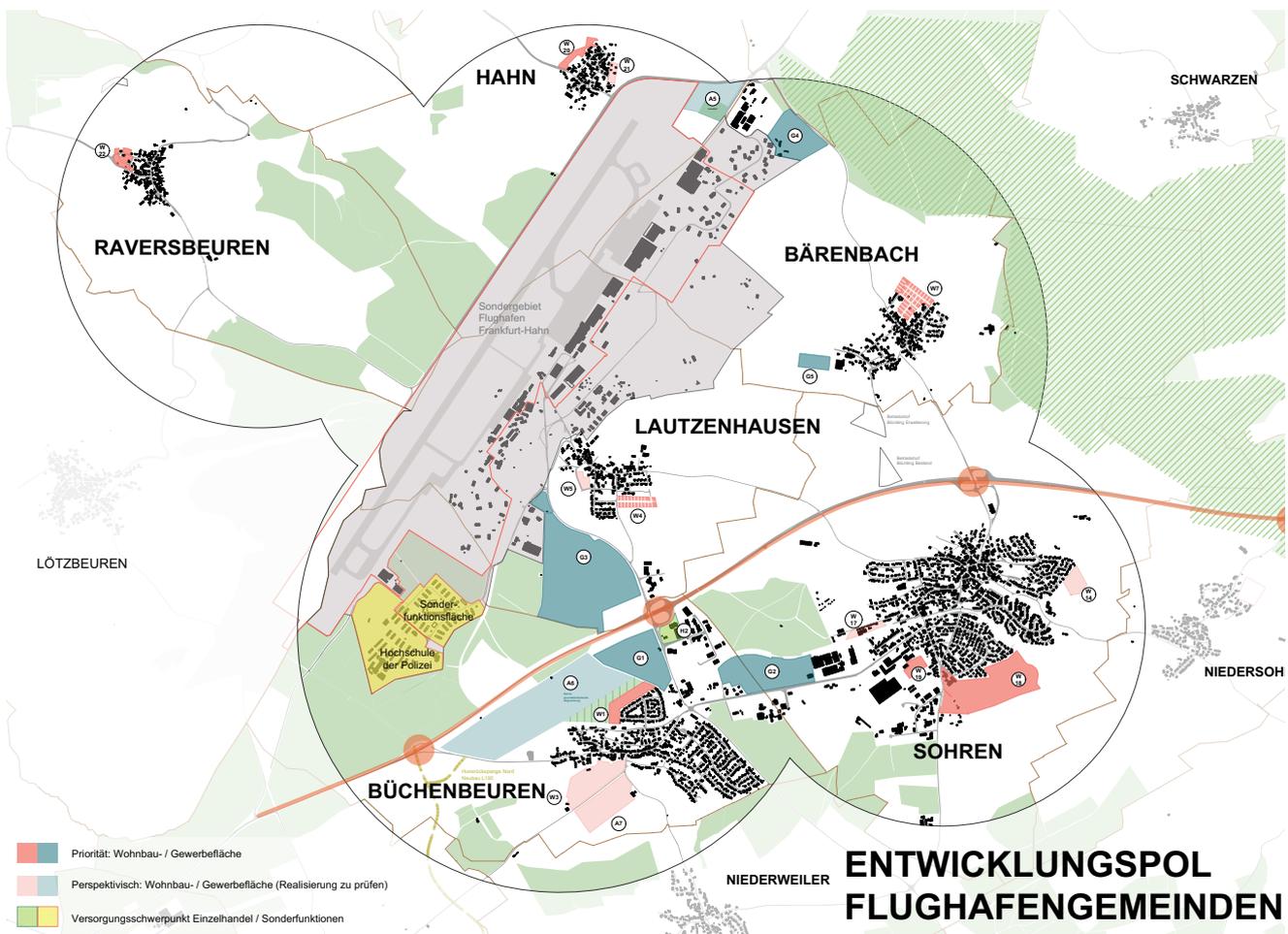


Abb.21: Entwicklungskonzept Flughafengemeinden

4.3 Entwicklungspol Stadt Kirchberg

Die künftigen **Wohnbauflächen** basieren im Wesentlichen auf dem vorliegenden Stadtentwicklungskonzept der Stadt Kirchberg und sind in der südlichen Ortslage konzentriert.

Die **Gewerbeflächen** wurden gegenüber der ersten Potenzialanalyse deutlich verringert und befinden sich im Anschluss an das bestehende Industriegebiet am Knotenpunkt B50 / B421.

Perspektivisch ist entlang der Simmerner Straße ein **Mischgebiet** mit Grundstücken für Wohnnutzung und in immissionsbelasteten Bereichen mit Grundstücken vorrangig als Erweiterungsfläche für ortsansässige Kleinbetriebe vorgesehen.

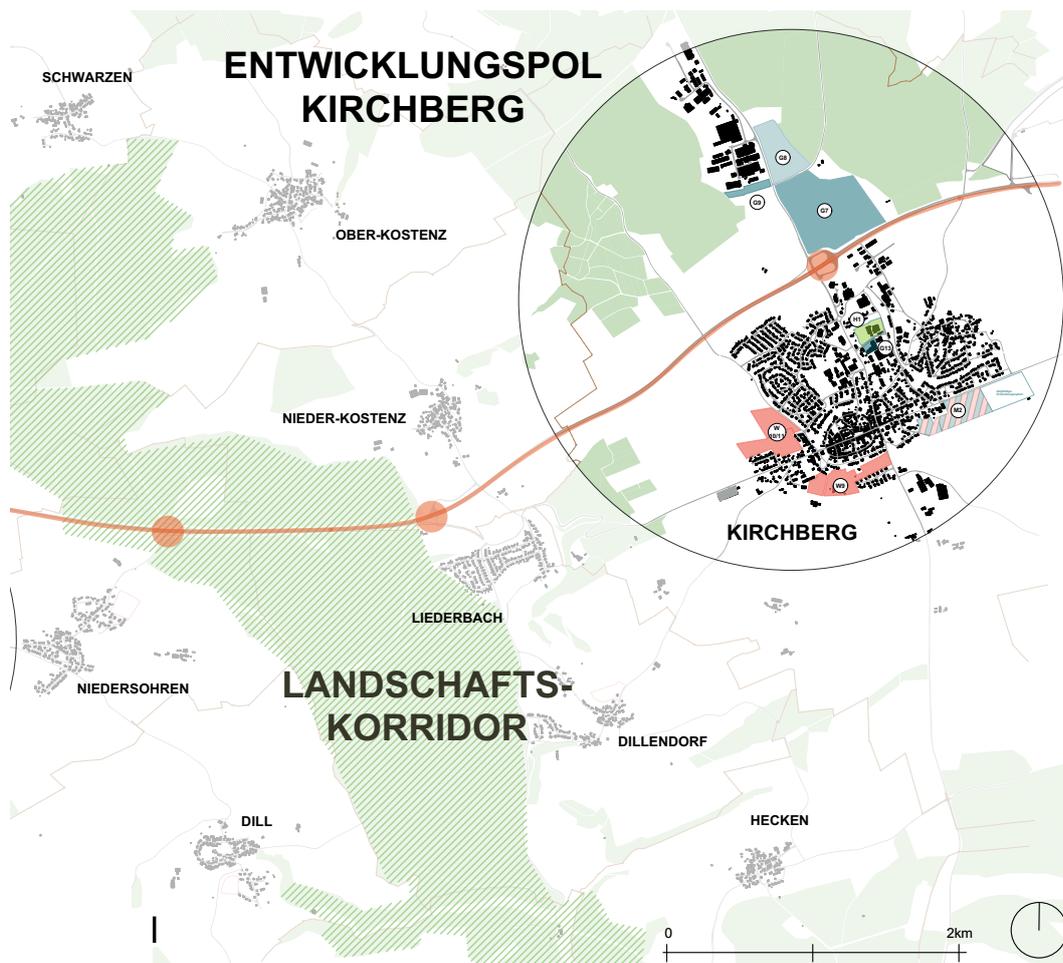


Abb.22: Entwicklungskonzept Stadt Kirchberg

Tab.7: Flächenbilanz Entwicklungspol Flughafengemeinden

Entwicklungspol Flughafengemeinden					
Ortsgemeinde	Nr.	Fläche [ha]	Konzept		
			Priorität	Perspektive	Entfall
Gewerbeflächen Priorität					
Büchenbeuren	G1	12,08	12,08	-	-
Interkomm. Sohren / Büchenbeuren	G2 / West	4,23	4,23	-	-
	G2 / Ost	8,14	8,14	-	-
Lautzenhausen	G3	38,93	38,93	-	-
Bärenbach	G4 (Hahn Kunststoffe)	7,00	7,00	-	-
Bärenbach	G5	2,09	2,09	-	-
Gewerbeflächen Perspektive					
Bärenbach	A4	20,24	-	20,24	-
Hahn	A5	6,90	-	6,90	-
Büchenbeuren Nord	A6	30,00	-	30,00	-
Wohnbauflächen Priorität					
Büchenbeuren	W1	3,05	3,05	-	-
Lautzenhausen	W4	1,95	1,95	-	-
Bärenbach	W7	3,72	3,72	-	-
Sohren	W18	17,30	17,3	-	-
Sohren	W19	1,37	1,37	-	-
Hahn	W21 (Mischgebiet)	1,40	1,40	-	-
Raversbeuren	W22	1,29	1,29	-	-
Wohnbauflächen Perspektive					
Büchenbeuren	W3	6,98	-	6,98	-
Lautzenhausen	W5	0,80	-	0,80	-
Sohren	W14	2,00	-	2,00	-
Sohren	W17 (ehem. Sägewerk)	1,29	-	1,29	-
Hahn	W20	0,74	-	0,74	-
Büchenbeuren	A7	7,80	-	7,80	-
Entfall					
Bärenbach	o.Nr.	0,85	-	-	0,85
Büchenbeuren	W2	2,79	-	-	2,79
Bärenbach	W6	2,78	-	-	2,78
Sohren	W15	2,51	-	-	2,51
Sohren Nord	G6 (Erhalt Bestand)	48,65	-	-	48,65

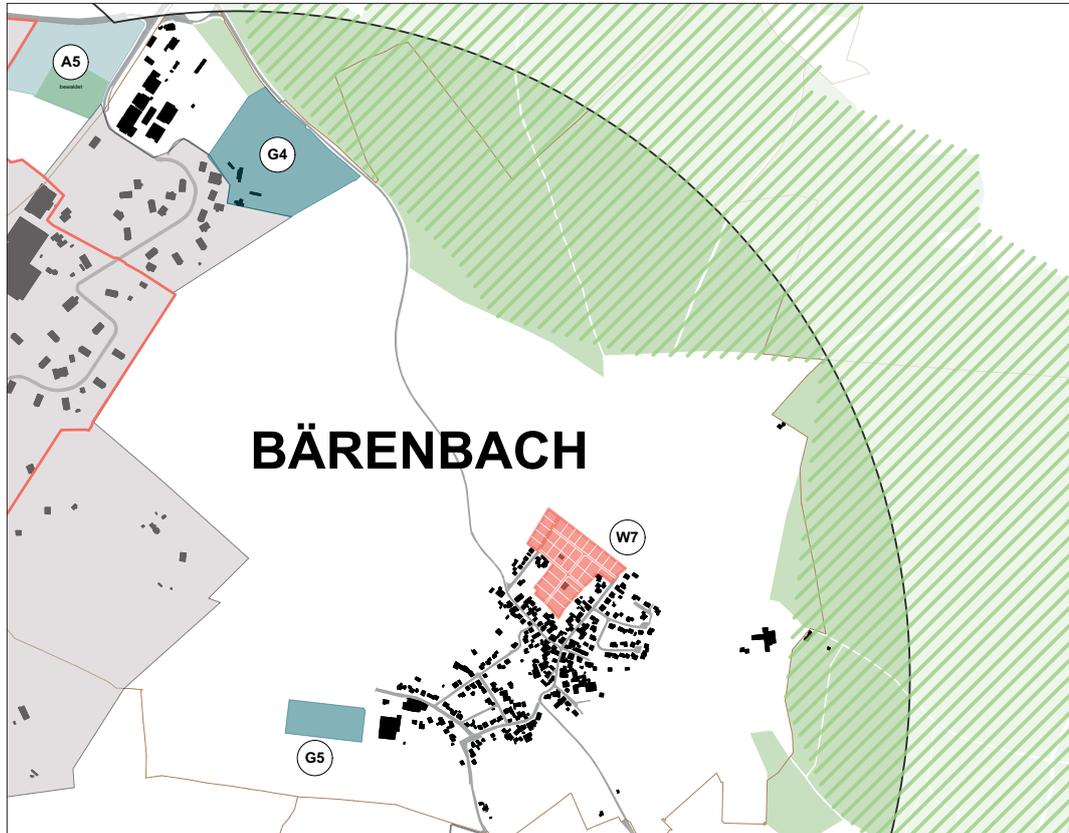
* zu Wohnbaufläche W7 siehe einschränkend Abschnitt 4.4 / Seite 47.

Tab.8: Flächenbilanz Entwicklungspol Stadt Kirchberg

Entwicklungspol Stadt Kirchberg					
Ortsgemeinde	Nr.	Fläche [ha]	Konzept		
			Priorität	Perspektive	Entfall
Gewerbeflächen Priorität					
Kirchberg	G7 (Ind. Gebiet)	25,91	25,91	-	-
Kirchberg	G9 (B421 Süd)	1,49	1,49	-	-
Kirchberg	G13 (Emil-Thomas-Str.)	0,59	0,59	-	-
Gewerbeflächen Perspektive					
Kirchberg	G8 (Erweiterung G7)	8,38	-	8,38	-
Wohnbauflächen Priorität					
Kirchberg	W9	6,75	6,75	-	-
Kirchberg	W10/W11 (Vord. Wolf)	8,20	8,20	-	-
Wohnbauflächen Perspektive					
Kirchberg	M2 (Simmerner Straße)	7,27	-	7,27	-
Entfall					
Kirchberg	G10 (B421 West)	13,99	-	-	13,99
Kirchberg	G11 (Denzer Lehmkaulen)	9,90	-	-	9,90
Kirchberg	G12 (B421 Nord)	9,32	-	-	9,32

4.4 Entwicklungsflächen Flughafengemeinden

Bärenbach



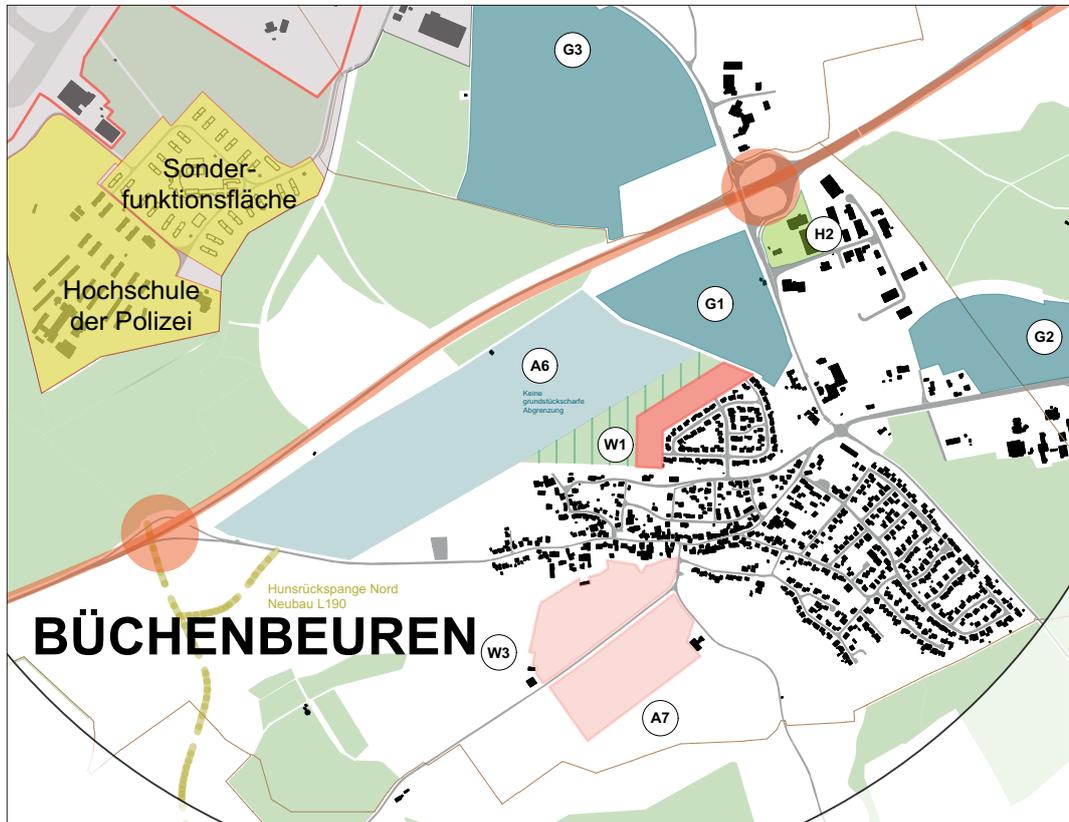
Wohnen	W7	Innenentwicklungsfläche (Anm: Aufgrund der aufwendigen Erschließung dieses Gebiets ist auch eine Alternativfläche in gleicher Größe möglich.).
Gewerbe	G4	Erweiterungsfläche Hahn Kunststoffe (ehem. Kartbahn) bereits im Bebauungsplanverfahren
	G5	geeignet für Abwärmenutzer der angrenzenden Großwäscherei (Anm.: Die Lage der Fläche wurde nach der Analysephase angepasst und auf die Westseite der Wäscherei verschoben)
	A4	in Abhängigkeit von der Trassierung der geplanten Landesstraße L 182 (perspektivisch)

Lautzenhausen



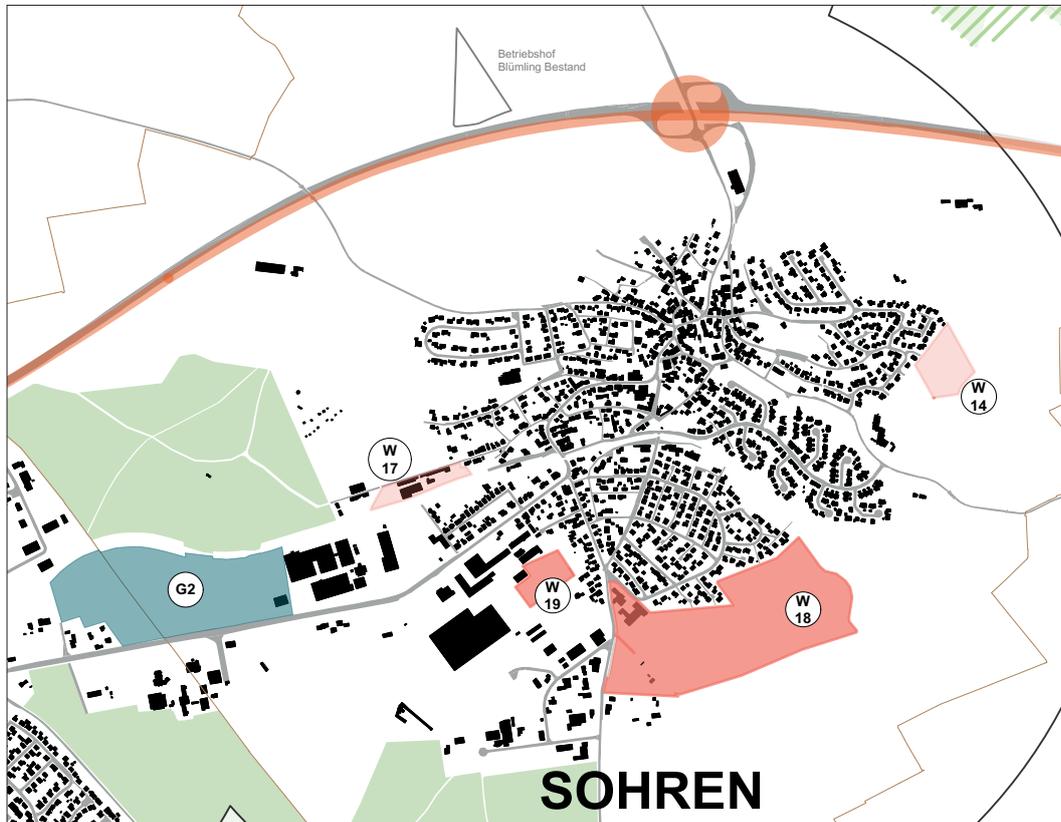
Wohnen	W4	Erweiterung Neubaugebiet „Kappesstücker“
	W5	Arrondierung Bereich „Mühlenweg“ (perspektivisch)
Gewerbe	G3	Gewerbepark am Flughafen Hahn (privates Entwicklungskonsortium, Teilflächen in kommunalem Eigentum) Bebauungsplan im Verfahren

Büchenbeuren



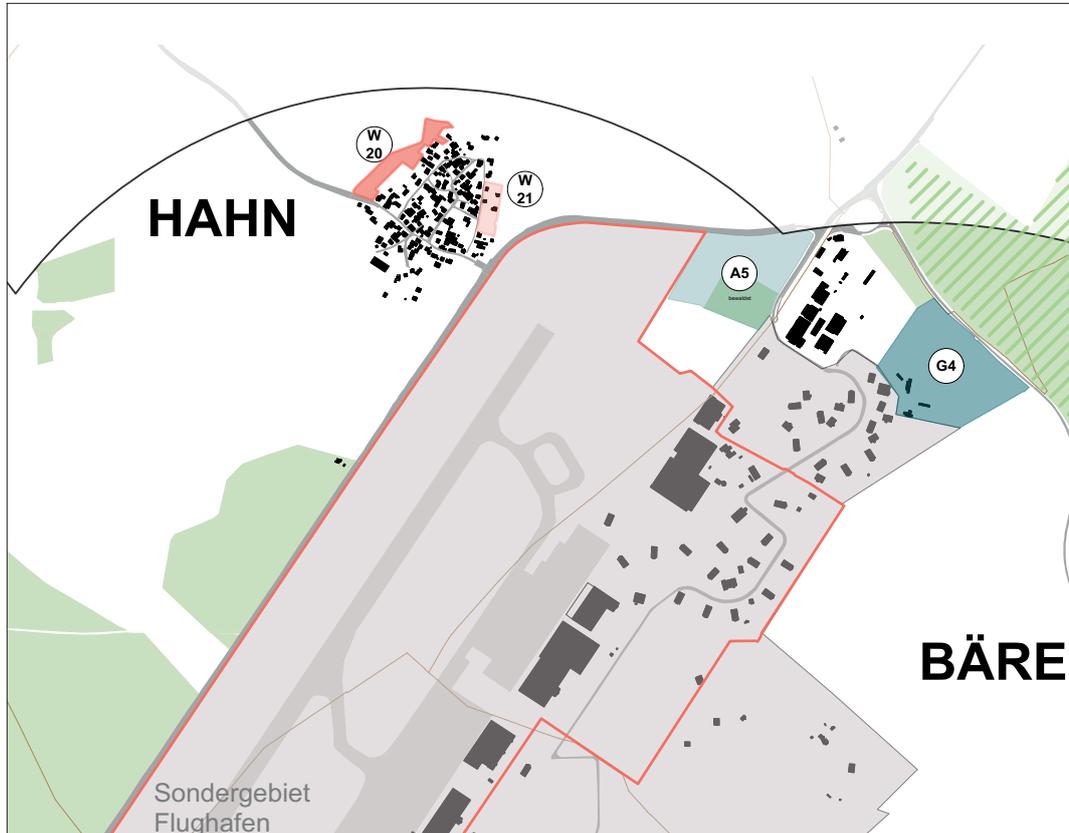
Wohnen	W1	Erweiterung Baugebiet „Erdbüchelchen“ ggf. geeignet für verdichteten Wohnungsbau
	W3 / A7	stufenweise Ortserweiterung beiderseits der Kreisstraße K 175 (perspetivisch)
Gewerbe	G1	Gerbeentwicklung an der L 102 zwischen Ortsrand und der B 50 (bereits im FNP enthalten)
	G2	Interkommunales Gewerbegebiet Büchenbeuren / Sohren (bereits im FNP enthalten)
	A6	Erweiterung des Gewerbegebiets G1. Sehr hohe Erschließungsgunst durch den geplanten Anschluss der „Hunsrückspange“ an die B 50. Trassenverlauf der Hunsrückbahn ist zu beachten, ggf. Anpassung der Flächenabgrenzung (perspektivisch)

Sohren



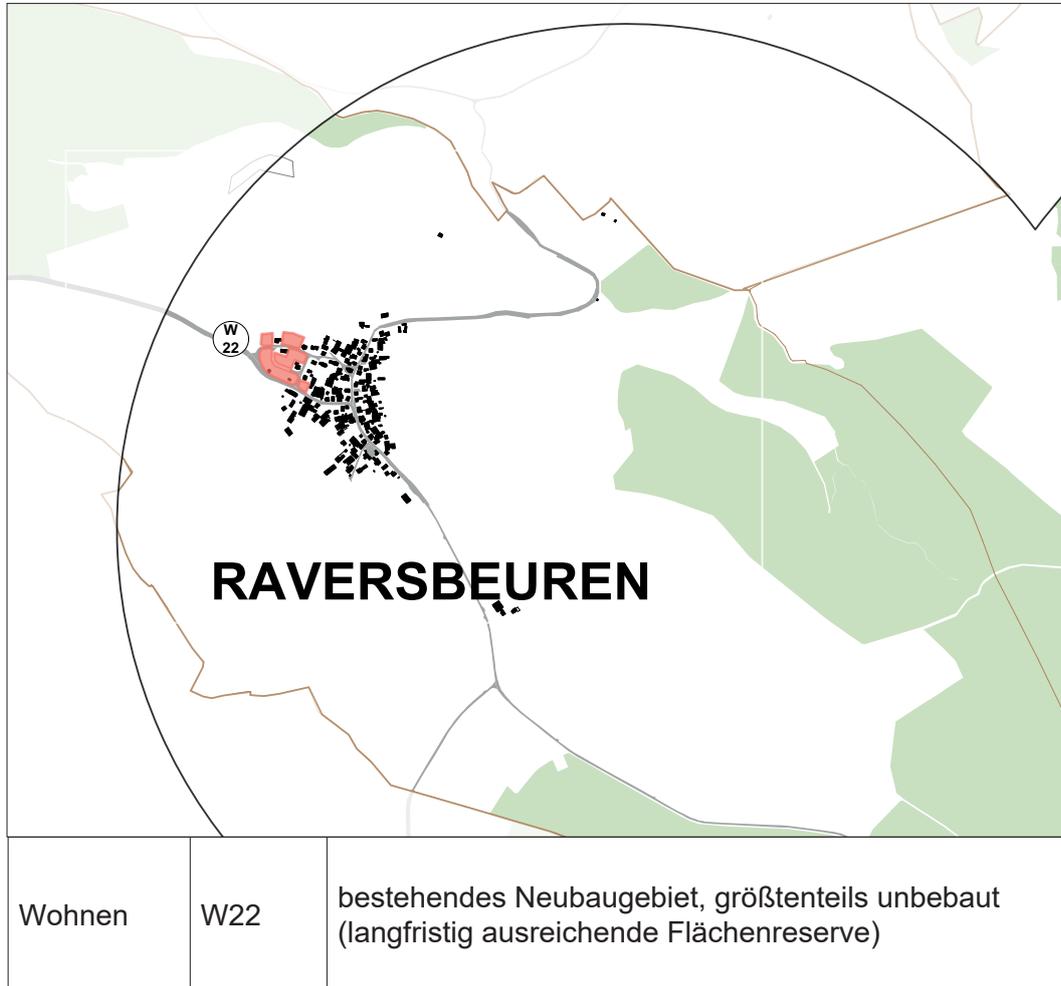
Wohnen	W14	nordöstliche Ortserweiterung, bereits im FNP enthalten (perspektivisch), Flächenabgrenzung aufgrund von Leitungsbahnen und Steilhang reduziert
	W17	Umwandlung der Gewerbefläche zu Wohnen (ehem. Sägewerk, perspektivisch)
	W18	südliche Ortserweiterung
	W19	Baugebiet „In der Eisenkaul“ (Innenentwicklung) Teilfläche (Erweiterung) steht zur Entwicklung an
Gewerbe	G2	Interkommunales Gewerbegebiet Büchenbeuren / Sohren (bereits im FNP enthalten)

Hahn

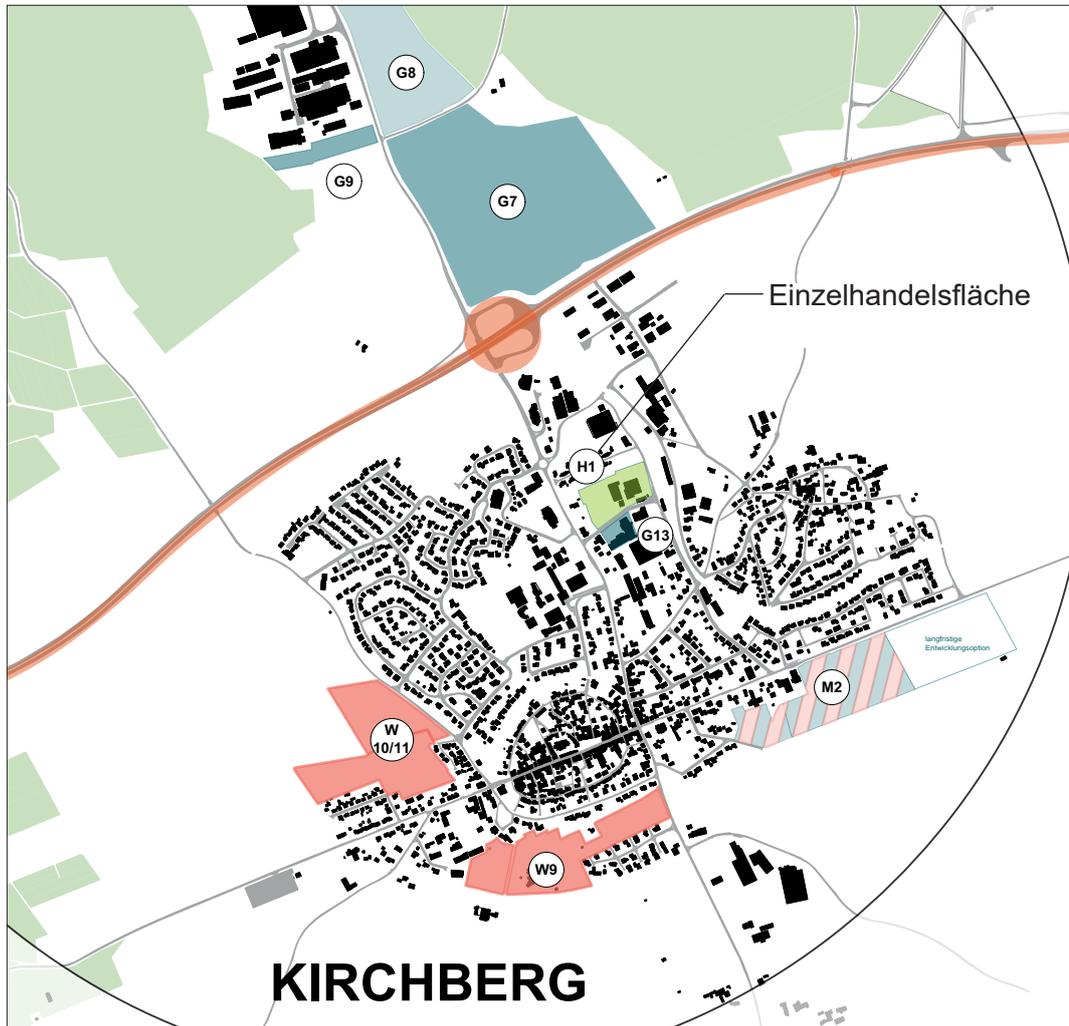


Wohnen	W20	nordwestliche Ortserweiterung (Bauinteresse Eigentümer), Flächenabgrenzung ggf. zu modifizieren
	W21	bestehende zusammenhängende Baulücken derzeit innerhalb des Lärmschutzbereich des Flughafens (perspektivische Baulandreserve)
Gewerbe	A5	sehr gut angeschlossene Fläche nördlich des Flughafens, ggü. Hahn Kunststoffe (perspektivisch)

Raversbeuren



4.5 Entwicklungsflächen Stadt Kirchberg



Wohnen	W9	Baugebiet „In den Gärten“. Innenentwicklung / Arrondierungsfläche am südlichen Ortsrand gemäß Stadtentwicklungskonzept
	W10/11	östliche Ortserweiterung (Stadtentwicklungskonzept)
Gewerbe	G7	„Industriegebiet II B50/B421“ bereits im Bebauungsplanverfahren
	G9	Betriebserweiterungsfläche an bestehendem Industriegebiet
	G8	nördliche Erweiterungsfläche des geplanten „Industriegebiet II B50/B421“ (perspektivisch)
	G13	zentral gelegene und integrierte Gewerbefläche (bspw. für Einzelhandel)
Mischgebiet	M2	Mischgebiet zur Ansiedlung bzw. Erweiterung für kleinere örtliche Betriebe (perspektivisch) und Wohnen



5 Handlungsempfehlungen

Im Sinne einer zielführenden Umsetzung des hier erarbeiteten Konzeptes wird folgende weitere Vorgehensweise vorgeschlagen:

Das Konzept wird zunächst in den Gemeinderäten der betroffenen Kommunen als „konsensuales Konzept“ verabschiedet (Grundsatzbeschluss). In einem weiteren Schritt wird es mit der oberen Landesplanungsbehörde (Träger der Regionalplanung) abgestimmt.

Das bestehende Einzelhandelskonzept der Verbandsgemeinde Kirchberg wird aufbauend auf den Ergebnissen dieser Studie fortgeschrieben und ebenfalls mit der oberen Landesplanungsbehörde abgestimmt.

Die anstehende fünfte Fortschreibung des Flächennutzungsplans der Verbandsgemeinde Kirchberg soll auf Grundlage dieser Raumstrukturstudie erfolgen. Die vorgeschlagenen Flächen werden dazu entsprechend in das System Raum+Monitor Rheinland-Pfalz eingepflegt.

Wesentlich im Hinblick auf die Implementierung des Entwicklungskonzepts ist eine Intensivierung der interkommunalen Zusammenarbeit zwischen den Flughafengemeinden. Dazu wird vorgeschlagen, den Aufgabenbereich des bestehenden Zweckverbands Flughafen Hahn auf die Bauland- und Gewerbeflächenentwicklung in den Ortsgemeinden auszudehnen. Gleichermaßen sollte die räumliche Erweiterung des Zweckverbands um die Ortsgemeinden Sohren und Raversbeuren erfolgen. Damit kann ein abgestimmtes Vorgehen in Bezug auf die künftige räumliche Entwicklung sichergestellt werden. Perspektivisch ist auch eine Institutionalisierung der interkommunalen Kooperation mit der Stadt Kirchberg erstrebenswert.

Alternativ ist auch die Ausdehnung des neu gegründeten Zweckverbands Sohren / Büchenbeuren auf die Gesamtheit der Flughafengemeinden denkbar.

Im Untersuchungsgebiet sind mehrere Straßen- und Schienenbauvorhaben geplant, die das Entwicklungskonzept in unterschiedlicher Weise tangieren. Um das Konzept bestmöglich umsetzen zu können, wird die Weiterverfolgung der Planungen des Landes für folgende Infrastrukturmaßnahmen empfohlen:

- L182 (neu): Neben der verbesserten Erschließung des Flughafens dient diese Maßnahme auch der Erschließung potenzieller neuer Gewerbestandorte im Norden des Flughafens.
- L190 („Hunsrückspange Nord“): Die geplante Trasse wird westlich der Ortslage Büchenbeuren an die B50 anschließen und verbessert damit die Erschließungsqualität der Ortsgemeinde und der perspektivisch an diesem Knotenpunkt vorgesehenen Gewerbefläche.
- Die Reaktivierung der Hunsrückbahn sollte ebenfalls weiterverfolgt werden. Die vorgeschlagenen Entwicklungsflächen sind nicht von der freizuhaltenden

Bahntrasse tangiert. Einzig die Optionsfläche A6 bei Büchenbeuren wird von der Trasse durchschnitten, allerdings kann die Fläche weitestgehend unabhängig von einer Reaktivierung oder Freihaltung entwickelt werden

Gegenüber den vorgenannten wünschenswerten Projekten sind einige der derzeit gültigen Planwerke (LEP IV, Regionalplan, Flächennutzungsplan) noch mit Vorgaben befrachtet, deren künftige Realisierung in höchstem Maße unwahrscheinlich ist und die alleine aus Gründen der Aktualisierung aus den Plänen herausgenommen werden sollten:

- Die konzipierte Hochgeschwindigkeitsstrecke der Bahn zwischen den Flughäfen Frankfurt am Main und Frankfurt-Hahn erfordert einen bis zu 150 m breiten Freihaltekorridor entlang der geplanten Trasse. Der realistische Blick auf Verkehrsnachfrage, die Eingriffe in Landschaft und Privateigentum und die hohen Kosten machen die Realisierung dieses Projekts in höchstem Maße unwahrscheinlich. Gleichzeitig wird durch die Vorgaben der Freihaltetrasse der Entwicklungsspielraum der anliegenden Kommunen auf Dauer stark eingeschränkt. Auch dieses Entwicklungskonzept verortet Flächen für Gewerbeentwicklung innerhalb der Freihaltetrasse.
- Der geplanten Ortsumgehung Bärenbach wird von Seiten des Landes eine geringere Bedeutung und keine Priorität zugemessen und sollte deshalb auch aufgegeben werden. Diese Konzeption war ursächliche Grundlage für die Ausweisung des großflächigen Gewerbegebiets nördlich der B50 auf Sohrener Gemarkung.

Das vorliegende Entwicklungskonzept ist ein Anstoß für eine schrittweise projektbezogene Umsetzung und bildet die Grundlage für innovative Lösungen auf der Ebene des Städtebaus. Für die einzelnen Gebiete sollten möglichst hochwertige und nachhaltige städtebauliche Projekte entwickelt werden, die von Landesseite mit den Mitteln der Städtebauförderung finanziell unterstützt und inhaltlich begleitet werden können. Das Konzept bietet eine Reihe von Ansätzen für etwaige Modellprojekte im Wohnungsbau, wie z. B. „Verdichtetes Bauen / neue Wohnformen im ländlichen Raum“ (Fläche W1 in Büchenbeuren) oder „Innenentwicklung im ländlichen Raum“ (Fläche W7 in Bärenbach).

Abbildungsverzeichnis

Abb.1:	Bevölkerungsentwicklung in der Verbandsgemeinde Kirchberg	4
Abb.2:	Beschäftigungsschwerpunkte in der Verbandsgemeinde Kirchberg	5
Abb.3:	Landesentwicklungsprogramm LEP IV	6
Abb.4:	Regionaler Raumordnungsplan Mittelrhein-Westerwald 2017	8
Abb.5:	Großräumige Lage des Hochmoselübergangs	10
Abb.6:	Einzelhandelskonzept der Verbandsgemeinde Kirchberg 2009	12
Abb.7:	Bebauungspläne im unmittelbaren Bereich Flughafen Frankfurt Hahn	15
Abb.8:	Aktuelle Eigentumsverhältnisse im unmittelbaren Bereich Flughafen Frankfurt Hahn	16
Abb.9:	Aktuelle Nutzungen im unmittelbaren Bereich Flughafen Frankfurt Hahn	17
Abb.10:	Planungsskizze für das Neubauvorhaben der L182 „Koblenzer Tor“	18
Abb.11:	Flächenpotenziale Lautzenhausen	22
Abb.12:	Flächenpotenziale Sohren	23
Abb.13:	Flächenpotenziale Büchenbeuren	24
Abb.14:	Flächenpotenziale Stadt Kirchberg	25
Abb.15:	Flächenpotenziale Bärenbach	26
Abb.16:	Flächenpotenziale Hahn und Raversbeuren	27
Abb.17:	Zusammenfassende Übersicht Flächenpotenziale Verbandsgemeinde Kirchberg	28
Abb.18:	Regionales Raumbild	37
Abb.19:	Detail Raumbild Flughafengemeinden	38
Abb.20:	Detail Raumbild Stadt Kirchberg	39
Abb.21:	Entwicklungskonzept Flughafengemeinden	42
Abb.22:	Entwicklungskonzept Stadt Kirchberg	43

Tabellenverzeichnis

Tab.1:	Ortsgemeinden der VG Kirchberg Kennwerte	3
Tab.2:	Ergebnis der Gemeindebefragung - Wohnen	20
Tab.3:	Ergebnis der Gemeindebefragung - Gewerbe	20
Tab.4:	Kalkulation des Eigenbedarfs an Wohneinheiten	21
Tab.5:	Wohnbauflächenpotenziale Verbandsgemeinde Kirchberg	30
Tab.6:	Gewerbeflächenpotenziale Verbandsgemeinde Kirchberg	31
Tab.7:	Flächenbilanz Entwicklungspol Flughafengemeinden	44
Tab.8:	Flächenbilanz Entwicklungspol Kirchberg	45

Raumordnerisches und städtebauliches
Entwicklungskonzept für die Region
Flughafen Frankfurt-Hahn

Annex

Umfrage bei der Hochschule der Polizei
Rheinland-Pfalz
Oktober 2019

Auswertung der Befragung der Hochschule der Polizei

Vom 6.9. bis 23.9.2019 fand eine Online-Befragung der Studierenden und Mitarbeiter der Hochschule der Polizei Rheinland-Pfalz am Standort Hahn statt. Ziel war es, herauszufinden, welche lokalen und regionalen Versorgungseinrichtungen die Personen am Standort nutzen bzw. welche Angebote vermisst werden.

Grundgesamtheit

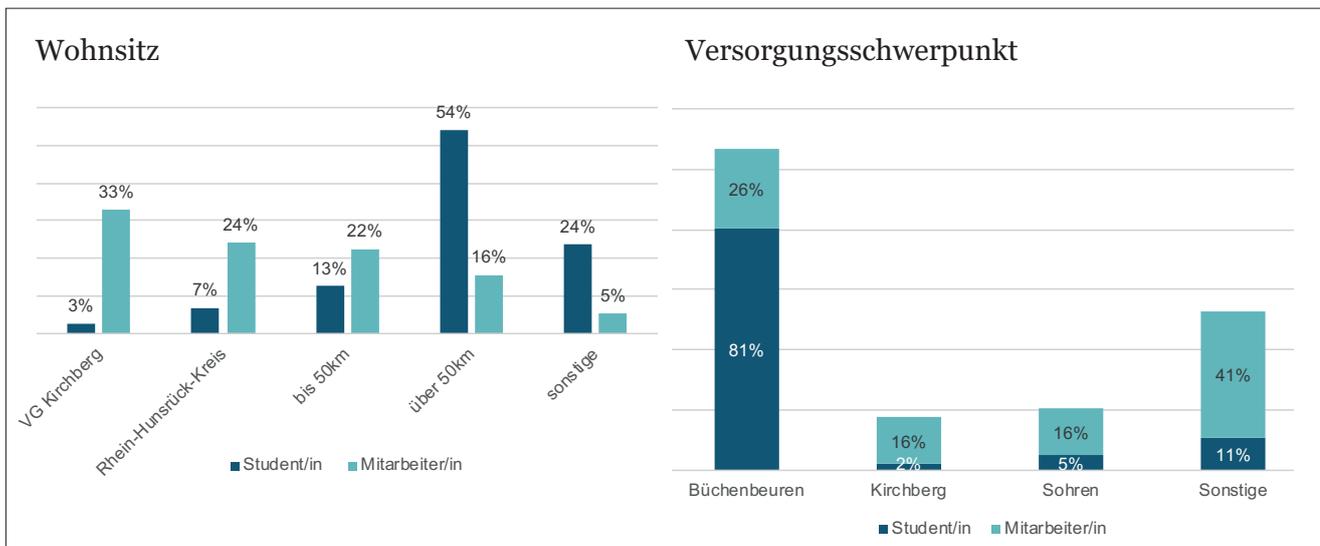
Der Fragebogen wurde an 406 Mitarbeiter und 1.611 Studierende verschickt. 58 Mitarbeiter (14%) und 144 Studierende (9%) haben an der Befragung teilgenommen.

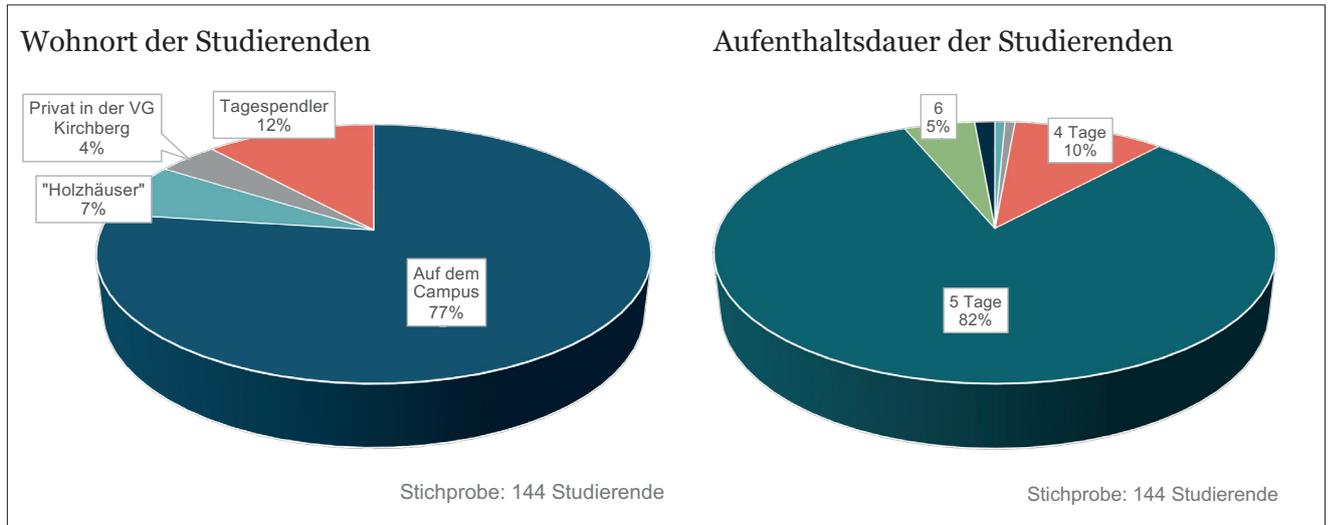
Wohnsitz, Wohnort und Einkaufsziel

Mehr als die Hälfte der Studierenden hat ihren ersten Wohnsitz außerhalb des Rhein-Hunsrück-Kreises während mehr als die Hälfte der Mitarbeiter im Rhein-Hunsrück-Kreis wohnt.

Mehr als drei Viertel der Studierenden wohnen direkt auf dem Campus Sie halten sich zumeist an 4-6 Wochentagen am Campus auf.

Die Studierenden versorgen sich hauptsächlich am Einzelhandelsstandort in Büchenbeuren während sich die Mitarbeiter deutlich disperser – mutmaßlich wohnortnah – versorgen.



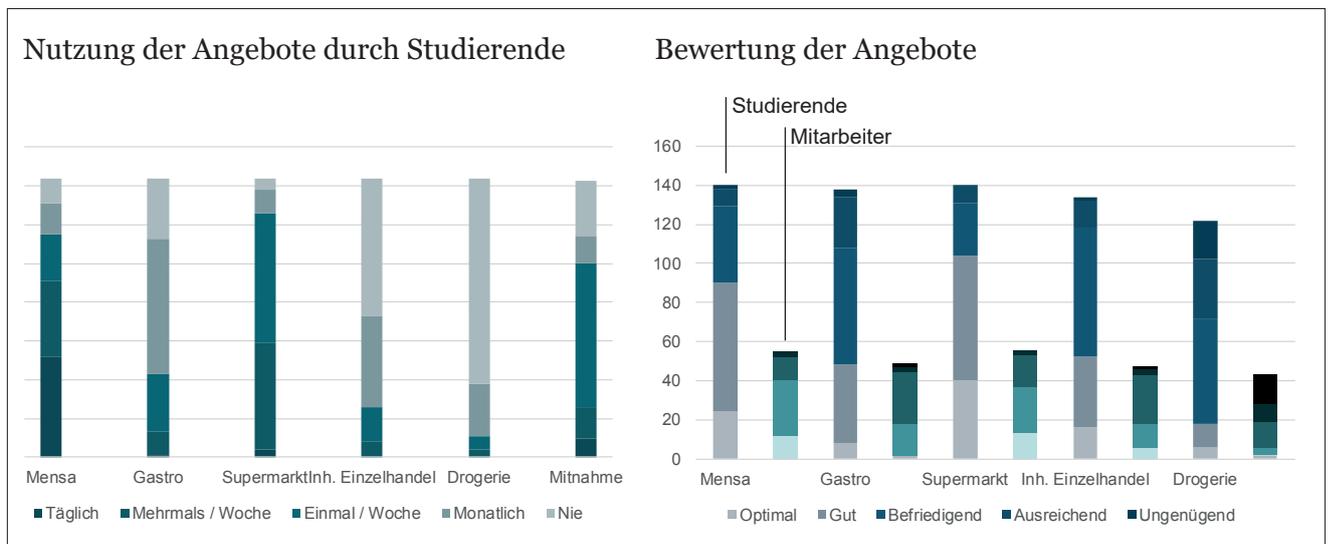


Nutzung und Bewertung der Angebote

Die Studierenden versorgen sich vornehmlich in der Mensa und im Supermarkt oder bringen Produkte aus dem Heimatort mit. Die Qualität der Angebote wird prinzipiell als gut bewertet. Am schlechtesten wird die Versorgung mit Drogerieartikeln gesehen.

Die meisten Kommentare bemängeln die fehlende oder unzureichende Versorgung mit ÖPNV. Eine Vielzahl von Nennungen bezieht sich auf das Fehlen eines Drogeriemarktes.

Im Bereich Gastronomie / Unterhaltung sind diverse Angebote gewünscht – hauptsächlich Kino sowie Bars und Kneipen.



Fazit

Versorgungssituation

Die Versorgungssituation auf dem Campus Hahn kann insgesamt als gut bezeichnet werden. Hauptsächlich erfolgt die Versorgung über die Mensa am Campus und den Einzelhandel in Büchenbeuren.

Zufriedenheit

Studierende und Mitarbeiter sind mit der Qualität der vorhandenen Angebote zufrieden.

Fehlende Angebote

Bemängelt werden fehlende Angebote im Segment der Drogerieartikel und die mangelnde Anbindung an den öffentlichen Verkehr. Freizeitangebote (Unterhaltung, Gastronomie, Sport) können die Attraktivität der Region für die Studierenden verbessern.

