

Lahnkonzept Status-Analyse

- Teilbericht Historie und Denkmalschutz -

Bearbeitet durch:

Wasserstraßen- und Schifffahrtsamt Koblenz

Ansprechpartner: Katrin Schulze, Jens Maltzan

In Zusammenarbeit mit:

Hessisches Ministerium für Umwelt, Klimaschutz, Landwirtschaft und Verbraucherschutz

Regierungspräsidium Gießen

Ministerium für Umwelt, Energie, Ernährung und Forsten Rheinland-Pfalz

Struktur- und Genehmigungsdirektion Nord

Bundesanstalt für Gewässerkunde

Stand: Mai 2019

EU-LIFE-IP „Living Lahn River - one river, many interests“
LIFE14 IPE/DE/000022

Inhaltsverzeichnis

1	Einführung und Abgrenzung	6
2	Historische Entwicklung der Wasserstraße Lahn	7
3	Denkmalschutz	11
3.1	Kulturdenkmäler	11
3.2	Naturdenkmäler	12
4	Literaturverzeichnis.....	15

Anlagenverzeichnis

- Anlage 1 DVD „Lahn-GIS“ (Geographisches Informationssystem) mit Quellenverzeichnis
- Anlage 2 Steckbriefe zur Historie
- Anlage 3 Chronologische Übersicht zur Historie
- Anlage 4 Übersicht Denkmalschutz

Abkürzungsverzeichnis

bzw.	beziehungsweise
ca.	circa
DVD	Digital Versatile Disc
GIS	Geoinformationssystem
km	Kilometer
m	Meter
n. Chr.	nach Christus
RP Gießen	Regierungspräsidium Gießen
RROP	Regionaler Raumordnungsplan
SGD Nord	Struktur- und Genehmigungsdirektion Nord
u.a.	und andere/s, unter anderem
v. Chr.	vor Christus
vgl.	vergleiche
WSA	Wasserstraßen- und Schifffahrtsamt
z.B.	zum Beispiel

1 Einführung und Abgrenzung

Die Entwicklung des Lahntals reicht weit in die Vergangenheit zurück. Erste Besiedelungen fanden bereits in der Steinzeit statt, später siedelten unter anderem auch die Römer in der Region. Die historischen Altstädte mit ihren reich verzierten Fachwerkhäusern entlang des Flusslaufes wurden zum Großteil im späten Mittelalter angelegt. Herrschaftliche Schlösser und Burgen zeugen noch heute von der Machtposition einstiger Herrscher und dem Glanz vergangener Epochen. Hier lassen sich auch architektonische Einflüsse z.B. der Renaissance, des Barock und des Jugendstils wiederfinden. Eindrucksvolle Klöster, Kirchen und Dome spiegeln den religiösen Einfluss, der seit jeher in der Region verwurzelt ist.

Auch der Fluss selbst wurde bereits früh durch den Menschen genutzt. Schon im frühen Mittelalter entstanden die herrschaftlich ausgewiesenen Bannmühlen, in denen die Bevölkerung unter bestimmten Voraussetzungen ihr Getreide mahlen musste. Zum Betrieb der Mühlräder wurden steinerne Wehrkörper in der Lahn errichtet. Häufig wurden diese von mehreren Mühlenbetrieben gleichzeitig genutzt. Im Zuge der Industrialisierung wurden die meisten Mühlräder im 19. Jahrhundert durch effizientere Turbinen ersetzt und der Mühlbetrieb im 20. Jahrhundert vielerorts zugunsten der Stromerzeugung aufgegeben. Historische Wasserräder gibt es aktuell nur noch in Wetzlar (Hausermühle) und in Limburg (Obermühle).

Im späten Mittelalter entwickelte sich auch die Schifffahrt auf der Lahn. Erste Ausbauphasen zur Schiffbarmachung des Flusses von der Mündung hinauf bis Diez fanden Ende des 16. Jahrhunderts statt. Die bestehenden Mühlwehre wurden zunächst umtragen und später mit befahrbaren Durchlässen ausgestattet, welche zum Teil jedoch ein gefährliches Hindernis für die Schifffahrt darstellten. Über Treidelpfade und lange Leinen konnten die Schiffe flussaufwärts gezogen werden. In den Gruben der dort gelegenen Bergbaugebiete wurde über die Jahrhunderte insbesondere Eisenerz gewonnen, welches per Schiff in Richtung Rhein transportiert wurde. Ihren Höhepunkt erreichten die Eisenerzverladung und damit verbunden auch die Güterschifffahrt auf der Lahn im Jahre 1872. Bis zu diesem Zeitpunkt gab es bereits mehrere Ausbauphasen, um die Wasserstraße für die Schifffahrt zu optimieren. Weitere Ausbauphasen schlossen sich bis zur Mitte des 20. Jahrhunderts an. Insbesondere durch die Konkurrenz der Mitte des 19. Jahrhunderts neu gebauten Eisenbahnlinie und der Bergbauindustrie im Ruhrgebiet nahm die Bedeutung des Güterverkehrs auf der Lahn jedoch stetig ab. Das letzte Güterschiff fuhr 1981 beladen mit Walzdraht die Lahn entlang. Seitdem wird das Revier nur noch durch die Fahrgast- und Freizeitschifffahrt genutzt, die stark in der Region verwurzelt ist.

Aufgrund der vielfältigen Kulturgeschichte finden sich im gesamten Lahntal unzählige historische Kulturdenkmäler. Daneben sind auch einzigartige Naturdenkmäler unter Schutz gestellt.

2 Historische Entwicklung der Wasserstraße Lahn

Die historische Entwicklung um die Wasserstraße Lahn reicht weit in die Geschichte zurück. *„Das Lahnggebiet war schon zur Steinzeit besiedelt. Dafür sprechen die Zeugen der ersten Siedlungsgeschichte in Steeden und Wetzlar. An den Ufern der Lahn siedelten auch die Römer, die Alemannen und Franken. Erste Zeugnisse einer größeren Nutzung stammen aus dem 14. Jahrhundert.“* [1]

Bedeutende steinzeitliche Funde gab es in den vergangenen Jahrzehnten z.B. auch um Limburg (jungsteinzeitliche Siedlung mit Kreisgräbern von bronzezeitlichen Grabhügeln und Scherben aus der Zeit um 5000 v. Chr.) und nördlich von Gießen (mittelsteinzeitliche Artefakte, u.a. Überreste dreier Langhäuser aus der Rössener Kultur um 4500 v. Chr. [2]). Als wohl wichtigstes Vermächtnis der Römerzeit in der Region kann der *Römische Limes* angesehen werden. Das seit 2005 als UNESCO-Weltkulturerbe eingetragene, größte architektonische Denkmal Deutschlands stellte seinerzeit die Außengrenze des Römischen Weltreiches dar. Der ehemalige Limes verlief auf einer Länge von ca. 550 km vom Rhein in Richtung Süden entlang des Westerwaldes über die Höhenzüge des Taunus bis hin zu Main und Donau. Auf diesem Weg querte er auch das heutige Stadtgebiet von Bad Ems, in dessen Nähe u.a. *„die älteste Rekonstruktion eines Limesturmes in Deutschland [...] auf den Grundmauern eines originalen Limesturmes“* zu finden ist [3]. Weiter flussaufwärts zeugen z.B. das *Römerlager Limburg an der Lahn* (zwei temporäre frühromische Militärlager aus der Zeit des Kaisers Augustus bzw. Caesars, ca. 55 v. Chr. bis 14 n. Chr.), das *Römerlager Lahnau-Dorlar* (vermutlich Marschlager für römische Offensiven nach Germanien) und das *Römische Forum Lahnau-Waldgirmes* (ehemals befestigter Handelsplatz des Römischen Reiches mit römischer Siedlungsanlage) von der römischen Eroberung Germaniens [4].

Auch im Mittelalter wurde die Lahn auf verschiedenste Weise von den Menschen genutzt und verändert. So gibt es z.B. den Nachweis einer im Jahre 1237 betriebenen Mühle in Limburg [5]. Mindestens acht weitere **Mühlen** (v.a. Marmorschneidemühlen und Hammerwerke) wurden an der Lahn noch vor Beginn des 19. Jahrhunderts in Betrieb genommen.

„Die meisten Lahnmühlen sind Gründungen des Mittelalters und fungierten vorwiegend als Bannmühlen. Das heißt, dass die Bevölkerung nur an diesen herrschaftlich ausgewiesenen Mühlen mahlen lassen durfte. Der Mühlenbann wurde im Laufe des 17. und 18. Jahrhunderts weitestgehend aufgehoben, was die Mühlennutzung befreite. Eine kleinere Zahl Mühlen gründete sich während des 19. Jahrhunderts, als sich das Lahntal stark entwickelte und die aufstrebenden Industriebetriebe auf Mühlen angewiesen waren. [...] In der zweiten Hälfte des 19. Jahrhunderts wurden zunehmend alte Mühlräder durch effizientere Turbinen ersetzt, und um die Jahrhundertwende hielt die Stromerzeugung in der Lahngegend Einzug. Es waren insbesondere die bestehenden Mahlmühlen, die durch Umbauten zu Stromerzeugern wurden. [...] Im Laufe des 20. Jahrhunderts entwickelten sich die Mühlen immer mehr zu Wasserkraftwerken, der Mahlbetrieb ging zu Ende. Heute sind einige der historischen Lahnmühlen noch vorhanden. Sie dienen in den meisten Fällen noch immer der Stromproduktion. [...] Die Wassermühlen standen meist nicht direkt am Fluss, sondern wurden durch einen Mühlkanal gespeist, der vom Fluss abging und in diesen auch wieder einmündete. Für einen ordnungsgemäßen Betrieb wurden bereits während des Mühlbaus Mühlwehre errichtet, die das Wasser direkt in den Kanal leiteten“ [6].

Viele feste Wehranlagen in der Lahn wurden folglich nicht primär für die Schifffahrt, sondern bereits im Mittelalter zur Optimierung des Mühlenbetriebes errichtet. Die **Wehre** erzeugten damals wie heute einen lokalen Aufstau, durch den die potentielle Energie des aufgestauten Wassers genutzt

und der Mühlbetrieb effizienter durchgeführt werden konnte. Die ältesten Wehre an der Lahn sind heute in Wetzlar (Baujahr 1050 bzw. 1250) und in Limburg (Baujahr ca. 1237 bzw. 1298) zu finden.

„Die meisten dieser [festen] Wehre stammen von historischen Lahnmühlen. Die Wehre hoben den Wasserspiegel der Lahn an, wodurch das Wasser in einen direkt angeschlossenen Mühlgraben geleitet werden konnte. [...] Ihr grundsätzlicher Aufbau ist seither meist kaum verändert worden, es sei denn, sie wurden im Zuge von Überflutungen zerstört und dann wieder aufgebaut. Letzte Ausbesserungs- und Änderungsmaßnahmen fanden im Laufe des 18. und 19. Jahrhunderts statt, wodurch das heutige Erscheinungsbild aus dieser Zeit resultiert“ [6].

Im Spätmittelalter entwickelte sich die **Schifffahrt** auf der Lahn. Im sogenannten Bertram'schen Vertrag von 1494 wird die Lahn erstmals als Schifffahrtsweg erwähnt, der „als Verkehrsweg weit vor dem Jahr 1494“ genutzt wurde [7]. So besaß die Stadt Diez bereits Anfang des 14. Jahrhunderts das Stapelrecht. Das heißt, dass alle Güter, die über Diez hinausgingen, hier umgeladen werden mussten [8]. Erste Ausbaueversuche zur Schiffbarmachung der Lahn von der Mündung hinauf bis Diez fanden Ende des 16. Jahrhunderts statt (**1. Ausbau**, ab 1593). Dabei wurde unter anderem der bestehende Treidelpfad (Leinpfad) für Pferde hergerichtet, um die Boote über bestehende Untiefen ziehen zu können. Zudem wurde das Fahrwasser von störenden Objekten und Hindernissen befreit, was den Schiffen einen Tiefgang von rund 32 cm ermöglichen sollte [7].



Abbildung 2-1: Treideln mit Pferden bei Diez um 1840, Georges Barnard (brit. Maler) [9]

Neben den Untiefen und den zahlreichen Landesgrenzen an der Lahn stellten vor allem die Mühlwehre ein großes Hindernis für die durchgehende Schifffahrt dar:

„Nur eine kleine Zahl der heute vorhandenen Wehre diente der Schiffbarmachung des Flusses, indem sie an steilen Abschnitten den Wasserfluss bremsen sollten [...]. Sie waren daher in der Vergangenheit Hindernisse, die die Schiffbarkeit der Lahn entschieden beeinflussten. Daher wurden bereits im Mittelalter und der frühen Neuzeit Versuche unternommen, diese Hindernisse so zu gestalten, dass ein Befahren per Schiff möglich wurde. Dafür wurden Durchlässe geschaffen. Diese Durchlässe bestanden zunächst aus offenen Stellen mit aus Kies und anderem Gestein gebildeten Wasserbahnen. Im 19. Jahrhundert stattete man die Schiffschleusen unterhalb von Diez mit moderneren Durchlässen aus. Diese waren circa 6,5 Meter breit und besaßen eine geneigte, hölzerne Rinne. Diese Öffnung wurde durch hochkant gestellte Bohlen abgesperrt, um den Mühlen nicht zu viel Wasser zu entziehen. Eine eiserne Stange hielt die Bohlen; mithilfe eines Fachbaums konnten die Bohlen angehoben werden und

das Schiff das Wehr passieren. Flussaufwärts mussten die meist ohne Fracht fahrenden Schiffe mittels Pferden über den Durchlass gezogen werden. Hierfür war ein Flaschenzug an einem Pfahl oberhalb des Wehrs angebracht. Das Pferd zog ein Seil, welches über den Flaschenzug mit dem Schiff befestigt war, was den Durchlass befahrbar machte. Das Befahren der Durchlässe war trotz allem ein schwieriges Unterfangen, weshalb insbesondere Anfang des 19. Jahrhunderts eine Vielzahl von Durchlässen vergrößert wurde. Das stete Wachstum der Schiffe und die Zunahme des Schiffsverkehrs führten dazu, dass an den Wehren vor allem Mitte des 19. Jahrhunderts Schleusen erbaut wurden, die erstmals eine sichere Passage der aus Schifffahrtssicht kritischen Wehre erlaubte.“ [6]

Anfang des 19. Jahrhunderts konnte die Lahn, unter anderem durch die Ernennung des Herzogtums Nassau und die Beseitigung des „Streitwehres“ oberhalb von Diez bis Weilburg schiffbar gemacht werden. Hierdurch erweiterte sich „die schiffbare Länge der Lahn von bisher 53 km auf 96 km“ [7]. Dieser sogenannte **2. Ausbau** erfolgte von 1808 bis 1810 für 18 t Schiffe. Im Jahre 1816 wurde eine Vereinbarung über den weiteren Ausbau zwischen dem Herzogtum Nassau und Preußen aufgesetzt. Die ersten Einkammerschleusen wurden im Jahre 1840/42 (Limburg und Runkel) errichtet, um die Wehre einfacher passieren zu können.

"Ein wesentlicher Fortschritt im Ausbau der Lahn wurde aber erst erzielt, als die Uferstaaten Preußen, Hessen und Nassau durch den Vertrag vom 16. September 1844 ein einheitliches Bauprogramm aufstellten, dessen Ziel es war, die Lahn von ihrer Mündung bis nach Gießen dergestalt schiffbar zu machen, daß sie regelmäßig mit Schiffen von 100 Fuß (31,4 m) Länge, 16 Fuß (5,02 m) Breite und mindestens 2 Fuß (0,63 m) Tiefgang befahren werden konnte." [8]

Im Zuge dieses Staatsvertrages und des damit verbundenen Ausbaus für 100 t Schiffe wurden weitere 13 massive Kammerschleusen und mehrere Wehre sowie der Schifffahrtstunnel in Weilburg gebaut (vgl. [Anlage 1](#)). In Folge dieser **3. Ausbauphase** (1846-1859) stieg der Schiffsverkehr auf der Lahn stark an und erreichte im Jahr 1872 den Höhepunkt der Eisenerzverladung. Unter anderem durch die Konkurrenz der neu gebauten Eisenbahnlinie zwischen Gießen und Koblenz bzw. Köln-Deutz nahm die Bedeutung des Güterverkehrs auf der Lahn stetig ab. Dem konnten auch die verschiedenen Ausbau- und Erneuerungsmaßnahmen oder die Einführung des Dieselmotors für die Schifffahrt nicht entgegenwirken. 1905/06 erfolgte der Anbau von insgesamt fünf hölzernen Hilfsschleusen unterhalb Bad Ems (**4. Ausbau**). [10]

Nach dem 1. Weltkrieg "mit dem Staatsvertrag vom 29.07.1921 ist die Lahn [bis auf wenige Ausnahmen an der oberen Lahn auch die Wehre] in das Eigentum des Reiches übergegangen" [10]. Es wurden daraufhin verschiedene Entwürfe zum weiteren Ausbau der Lahn erstellt. Letztendlich wurden Planungen für die Befahrbarkeit durch 280 t und 1.000 t Schiffe wieder verworfen und einem Vollausbau mit Stauregelung für 180 t Schiffe bis Steeden zugestimmt [10]. Bis zum Jahre 1928 wurden fünf neue Schleusen mit beweglichen Wehren (Dausenau, Nassau, Scheidt, Cramberg, Diez) sowie das Stollenkraftwerk Cramberg gebaut (**5. Ausbau**). Die Verfrachtungsmengen auf der Lahn stiegen danach zwar wieder auf einen erneuten Höhepunkt an, doch selbst mit dem Neubau der Schleuse Lahnstein für Schiffe mit einer Tragfähigkeit bis zu 280 t (1938-1940, Beginn **6. Ausbau**) und dem Ausbau der Schleusen Nievern und Bad Ems (1959-1964) konnte sich der Güterverkehr auf der Lahn nicht mehr durchsetzen. 1981 fuhr das letzte Güterschiff beladen mit Walzdraht die Lahn entlang. Schließlich wurde die Güterschifffahrt im Jahre 1981 vollständig eingestellt, wodurch sich der Fluss (bereits seit Beginn der 70er Jahre) mehr und mehr zu einem beliebten Revier für die Freizeitschifffahrt entwickelte [7].

Der Neubau des Wehres Kalkofen im Jahre 1969 stellt das letzte große Ausbauprojekt des Bundes an der Wasserstraße Lahn dar. Die zwei neueren Wehranlagen in Gießen (Ober- und Unterwehr) sowie die Sohlschwelle Heuchelheim wurden von 1972 bis 1980 durch die Stadt Gießen errichtet und dienen primär der Verbesserung der Hochwasserabführung (Stadtgebiet Gießen) bzw. der Niedrigwasserführung (Heuchelheim).

Insbesondere seit dem Ende der Güterschifffahrt 1981 wurden seitens des Bundes kaum noch Investitionen in die Lahn getätigt. Die letzte größere Sanierungsmaßnahme wurde von 2014 bis 2016 an der Schleuse Diez durchgeführt (Ersatz der Schleusentore, Erneuerung der Umlaufkanalverschlüsse, der Kammersohle und der Elektrotechnik).

Im Zuge der Grundlagenermittlung wurden u.a. historische Karten für jede Staustufe erstellt und in das Lahn-GIS eingepflegt, welche den Verlauf der Wasserstraße in den vergangenen Jahrhunderten dokumentieren (vgl. [Lahn-GIS: Historie und Denkmalschutz / Historie](#)). Diese sind im Einzelnen:

- Kartenaufnahme der Rheinlande durch Tranchot und von Müffling (1803 - 1820)
 - Rheingebiet bis ca. Weilburg
- historische Karten 1819
 - Mündung bis ca. Biskirchen
 - "Karte vom Herzogthum Nassau"
 - Original-Maßstab in 1:20.000
- historische Karten 1823-1850
 - Biskirchen bis an die Hessische / Nordrhein-Westfälische Grenze
 - "topographische Karte von dem Großherzogthum Hessen"
 - Original-Maßstab in 1:50.000
- Karte-Leun-Wetzlar 1841-1855
 - Biskirchen bis ca. Dudenhofen
 - "Topographische Carte der Provinz Westphalen und der Rheinprovinz"
 - Original-Maßstab in 1:80.000
- Preußische Kartenaufnahme (1843-1878)
 - Rheingebiet bis ca. Runkel
 - Original-Maßstab in 1:25.000
- historische Karten 1857 und 1859
 - ca. Odenhausen bis Kernbach
 - "Kurfürstenthum Hessen: Niveau Karte auf 112 Blättern"
 - Original-Maßstab in 1:25.000
- Historische Luftbilder 1952-67
 - Hessische Karte

Darüber hinaus wurden für alle Staustufen der Lahn Steckbriefe zu ihrer Historie angefertigt, in denen die geschichtliche Entwicklung der einzelnen, auch heute nicht mehr vorhandenen, Bauwerke dokumentiert wurde (vgl. [Anlage 2](#)). Einen chronologischen Überblick über die geschichtliche Entwicklung der Wehre, Schleusen und Wasserkraftanlagen gibt [Anlage 3](#).

3 Denkmalschutz

Für die Grundlagenermittlung wurden u.a. die denkmalgeschützten Kultur- und Naturdenkmäler entlang der Lahn näher betrachtet.

3.1 Kulturdenkmäler

Unter dem Begriff **Kulturdenkmäler** werden im Wesentlichen historische Bau-, Boden- und Kleindenkmäler zusammengefasst. Sie werden von den jeweils zuständigen Landesbehörden erfasst, verwaltet und bei Bedarf unter Denkmalschutz gestellt.

„Kulturdenkmäler sind von Menschenhand in vergangenen Zeiten geschaffene Bauwerke oder sonstige Objekte. Sie sind deshalb wichtig, weil sie uns etwas über frühere Phasen der Menschheitsgeschichte erzählen. Ihr Erscheinungsbild überliefert uns Informationen über Baustil, Materialien und Techniken aus der Zeit, in der sie entstanden sind und auch über spätere Veränderungen, die durchaus von denkmalkundlichem Interesse sein können.“ [11]

Umfassende Denkmallisten im Internet sind für jedermann einsehbar und werden laufend auf den neuesten Stand gebracht. Die zuständigen oberen Denkmalschutzbehörden für die Lahnregion sind auf hessischer Seite das Landesamt für Denkmalpflege Hessen und auf rheinland-pfälzischer Seite die Generaldirektion Kulturelles Erbe Rheinland-Pfalz. Im Zuge der Grundlagenermittlung wurden die Informationen zu den Kulturdenkmälern im Lahntal durch das WSA Koblenz recherchiert und aus den öffentlich zugänglichen Informationen des Landesamtes für Denkmalpflege Hessen (digitales Verzeichnis der Kulturdenkmäler Hessens – DenkXweb [12]), des Landschaftsverbandes Rheinland (KuLaDig - Kultur. Landschaft. Digital. [13]) und der Generaldirektion Kulturelles Erbe Rheinland-Pfalz (Nachrichtliches Verzeichnis der Kulturdenkmäler - Denkmalliste Rheinland-Pfalz [14] [15]) entnommen. Auf Grundlage dieser Quellen wurden die Kulturdenkmäler im direkten Umfeld der Lahn in das Lahn-GIS aufgenommen (vgl. Abbildung 3-1, Kulturdenkmäler in Bad Ems).

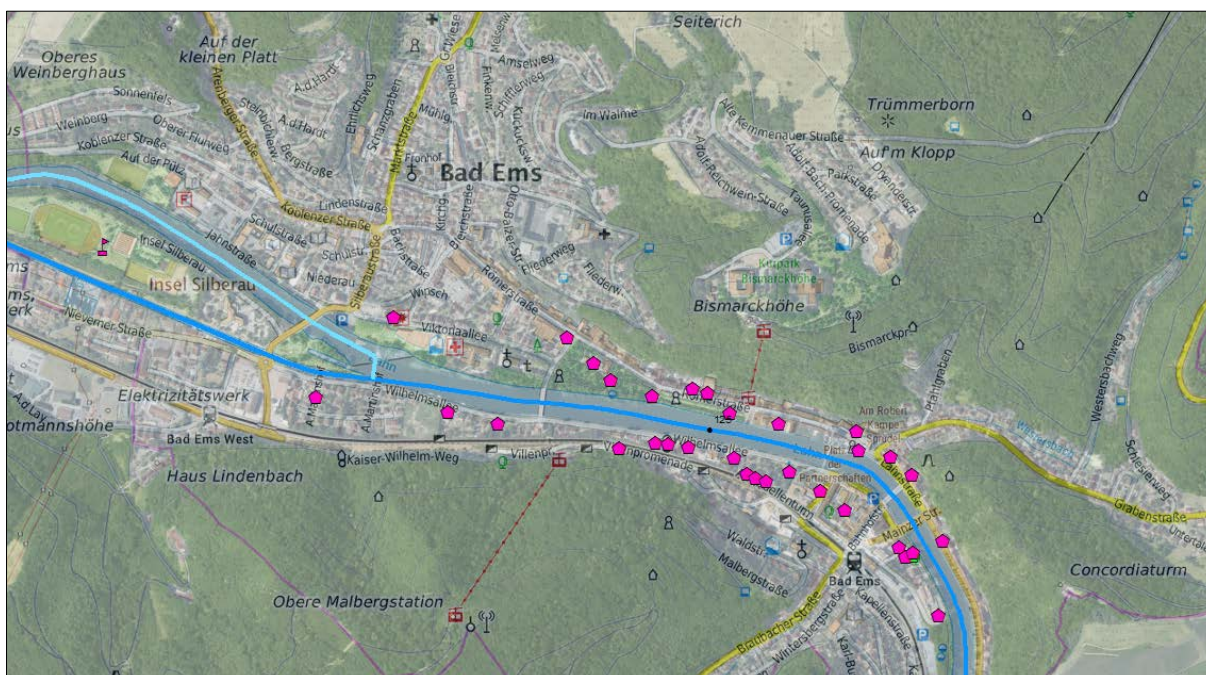


Abbildung 3-1: Darstellung der Kulturdenkmäler an der Lahn in Bad Ems (magentafarbene Fünfecke, Quelle: siehe Quellenangaben Lahn-GIS)

Abbildung 3-2 zeigt beispielhaft eine Ansicht des historischen Kursaales in Bad Ems, welcher als eines von vielen Gebäuden der Kurstadt als schützenswertes Kulturdenkmal ausgewiesen ist.



Abbildung 3-2: Blick auf den historischen Kursaal und die Spielbank an der Uferpromenade Bad Ems (Quelle: WSA Koblenz, River View)

In Rheinland-Pfalz wird aktuell ein Erfassungsprojekt der Generaldirektion Kulturelles Erbe durchgeführt, in dem sämtliche Wasserbauwerke überprüft und bei Bedarf als Kulturdenkmäler neu erfasst werden. Hierdurch ist zu erwarten, dass in naher Zukunft weitere Bauwerke (u.a. Wehre und Schleusen der Lahn) unter Schutz gestellt werden. Aufgrund der Vielzahl und teils schwierigen Verortung wurden nicht sämtliche Einzeldenkmäler, sondern nur die Kulturdenkmäler im unmittelbaren Umfeld der Wasserstraße Lahn (bis zum Badenburger Wehr) aufgenommen. Die Darstellung erhebt keinen Anspruch auf Vollständigkeit.

3.2 Naturdenkmäler

Als Ergänzung wurden auch die bestehenden **Naturdenkmäler** im anliegenden Lahn-GIS dokumentiert. Die Daten konnten u.a. aus den Informationen der Naturschutzverwaltung Rheinland-Pfalz, des Rhein-Lahn-Kreises, des Kreises Limburg-Weilburg und des Lahn-Dill-Kreises entnommen werden. Naturdenkmäler können gemäß § 28 Bundesnaturschutzgesetz [16] durch Rechtsverordnung gesichert und unter Schutz gestellt werden. Hierbei handelt es sich um

„festgesetzte Einzelschöpfungen der Natur (z.B. Felsen, Quellen, alte und seltene Bäume) oder entsprechende Flächen bis 5 ha Größe (z.B. kleinere Feuchtbiotope, Pflanzenbestände, Heiden). [...] Ihr Schutz erfolgt aus wissenschaftlichen, naturgeschichtlichen oder landeskundlichen Gründen oder wegen ihrer Seltenheit, Eigenart oder Schönheit.“ [17]

Beispielhaft für die Einträge im Lahn-GIS zeigt Abbildung 3-3 ein Luftbild von Dausenau, in dem neben den vorhandenen Kulturdenkmälern auch eine als Naturdenkmal eingetragene Stieleiche verzeichnet ist.

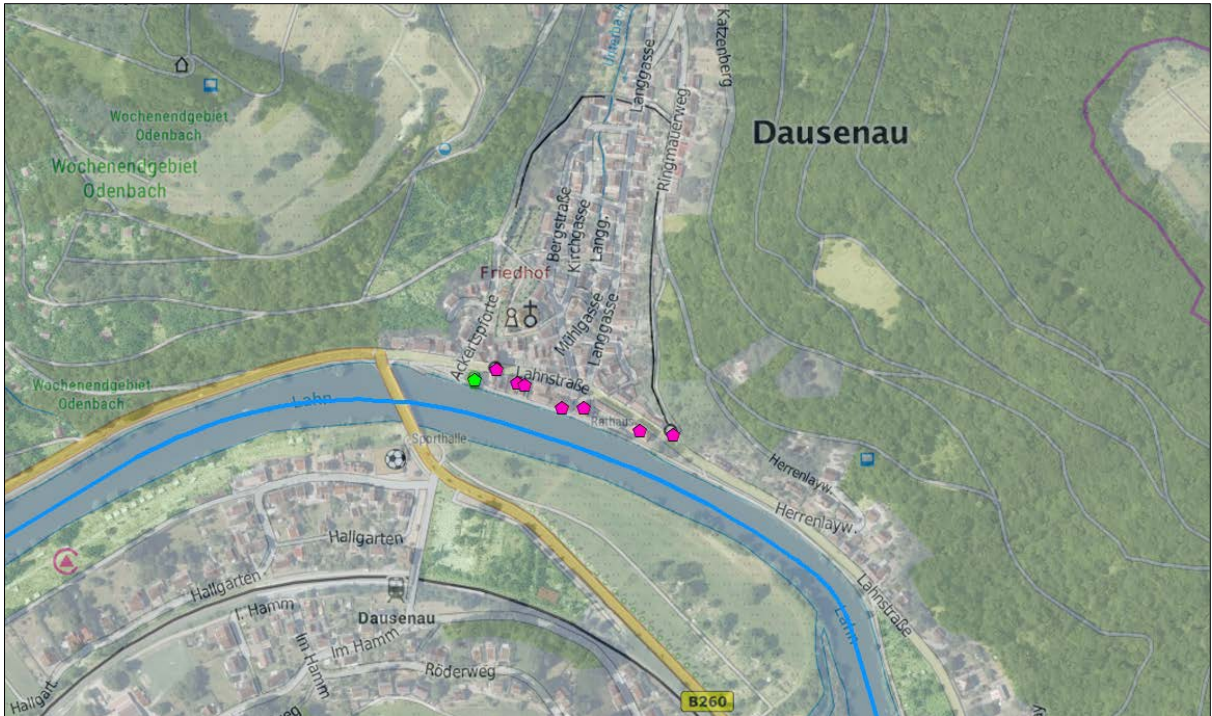


Abbildung 3-3: Darstellung eines Naturdenkmals an der Lahn in Dausenau (grüne Fünfecke, Quelle: siehe Quellenangaben Lahn-GIS)

Diese Stieleiche wird auch als Toreiche und im Volksmund als „Tausendjährige Eiche“ bezeichnet. Das genaue Alter konnte bislang nicht bestimmt werden und liegt nach Schätzung verschiedener Experten zwischen „400-800 Jahren“ [18]. Die Eiche ist seit 1987 als Naturdenkmal eingetragen. Sie steht in der Nähe des Stadttores am Lahnufer bei Dausenau (vgl. [Abbildung 3-4](#)).



Abbildung 3-4: Ansicht der „Tausendjährigen Eiche“ am Lahnufer in Dausenau (Quelle: WSA Koblenz, River View)

Anlage 4 gibt einen Überblick über die Natur- und Kulturdenkmäler im direkten Umfeld der Lahn von Lahnstein bis Gießen. Die genaue Lage der Denkmäler und weitere Informationen können auch dem Lahn-GIS entnommen werden (siehe Lahn-GIS: Historie und Denkmalschutz / Denkmalschutz).

4 Literaturverzeichnis

- [1] [Online]. Available: <http://lahn-radweg.de/die-lahn>. [Zugriff am 04 12 2018].
- [2] [Online]. Available: <https://www.zeiteninsel.de/>. [Zugriff am 04 12 2018].
- [3] [Online]. Available: https://www.bad-ems.info/html/cs_6652.html. [Zugriff am 04 12 2018].
- [4] [Online]. Available: <http://www.altwege.de/roemer-und-kelten/lahn-kastelle.html>. [Zugriff am 04 12 2018].
- [5] Landesamt für Denkmalpflege Hessen, „Obermühle (Am Huttig 3, Bei der Obermühle, Auf der Schleuseninsel, Lahn) DenkXweb,“ [Online]. Available: <http://denkxweb.denkmalpflege-hessen.de/objekte/>. [Zugriff am 20 Februar 2018].
- [6] „Mühlen an der Lahn“. In: KuLaDig, Kultur.Landschaft.Digital (Jörn Schultheiß), [Online]. Available: <https://www.kuladig.de/Objektansicht/SWB-265362>. [Zugriff am 20 02 2018].
- [7] R. Scheid, „Die Lahn,“ *Der Ingenieur, Mitteilungsblatt des IWSV*, März 1988.
- [8] E. Goldsticker, Die Lahn - Historische Entwicklung einer Wasserstraße, Bad Emser Hefte Nr. 24 und 25, Bad Ems: Verein für Geschichte/Denkmal- und Landschaftspflege e.V., 1984.
- [9] hjwolf.de, „archive.today,“ [Online]. Available: <http://archive.is/7dkAx>. [Zugriff am 22 11 2018].
- [10] Wasser- und Schifffahrtsdirektion Südwest, „Kompendium der Wasser- und Schifffahrtsdirektion Südwest,“ Mainz, Juni 2007.
- [11] [Online]. Available: <https://fd.hessen.de/bau-kunst/inventarisierung/was-ist-ein-kulturdenkmal>. [Zugriff am 11 09 2018].
- [12] [Online]. Available: <http://denkxweb.denkmalpflege-hessen.de/>. [Zugriff am 11 09 2018].
- [13] „KuLaDig - Kultur. Landschaft. Digital.,“ [Online]. Available: <https://www.kuladig.de/>. [Zugriff am 17 04 2019].
- [14] [Online]. Available: <http://gdke-rlp.de/index.php?id=19106>. [Zugriff am 11 09 2018].
- [15] Generaldirektion Kulturelles Erbe Rheinland-Pfalz, *Nachrichtliches Verzeichnis der Kulturdenkmäler - Rhein-Lahn-Kreis*, Mainz, 2016.
- [16] *Bundesnaturschutzgesetz (BNatSchG) - Gesetz über Naturschutz und Landschaftspflege vom 29. Juli 2009 (BGBl. I S. 2542), das zuletzt durch Artikel 1 des Gesetzes vom 15. September 2017 (BGBl. I S. 3434) geändert worden ist.*
- [17] [Online]. Available: <https://naturschutz.rlp.de/?q=naturdenkmal>. [Zugriff am 11 09 2018].
- [18] [Online]. Available: https://www.baumkunde.de/baumregister/1601-toreiche_in_dausenau/. [Zugriff am 17 04 2019].

Datenquellen Lahn-GIS, Teil "Historie"

Layer	Typ	Stand	zur Verfügung gestellt auf / von...	Quelle / inhaltlich verantwortlich	Zitervorschlag	WMS-links
Kartenaufnahme der Rheinlande durch Tranchot und von Müffling (1803 - 1820)	WMS	k.A.	https://lvermgeo.rlp.de/de/geodaten/opendata/	Landesamt für Vermessung und Geobasisinformation RLP	©GeoBasis-DE / LVermGeoRP (2019), dl-de/by-2-0, http://www.lvermgeo.rlp.de , Originale im Besitz der Kartenabteilung der Staatsbibliothek zu Berlin	http://www.geoportal.rlp.de/mapbender/php/wms.php?layer_id=49366&REQUEST=GetCapabilities&VERSION=1.1.1&SERVICE=WMS&withChilds=1
historische Karten 1819	jpg	2018	https://www.lagis-hessen.de/de/subjects/browse/sn/hkw/d/3	Hessische Landesamt für geschichtliche Landeskunde		
historische Karten 1823 - 1850	jpg	2018	https://www.lagis-hessen.de/de/subjects/browse/id/1/sn/hkw	Hessische Landesamt für geschichtliche Landeskunde		
Karte-Leun-Wetzlar 1841-1855	jpg	2018	https://www.lagis-hessen.de/de/subjects/browse/id/6/sn/hkw	Hessische Landesamt für geschichtliche Landeskunde		
Preußische Kartenaufnahme (1843-1878)	WMS	k.A.	https://lvermgeo.rlp.de/de/geodaten/opendata/	Landesamt für Vermessung und Geobasisinformation RLP	©GeoBasis-DE / LVermGeoRP (2019), dl-de/by-2-0, http://www.lvermgeo.rlp.de , Originale im Besitz der Kartenabteilung der Staatsbibliothek zu Berlin	http://www.geoportal.rlp.de/mapbender/php/wms.php?layer_id=49366&REQUEST=GetCapabilities&VERSION=1.1.1&SERVICE=WMS&withChilds=1
historische Karten 1857 und 1859	jpg	2018	https://www.lagis-hessen.de/de/subjects/browse/id/7/sn/hkw	Hessisches Landesamt für geschichtliche Landeskunde		
Historische Luftbilder 1952-67	WMS	k.A.	http://www.geoportal.hessen.de/mapbender/php/mod_showMetadata.php?languageCode=de&resource=layer&layout=tab&id=38492	Hessisches Landesamt für Bodenmanagement und Geoinformation		http://www.geoportal.hessen.de/mapbender/php/mod_showMetadata.php?_wms.php?layer_id=38492&HPRESSID=tsk-lh-w-68dshvsc43492&REQUEST=GetCapabilities&VERSION=1.1.1&SERVICE=WMS&withChilds=1
Kulturdenkmäler	SHP	2018	Verzeichnis der Kulturdenkmäler RLP, Landesamt für Denkmalpflege Hessen Auskünfte der Naturschutzverwaltung Rheinland-Pfalz, der Landkreise Rhein-Lahn, Limburg-Weilburg, Lahn-Dill und der Stadt Wetzlar, TK 25			
Naturdenkmäler	SHP	2018				