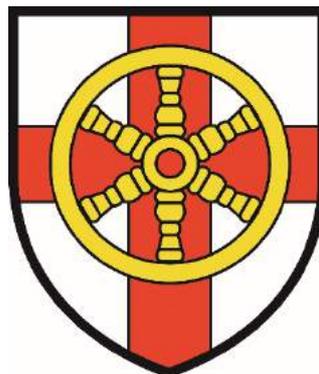


STADT LAHNSTEIN

STADTUMBAU OBERLAHNSTEIN



VORABZUG

VORBEREITENDE UNTERSUCHUNGEN

INTEGRIERTES STÄDTEBAULICHES ENTWICKLUNGSKONZEPT

Projekt 969/ Stand: November 2017

I. ALLGEMEINES	1
1 EINLEITUNG	1
1.1 Exkurs: Ablauf der Stadtsanierung	3
1.1.1 Vorstudie	3
1.1.2 Vorbereitende Untersuchung	3
1.1.3 Sanierungskonzept / ISEK	4
1.1.4 Festlegung des Stadtumbaugebietes / Sanierungsgebietes	4
1.1.5 Durchführung von Stadtumbau- / Sanierungsmaßnahmen	5
1.1.6 Aufhebung der Sanierungssatzung	6
2 AUSGANGSLAGE – ABRISS ÜBER BISHERIGE STADTSANIERUNG IN OBERLAHNSTEIN	7
2.1 Lage im Raum / Erreichbarkeiten	7
2.1.1 Öffentlicher Personennahverkehr - ÖPNV	8
2.2 Planungsrechtliche Situation	10
2.2.1 Regionaler Raumordnungsplan	10
2.2.2 Flächennutzungsplan	10
2.2.3 Bebauungsplanung	11
II.VORBEREITENDE UNTERSUCHUNGEN IM RAHMEN DES FÖRDERPROGRAMMS „STADTUMBAU“	19
1 ABGRENZUNG DES UNTERSUCHUNGSGEBIETES	19
2 METHODIK – GRUNDLAGEN	20
3 BESCHREIBUNG DER STÄDTEBAULICHEN SITUATION	21
3.1 Städtebauliche Strukturdaten	21
3.1.1 Bauzustand / Sanierungsbedarf	21
3.1.2 Bauliche Dichte	25
3.2 Grün- und Freiflächensituation	27
3.3 Stadtbild	30
3.3.1 Leitfaden Farbkultur und Leitfaden Baukultur	32
3.4 Denkmalschutz	33
3.5 Leerstandsproblematik	35
3.6 Gebäudenutzungen und Nutzungsverteilung	38

3.7 Die Situation von Einzelhandel / Dienstleistung / Gewerbe	41
3.7.1 Versorgungssituation in Lahnstein.....	41
3.7.2 Einzelhandelskonzept der Stadt Lahnstein	46
3.8 Öffentliche Einrichtungen / Gemeinbedarfseinrichtungen.....	47
3.9 Verkehrliche Situation	53
3.9.1 Kfz-Verkehr einschließlich ruhender Verkehr	53
3.9.2 ÖPNV	58
3.9.3 Fuß- und Radwege	59
4 DIE BEWOHNERSTRUKTUR IM UNTERSUCHUNGSGEBIET	62
4.1 Allgemeine Bevölkerungsentwicklung der Stadt Lahnstein	62
4.2 Einwohnerstruktur im Untersuchungsgebiet	63
4.3 Bevölkerung mit Migrationshintergrund.....	65
4.4 Soziale Problemstellungen	65
5 ERMITTLUNG DER MITWIRKUNGSBEREITSCHAFT	66
5.1 Einwohnerbefragung im Untersuchungsgebiet.....	66
5.2 Aktivierende Bürgerbeteiligung.....	67
5.2.1 Prioritätenbildung aus Bürgersicht	69
5.3 Beteiligung der Träger öffentlicher Belange.....	70
6 VORSCHLAG ZUR ABGRENZUNG DES STADTUMBAU-/ SANIERUNGSGEBIETES	70
6.1 Auswirkungen und Darstellung ggf. nachteiliger Auswirkungen für die von der Sanierung Betroffenen	71
7 WAHL DES SANIERUNGSVERFAHRENS.....	73
III.Integriertes Städtebauliches Entwicklungskonzept	75
1 LEITBILD, ZIELE UND MAßNAHMEN	76
1.1 Verbesserung der Verkehrssituation im Innenstadtbereich	77
1.1.1 Bau der Entlastungsstraße	77
1.1.2 Anlage dezentraler innerstädtischer Parkplatzflächen	77
1.1.3 Verkehrslenkende Maßnahmen	78
1.1.4 Fußgängerüberweg Haltestellenbereich Braubacher Straße / Bürgermeister-Müller-Straße / Hochstraße	78
1.1.5 Radweg / barrierefreie Erreichbarkeit des Hafenköpfchens	78
1.1.6 Radweg entlang der Braubacher Straße	78

1.1.7 Fußgängerüberweg zum Bahnhof.....	78
1.1.8 Partielle Maßnahmen zur Barrierefreiheit.....	78
1.2 Stärkung des Stadtkerns als Wohn- und Dienstleistungsstandort / Bauliche Neuordnung in Teilbereichen des Stadtkerns / Reaktivierung von Leerständen.....	79
1.2.1 Entkernung/Rückbau zugunsten privater Freiflächen und Parkplätze Bebauungspläne	79
1.2.2 Bebauungspläne zur Steuerung der innergebielichen Quartiersentwicklung.....	79
1.2.3 Leerstands- / Citymanagement / Tourismusförderung	80
1.2.4 Umnutzung von Ladenlokalen	80
1.2.5 Lebensmitteleinzelhandel in die Innenstadt holen.....	80
1.3 Verbesserung der Gestaltung und der Aufenthaltsqualität sowie des Erscheinungsbildes vor allem in Bezug auf die Innenstadt sowie die Verknüpfung zwischen Innenstadt und Freiraum	81
1.3.1 Gestaltungsfibel / Gestaltungssatzung / Erhaltungssatzung	81
1.3.2 Förderung privaten Engagements (Öffentlichkeitsarbeit).....	81
1.3.3 Beratung und Förderung privater Sanierungsmaßnahmen.....	81
1.3.4 Verfügungsfonds	82
1.3.5 Sanierung altes Rathaus.....	82
1.3.6 Gestaltung des Bahnhofsumfeldes	82
1.3.7 Aufwertung der Verbindungen zwischen Rheinanlagen und Innenstadt.....	82
1.3.8 Angebote für Senioren verbessern	82
1.3.9 Angebote für Jugendliche verbessern.....	83
1.3.10 Sichtbarkeit und Erlebbarkeit der historischen Stadtbefestigung verbessern	83
1.3.11 Kulturelles Angebot weiter ausbauen.....	83
2 VORLÄUFIGE KOSTEN- UND FINANZIERUNGSÜBERSICHT	84
3 ERFOLGSKONTROLLE / MONITORING	86
ANHANG 1: PLÄNE ZU DEN VORBEREITENDEN UNTERSUCHUNGEN	88
ANHANG 2: FRAGEBOGEN ZUR BÜRGERBEFRAGUNG	90

ABBILDUNGSVERZEICHNIS

Abbildung 1: Untersuchungsbereich für die Vorbereitende Untersuchung (Quelle: WSW & Partner, Eigene Darstellung, Stand: Mai 2017)	4
Abbildung 2: Ausschnitt aus dem Flächennutzungsplan der Stadt Lahnstein, Stand 1999, mit Abgrenzung des ehemaligen Sanierungsgebiets in Oberlahnstein (rote Umgrenzung).....	7
Abbildung 3: Lage der Stadt Lahnstein (rote Markierung).....	8
Abbildung 4: Nahverkehrslinien in der Region Koblenz (Quelle: DB 2017, https://bauinfos.deutschebahn.com/rheinland-pfalz,1 , Stand 05.09.2017)	9
Abbildung 5: Liniennetzplan.....	10
Abbildung 6: Flächennutzungsplan der Stadt Lahnstein, Stand 1999. Ausschnitt mit ungefährer Abgrenzung des Untersuchungsgebietes (hellblaue Linie) (Quelle: Stadt Lahnstein, 1999, bearbeitet d. WSW & Partner)	11
Abbildung 7: Abgrenzung des Untersuchungsgebiets (rote Linie) und der Bebauungspläne Nr. 22 „Entlastungsstraße“ (blau), Nr. 45 „Rheinquartier Lahnstein, Teilgebiet Nord“ (grün), Nr. 1 „Altstadtsanierung Lahnstein, Deckblatt 1“ (orange), Nr. 2 „Altstadtsanierung Lahnstein, 1. Änderung“ (gelb), Nr. 19 „Altstadtsanierung Lahnstein: Hochstraße / Burgstraße / Hintermauergasse / Frühmesserstraße“ (rot) sowie Nr. 3 „Altstadtsanierung Lahnstein“ (violett).....	12
Abbildung 8: Planzeichnung Bebauungsplan Nr. 22 „Entlastungsstraße“ (Quelle: Stadt Lahnstein 2004).....	13
Abbildung 9: Planzeichnung Bebauungsplan Nr. 45 „Rheinquartier Lahnstein, Teilgebiet Nord“ (Quelle: Stadt Lahnstein 2016).....	14
Abbildung 10: Planzeichnung Bebauungsplan Nr. 1 „Altstadtsanierung Lahnstein, Deckblatt 1“ (Quelle: Stadt Lahnstein).....	15
Abbildung 11: Planzeichnung Bebauungsplan Nr. 2 „Altstadtsanierung Lahnstein, 1. Änderung“ (Quelle: Stadt Lahnstein).....	16
Abbildung 12: Planzeichnung Bebauungsplan Nr. 19 „Altstadtsanierung Lahnstein: Hochstraße / Burgstraße / Hintermauergasse / Frühmesserstraße“ (Quelle: Stadt Lahnstein)	17
Abbildung 13: Planzeichnung Bebauungsplan Nr. 3 „Altstadtsanierung Lahnstein“ (Quelle: Stadt Lahnstein 1983)	18
Abbildung 14: Untersuchungsbereich für die Vorbereitenden Untersuchungen (Quelle: WSW & Partner, Eigene Darstellung, Stand: Mai 2017)	19
Abbildung 15: Anteile der sanierungsbedürftigen Gebäude im Untersuchungsgebiet (100% = ca. 800 Gebäude) (WSW & Partner, Eigene Darstellung)	21
Abbildung 16: Gebäudezustand im Untersuchungsgebiet (Plan „Gebäudezustand“ im Anhang) (Quelle: WSW & Partner, Eigene Darstellung, Stand: Juni 2017)	22
Abbildung 17: Gebäudezustand in einem Ausschnitt des Untersuchungsgebiets.....	23
Abbildung 18: Ergebnis der Bürgerbefragung - Schwerpunkte privater Sanierungsmaßnahmen nach Gewerken (WSW & Partner, Eigene Darstellung).....	25
Abbildung 19: Anteile der Eigentümer und Mieter im Untersuchungsgebiet (WSW & Partner, Eigene Darstellung)	25

Abbildung 20: Quartiersweise bauliche Dichte im Untersuchungsgebiet (Plan „Bauliche Dichte“ im Anhang)	26
Abbildung 21: Quartiersweise bauliche Dichte im Innenstadtbereich. Ausschnitt aus dem Untersuchungsgebiet (Plan „Bauliche Dichte“ im Anhang); rot: GRZ bis 1,0; orange: GRZ bis 0,9; gelb: GRZ bis 0,8.....	27
Abbildung 22: Lage der städtischen Grünflächen im Untersuchungsgebiet.....	28
Abbildung 23: Schwerpunktbereiche mit stadtbildprägender Bausubstanz.....	30
Abbildung 24: Ausschnitt leerstehende Einzelhandels- und Gewerbeflächen sowie Wohnflächen im Untersuchungsgebiet (Stand: Sommer 2017)	36
Abbildung 25: Ergebnisse der Bürgerbefragung zu den wichtigsten Aufgaben bei der Entwicklung des Stadtkerns.....	38
Abbildung 26: Anteile der Gebäudenutzungen im Untersuchungsgebiet	39
Abbildung 27: Nutzungsmischung im Innenstadtbereich des Untersuchungsgebiets.....	40
Abbildung 28: Nutzungsmischung im Untersuchungsgebiet	40
Abbildung 29: Karte „Zentrale Orte und Versorgungsgebiete“, Planungsgemeinschaft Mittelrhein-Westerwald, 2006, Textliche Festsetzungen, S. 12	43
Abbildung 30: Lage des großflächigen Einzelhandels von Oberlahnstein (Quelle: Openstreetmap)	45
Abbildung 31: Verkehrshierarchie im Untersuchungsgebiet (Plan „Verkehr“ im Anhang).....	54
Abbildung 32: Auswertung Bürgerbefragung: „Fühlen Sie sich in Ihrem Gebäude / Ihrer Wohnung gestört?“	56
Abbildung 33: Ergebnisse der Bürgerbefragung zu den wichtigsten Aufgaben bei der Entwicklung des Stadtkerns (WSW & Partner, Eigene Darstellung)	56
Abbildung 34: Haltestellen im Untersuchungsgebiet in Oberlahnstein (Plan „Verkehr“ im Anhang)	59
Abbildung 35: Radwege im Untersuchungsgebiet (Plan „Verkehr“ im Anhang)	61
Abbildung 36: Bevölkerungsentwicklung der Stadt Lahnstein Quelle: Eigene Darstellung nach Daten des Stat. Landesamtes Rheinland Pfalz, 2017)	62
Abbildung 37: Bevölkerungsentwicklung der Stadt Lahnstein (Quelle: Eigene Darstellung nach Daten des Stat. Landesamtes Rheinland Pfalz, 2017)	63
Abbildung 38: Verteilung der Altersgruppen in der Stadt Lahnstein (WSW & Partner, Eigene Darstellung)	64
Abbildung 39: Verteilung der Altersgruppen in Rheinland-Pfalz (WSW & Partner, Eigene Darstellung).....	64
Abbildung 40: Befragungsergebnis hinsichtlich der privaten Einstellung (WSW & Partner, Eigene Darstellung)	66
Abbildung 41: Befragungsergebnis hinsichtlich der privaten Mitwirkungsbereitschaft (WSW & Partner, Eigene Darstellung).....	67
Abbildung 42: Terminplan der Öffentlichkeitsarbeit (Arbeitsgruppensitzungen) (WSW & Partner, Eigene Darstellung).....	68
Abbildung 43: Maßnahmenliste „Prioritäten aus Bürgersicht“ (siehe auch Abbildung im Anhang)	70
Abbildung 44: Vorgeschlagene Abgrenzung des Stadtumbau- bzw. Sanierungsgebietes	71

Förderprogramm „Stadtumbau Lahnstein“

„Vorbereitende Untersuchungen – Integriertes städtebauliches Entwicklungskonzept“

I. ALLGEMEINES

1 EINLEITUNG

Mit der Aufnahme in das Bund Länder Programm “Stadtumbau“ eröffnen sich für die Stadt Lahnstein neue Perspektiven, die weitere Entwicklung des Stadtkerns ganzheitlich im Sinne eines integrierten städtebaulichen Entwicklungskonzeptes in Angriff zu nehmen.

Mit dem Förderprogramm sollen strukturelle Anpassungsmaßnahmen in Gebieten, die von erheblichen städtebaulichen oder wirtschaftsstrukturellen Funktionsverlusten bedroht oder betroffen sind, gefördert werden. Das Förderprogramm dient zur Herstellung nachhaltiger städtebaulicher, wirtschaftlicher oder technologischer Strukturen und zur Stärkung der Innenstadtbereiche.

Die Fördermittel werden der Gemeinde / Stadt für die städtebauliche Gesamtmaßnahme, deren einheitliche und zügige Durchführung im öffentlichen Interesse liegt, zur Verfügung gestellt. Stadtumbaumaßnahmen können innerhalb eines durch Gemeinde- / Stadtratsbeschlusses festgelegten Stadtumbaugebietes gem. § 171 BauGB oder – soweit erforderlich – als förmlich festgesetztes Sanierungsgebiet gem. § 142 BauGB gefördert werden. Dazu gehören Entwicklungskonzepte, Untersuchungen, Planungen, Beratungsleistungen, Ordnungsmaßnahmen, Grunderwerb, Erschließungsmaßnahmen, Baumaßnahmen (Gemeinbedarfs- und Folgeeinrichtungen), Modernisierungs- und Instandsetzungsmaßnahmen sowie Abschlussmaßnahmen.

Förderfähig sind jedoch auch einzelne oder im Zusammenhang stehende gebietsergänzende, gebietsübergreifende oder gebietsunabhängige Stadterneuerungsmaßnahmen, die unabhängig von der Gesamtmaßnahme gefördert werden können wie Um-, Aus- oder Neubaumaßnahmen.

Allgemeine Voraussetzung für die Förderfähigkeit der Gesamtmaßnahme in einem Stadt- bzw. Ortsteil ist, dass das besondere Städtebaurecht Anwendung findet, und dass die Ausgaben der Gesamtmaßnahme weder von der Gemeinde allein noch anderweitig getragen werden können. Als Grundlage für die Förderung gelten die Gebietsabgrenzung, ein städtebauliches Entwicklungskonzept i. S. v. § 171 b BauGB oder ein Sanierungsgebiet gem. § 142 BauGB und eine Maßnahmen-, Kosten- und Finanzierungsübersicht sowie ggf. städtebauliche Verträge.

Einzelvorhaben erfüllen hingegen dann ihre Zuwendungsvoraussetzung bzw. sind dann förderfähig, wenn diese erhebliche städtebauliche Auswirkungen auf die Entwicklung und den Stadtumbau der Gemeinde haben.¹

Im Stadtkern von Oberlahnstein soll der öffentliche Raum funktional und gestalterisch aufgewertet werden. Ebenso soll der Wohnwert, der sowohl durch teilweise extreme Verkehrsbelastungen aber auch durch hohe Überbauungsgrade und erhebliche funktionale und substanzielle Mängel verschlechtert hat, erhöht werden. Ein wesentlicher Baustein hierbei ist die Reduzierung der innerstädtischen Verkehrsbelastung.

¹ Vgl. dazu: Programmüberblick: Stadtumbau, <http://isim.rlp.de/staedte-und-gemeinden/staedtebauliche-erneuerung/stadtumbau/>

Die Herstellung nachhaltiger städtebaulicher und wirtschaftlicher Strukturen sowie die Stärkung des innerstädtischen Bereichs im Sinne des Programms „Stadtumbau“ in Lahnstein soll vorangetrieben werden.

Nach derzeitigem Stand ist beabsichtigt, auf die weitergehenden Regelungsinhalte und –Vorschriften eines per Satzung festgelegten „Sanierungsgebietes“ zu verzichten und zunächst ein Stadtumbaugebiet gem. § 171b BauGB festzulegen.

Sollte sich im weiteren Verlauf der Stadtumbaumaßnahme in Oberlahnstein abzeichnen, dass zur Beseitigung der vorhandenen substanziellen und funktionalen Mängel ggf. präventive Genehmigungspflichten hinsichtlich Rechtsvorgängen, wie z. B. der Veräußerung, Belastung oder Teilung von Grundstücken oder des Abschlusses von Miet- oder Pachtverhältnissen erforderlich werden, wäre die Anwendung des besonderen Städtebaurecht in Form eines Sanierungsgebietes gem. § 142 Abs.1 BauGB erforderlich.

Der Aufstellung des Integrierten städtebaulichen Entwicklungskonzeptes (ISEK) für den Innenstadtbereich von Oberlahnstein liegt daher die methodische Vorgehensweise zum Ablauf einer städtebaulichen Sanierung, beginnend mit den Vorbereitenden Untersuchungen über die Erarbeitung eines Integrierten Stadtentwicklungskonzeptes / Städtebaulichen Rahmenplanes mit dem Vorschlag zur Abgrenzung eines Stadterneuerungsgebietes als Sanierungs- bzw. Fördergebiet zugrunde. Diese methodische Vorgehensweise ermöglicht es der Stadt Lahnstein, ggf. auch zu einem späteren Zeitpunkt ergänzend für das gesamte Fördergebiet der Stadtumbaumaßnahme oder in Teilen davon Sanierungsgebiete gem. § 142 BauGB auszuweisen.

Die endgültige Auswahl des einzusetzenden Instrumentariums zur fördertechnischen und rechtlichen Abwicklung der Stadtumbaumaßnahme wird Gegenstand der Abstimmung mit der Aufsichts- und Dienstleistungsdirektion sowie dem Ministerium sein.

1.1 Exkurs: Ablauf der Stadtsanierung

Rechtsgrundlage für eine städtebauliche Sanierung ist die sogenannte „Städtebauliche Sanierungsmaßnahme“ als Bestandteil des besonderen Städtebaurechtes (BauGB §§ 136 ff): „Städtebauliche Sanierungsmaßnahmen sind Maßnahmen, durch die ein Gebiet zur Behebung städtebaulicher Missstände wesentlich verbessert oder umgestaltet wird.“

Das Baugesetzbuch unterscheidet dabei grob zwei Bestandteile – die Vorbereitung und die Durchführung der Sanierung.

Die Vorbereitung ist hierbei die Aufgabe der Gemeinde selbst und umfasst vor allem die Vorbereitenden Untersuchungen, die förmliche Festlegung des Untersuchungsgebietes und die städtebaulichen Planungen zur Verwirklichung der Sanierungsziele. Hierzu kann sie sich eines fachlich geeigneten Beauftragten bedienen.

Die Durchführung beinhaltet Ordnungsmaßnahmen und Baumaßnahmen. Erstere sind wiederum Aufgaben der Gemeinde. Zu ihnen gehört die Bodenordnung, die Herstellung oder Änderung von Erschließungsanlagen etc. Die Baumaßnahmen bleiben den Eigentümern selbst überlassen, soweit eine zügige und zweckmäßige Durchführung durch sie gewährleistet ist.

Zur praktischen Durchführung einer städtebaulichen Sanierungsmaßnahme sind Zwischenschritte erforderlich, welche im Folgenden in ihrer Abfolge mit dem rechtlichen Hintergrund und den für die Durchführung Zuständigen dargestellt werden.

1.1.1 Vorstudie

Die Vorstudie dient einer Grobanalyse zur Verschaffung eines ersten Überblicks und zur Festlegung des Untersuchungsgebietes für die Vorbereitende Untersuchung. Sie besitzt keine direkte rechtliche Definition, kann jedoch als Bestandteil der Vorbereitenden Untersuchung betrachtet werden. Zuständig für ihre Durchführung ist die Gemeinde bzw. ein von ihr beauftragter Planer oder Ingenieur.

1.1.2 Vorbereitende Untersuchung

Die Vorbereitende Untersuchung dient vor allem der Beschaffung der notwendigen Beurteilungsunterlagen bezüglich der anzutreffenden Verhältnisse und Missstände, der Notwendigkeit, den allgemeinen Zielen und der Durchführbarkeit der Sanierung (§ 141 BauGB). In ihr ist der Nachweis der städtebaulichen Missstände zu erbringen. Diese ist Voraussetzung für die Aufnahme in das Städtebauförderungsprogramm.

Die Durchführung der Vorbereitenden Untersuchung wird vom Stadtrat beschlossen. Zuständig ist die Stadt bzw. der von ihr beauftragte Planer oder Ingenieur.

Der Stadtrat der Stadt Lahnstein hat am 29.06.2017 für ein ca. 45 ha großes Gebiet die Durchführung von Vorbereitenden Untersuchungen nach § 141 Abs. 3 BauGB beschlossen. Das Gebiet in Oberlahnstein verläuft entlang des Ostufers des Rheins zwischen dem Hafenköpfchen und dem Park am Martinschloss. Oberhalb der Bahnstrecke bezieht der Untersuchungsbereich ebenfalls die Flächen südlich der Frankenstraße bis zur Brückenstraße ein, jedoch nur deren westliche Bebauungsseite. Ab der evangelischen Kirche verläuft der Untersuchungsbereich zunächst entlang der Adolfstraße (nur westlich) bis zur Lahneckstraße (nur südlich) und dann bis zur Mittelstraße. Nur deren westliche Straßenrandbebauung

liegt im Untersuchungsbericht; allerdings werden der Schillerpark und die Freiherr-vom-Stein-Schule mit eingeschlossen. Die Mittelstraße bleibt Grenze des Bereiches, der in Höhe der Martinstraße nach Westen bis zur Adolfstraße verschwenkt, von wo sie weiter nach Süden bis zur Gabelung mit der Braubacher Straße verläuft; die östliche Seite der Adolfstraße liegt dabei nicht im Untersuchungsbereich. Über die Braubacher Straße läuft die Grenzziehung zurück bis zur Zollgasse und ans Rheinufer. Eine schmale Trasse westlich der Bahnschienen wird zusätzlich in das Plangebiet einbezogen.

Der südliche „Fortsatz“ des Untersuchungsgebietes ergibt sich aus der Einbeziehung des Bebauungsplanes für den 1. Abschnitt der Entlastungsstraße für den Stadtkern von Oberlahnstein. (Bebauungsplan Nr. 22 „Entlastungsstraße“).

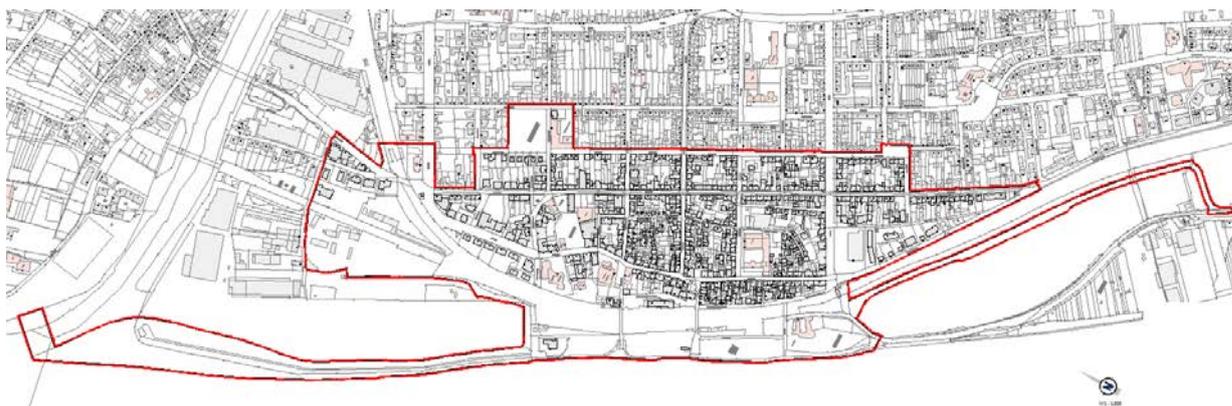


Abbildung 1: Untersuchungsbereich für die Vorbereitende Untersuchung (Quelle: WSW & Partner, Eigene Darstellung, Stand: Mai 2017)

Der Beschluss über den Beginn der Vorbereitenden Untersuchungen ist nicht gleichbedeutend mit der förmlichen Festsetzung des Sanierungsgebietes. Diese bedarf einer besonderen Sanierungssatzung.

1.1.3 Sanierungskonzept / ISEK²

Das Sanierungskonzept beinhaltet die Bestimmung der Ziele und Zwecke der Sanierung. Darüber hinaus die städtebaulichen Planungen, welche notwendig sind, um die dargestellten Missstände zu beheben (§ 140 BauGB). Soweit erforderlich wird ein Städtebaulicher Rahmenplan erstellt. Zuständig für die Erstellung ist die Gemeinde bzw. ein von ihr beauftragter Planer oder Ingenieur.

1.1.4 Festlegung des Stadtumbaugebietes / Sanierungsgebietes

Aus der Vorbereitenden Untersuchung und dem ISEK wird das Stadtumbaugebiet, ggf. auch ein Sanierungsgebiet, abgeleitet, in welchem schließlich die Sanierungsmaßnahmen durchgeführt werden sollen. Die Gemeinde bzw. ein von ihr beauftragter Planer oder Ingenieur schlagen die Abgrenzung des Gebietes vor.

² Integriertes Städtebauliches Entwicklungskonzept

Während die Festlegung eines Stadtumbaugebietes gem. § 171 b BauGB nicht durch einen förmlichen Satzungsbeschluss, sondern durch einfachen Beschluss des Gemeinde- bzw. Stadtrates erfolgt, wäre die förmliche Festlegung des Sanierungsgebietes nach Abstimmung mit der Aufsichts- und Dienstleistungsdirektion (ADD) und dem zuständigen Ministerium (ISIM RLP) vom Gemeinde- / Stadtrat als Satzung förmlich zu beschließen (Sanierungssatzung § 142 BauGB) und ortsüblich bekannt zu machen. Erforderlicher Bestandteil des Integrierten Stadtentwicklungskonzeptes (ISEK) ist eine Kosten- und Finanzierungsübersicht (KOFI) in der die beabsichtigten Maßnahmen, deren voraussichtliche Kosten und Realisierungszeiträume sowie die zur Finanzierung der einzelnen Projekte vorgesehenen Ressourcen (Fördermittel, ggf. Erschließungsbeiträge, Ausgleichsbeträge u. a.) dargestellt werden.

Sollte sich (ggf. zu einem späteren Zeitpunkt) herausstellen, dass die Anwendungen besonderer sanierungsrechtlicher Vorschriften eines Sanierungsgebietes erforderlich sind, kann festgelegt werden, dass folgende Sachverhalte einer Genehmigung durch die Gemeinde (gem. §§ 144, 145 BauGB) bedürfen:

- Rechtsgeschäfte, welche ein Grundstück betreffen (Veräußerung, Teilung, etc.).
- Vorhaben, welche die Errichtung, Änderung oder Nutzungsänderung baulicher Anlagen zum Inhalt haben.

Darüber hinaus ist in förmlich festgesetzten Sanierungsgebieten auch die amtliche Beendigung von Miet- und Pachtverhältnissen möglich. (§ 182 BauGB).

Die Festlegung eines Stadtumbaugebietes gem. § 171b BauGB erscheint hingegen in solchen Fällen sinnvoll, in denen davon ausgegangen werden kann, dass bei der Durchführung der im ISEK dargestellten Maßnahmen keine großen Widerstände zu erwarten sind. Regelungen zur Durchführung von Maßnahmen im Stadtumbaugebiet erfolgen durch den Abschluss von Stadtumbauverträgen gem. § 171e BauGB.

Besteht die Möglichkeit, dass unerwünschte und zu den Zielen des ISEK konfligierende private Maßnahmen drohen, empfiehlt sich die Aufstellung einer sogenannten „Sicherungssatzung“ gem. § 171d BauGB.

1.1.5 Durchführung von Stadtumbau- / Sanierungsmaßnahmen

Mit der Durchführung konkreter Maßnahmen wird die eigentliche Sanierungsarbeit geleistet, welche nach den im ISEK definierten Zielen und Zwecken der Sanierung erforderlich ist. Auf dieser untersten, objektbezogenen Ebene werden die festgestellten Missstände eingeschränkt, verbessert oder behoben. Diese Phase dauert erfahrungsgemäß etwa 10 – 15 Jahre.

Von der Gemeinde sind in diesem Rahmen die Maßnahmen durchzuführen, welche den öffentlichen Raum betreffen, also Straßen, Plätze, Grünanlagen, etc. Die Maßnahmen an Gebäuden und privaten Grundstücken sind den Eigentümern überlassen, soweit die Durchführung gewährleistet ist. Sie bedürfen jedoch generell der schriftlichen Genehmigung durch die Gemeinde.

1.1.6 Aufhebung der Stadtumbaumaßnahme / Sanierung

Nach Abschluss der Sanierungsarbeiten wird die Sanierungssatzung bzw. ggf. im Stadtumbaugebiet die Sicherungssatzung durch Gemeinde- bzw. Stadtratsbeschluss aufgehoben. An die Aufhebung der Sanierungssatzung schließt sich die Abrechnung der Gesamtmaßnahme an. Hierzu ist für die eingesetzten Städtebaufördermittel ein Verwendungsnachweis zu erstellen.

2 AUSGANGSLAGE – ABRISS ÜBER BISHERIGE STADTSANIERUNG IN OBERLAHNSTEIN

Teile des Untersuchungsgebiets waren ab den 1970er Jahren als förmlich festgesetztes Sanierungsgebiet ausgewiesen. Die Sanierungssatzung wurde 2008 aufgehoben. Im Zuge dieser Maßnahmen entstanden einige Bebauungspläne unter dem Namen „Altstadtsanierung“ und fortlaufender Nummerierung.



Abbildung 2: Ausschnitt aus dem Flächennutzungsplan der Stadt Lahnstein, Stand 1999, mit Abgrenzung des ehemaligen Sanierungsgebiets in Oberlahnstein (rote Umgrenzung)

2.1 Lage im Raum / Erreichbarkeiten

Die Stadt Lahnstein liegt im Rhein-Lahn-Kreis. Die besteht aus den Stadtteilen Oberlahnstein, Niederlahnstein und Friedrichsseggen. Die Einwohnerzahl beträgt knapp 18.000 Einwohner (Stand 31.12.2015).³ Lahnstein zählt zur Planungsregion Mittelrhein-Westerwald. Die Stadt nimmt die Funktion eines Mittelzentrums wahr.

Über die Bundesstraße B 42 ist Lahnstein verkehrlich günstig an das regionale Straßennetz angeschlossen. Die nächste Anschlussstelle zur Autobahn A 48 befindet sich nördlich von Koblenz und kann in ca. 15 Minuten erreicht werden. Koblenz selbst ist in ca. 5 Minuten erreichbar. Bis zum Flughafen Frankfurt sind es mit dem PKW ca. 1 Stunde und 45 Minuten und bis zum Flughafen Köln/Bonn ca. 1 Stunde und 15 Minuten.

³ Statistisches Landesamt Rheinland-Pfalz 2016, Statistische Berichte 2016, aufgerufen unter: https://www.statistik.rlp.de/fileadmin/dokumente/berichte/A/1033/A1033_201522_hj_G.pdf, Stand: 05.09.2017

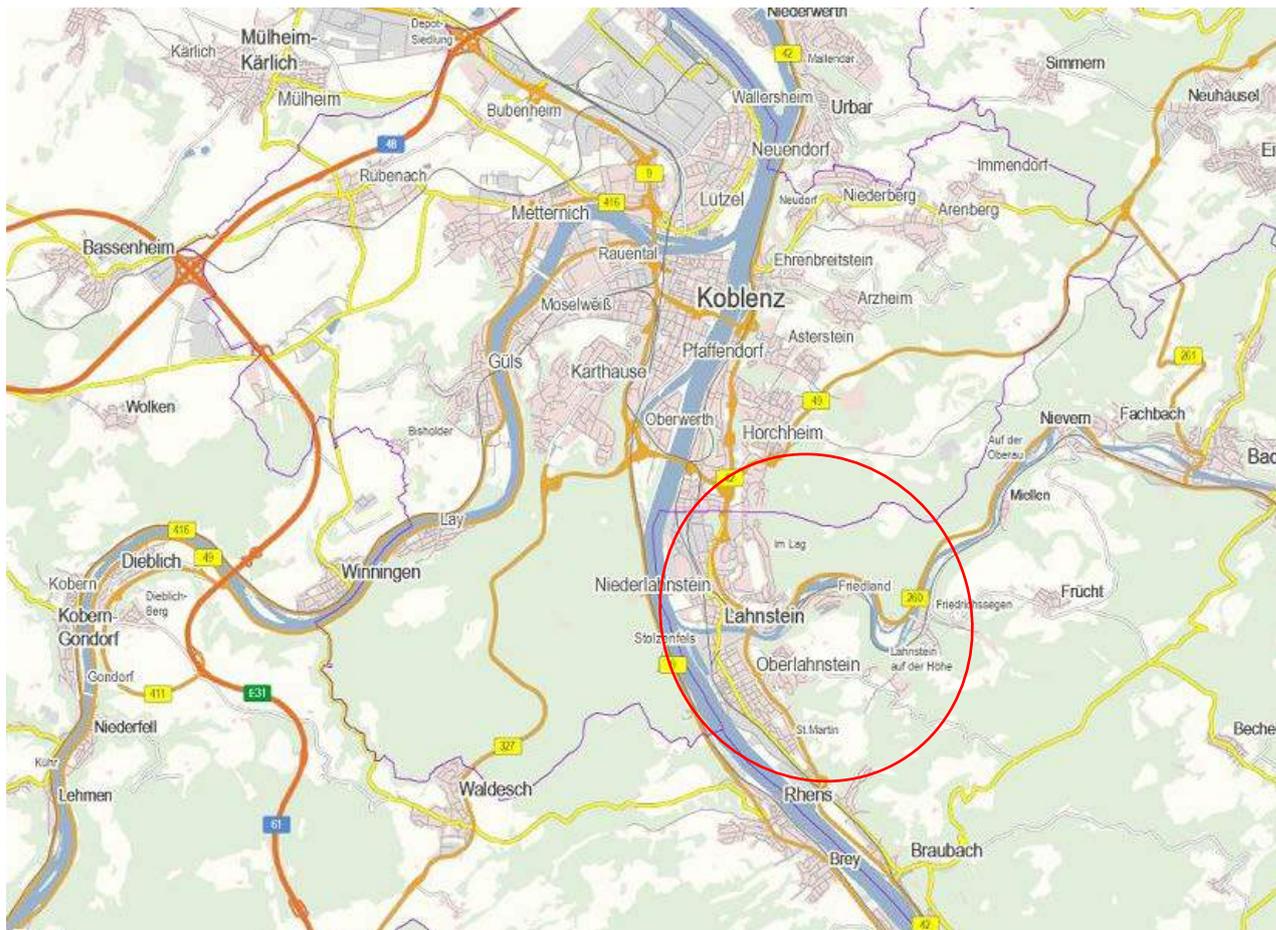


Abbildung 3: Lage der Stadt Lahnstein (rote Markierung)

(Quelle: Landschaftsinformationssystem der Naturschutzverwaltung Rheinland-Pfalz LANIS 2017, aufgerufen unter: http://map1.naturschutz.rlp.de/kartendienste_naturschutz/index.php, Stand: 05.09.2017)

2.1.1 Öffentlicher Personennahverkehr - ÖPNV

Die Stadt Lahnstein verfügt über drei Bahnhöfe. Ab Oberlahnstein verkehrt lediglich die Rheingaulinie VIA 10 mit Halt in Niederlahnstein. Ab Niederlahnstein und Friedrichsseggen die RB 23 und sowie ab Niederlahnstein der RE 25.

Damit stehen folgende Direktverbindungen zur Verfügung (siehe Abbildung 4):

- Neuwied – Koblenz – Niederlahnstein – **Oberlahnstein** – Kaub – Wiesbaden Hbf – Mainz Kastel – Frankfurt am Main Hbf (VIA 10), stündlich; zu den Hauptverkehrszeiten werktags zusätzliche Züge auf Teilstrecken⁴

⁴ VIAS 2017, Fahrplan, http://www.vias-online.de/data/rb10_2017.pdf, Stand: 08.09.2017

- Mayen – Koblenz – Niederlahnstein – Friedrichsseggen – Nassau – Limburg (RB 23), stündlich; werktags zusätzliche Züge⁵
- Koblenz – Niederlahnstein – Nassau – Limburg – Wetzlar – Gießen (RR 25), alle zwei Stunden⁶

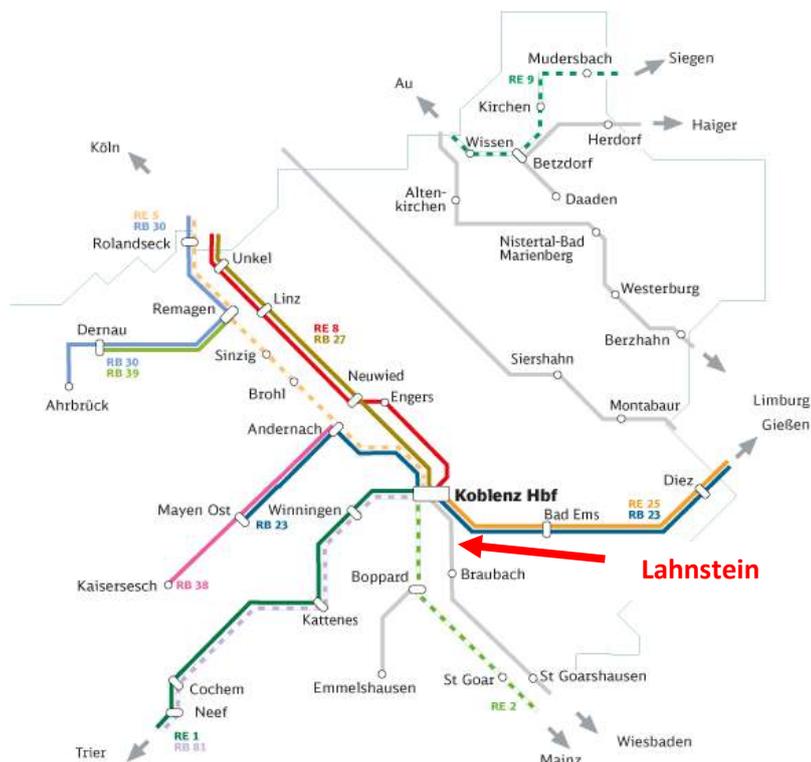


Abbildung 4: Nahverkehrslinien in der Region Koblenz

(Quelle: DB 2017, <https://bauinfos.deutschebahn.com/rheinland-pfalz,1>, Stand 05.09.2017)

Neben dem schienengebundenen Nahverkehr halten folgende Buslinien des VRM in Lahnstein⁷:

- 540: Nastätten – Dachsenhausen – Braubach – Oberlahnstein – Niederlahnstein, wochentags stündlich, am Wochenende alle zwei Stunden
- 570: Koblenz – Niederlahnstein – Oberlahnstein – Braubach, werktags halbstündlich, sonntags etwa alle zwei Stunden
- 571: Koblenz – Niederlahnstein – Oberlahnstein, werktags stündlich, sonntags etwa alle zwei Stunden
- 573: Koblenz – Niederlahnstein – Oberlahnstein – Friedrichsseggen, montags bis freitags stündlich

⁵ VRM/DB 2017, Lahntalstrecke, <http://www.vrminfo.de/fileadmin/data/pdf/fahrplanbuecher/2017/LAH.pdf>, Stand 08.09.2017

⁶ Ebenda

⁷ VRM 2017, Linienfahrplan, http://www.vrminfo.de/fahrplan/fahrgastinfo-auskunft/linienfahrplan/?tx_ffvrmti-metatable_books%5Bcontroller%5D=Books&cHash=bedc89cbbb0efe87a82615933594ad4d, Stand 08.09.2017

- 574: Niederlahnstein, nur Schulbusverkehr
- 956: Koblenz – Pfaffendorfer Höhe – Hochheim – Niederlahnstein – Oberlahnstein, nur Schulbusverkehr
- 994: Neuwied –Niederlahnstein – Oberlahnstein, nur Schulbusverkehr

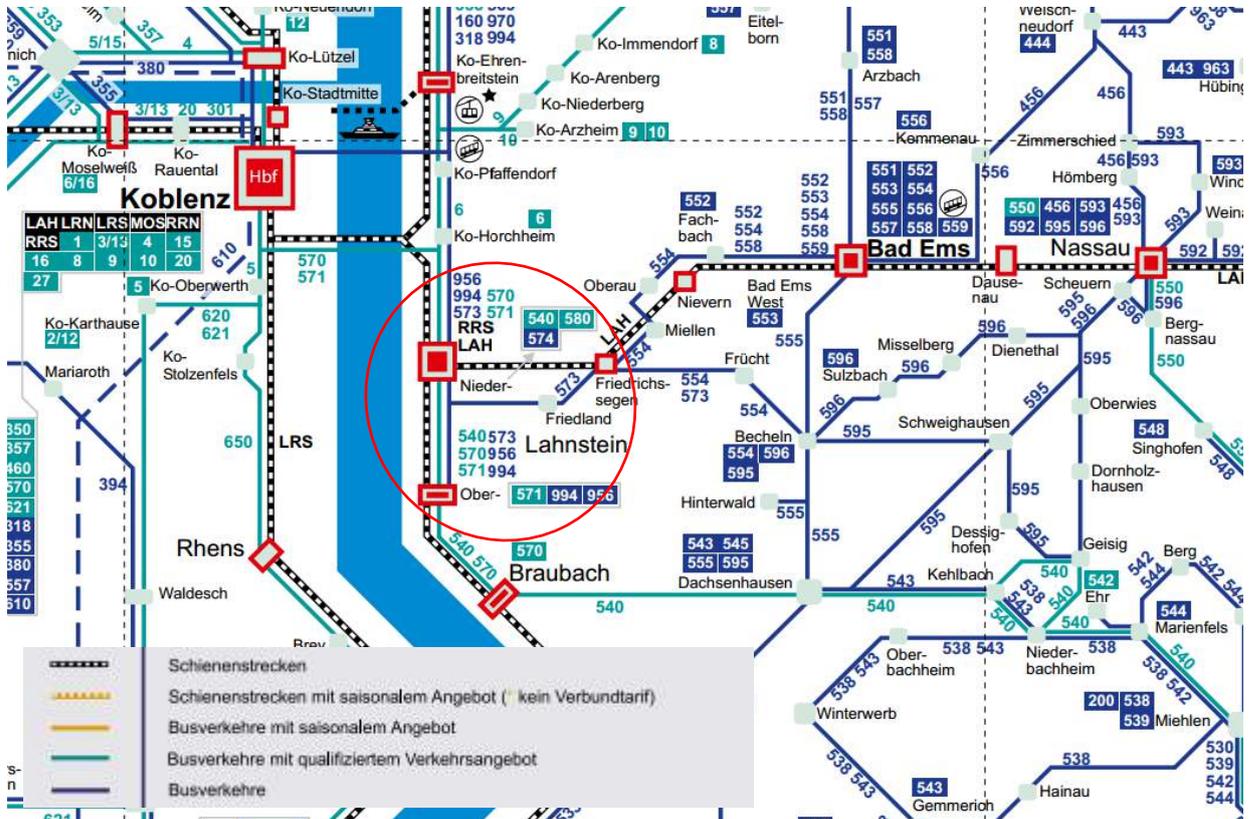


Abbildung 5: Liniennetzplan

(Quelle: Verkehrsverbund Rhein-Mosel (VRM) 2017, http://www.vrminfo.de/fileadmin/user_upload/Liniennetzplan_2017_web.pdf, Stand: 08.09.2017)

2.2 Planungsrechtliche Situation

2.2.1 Regionaler Raumordnungsplan

Der aktuelle Regionale Raumordnungsplan (ROP) der Planungsgemeinschaft Mittelrhein-Westerwald (2006) weist die Stadt Lahnstein als Mittelzentrum im Grundnetz aus.

2.2.2 Flächennutzungsplan

Im Flächennutzungsplan der Stadt Lahnstein wird das Untersuchungsgebiet überwiegend als gemischte Baufläche dargestellt. Weiterhin sind der Schillerpark und das Rheinufer als Grünflächen eingezeichnet. Daneben sind die Bahnstrecke und die Hauptverkehrsstraßen zu erkennen. Zwischen Hafen und Bahnstrecke im Norden ist zudem eine Fläche für den Gemeinbedarf (Feuerwehr) vorgesehen⁸. Einrichtungen

⁸ Gem. Auskunft d. Stadtverwaltung (29.09.2017) wird dieser Standort nicht mehr vorgesehen.

und Anlagen für den Gemeinbedarf im Untersuchungsgebiet umfassen ansonsten solche für gesundheitliche Zwecke und für die öffentliche Verwaltung sowie Schulen und Sportstätten. Mit einer dicken roten Umrandung wird das ehemalige Sanierungsgebiet gekennzeichnet. Bislang fanden keine Änderungen des Flächennutzungsplans statt, die den Bereich des Plangebiets betreffen.



Abbildung 6: Flächennutzungsplan der Stadt Lahnstein, Stand 1999. Ausschnitt mit ungefährender Abgrenzung des Untersuchungsgebietes (hellblaue Linie)
(Quelle: Stadt Lahnstein, 1999, bearbeitet d. WSW & Partner)

2.2.3 Bebauungsplanung

Für weite Teile des Untersuchungsgebietes besteht derzeit kein Bebauungsplan. Zwei großflächige Bebauungspläne Nr. 22 - „Entlastungsstraße“ und Nr. 45 - „Rheinquartier Lahnstein, Teilgebiet Nord“ tangieren das Untersuchungsgebiet nur im Randbereich, so dass die Innenstadt außerhalb beider Geltungsbereiche liegt. Beide Pläne sind bedeutsam für die Sicherung einer Trasse für die Entlastungsstraße bzw. ihren Anschluss im Süden. Während der Bebauungsplan Nr. 22 - „Entlastungsstraße“ daneben auch Teile der Bebauung im Nordwesten des Untersuchungsgebiets umfasst, beinhaltet der Bebauungsplan Nr. 45 - „Rheinquartier Lahnstein, Teilgebiet Nord“ zum größten Teil Flächen außerhalb des Untersuchungsgebiets. Innerhalb der Innenstadt finden sich vier vergleichsweise kleinflächige Bebauungspläne, nämlich Nr. 1 - „Altstadtsanierung Lahnstein, Deckblatt 1“, Nr. 2 - „Altstadtsanierung Lahnstein, 1. Änderung“, Nr. 3 - „Altstadtsanierung Lahnstein“ und Nr. 19 - „Altstadtsanierung Lahnstein: Hochstraße / Burgstraße / Hintermauergasse / Frühmesserstraße“. Weiterhin schließt der Bebauungsplan Nr. 28 - „Innerer Stadtkern Oberlahnstein“ Vergnügungsstätten im Untersuchungsgebiet aus.

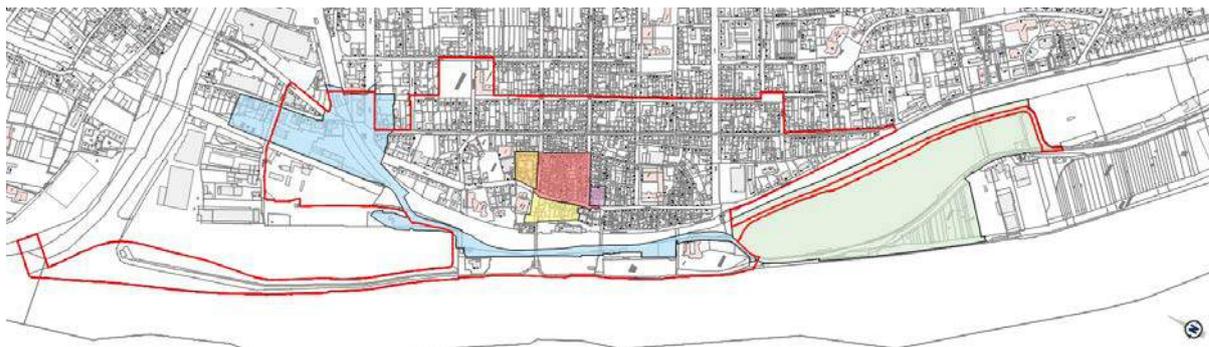


Abbildung 7: Abgrenzung des Untersuchungsgebiets (rote Linie) und der Bebauungspläne Nr. 22 - „Entlastungsstraße“ (blau), Nr. 45 - „Rheinquartier Lahnstein, Teilgebiet Nord“ (grün), Nr. 1- „Altstadtsanierung Lahnstein, Deckblatt 1“ (orange), Nr. 2 - „Altstadtsanierung Lahnstein, 1. Änderung“ (gelb), Nr. 19 - „Altstadtsanierung Lahnstein: Hochstraße / Burgstraße / Hintermauergasse / Frühmesserstraße“ (rot) sowie Nr. 3 - „Altstadtsanierung Lahnstein“ (violett)
(Quelle: WSW & Partner, Eigene Darstellung)

Der Bebauungsplan Nr. 22 - „Entlastungsstraße“ erlangte Anfang 2004 Rechtskraft. Die Entlastungsstraße wurde jedoch noch nicht realisiert. Der Bebauungsplan umfasst:

- Im Norden die Bebauung zu beiden Seiten der Brückenstraße
- Im Osten die Bebauung zu beiden Seiten der Nordallee bis auf Höhe der Straße Am Schillerpark
- Den östlichen Teil der Rheinanlagen vom Hafen zum Martinsschloss sowie Teile der Schossstraße

Die wichtigsten Ziele des Bebauungsplans sind:

- Entlastung der Innenstadt vom Nord-Süd-Durchgangsverkehr
- Bündelung von Schienenstrang und Straße



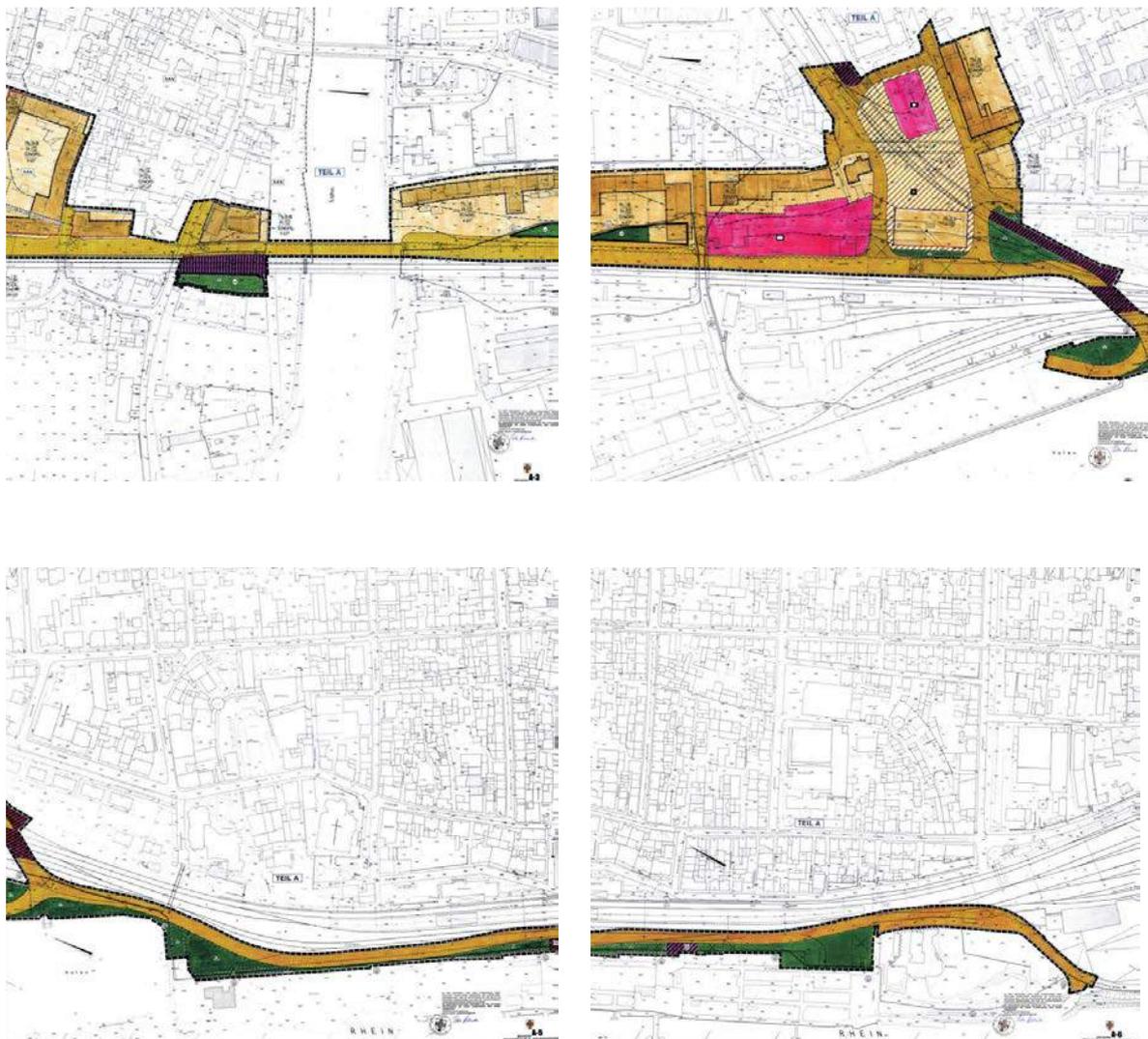


Abbildung 8: Planzeichnung Bebauungsplan Nr. 22 - „Entlastungsstraße“ (Quelle: Stadt Lahnstein 2004)

Der Bebauungsplan Nr. 45 - „Rheinquartier Lahnstein, Teilgebiet Nord“ erlangte Ende 2016 Rechtskraft. Der Bebauungsplan wird begrenzt durch

- Die Schlossstraße im Norden
- Die Bahnlinie entlang der Braubacher Straße im Osten
- Im Südwesten durch das Betriebsgelände eines Mineralwasserherstellers; im Südosten reicht das Gebiet bis etwas auf Höhe der Wilhelm-Schöder-Straße
- Im Nordwesten erstreckt sich das Gebiet des Bebauungsplans bis an den Rhein

Das wichtigste Ziel des Bebauungsplans stellt dar:

- Nachnutzung des Geländes eines ehemaligen Güterbahnhofs in Form von Wohn- und Gewerbenutzung (Mischgebiet)



Abbildung 9: Planzeichnung Bebauungsplan Nr. 45- „Rheinquartier Lahnstein, Teilgebiet Nord“ (Quelle: Stadt Lahnstein 2016)

Die innerstädtischen Bebauungspläne wurden im Rahmen der Stadtsanierung zwischen 1983 und 1999 aufgestellt.

Bebauungsplan Nr. 1 - „Altstadtsanierung Lahnstein, Deckblatt 1“ umfasst die Bebauung an der Ecke Frühmesserstraße/Hochstraße einschließlich des Blankenbergs. Das Gebiet ist als Mischgebiet ausgewiesen. Die Aufstellung des Bebauungsplans sichert vor allem die Freiraumgestaltung durch Baulinien und Baugrenzen sowie die Festsetzung z.B. einer Spielplatzfläche. Darüber hinaus ist die Verkehrsfläche im Blockinnenbereich als Fußgängerbereich, der Blankenberg als verkehrsberuhigter Bereich festgesetzt.

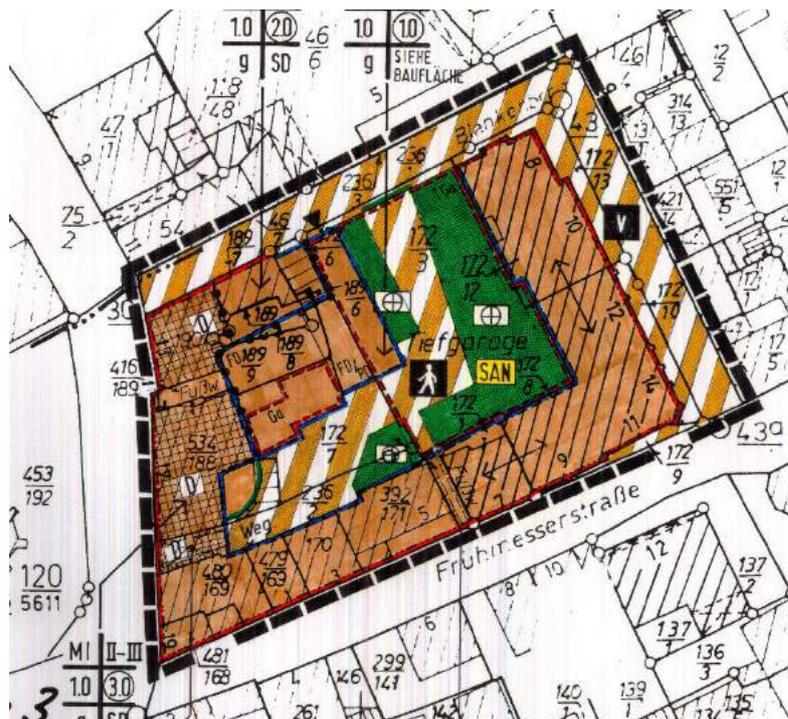


Abbildung 10: Planzeichnung Bebauungsplan Nr. 1 - „Altstadtsanierung Lahnstein, Deckblatt 1“ (Quelle: Stadt Lahnstein)

Der Bebauungsplan Nr. 2 - „Altstadtsanierung Lahnstein, 1. Änderung“ umfasst das Gebiet gegenüber dem Bahnhof zwischen der Bürgermeister-Müller-Straße und der Hochstraße. Im Norden reicht es bis zur katholischen Kirche, im Süden bilden ein kleiner Fußweg und das daran anschließende Hotel den Abschluss.

Es handelt sich um ein Kerngebiet, in dem sich auf kleinem Raum viele als erhaltenswert festgesetzte bzw. denkmalgeschützte Gebäude finden. Insofern kommt dem Bebauungsplan als Beitrag zum Bestandsschutz besondere Bedeutung zu. Entlang der Bürgermeister-Müller-Straße umfasst das Gebiet zudem angrenzende Grünflächen und einen kleinen Park. Auch der Erhalt dieser Freiräume stellt ein Ziel des Bebauungsplans dar.

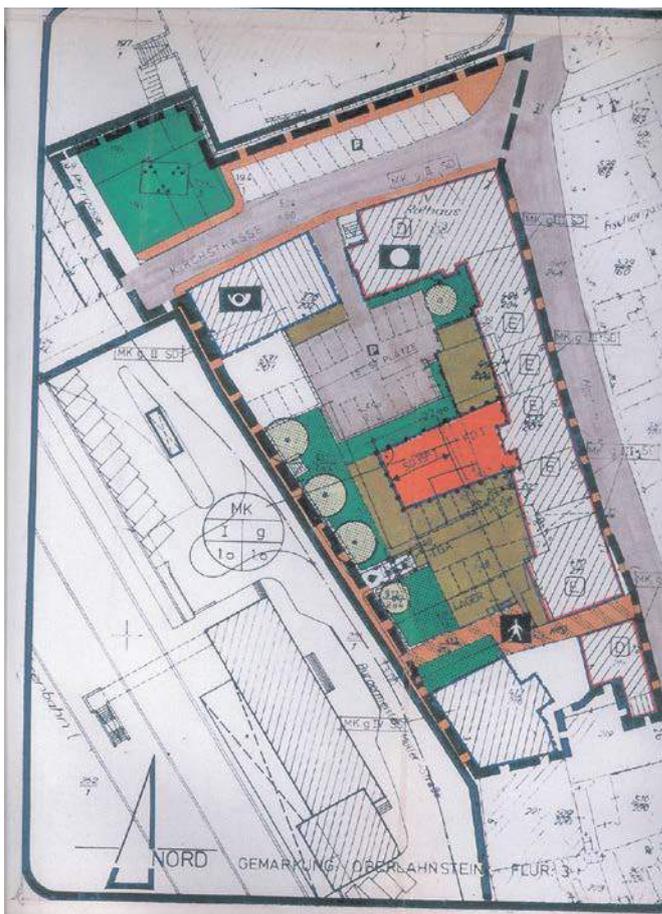


Abbildung 11: Planzeichnung Bebauungsplan Nr. 2 - „Altstadtsanierung Lahnstein, 1. Änderung“ (Quelle: Stadt Lahnstein)

Der Bebauungsplan Nr. 19 „Altstadtsanierung Lahnstein: Hochstraße / Burgstraße / Hintermauergasse / Frühmesserstraße“ umfasst das Quartier, das von den jeweiligen Straßen umgrenzt wird.

Das Mischgebiet wird durch kleine Gassen (Weißergasse, Fischergasse und Heimatgasse) gegliedert. Dadurch entsteht eine sehr kleinteilige Baustruktur. Durch den Bebauungsplan können an die Gegebenheiten angepasst abgestufte Dichtewerte und ein unterschiedliches Maß der Bebauung festgesetzt werden. Zudem werden Aussagen zur Ausrichtung der Baukörper getroffen.

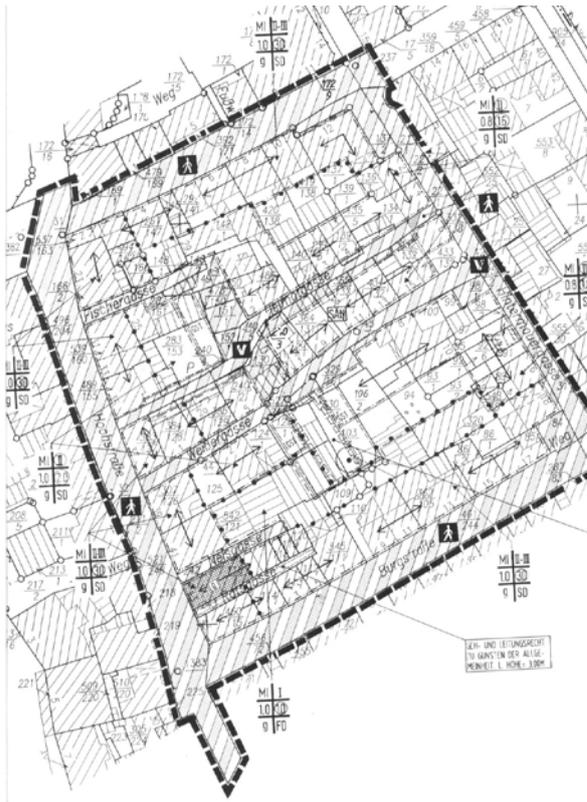


Abbildung 12: Planzeichnung Bauungsplan Nr. 19 - „Altstadtsanierung Lahnstein: Hochstraße / Burgstraße / Hintermauergasse / Frühmesserstraße“ (Quelle: Stadt Lahnstein)

In dem Bauungsplan Nr. 3 - „Altstadtsanierung Lahnstein“ wird an der Hochstraße zwischen Rödergasse und Burgstraße ein Mischgebiet ausgewiesen, das vor allem die Hospitalkapelle St. Jakobus umfasst und in östliche Richtung insofern bis etwa zur Altgasse reicht. Auch der Vorplatz der Kapelle im Südwesten ist Teil des Bauungsplans.

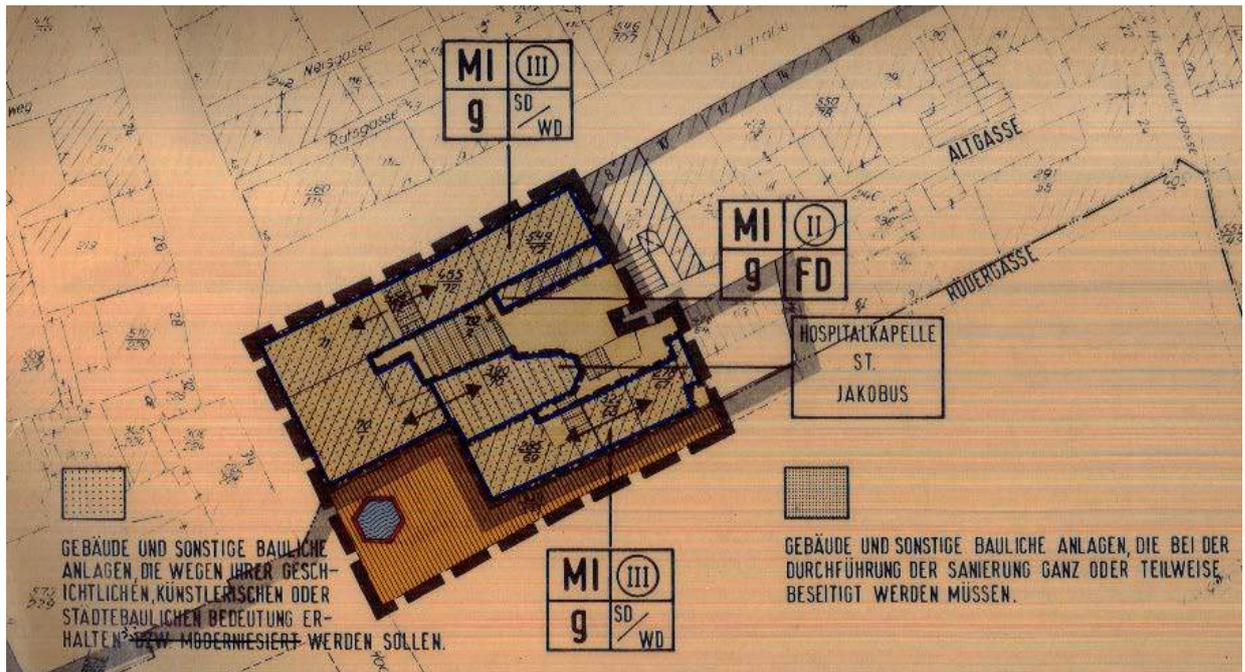


Abbildung 13: Planzeichnung Bebauungsplan Nr. 3 - „Altstadtsanierung Lahnstein“ (Quelle: Stadt Lahnstein 1983)

II. VORBEREITENDE UNTERSUCHUNGEN IM RAHMEN DES FÖRDERPROGRAMMS „STADTUMBAU“

1 ABGRENZUNG DES UNTERSUCHUNGSGEBIETES

Der Stadtrat von Lahnstein hat am 29.06.2017 für ein ca. 45 ha großes Gebiet in Oberlahnstein, das vor allem die Innenstadt umfasst, (siehe Lageplan) die Durchführung von Vorbereitenden Untersuchungen nach § 141 Abs. 3 BauGB beschlossen.

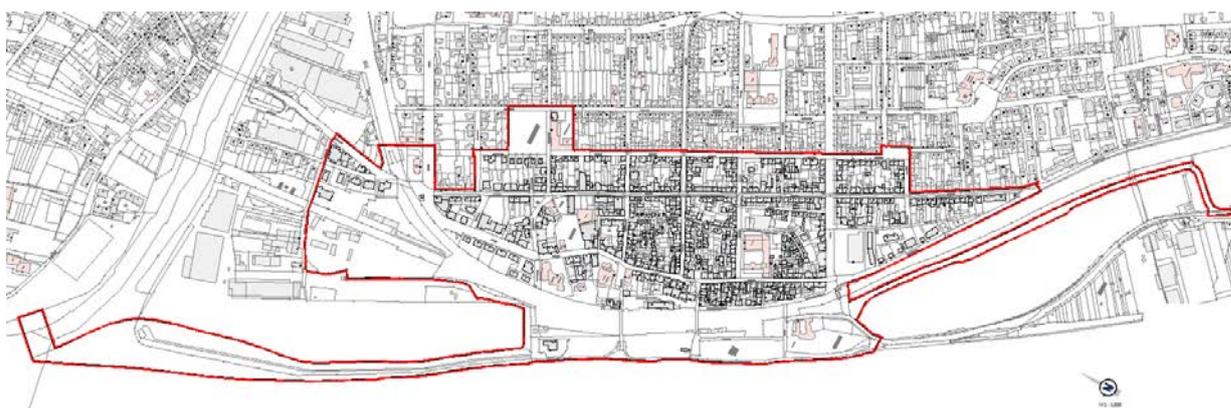


Abbildung 14: Untersuchungsbereich für die Vorbereitenden Untersuchungen (Quelle: WSW & Partner, Eigene Darstellung, Stand: Mai 2017)

Die aktuellen Vorbereitenden Untersuchungen dienen vor allem der Beschaffung der notwendigen Beurteilungsunterlagen bezüglich der derzeit anzutreffenden Verhältnissen und Missstände, der Notwendigkeit, den allgemeinen Zielen und der Durchführung der Sanierung. Das Ergebnis der Vorbereitenden Untersuchungen ist Grundlage für die spätere Entscheidung des Stadtrates über die endgültige Festlegung eines Sanierungsgebietes im Förderprogramm „Stadtumbau“.

Die Vorbereitenden Untersuchungen liefern Erkenntnisse zu den wesentlichen Fragestellungen hinsichtlich den sozialen, wirtschaftlichen, strukturellen und städtebaulichen Verhältnissen und Zusammenhängen.

Auf der Basis der Vorbereitenden Untersuchungen, die eine intensive Einbeziehung der Öffentlichkeit im Untersuchungsgebiet und darüber hinaus beinhalten, werden Zielvorstellungen zu den verschiedenen städtebaulichen Themenfeldern zur Entwicklung des innerstädtischen Bereichs von Lahnstein erarbeitet.

Nach den bisherigen Erkenntnissen aus den Vorbereitenden Untersuchungen ergeben sich keine Anhaltspunkte für eine Ausdehnung des Untersuchungsgebietes.

2 METHODIK – GRUNDLAGEN

Die Vorbereitenden Untersuchungen basieren im Wesentlichen auf folgenden Grundlagen und Erhebungen:

1. Planerische Bestandsaufnahmen und -analysen⁹
2. Bürgerbefragung mittels Fragebogen¹⁰
3. Öffentlichkeitsarbeit / Arbeitsgruppen¹¹
4. Beteiligung der Träger öffentlicher Belange¹²
5. Auswertung vorhandener Gutachten, Analysen, Entwicklungskonzepte

Ein wesentlicher Ansatz der Vorbereitenden Untersuchungen und des darauf aufbauenden Entwicklungskonzeptes für Oberlahnstein bestand in der intensiven Beteiligung aller Akteure und der Öffentlichkeit. Dazu wurden bereits im Rahmen der Vorbereitenden Untersuchungen Bewohner, Eigentümer und Gewerbetreibende / Einzelhändler in den Planungsprozess einbezogen. Einschätzungen, Anregungen und Wünsche konnten somit frühzeitig einfließen. Der Rat der Stadt Lahnstein hält dies für wesentlich, um nicht nur eine breite Akzeptanz für die durchzuführenden Maßnahmen zu erreichen sondern auch um das Verständnis in der Bevölkerung für städtebaulich – funktionale und wirtschaftliche Zusammenhänge zu erleichtern.

Neben einer umfangreichen Befragung¹³ der Bevölkerung im Untersuchungsgebiet und einer Informations- und Auftaktveranstaltung fanden mehrere moderierte Bürgerwerkstätten zu verschiedenen Einzelthemen des Stadtumbaus statt.

Darüber hinaus fließen Ergebnisse aus vorausgegangenen Überlegungen zur „Stadtentwicklung Lahnstein“¹⁴ sowie Aspekte aus der im Rahmen einer Sozialraumanalyse¹⁵ ermittelten Grundlagen in das zu erstellende Integrierte Stadtentwicklungskonzept (ISEK) für den Bereich Stadtkern Oberlahnstein ein.

⁹ Planungsbüro WSW & Partner, Kaiserslautern 2017

¹⁰ S.o.

¹¹ S.o.

¹² Vgl. Kap. 5.3

¹³ Fragebogen im Anhang

¹⁴ Stadtentwicklungskonzept Lahnstein, Klausurtagung am 18.05.2015, Fachbereich: zentrale Dienste, Stadtentwicklung und Kultur“, Stadt Lahnstein

¹⁵ Sozialraumanalyse zur Konzeptionierung des demografieorientierten Quartiersprojektes am Caritas Altenzentrum St. Martin, Lahnstein. Erstellt durch Dr. M. Noack, Koblenz, Mai 2015

3 BESCHREIBUNG DER STÄDTEBAULICHEN SITUATION

3.1 Städtebauliche Strukturdaten

3.1.1 Bauzustand / Sanierungsbedarf

Hinsichtlich des Gebäudezustands / Sanierungsbedarfes weist das Untersuchungsgebiet eine heterogene Struktur auf. Für die dauerhafte Erhaltung angemessener Wohn-, Arbeits- und Wirtschaftsverhältnisse ist es unabdingbar, dass die Bausubstanz auch langfristig zeitgemäßen Anforderungen genügt, bzw. mit angemessenem wirtschaftlichem Aufwand entsprechende Voraussetzungen geschaffen werden können.

Grundsätzlich weist das Plangebiet eine Bau- und Nutzungsstruktur auf, die eine funktionsfähige Mischung von Wohnen und Arbeiten ermöglicht. Unverträgliche Gemengelagen sind nicht vorhanden.

Der Zustand der Gebäude wurde im Zeitraum Mai/Juni 2017 nach äußerer Inaugenscheinnahme ermittelt. Die Rückkopplung der Ergebnisse mit Ortskundigen bestätigte die Ergebnisse weitgehend, teilweise wurde erheblicher Sanierungs- und Modernisierungsbedarf auch bei Gebäuden attestiert, die sich – nach äußerem Anschein – in gutem Zustand befinden. Die Ergebnisse wurden im Plan „Gebäudezustand“ aktualisiert.

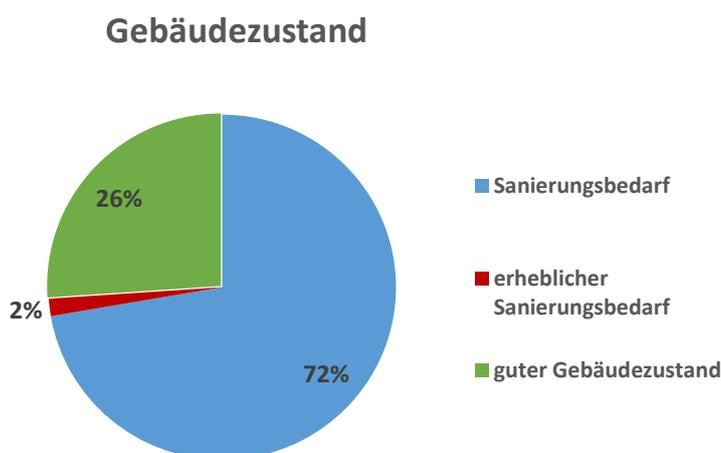


Abbildung 15: Anteile der sanierungsbedürftigen Gebäude im Untersuchungsgebiet (**100% = ca. 800 Gebäude**)
(WSW & Partner, Eigene Darstellung)

Das Untersuchungsgebiet umfasst ca. 800 Gebäude. Davon weisen fast 75 % (ca. 590 Gebäude) Sanierungsbedarf in unterschiedlicher Höhe auf. Dabei wird allerdings nur für einen geringen Anteil ein erheblicher Sanierungsbedarf festgestellt.¹⁶

¹⁶ Vgl. Plan: „Gebäudezustand“

Der im Rahmen der Vorbereitenden Untersuchungen ermittelte Sanierungsbedarf an privater Bausubstanz beläuft sich auf:

- ca. 575 Gebäude (**ca. 72 %** des Bestandes) mit geringem bis mittlerem Sanierungsbedarf: Fassadenanstrich, -verputz, Einbau einzelner neuer Fenster,...
- ca. 13 Gebäude (**ca. 2 %** des Bestandes) mit erheblichem Sanierungsbedarf: Erhaltung der Substanz ggf. wirtschaftlich nicht mehr sinnvoll, gebündelt auftretende Sanierungskriterien, erhebliche Fassadenschäden, Dachstuhl / -eindeckung schadhaft, Durchfeuchtungen, teilweise leerstehend

Die Gebäude mit Sanierungsbedarf verteilen sich im gesamten Untersuchungsgebiet. Überproportional viele sanierungsbedürftige Gebäude finden sich dort, wo schmale Gassen und eine kleinteilige Baustruktur besonders stark ausgeprägt sind.



Abbildung 16: Gebäudezustand im Untersuchungsgebiet (Plan „Gebäudezustand“ im Anhang) (Quelle: WSW & Partner, Eigene Darstellung, Stand: Juni 2017)

Dies betrifft insbesondere die Gebiete zwischen Bürgermeister-Müller-Straße und Hochstraße südlich des Bahnhofs oder zwischen Frühmesserstraße / Schulstraße / Adolfstraße. Auffällig ist, dass entlang der Weißergasse gleich eine ganze Reihe von Gebäuden erheblichem Sanierungsbedarf aufweist. Besonders augenfällig ist der bauliche Zustand des alten Rathauses. Aufgrund seiner repräsentativen Lage und der Bedeutung für die Identität von Oberlahnstein wird der Sanierung des Gebäudes nicht zuletzt in der Bürgerbefragung ein hoher Stellenwert eingeräumt. Eine hohe Konzentration sanierungsbedürftiger Gebäude findet sich weiterhin in dem Gebiet zwischen Adolfstraße und Mittelstraße ab der Gymnasialstraße im Norden. Ferner finden sich auch östlich des Hafens erheblich sanierungsbedürftige Gebäude.

Im Übersichtsplan „Gebäudezustand“ sind die Verteilung sanierungsbedürftiger Bausubstanzen und der Umfang des Sanierungsbedarfes nach äußerem Augenschein dokumentiert. Nach Informationen ortskundiger Personen wurden auch Gebäude in äußerlich gutem bis sehr gutem Zustand in die Liste sanierungsbedürftiger Bausubstanz aufgenommen, wenn bekannt war, dass im Innenbereich noch erheblicher Bedarf z. B. hinsichtlich der technischen Infrastruktur besteht.

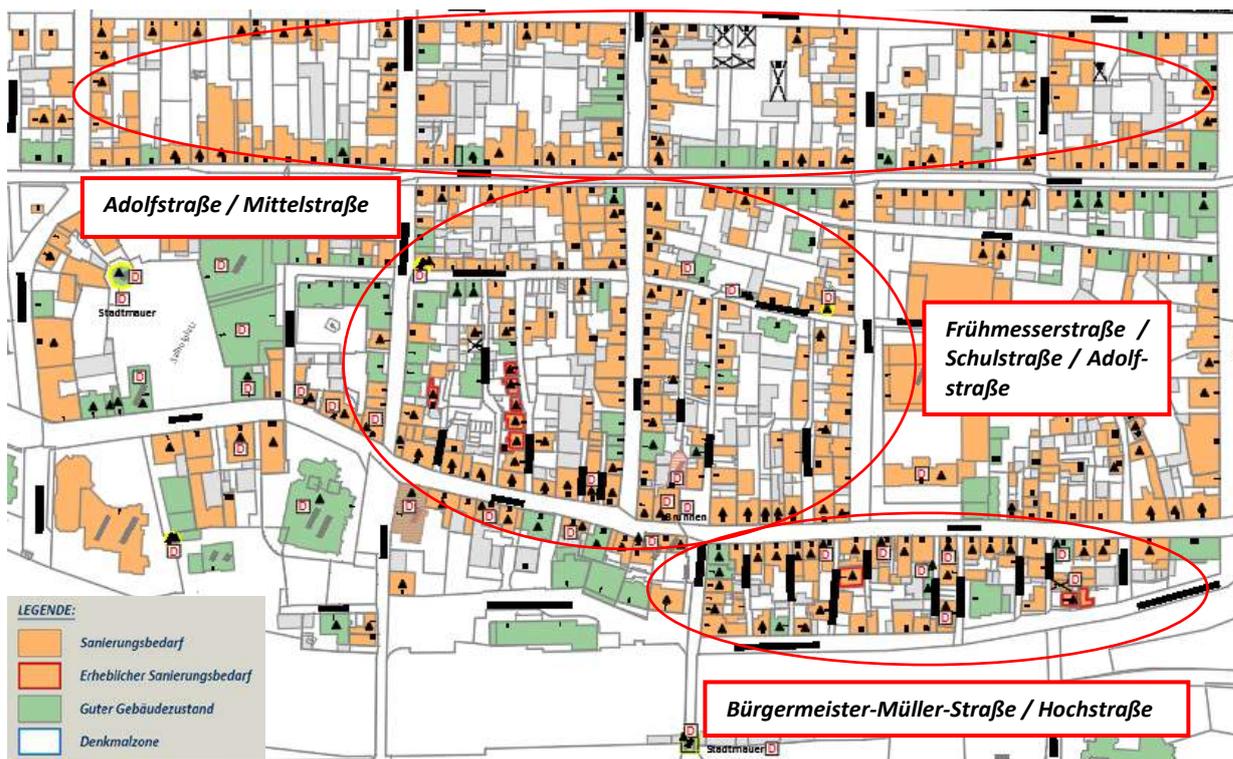


Abbildung 17: Gebäudezustand in einem Ausschnitt des Untersuchungsgebiets
(Quelle: WSW & Partner, Eigene Darstellung, Stand: Juni 2017)



Bilder: Gebäude mit Sanierungsbedarf in der Bürgermeister-Müller-Straße (Quelle: WSW & Partner)



Bilder: Gebäude mit Sanierungsbedarf in der Hochstraße (Quelle: WSW & Partner)



Bilder: Gebäude mit Sanierungsbedarf in der Adolfstraße (Quelle: WSW & Partner)



Bilder: Gebäude mit (erheblichem) Sanierungsbedarf in der Weißergasse (Quelle: WSW & Partner)

Da eine Begutachtung des Gebäudeinneren, insbesondere hinsichtlich einer zeitgemäßen Gebäudeausstattung, Grundrissorganisation und/oder technischer Infrastruktur nicht vorgenommen werden konnte, ist hier ggf. zusätzlich mit einem erheblichen Modernisierungsbedarf der technischen Gebäudeausstattung zu rechnen. Angaben von Hauseigentümern / Mietern, die im Rahmen der Bürgerbefragung¹⁷ gemacht wurden, teilweise aber auch Angaben seitens der Stadt, bestätigen diese Annahme.

¹⁷ Befragung von Eigentümern / Mietern im Untersuchungsgebiet zu bereits durchgeführten und beabsichtigten privaten Sanierungsmaßnahmen. Durchgeführt durch: Stadt Lahnstein und WSW & Partner, Kaiserslautern (April/Mai 2017), 156 Rückläufe; Mehrfachnennungen möglich

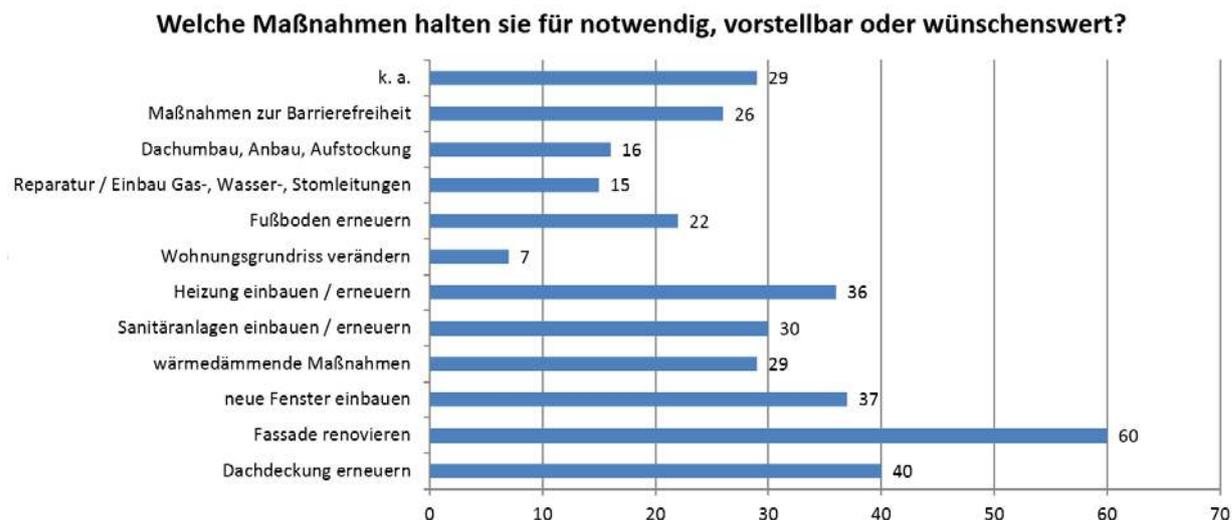


Abbildung 18: Ergebnis der Bürgerbefragung - Schwerpunkte privater Sanierungsmaßnahmen nach Gewerken¹⁸ (WSW & Partner, Eigene Darstellung)

Die über die Befragung im Rahmen der Vorbereitenden Untersuchungen ermittelten Eigentumsverhältnisse ergab 78 % Eigentümer- und 21 % Mieterhaushalte im Untersuchungsgebiet. Insofern bestehen günstige Voraussetzungen, für ein privates Engagement im Rahmen der Förderungsmöglichkeiten im „Stadtumbau“.

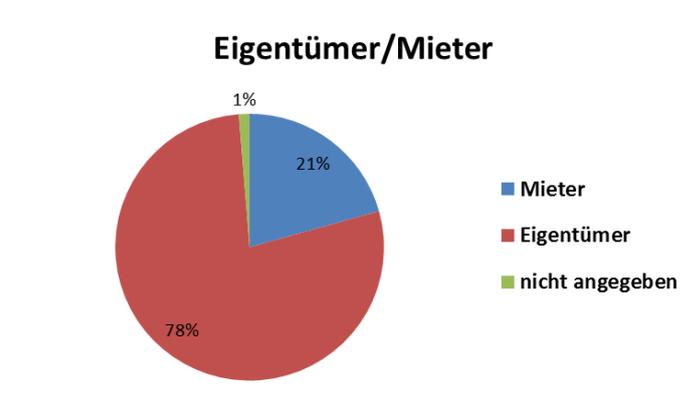


Abbildung 19: Anteile der Eigentümer und Mieter im Untersuchungsgebiet¹⁹ (WSW & Partner, Eigene Darstellung)

3.1.2 Bauliche Dichte

Der Überbauungsgrad der Grundstücke (Grundflächenzahl GRZ)²⁰ bewegt sich im Bereich von 0,1 bis 1,0; die Spannweite ist also sehr breit. Erwartungsgemäß finden sich die geringsten GRZ- und damit Dichte-

¹⁸ Rücklauf: 156 Fragebögen, Mehrfachnennungen möglich (siehe Fragebogen Seite 1 im Anhang)

¹⁹ Bezogen auf die Rückläufe (100% = ca. 156 Fragebögen) aus der Bürgerbefragung

²⁰ Die Grundflächenzahl GRZ bezeichnet das Verhältnis von überbauter Fläche des Grundstücks zur Gesamtgrundstücksfläche

werte am Randbereich des Untersuchungsgebiets außerhalb der Innenstadt. Insbesondere an der Braubacher Straße und der Westallee liegt die GRZ z.T. nur bei etwa 0,3. Bei dem Bereich mit der GRZ von 0,1 handelt es sich um eine Gemeinbedarfsfläche am Hafen.

Knapp über 20 % der überbauten Flächen weisen allerdings eine Grundflächenzahl von mehr als 0,6 auf.

Diese besonders hohen baulichen Dichten entsprechen kaum noch dem gem. Flächennutzungsplan dargestellten Charakter eines Mischgebiets. Damit verbunden sind z. T. erhebliche Defizite hinsichtlich der privaten Freiflächen- und Stellplatzsituation.

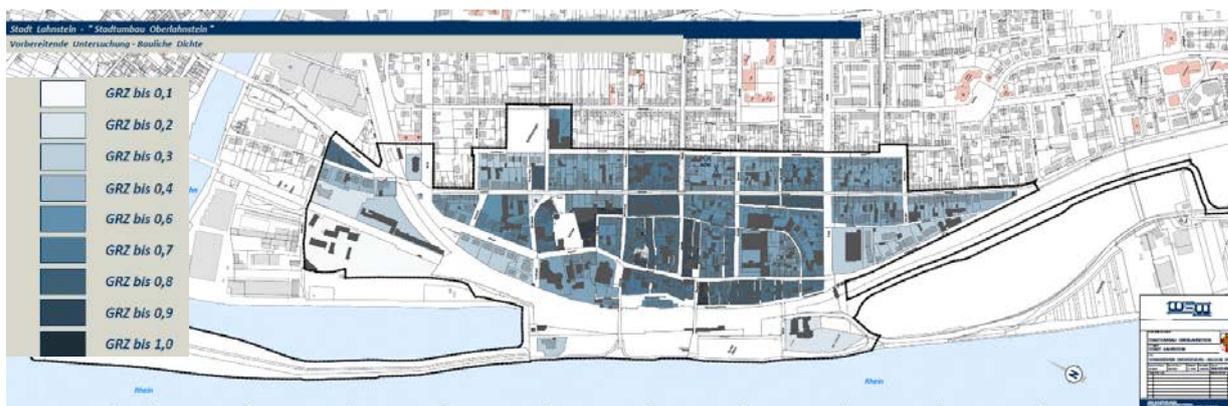


Abbildung 20: Quartiersweise bauliche Dichte im Untersuchungsgebiet (Plan „Bauliche Dichte“ im Anhang)
(Quelle: WSW & Partner, Eigene Darstellung, Stand: Juni 2017)

Besonders hoch liegt die GRZ südlich des Salhofplatzes aufgrund der großflächigen Überbauung durch die Stadthalle sowie zwischen Brunnen- und Josefstraße. Hier ist von einer nahezu vollständigen Überbauung durch Wohngebäuden bzw. Nebengebäuden (Schuppen, Garagen etc.) auszugehen. Hohe Baudichten von ca. 0,7-0,9 finden sich weiterhin entlang der Bürgermeister-Müller-Straße, entlang der Burgstraße sowie entlang der Heimatgasse bzw. Weißergasse. Teilweise liegen auch westlich der Adolfstraße Quartiere mit besonders hoher Baudichte.

Aufgrund der hohen Baudichten sowie der innerstädtischen Lage dieser Quartiere ist hier in der Regel auch keine befriedigende bzw. gute Ausstattung mit privaten Grünflächen in den rückwärtigen Grundstücksbereichen vorzufinden. Folglich sind auch kaum größere zusammenhängende Grün- bzw. Freiflächen vorhanden.

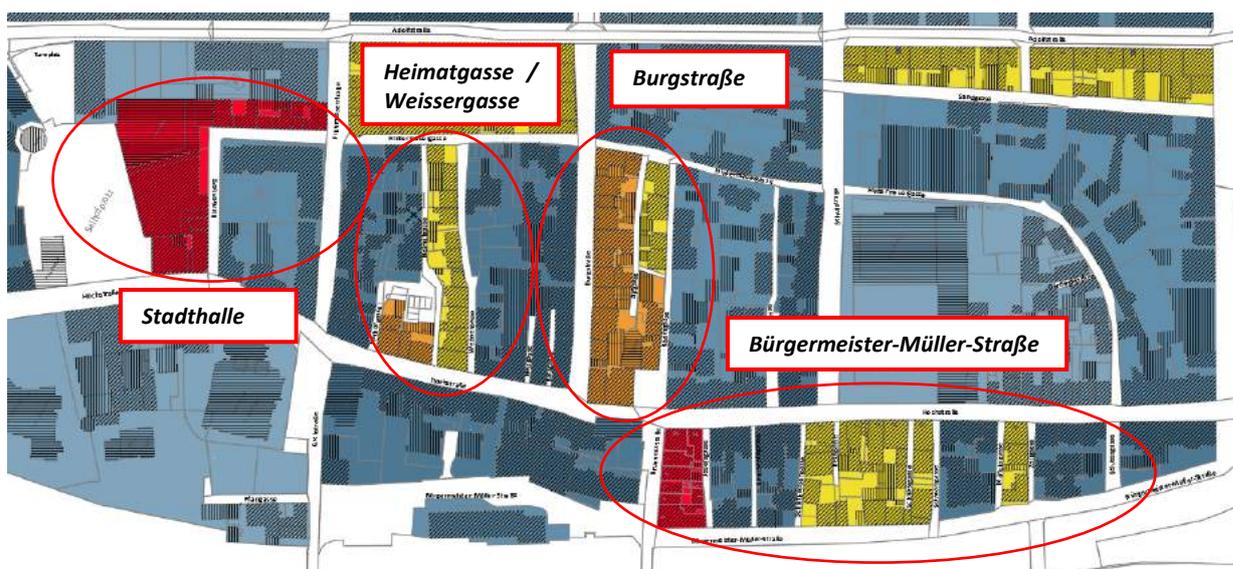


Abbildung 21: Quartiersweise bauliche Dichte im Innenstadtbereich. Ausschnitt aus dem Untersuchungsgebiet (Plan „Bauliche Dichte“ im Anhang); rot: GRZ bis 1,0; orange: GRZ bis 0,9; gelb: GRZ bis 0,8 (Quelle: WSW & Partner, Eigene Darstellung, Stand: Juni 2017)

Neben der Verbesserung der privaten Freifächensituation wird es ein Ziel der Stadtentwicklung sein, durch die städtebauliche Neuordnung einzelne Bereiche auch zu Verbesserungen hinsichtlich der privaten und öffentlichen Parkplatzsituation zu gelangen. Dazu sind neben der Betrachtung hoch verdichteter Bereiche auch solche Gebiete besonders zu prüfen, in denen eine Vielzahl unter- und nicht mehr genutzter Nebengebäude in teilweise sehr schlechtem baulichem Zustand vorhanden ist. Neben der Freilegung von Grundstücken oder Teilbereichen sind auch Neuordnungen von Grundstückszuschnitten zu erwägen um z. B. Erschließungssituationen zu verbessern.

3.2 Grün- und Freifächensituation

Öffentliche Freibereiche im Stadtzentrum, wie Grünflächen und Plätze, tragen als städtebaulich und funktional bedeutende Potentiale zur Belebung und zur Aufenthaltsqualität in der Innenstadt bei. Nicht zuletzt bieten innerstädtische Freibereiche auch Spiel- und Aufenthaltsmöglichkeiten im Freien für Kinder und Jugendliche unterschiedlicher Altersgruppen sowie für Senioren.

Im Untersuchungsgebiet finden sich mit dem Schillerpark sowie den Rheinanlagen zwei Grünflächen mit hohem Aufenthaltswert in unmittelbarer Innenstadtnähe. Etwas abseits der Innenstadt liegt zudem der Hafendamm.

Problematisch ist allerdings der aufgrund der hohen städtebaulichen Dichte (vgl. Abschnitt 3.1.2) verschwindend geringem Anteil privater Grünflächen. Da die Blockkerne in der Vergangenheit mehr und mehr durch bauliche Nebenanlagen zugebaut wurden, bieten die ehemals als Garten und Höfe genutzten Flächen inzwischen nur noch wenig Wohn- und Aufenthaltsqualität.

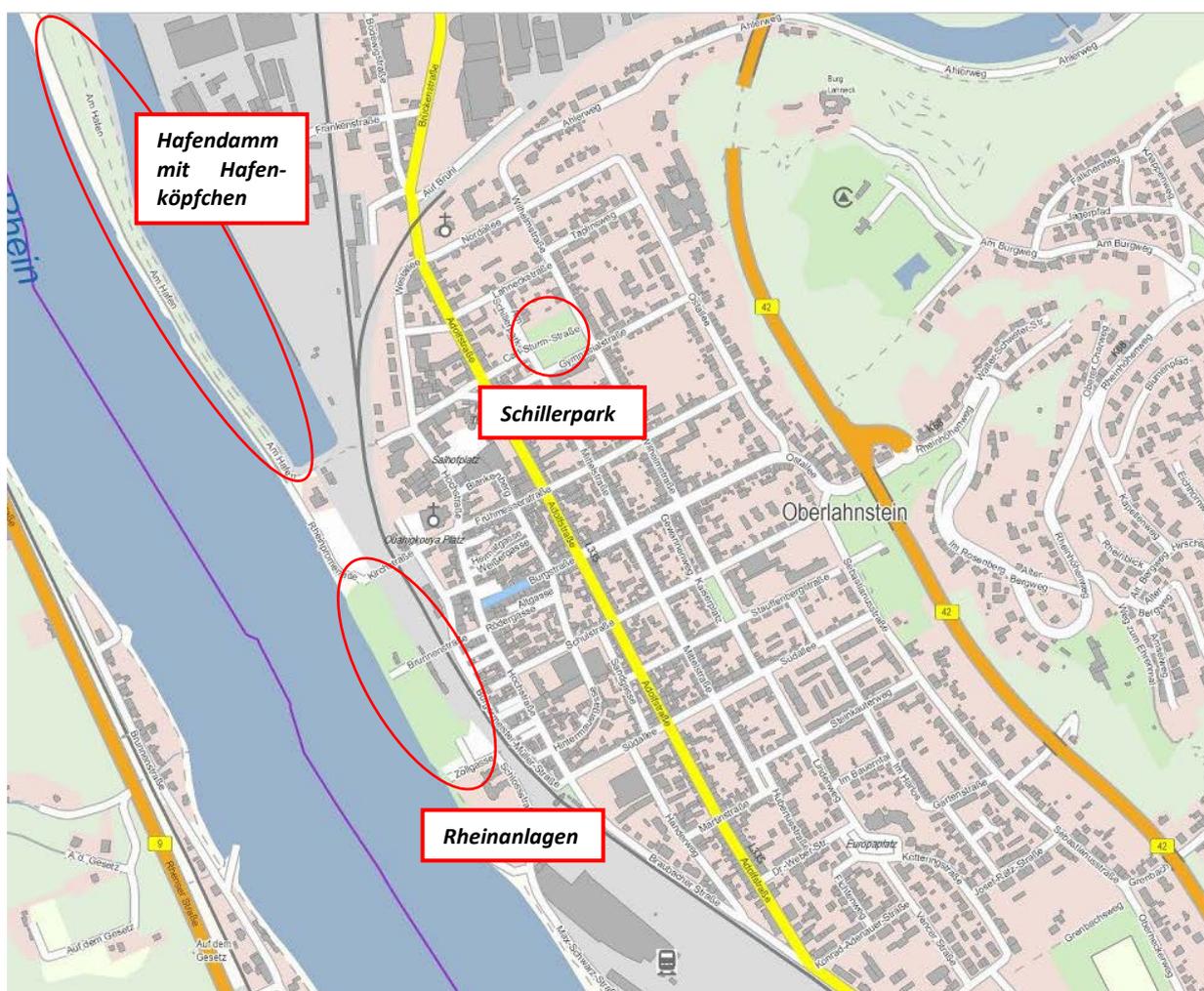


Abbildung 22: Lage der städtischen Grünflächen im Untersuchungsgebiet
(Quelle: LANIS 2017, http://map1.naturschutz.rlp.de/kartendienste_naturschutz/index.php,
Stand: 15.09.2017)

Besonders die Rheinanlagen weisen eine hohe Freiraumqualität auf. Sie sind im mittleren Bereich als Park gestaltet, mit alten Bäumen bestanden und sehr weitläufig. Zudem bietet sich ein Ausblick auf das Rheintal und Burg Stolzenfels auf Koblenzer Stadtgebiet. Eine Anlegestelle für Ausflugsschiffe findet sich ebenfalls. Im Rahmen der Bürgerbeteiligung wurde deutlich, dass eine (früher vorhandene) Personenfähre zur gegenüberliegenden Rheinseite vermisst wird um die hier gelegenen Ausflugsziele erreichen zu können.

Im nördlichen Teil, südliche des Restaurants Rheinkrone, werden die Rheinanlagen von einer Parkplatzanlage geprägt, es verbleibt aber eine Wegeverbindung entlang des Rheins. Im südlichen Teil der Anlagen findet sich ein Kinderspielplatz. Für Erwachsene und Senioren könnte das Freizeitangebot allerdings noch durch entsprechende Sportgeräte verbessert werden.²¹

²¹ Stadtentwicklungskonzept Lahnstein 2015, Arbeitsgruppe: „Bildung, Soziales Gesundheit, Sport“

Der Fußweg und die Freifläche auf dem Hafendamm sind im Gegensatz dazu eher ungepflegt und schlecht zu begehen, bieten aber ebenfalls einen guten Blick über den Rhein. Unter den Aspekten „Barrierefreiheit“ und „Sicherheitsgefühl“ genügt dieser stadtkernnahe Freibereich jedoch nicht den Anforderungen.

Beide Freibereiche sind darüber hinaus aufgrund der Barrierewirkung des Bahndamms nur durch Unterführungen erreichbar. Diese erscheinen aufgrund der schmalen Querschnitte und der schlechten Lichtverhältnisse unattraktiv, wobei durch die Bahn die Unterführung in der Verlängerung der Kirchstraße erst 2015/16 neugestaltet und somit verkürzt wurde, so dass sie vergleichsweise heller und einladender wirkt.



Bilder: Rheinanlagen (Quelle: WSW & Partner)



Bilder: Hafendamm mit Hafenköpfchen (Quelle: WSW & Partner)



Bilder: Unterführungen von der Innenstadt zum Rhein von links nach rechts: Verlängerungen von Zollgasse, Brunnenstraße, Kirchstraße, Katharinengasse (Quelle: WSW & Partner)

Die einzige größere öffentliche Grünfläche im Untersuchungsgebiet abseits des Rheinufer stellt der Schillerpark an der Freiherr-vom-Stein-Schule dar. Dieser ist großzügig als Park angelegt.



Bilder: Schillerpark (Quelle: WSW & Partner)

3.3 Stadtbild

Das Stadtbild, das durch das Erscheinungsbild und das Zusammenwirken der Gebäude im Untersuchungsgebiet geprägt wird, stellt sich heterogen dar:



Abbildung 23: Schwerpunktbereiche mit stadtbildprägender Bausubstanz²²

Besonders zwei Straßenzüge im Untersuchungsgebiet fallen aufgrund der hohen Dichte positiv stadtbildprägender Gebäude auf. Dies ist zum einen die Hochstraße und zum anderen ein Teilbereich im Süden der Adolfstraße, der zusammen mit den gegenüberliegenden Gebäuden eine Denkmalzone bildet. Eine Besonderheit in Oberlahnstein stellen zudem die noch erhaltenen Türme der ehemaligen Stadtmauer dar, die ebenfalls das Stadtbild im positiven Sinne prägen.

Im Folgenden sollen diese Bereiche kurz näher charakterisiert werden

1 Hochstraße

Die Hochstraße weist ebenso wie die Adolfstraße derzeit eine wichtige Verbindungsfunktion für den Durchgangsverkehr auf. Entsprechend ist das LKW-Aufkommen auf beiden Straßen hoch. Um den Verkehr überhaupt zu bewältigen, wurden sie als Einbahnstraßen (in je unterschiedliche Richtung) ausgewiesen. Gleichzeitig ist insbesondere die Hochstraße als Hauptgeschäftsstraße stark von Fußgängern frequentiert. Aufgrund des schmalen Querschnitts und der geringen Breite der Gehwege ist dies nicht

²² Plan „Gebäudezustand“ im Anhang des Berichtes

nur in Bezug auf die Sicherheit, sondern auch für die Wirtschaftlichkeit des örtlichen Einzelhandels problematisch.

Das Stadtbild wird zwar durch eine Vielzahl stadtbildprägender und denkmalgeschützter Gebäude positiv, daneben jedoch auch durch vereinzelte Laden-Leerstände sowie den schlechten baulichen Zustand der überwiegend privaten Gebäude negativ geprägt. Nachteilig auf das Erscheinungsbild und die Aufenthaltsqualität wirken auch der enorm hohe (Durchgangs)Verkehr und die überwiegend nicht ausreichend breiten Bürgersteige (näheres siehe Kapitel 3.10).



Bilder: Hochstraße (Quelle: WSW & Partner)

Darüber hinaus weist der Bereich eine große Anzahl von Gebäuden mit Gestaltmängeln auf, beispielsweise aufgrund der ortsuntypischen Materialwahl bei Fassaden, Fenstern oder Dächern oder unmaßstäblichen Um- und Anbauten.



Bilder: Gebäude mit Gestaltmängeln (Quelle: WSW & Partner)

Der Bereich bedarf einer nachhaltigen Aufwertung und Attraktivierung. Neben der Modernisierung / Sanierung von Gebäuden sollten Wohnraum- und Wohnumfeld-Verbesserungen sowie Straßenraumgestaltungen durchgeführt werden.

Ein zentrales Aufgabenfeld wird daher in der Verbesserung der Verkehrssituation durch Verkehrsentlastung, sowohl hinsichtlich des fahrenden als auch des ruhenden Verkehrs liegen.

2 Denkmalzone Adolfstraße

Die Adolfstraße gehört ebenfalls zu den Haupteinkaufstraßen der Stadt und weist einen ähnlichen Konflikt zwischen Verkehrsbelastung und Einzelhandelsnutzung bzw. Fußgängerverkehr wie die Hochstraße auf. Auch hier finden sich teilweise Leerstände und Häuser mit gestalterischen Mängeln.

Gerade im Bereich der Denkmalzone ergibt sich für den Betrachter ein sehr ansprechendes Straßenbild, die Gebäude sind aber z.T. sanierungsbedürftig.



Bilder: Gebäude in der Denkmalzone der Adolfsstraße (Quelle: WSW & Partner)

3 Türme der Stadtmauer

Das Stadtbild wird in Teilen von den noch erhaltenen Türmen der ehemaligen Stadtmauer, die ebenfalls noch in Teilen besteht, positiv geprägt.



Bilder: Hexenturm (links und Mitte) sowie Weinsberger Turm (rechts) (Quelle: WSW & Partner)

3.3.1 Leitfaden Farbkultur und Leitfaden Baukultur

Zwar gibt es bislang keine rechtsverbindliche Gestaltungssatzung für Lahnstein, in der die äußere Gestaltung von Gebäuden, Werbeanlagen etc. verbindlich geregelt ist, es wurde aber 2011 durch einen Arbeitskreis für das Gebiet Welterbe Oberes Mittelrheintal ein „Leitfaden Farbkultur“²³ entwickelt, der sich an private Bauherren, Planer und Architekten, Baugesellschaften, Bauverwaltungen, öffentliche Entscheidungsträger, das Malerhandwerk, aber auch besonders an Städte und Gemeinden im Welterbe Oberes Mittelrheintal richtet und ein Bewusstsein für eine regionaltypische Farbwahl schaffen möchte.

²³ Herausgegeben durch: Initiative Baukultur für das Welterbe Oberes Mittelrheintal, Koblenz, 2011

Weiterhin wurde ebenfalls für das gesamte Gebiet Welterbe Oberes Mittelrheintal ein Leitfaden Baukultur²⁴ erarbeitet. Dieser richtet sich an eine ähnliche Zielgruppe wie der Leitfaden Farbkultur und stellt gute Beispiele für die Gestaltung von Fassade, Nebenanlagen, Wegen, Plätzen und Gärten etc. dar.

3.4 Denkmalschutz

In der Gesamtstadt einschließlich der Gemarkung Oberlahnstein befinden sich insgesamt 68 denkmalgeschützte Objekte, die in der Denkmalliste des Rhein-Lahn-Kreises²⁵ gelistet sind. Die überwiegende Anzahl der Denkmäler (48 Objekte) liegen im Untersuchungsgebiet, schwerpunktmäßig entlang der Hochstraße, am Salhofplatz und in der Hintermauergasse.

Im Untersuchungsgebiet sind folgende denkmalgeschützte Objekte kartiert:

Straße	Bezeichnung Denkmal
	<p>Stadtbefestigung: 1324 begonnen; Gesamtanlage mit Bürgerturm (Hintermauergasse 1), Hexenturm (Salhofplatz), Pulverturm bei Hintermauergasse 29), Salturm (bei Kirchstraße 6, im Garten des kath. Pfarrhauses) und Turm in der Hintermauergasse 25, ehem. Stadttor (Brunnenstraße), Mauerabschnitt zwischen Hintermauergasse 15 und 17, Mauerabschnitte westlich der Bahngleise; in der nördlichen Stadtmauer am Salhofplatz Tympanon der spätromanischen Martinskirche, wohl 1. Hälfte 13. Jh.</p>
	<p>Ev. Pfarrkirche, Nordallee 1: neuromanischer Bruchsteinsaal, 1872-75</p>
	<p>Kath. Pfarrkirche St. Martin, Kirchstraße 2: spätromanische Osttürme, Chor 1332 beg., gotische Sakristei, Langhaus urspr. einschiffig, 1775-77, Architekt T. Neurohr, Seitenschiffe 1895 und 1899</p>
	<p>Martinsburg, Schloßstraße 1: ehem. kurmainzische Zollburg; 1244, ab Mitte 14. Jh. abschnittsweise ausgebaut, tlw. barocker Neubau, 1719-21</p>
Adolfstraße	<p>Adolfstraße 15: Villa; zurückhaltend historisierender Klinkerbau mit turmartig vorgezogener Ecke, bez. 1891</p> <p>Adolfstraße 131-143 (ungerade Nrn.) und 116-132 (gerade Nrn.), Martinstraße 2 und 4 (Denkmalzone): beidseitig geschlossene Zeilenbebauung aus zweigeschossigen Wohnhäusern mit Vorgärten, um 1900</p>
Bodewigstraße	<p>Bodewigstraße 32: ehem. Museum, Walmdachbau mit torartigem Vorbau, bez. 1913</p>
Braubacher Straße	<p>(zwischen) Braubacher Straße 9 und 10: Wasserturm, zylindrischer Backsteinturm, Blech verkleideter Aufsatz mit gusseisernem Umgang, Ende 19. Jh.</p>
Brückenstraße	<p>Brückenstraße 40: repräsentativer Massivbau, um 1910</p>
Brunnenstraße	<p>Brunnenstraße: rheinseitiges Tor der 1324 begonnenen Stadtbefestigung</p>
	<p>Brunnenstraße: Mauerabschnitte der 1324 begonnenen Stadtbefestigung</p>

²⁴ Ebd.

²⁵ Vgl. <http://denkmallisten.gdke-rlp.de/Rhein-Lahn-Kreis.pdf>

Straße	Bezeichnung Denkmal
Bürgermeister-Müller-Straße	Bürgermeister-Müller-Straße 8: Reiterstellwerk Of, 1934 von Hans Kleinschmitt in Formen der Neuen Sachlichkeit; Technik
Gutenbergstraße	Gutenbergstraße 3: Villa; barockisierender Mansarddachbau, 1912
Hintermauergasse	<p>(an) Hintermauergasse 1: Bürgerturm, achteckiger Turm der 1324 begonnenen Stadtbefestigung, Bruchsteinmauerwerk</p> <p>(bei) Hintermauergasse 15 und 17: Mauerabschnitt der 1324 begonnenen Stadtbefestigung</p> <p>Hintermauergasse 19: sog. Stadtmauerhäuschen, Fachwerkbau, 18. Jh.</p> <p>(bei) Hintermauergasse 19: gusseiserner Pumpbrunnen, 2. Hälfte 19. Jh.</p> <p>(in) Hintermauergasse 25: kleiner Wehrturm, sechseckiger Schalenturm der 1324 begonnenen Stadtbefestigung, Bruchsteinmauerwerk</p> <p>(bei) Hintermauergasse 29: Pulverturm, Rundturm der 1324 begonnenen Stadtbefestigung, Bruchsteinmauerwerk; Mauerreste</p>
Hochstraße	<p>Hochstraße 9: ehem. Gasthof Kaiserhof, dreigeschossiger klinkergegliederter, stuckornamentierter Putzbau, Anfang 20. Jh.</p> <p>Hochstraße 12: Wohn- und Geschäftshaus; stattlicher Fachwerkbau, tlw. massiv, Anfang 20. Jh.</p> <p>Hochstraße 13: dreigeschossiges Wohn- und Geschäftshaus</p> <p>Hochstraße 17: Wohn- und Geschäftshaus; stattlicher Backsteinbau, Anfang 20. Jh.</p> <p>Hochstraße 18: dreigeschossiges Wohn- und Geschäftshaus</p> <p>Hochstraße 19: sog. Torhaus, Fachwerkhaus über Tordurchfahrt, 16. Jh.</p> <p>Hochstraße 24: ehem. Gasthaus; Fachwerkbau, verkleidet bzw. verputzt, Mansarddach, wohl 18. Jh., im Kern evtl. älter</p> <p>Hochstraße 34: ehem. Rathaus, spätgotischer Fachwerkbau über Bruchstein-EG</p> <p>Hochstraße 43: Wohn- und Geschäftshaus, verputzt</p> <p>Hochstraße 47: Rheinischer Hof, dreigeschossiger klassizistischer Putzbau, wohl Anfang 19. Jh.</p> <p>(bei) Hochstraße 47: Ziehbrunnen, angeblich mittelalterlich</p> <p>Hochstraße 48: sog. Schultheißhaus, tlw. verputzt, verschiefert bzw. Fachwerk, bez. 1624</p> <p>Hochstraße 54: Gasthaus, tlw. verputzt bzw. verkleidet, im Kern evtl. 16./17. Jh., beidseitig erweitert</p> <p>Hochstraße 60: Fachwerkhaus, tlw. massiv, verputzt, evtl. noch 15. Jh.</p> <p>Hochstraße 61: Freiherr-vom-Stein-Schule, klassizistischer Bau mit Eckrisaliten, 1830</p> <p>Hochstraße 70: Wohnhaus, tlw. verschiefert, spätmittelalterliches Fachwerk, Backstein- bzw. Bruchsteinpartien</p>
Kirchstraße	<p>Kirchstraße 1: Rathaus, sechsachsiger Klinkerbau, Neurenaissance, bez. 1887</p> <p>(bei) Kirchstraße 6: Salturm, Rundturm der 1324 begonnenen Stadtbefestigung, Bruchsteinmauerwerk; Mauerreste</p>
Lahneckstraße	Lahneckstraße 13: Villa; Klinkerbau mit Putz- bzw. Werksteingliederung, Neurenaissance, bez. 1890
Rödergasse	Rödergasse 1A: ehem. Hospitalkapelle St. Jakobus, Saalbau, 1332 erwähnt

Straße	Bezeichnung Denkmal
Salhofplatz	Salhofplatz: in der nördlichen Stadtmauer Tympanon der spätromanischen Martinskirche, wohl 1. Hälfte 13. Jh.
	Salhofplatz: Hexenturm, achteckiger Turm der 1324 begonnenen Stadtbefestigung, Bruchsteinmauerwerk; Mauerreste
	Salhofplatz 1: Stadthalle, zeittypischer Sichtbetonbau mit weitläufigen Saalkombinationen; 1971-72 durch Planungsring Wiesbaden (Jürgen Jüchser, Peter Ressel) erbaut, künstlerische Gestaltung der Fassade und der Inneräume durch Otto Hajek, Stuttgart; weitgehend unverändert erhaltener Bau, durch die hochwertige künstlerische Gestaltung, die Motive des Außenbaus ins Innere überträgt, von besonderer Bedeutung
	Salhofplatz 3: ehem. Salhof des Erzstiftes Mainz; salischer Wohnbau, 3. Viertel 12. Jh., ab 1686 umgebaut und erweitert mit offenem Arkadengang, Hofbaumeister J. C. Sebastiani
Schnaßgasse	Schnaßgasse 1: Fachwerkhaus, 2. Hälfte 16. Jh.
Schwarzgasse	Schwarzgasse 4: Gasthaus Zum Anker, Fachwerkbau, tlw. massiv, 1629
Westalle	Westallee 1: ehem. Villa; dreigeschossiger spätklassizistischer Kubus, um 1860/70
	Westallee 3: ehem. Villa; dreigeschossiger spätklassizistischer Putzbau, um 1870
Zollgasse	(zu) Zollgasse 1: Wohnhaus, tlw. verschiefert, spätmittelalterliches Fachwerk, Backstein- bzw. Bruchsteinpartien



Bilder: Beispiele denkmalgeschützter Gebäude im Untersuchungsgebiet (Quelle: WSW & Partner)

3.5 Leerstandsproblematik

Im Untersuchungsgebiet stehen derzeit²⁶ ca. 60 Ladeneinheiten leer. Dazu kommen ca. 20 Leerstände von Wohneinheiten. Überwiegend sind nicht die gesamten Gebäude, sondern, insbesondere was die Einzelhandelsnutzung betrifft, die Erdgeschoßflächen betroffen. Nachteilige Auswirkungen auf die Umgebungsnutzungen ergeben sich vor allem aus dem Eindruck leerstehender Verkaufsflächen hinter großen Schaufenstern. In knapp 15 der genannten Fälle stehen sowohl Ladeneinheit als auch Wohneinheiten im gleichen Gebäude leer. Reine Wohnungsleerstände sind vergleichsweise selten (nur ca. 8 Leerstände).

²⁶ Stand: Mai/Juni 2017

Eine Konzentration von Einzelhandelsleerständen lässt sich entlang der Hochstraße sowie der Burgstraße feststellen. Aber auch entlang der Adolfstraße finden sich z.T. Leerstände.

Es fällt auf, dass sich die Wohnungsleerstände nicht nur entlang dieser Hauptstraßen konzentrieren, wo gerade entlang der Hochstraße eine enorme Belastung durch Verkehrslärm gegeben ist, sondern auch die dicht bebauten Bereiche entlang enger Gassen (wie z.B. Fischergasse oder Weißergasse) betreffen, wo die Belichtungs- und Belüftungsverhältnisse schlecht sind. Ursachen für Wohnungsleerstand sind ebenso nicht mehr marktgerechte Ausstattungsmerkmale oder Wohnungsgrößen und -zuschnitten, aber auch ein unattraktives Wohnumfeld.

Insofern sind insbesondere in diesen Bereichen gezielt Überlegungen zu freiwilligen Grundstücksneuordnungen und Entkernungsmaßnahmen zugunsten der Verbesserung der privaten Freiraumsituation anzustoßen.

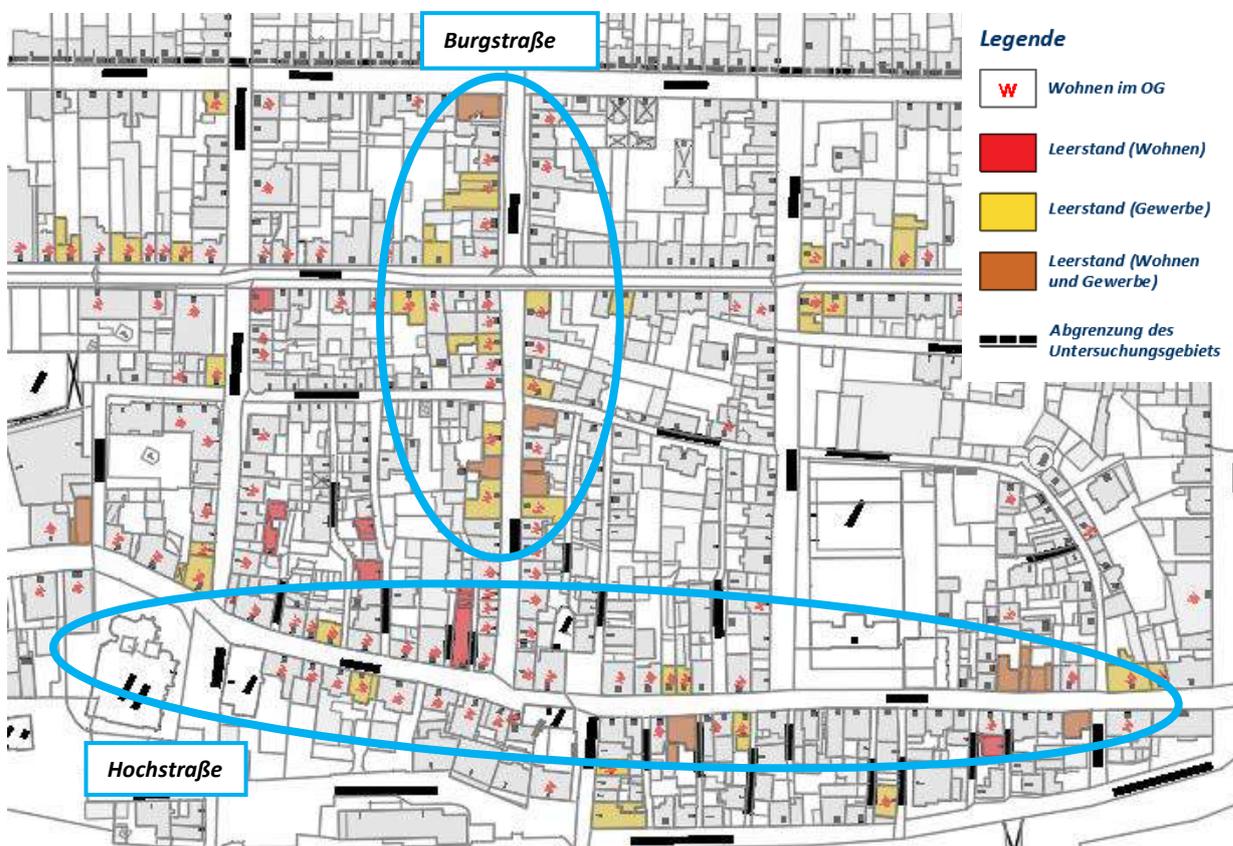


Abbildung 24: Ausschnitt leerstehende Einzelhandels- und Gewerbeflächen sowie Wohnflächen im Untersuchungsgebiet (Stand: Sommer 2017)²⁷

²⁷ Plan „Gebäudenutzung“ im Anhang des Berichtes



Bilder: Leerstehende Einzelhandelsflächen in der Hochstraße und Burgstraße
(Quelle: WSW & Partner)



Bilder: Leerstehende Wohngebäude in der Fischergasse, der Adolfstraße und der Weißergasse
(Quelle: WSW & Partner)

Gerade der Gewerbeleerstand schlägt sich nicht nur in Zahlen wieder, sondern wird auch von der Bevölkerung als problematisch wahrgenommen.

Bei der Befragung der Bewohner zur Bedeutung verschiedener Ziele für die zukünftige Stadtentwicklung wurden zahlreiche Problematiken, welche den innerstädtischen Bereich betreffen, thematisiert. Auffällig ist, dass in Bezug auf die als wichtig oder sehr wichtig erachteten Aufgaben mehr als 90 Nennungen auf die Bewältigung der Leerstandsproblematik in Bezug auf Gewerbe- und Einzelhandelsgebäude entfallen. Dies ist somit insgesamt das Problem, das von den Befragten als am schwerwiegendsten betrachtet wurde. Der Leerstand von Wohngebäuden wird mit 34 Nennungen immer noch deutlich wahrgenommen, tritt aber hinter anderen Problemen zurück.

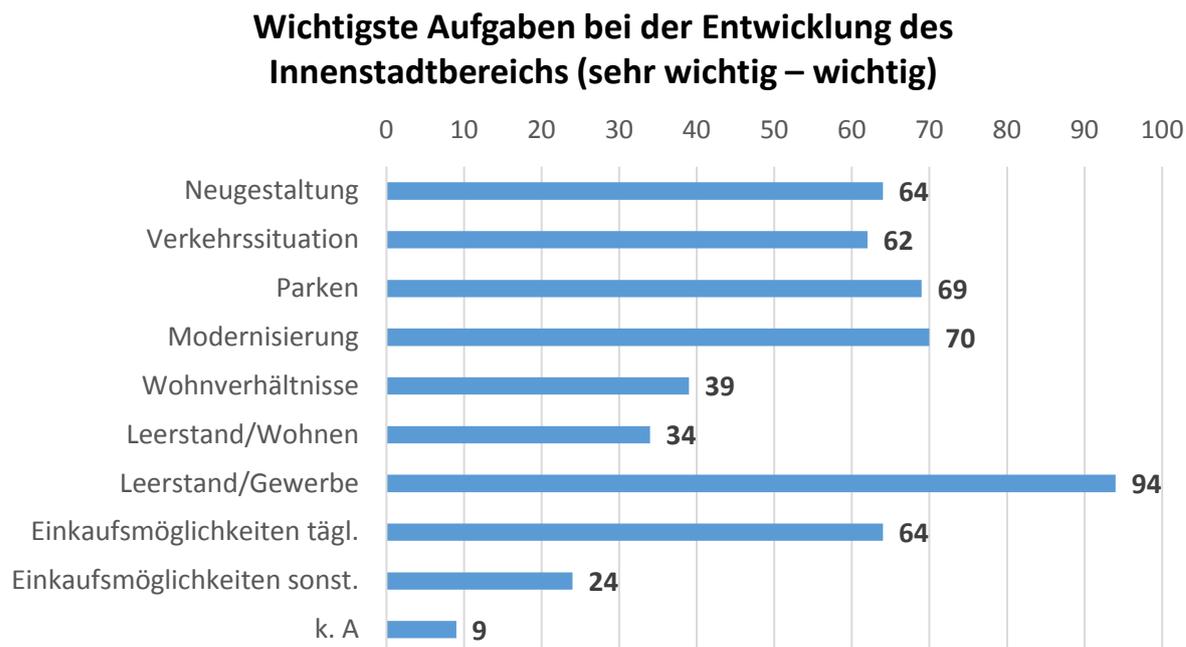


Abbildung 25: Ergebnisse der Bürgerbefragung zu den wichtigsten Aufgaben bei der Entwicklung des Stadtkerns (WSW & Partner, Eigene Darstellung)²⁸

3.6 Gebäudenutzungen und Nutzungsverteilung

Im Untersuchungsgebiet überwiegen die Gebäude mit reiner Wohnnutzung (ca. 390 Gebäude). Der Rest weist eine innenstadttypische Mischnutzung auf. Hierbei sind überwiegend im Erdgeschoss Nutzungen wie Dienstleistung, Handel / Laden oder auch Gastronomie festzustellen, wobei das Wohnen in den Obergeschossen angesiedelt ist (ca. 160 Gebäude weisen neben einer gewerblichen Erdgeschossnutzung zusätzlich Wohnnutzung im Obergeschoss auf). Trotz der vorhandenen Nutzungsmischung vermissen in einer Bevölkerungsbefragung viele der Befragten Einkaufsmöglichkeiten des täglichen Bedarfs (vgl. Abbildung 25).

Öffentliche Einrichtungen sind im Untersuchungsgebiet ebenfalls häufig vertreten (ca. 20).

²⁸ 156 Rückläufe aus der Bürgerbefragung, Mehrfachnennungen möglich, Bürgerbefragung durch WSW & Partner, Kaiserslautern April/Mai 2017

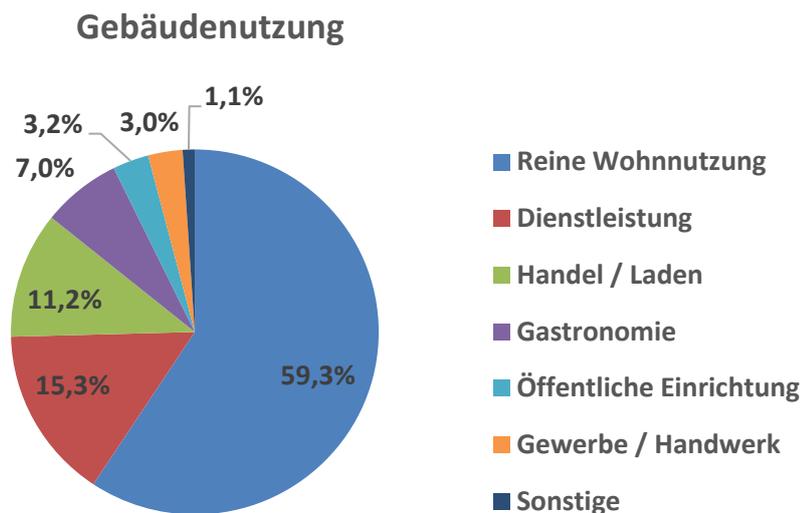


Abbildung 26: Anteile der Gebäudenutzungen im Untersuchungsgebiet²⁹
(WSW & Partner, Eigene Darstellung)

Die innerstädtische Nutzungsmischung aus gewerblicher Erdgeschossnutzung und Wohnen im Obergeschoss findet sich schwerpunktmäßig dem Quartier Hochstraße / Frühmesserstraße / Adolfstraße / Burgstraße und Umgebung.

²⁹ Ausgehend von insgesamt ca. 660 Gebäuden (=100 %) im Untersuchungsgebiet

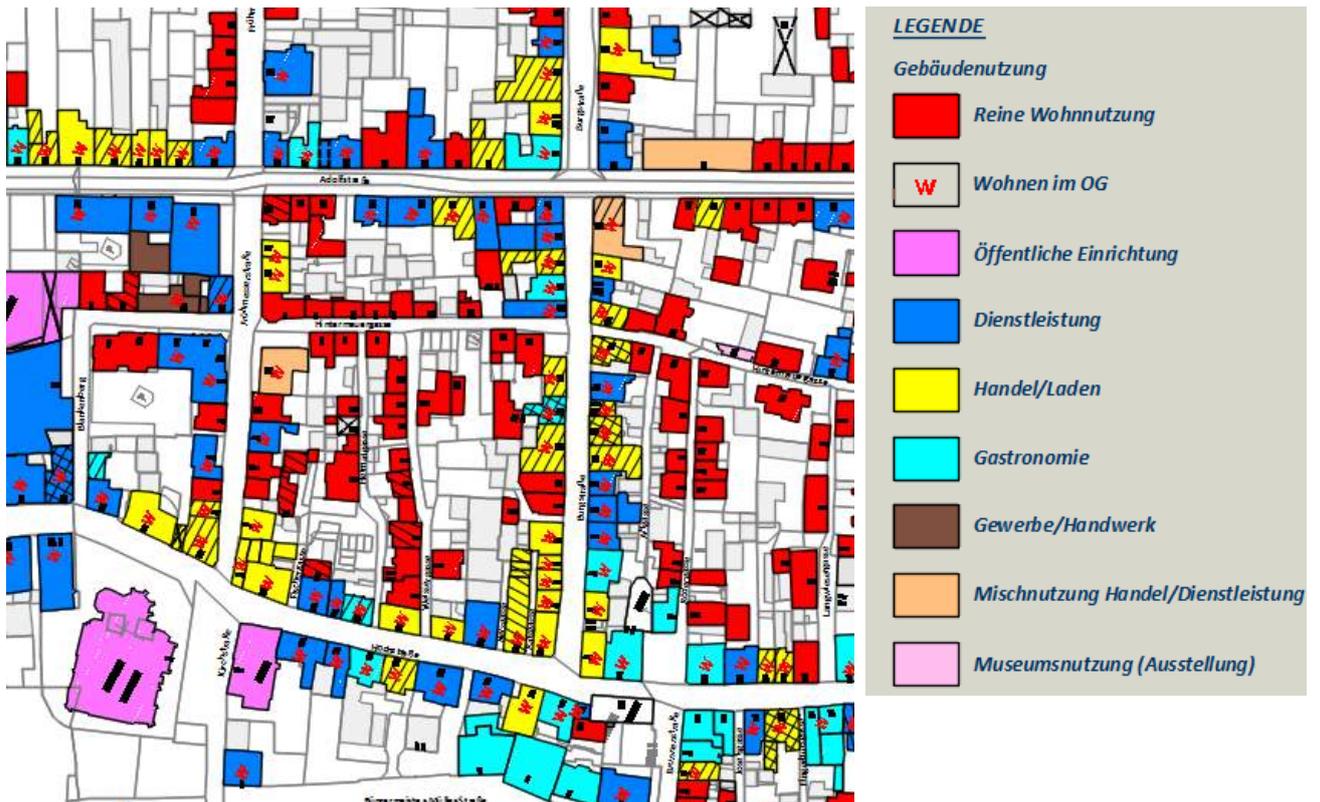


Abbildung 27: Nutzungsmischung im Innenstadtbereich des Untersuchungsgebiets
(WSW & Partner, Eigene Darstellung)

Handels- sowie Dienstleistungsbetriebe sind ebenfalls in dem oben genannten Quartier konzentriert. Daneben finden sich aber auch Salhofplatz und bis zur Brückenstraße im Norden Dienstleistungsbetriebe. In Bezug auf den Handel fallen außerhalb des innerstädtischen Bereichs vor allem zwei Betriebe aufgrund ihrer großen Produktion- bzw. Verkaufsfläche auf. Dies sind zum einen die Lahnsteiner Brauerei in der Sandgasse und zum anderen der Nettomarkt in der Braubacher Straße. Reine Wohnnutzung findet sich im gesamten Gebiet mit einem Schwerpunkt im Süden.

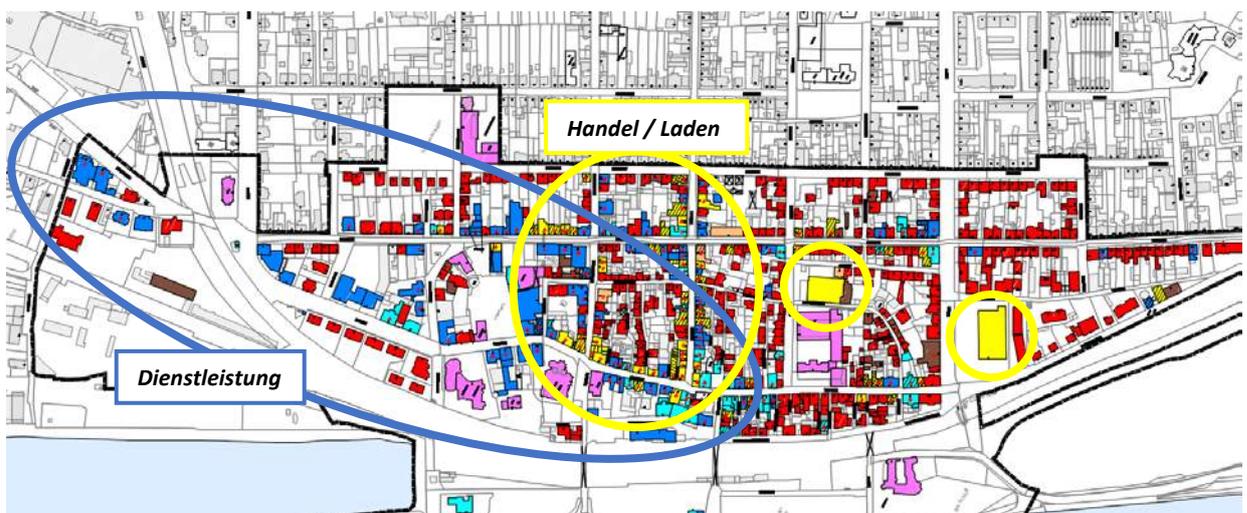


Abbildung 28: Nutzungsmischung im Untersuchungsgebiet
(WSW & Partner, Eigene Darstellung)

Im Untersuchungsgebiet überwiegt ansonsten eine kernstadttypische Nutzungsmischung von Handel und Dienstleistungen, Wohnen, Gastronomie und Gewerbe/Handwerk.

Vorherrschend im Untersuchungsgebiet ist die Wohnnutzung in den Obergeschossen. Die Wohnfunktion stellt die wichtigste und langfristig zu sichernde Nutzung im innerstädtischen Bereich dar.

Grundsätzlich weist das Untersuchungsgebiet eine eher schlechte Versorgung mit Waren des täglichen Bedarfs auf. Im Kerneinkaufsbereich erstreckt sich das Versorgungsangebot im Lebensmittelbereich vorwiegend auf kleinere Ladengeschäfte. Größere Lebensmittelmärkte befinden sich außerhalb des Untersuchungsgebietes. Auch aus Nutzersicht, dies belegt die Bürgerbefragung, besteht ein Mangel an (Lebensmittel-) Einzelhandelsbetrieben im Ortskern.

Der unmittelbar nördlich des Untersuchungsgebietes gelegene Globus SB – Markt ist zwar mit dem PKW gut erreichbar. Seine Auswirkungen auf die innergebietliche Versorgungs- und Verkehrssituation sind jedoch kritisch zu betrachten.

3.7 Die Situation von Einzelhandel / Dienstleistung / Gewerbe

3.7.1 Versorgungssituation in Lahnstein

Der aktuelle Regionale Raumordnungsplan (ROP) der Planungsgemeinschaft Mittelrhein-Westerwald (2006) weist die Stadt Lahnstein, also Oberlahnstein, Niederlahnstein und Friedrichsseggen als Mittelzentrum im Grundnetz aus.

Die Mittelzentren übernehmen „Versorgungsfunktionen des gehobenen Bedarfs für den jeweiligen Mittelbereich, die Grundzentren des Grundnetzes entsprechend die Grundversorgung für den jeweiligen Nahbereich. Das Oberzentrum Koblenz übernimmt „hochwertige und spezialisierte Versorgungsfunktionen für die gesamte Region“. ³⁰ Dazu kommen Grundzentren im Ergänzungsnetz, die Angebote von Grund- und Mittelzentren nachhaltig ergänzen und sichern sollen. ³¹

Als Mittelzentrum soll Lahnstein mindestens ein Krankenhaus der Grundversorgung sowie dezentrale stationäre Pflegeeinrichtungen, eine öffentliche Bibliothek, eine Volkshochschule, ein Gymnasium oder eine Integrierte Gesamtschule mit Abschluss Hochschulreife und eine berufsbildende Schule sowie Amtsgericht, Finanzamt, Agentur für Arbeit und weiterhin einen Bahnhof oder Haltepunkt (RLP-Taktverkehr) vorhalten. ³² Auch größere Anlagen im Bereich Freizeit und Sport sollen bereitgestellt werden. Neben der Wohnfunktion sollen die zentralen Orte in zentralen Ortsbereichen auch Einzelhandelseinrichtungen für die Bevölkerung bereitstellen, wobei in Mittelzentren auch großflächiger Einzelhandel mit

³⁰ ROP Planungsgemeinschaft Mittelrhein-Westerwald, 2006, Textliche Festsetzungen, S. 8.

³¹ ROP Planungsgemeinschaft Mittelrhein-Westerwald, 2006, Textliche Festsetzungen, S. 8 ff.

³² LEP IV Innenministerium Rheinland-Pfalz, 2008, Textliche Festsetzungen, S. 89

mehr als 2000 m² Verkaufsfläche zulässig ist.³³ Insofern kommt den Mittelzentren eine herausgehobene Bedeutung in Hinblick auf die Bereitstellung geschäftlicher Funktionen zu.

Der spezialisierte Bedarf kann in Lahnstein aufgrund der geringen Entfernung zu Koblenz (ca. 12 Minuten mit dem Pkw) problemlos gedeckt werden.

Sonstige Zentren, die innerhalb von weniger als 30-Pkw-Minuten erreicht werden können umfassen:

Mittelzentrum im Grundnetz: Bad Ems, Boppard, Neuwied, Andernach

Mittelzentren im Ergänzungsnetz: Vallendar, Bendorf, Höhr-Grenzhausen

Grundzentren im Grundnetz: Rhens, Braubach, Nassau, Emmelshausen, Weißenthurm

Grundzentren im Ergänzungsnetz: Mühlheim-Kärlich, Plaidt

³³ LEP IV Innenministerium Rheinland-Pfalz, 2008, Textliche Festsetzungen, S. 96

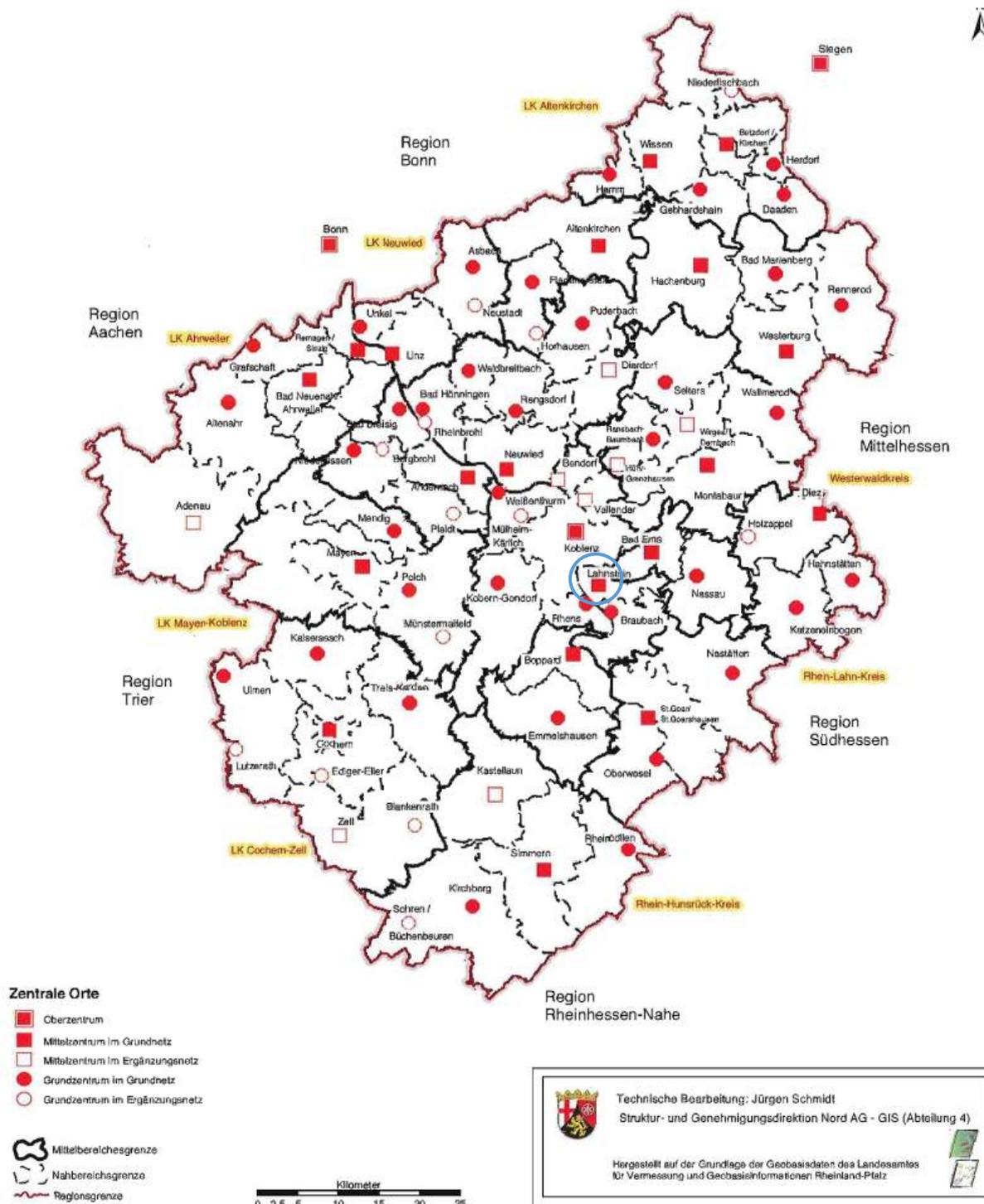


Abbildung 29: Karte „Zentrale Orte und Versorgungsgebiete“, Planungsgemeinschaft Mittelrhein-Westerwald, 2006, Textliche Festsetzungen, S. 12

Die Erhebung zu Einzelhandels- und Dienstleistungsbetrieben im Untersuchungsgebiet führt ca. 74 Einzelhandelsläden und 100 Dienstleister auf. Davon finden sich die meisten entlang der Hochstraße und Burgstraße, aber auch einige in der Adolfstraße. Am Salhofplatz konzentrieren sich zudem verschiedene Dienstleistungsunternehmen und an der Braubacher Straße findet sich je mit einem Discounter das einzige vergleichsweise großflächige Lebensmittelgeschäft innerhalb des Plangebiets. Ansonsten ist die durchschnittliche Ladengröße eher gering. Wesentliche Auswirkungen auf den Einzelhandelsbesatz im

Untersuchungsgebiet hatte die Ansiedlung des Globus SB – Marktes unmittelbar nördlich des Untersuchungsgebietes.



Bilder: Einzelhandels- und Dienstleistungsbetriebe in der Hochstraße
(Quelle: WSW & Partner)



Bilder: Einzelhandels- und Dienstleistungsbetriebe in der Burgstraße
(Quelle: WSW & Partner)



Bilder: Einzelhandels- und Dienstleistungsbetriebe in Adolfstraße
(Quelle: WSW & Partner)

Insgesamt fällt auf, dass das Angebot an Lebensmitteln in der Innenstadt sehr gering ist. Die Versorgung mit Gütern des sonstigen Bedarfs ist ebenfalls nur bedingt gegeben. Dies wird auch von den Bürgerinnen und Bürger im Untersuchungsgebiet aus unmittelbarer „Nutzersicht“ bestätigt (vgl. Abbildung 25). Der Grund hierfür ist die Konkurrenz, dem die kleinen Geschäfte durch den großflächigen Einzelhandel nördlich (Globus) bzw. durch den Discounter (Netto) südlich der Innenstadt ausgesetzt sind.



Abbildung 30: Lage des großflächigen Einzelhandels von Oberlahnstein
(Quelle: Openstreetmap)

Da auch in den dezentralen Außenlagen zentrenrelevante Sortimente angeboten werden, ergibt sich eine erhebliche Konkurrenz zum Einzelhandel im Stadtkern von Oberlahnstein. Diese Konkurrenzsituation wird neben Aspekten wie Angebotsvielfalt und Preisgefüge durch die sehr gute Erreichbarkeit der peripheren Einzelhandelslagen und das weitläufige Parkplatzangebot verstärkt. Das führt dazu, dass die

Innenstadt häufig nicht mehr als Einkaufsort aufgesucht wird, womit Koppelungseffekte, die zur Belebung der Innenstadt beitragen (z. B. Verbindung von Einkauf mit weiteren Erledigungen, „Essen gehen“, etc.) schwächer werden.

Neben dem Bedeutungsverlust der Innenstadt als Einkaufsbereich hat diese Entwicklung erhebliche weitergehende Konsequenzen. Der Attraktivitätsverlust durch zunehmende Leerstände führt nicht nur zu einem Rückgang von Kundenströmen sondern auch zu verminderten Investitionen in die Einzelhandelsflächen, die ihrerseits eine Minderung der Immobilienwerte und damit die Bereitschaft in diese zu investieren, zur Folge haben (Ansiedlung von „Billigläden“, „Trading down“ – Effekte).

Neben Konsequenzen für die Angebotsqualität (Wertigkeit, Vielfalt) strahlt diese Entwicklung auch auf die Wohnnutzungen des Umfeldes aus, was sich z. B. erfahrungsgemäß im Zuzug sozial schwächerer Bevölkerung in Bausubstanz mit z. T. erheblichem Sanierungsbedarf verdeutlicht.

Neben der unmittelbaren Versorgungsfunktion für die Bevölkerung tragen Handels- und Dienstleistungsangebote entscheidend zur Belebung, Gestaltung und Funktion der Innenstadt bei, sodass diese ihren Aufgaben im Gefüge der Gesamtstadt als attraktiver Aufenthaltsort, als Ort der Kommunikation und als identifikationsbildender Bereich der Stadt gerecht werden kann.

Umgekehrt sind die Gestaltung und Funktion des öffentlichen Raumes im Hinblick auf Aufenthaltsqualität und Parkmöglichkeiten wichtige Entwicklungsvoraussetzungen für ein attraktives Handels- und Dienstleistungsangebot.

3.7.2 Einzelhandelskonzept der Stadt Lahnstein

Auch die Untersuchungen zu dem Einzelhandelskonzept³⁴ der Stadt Lahnstein legen den Schluss nahe, dass der Globus SB-Warenmarkt in Oberlahnstein (sowie der Globus-Baumarkt in Niederlahnstein) Kaufkraft aus den innerstädtischen Bereichen abzieht. Bezüglich Nahrungs- und Genussmitteln sowie im Bereich „Baumarktsortiment“ sei die Verkaufsflächenzahl im Vergleich zu anderen Branchen überdurchschnittlich hoch. Gleichzeitig seien die Märkte aber auch ein Grund dafür, dass sich der Kaufkraftabfluss in das benachbarte Oberzentrum in Grenzen halte.

Es fänden sich allerdings nur ca. 3.800 m² der 40.000 m² Verkaufsfläche von Lahnstein derzeit in der Innenstadt von Oberlahnstein (1.500 m² in der Innenstadt von Niederlahnstein). Damit kämen die innerstädtischen Bereiche zwar auf einen Anteil von 60 % der in Lahnstein vorhandenen Geschäfte, aber nur auf 13 % der Verkaufsflächen (Oberlahnstein: ca. 10%).

Als eine Ursache für das Problem wird die ungünstige Verkehrssituation in den innerstädtischen Bereichen gesehen. Einbahnstraßenregelung und verkehrsberuhigte Geschäftsbereiche sowie städtebauliche Barrieren beeinträchtigen die Anfahrtsmöglichkeiten für Kunden. Positiv hervorzuheben seien die alte Bausubstanz, die ansprechende Gestaltung der Fußgängerzone sowie das Potenzial, dass die vielen kleinen Gassen darstellten. Dieses werde aber noch nicht ausreichend genutzt. Kritisch werden etwa die Bausubstanz der Adolfstraße und die Nutzung innerstädtischer Plätze zum Parken gesehen. Speziell für Oberlahnstein wird zwar ein geringes, aber vielfältiges Angebot an Einzelhandelseinrichtungen festge-

³⁴ Rat der Stadt Lahnstein, 2012, Fortschreibung des Einzelhandelskonzept für die Stadt Lahnstein

stellt, das zudem durch Komplementärnutzungen wie Gastronomie soweit ergänzt werde, dass eine ausreichende Kundenfrequenz vorhanden sei. Zudem sei eine hohe Konzentration des Angebots vorhanden, so dass die fußläufige Erreichbarkeit gut sei.

Weitere Entwicklungsmöglichkeiten kann das Konzept nur bedingt aufzeigen. Die Möglichkeit, die Attraktivität zentraler Versorgungsbereiche z.B. durch ein Fachmarktkonzept zu stärken sei aufgrund der mangelnden Flächenpotenziale kaum gegeben.

Speziell für Oberlahnstein wird empfohlen, den zentralen Versorgungsbereich als „Hauptzentrum“ der Stadt so weiterzuentwickeln, dass er eine gesamtstädtische und übergeordnete Versorgungsfunktion mit Waren des kurz-, mittel- und langfristigen Bedarfs einnehmen kann. Dazu sollte die Branchenvielfalt erhalten und weiter gestärkt werden. Einzelhandelsmagnetbetriebe, die Kundenfrequenz generieren, sollten insbesondere in der Burgstraße weiter gefördert werden. Weiterhin sollten die gestalterische Qualität des Umfelds verbessert (Aufwertung von Gassen, Schaffung von Platzsituationen mit Möglichkeiten zur Außengastronomie, Inszenierung der Befestigungsanlagen, Aufwertung der Bahnunterführungen) und die Verknüpfung von Einzelhandel und Tourismus forciert werden.

3.8 Öffentliche Einrichtungen / Gemeinbedarfseinrichtungen

Rathaus und Bürgeramt-Service-Center

Innerhalb des Untersuchungsgebiets befindet sich das Rathaus der Stadt. Das Gebäude aus dem 19. Jahrhundert steht unter Denkmalschutz. Hier finden sich der Fachbereich 1 (Zentrale Dienste, Stadtentwicklung und Kultur), der Fachbereich 2 (Finanzen) sowie die Stabsstelle Rechtsangelegenheiten. Weitere Fachbereiche sind in Niederlahnstein angesiedelt oder befinden sich ebenfalls innerhalb des Untersuchungsgebiets (Bürgeramt-Service-Center).



Bild: Rathaus in der Kirchstraße und Bürgeramt-Service-Center in der Westallee (Quelle: WSW & Partner)

Freiherr-vom-Stein-Schule

Die Freiherr-vom-Stein-Schule ist eine Förderschule mit dem Schwerpunkt Lernen. Sie umfasst die Klassenstufen 1-9 sowie das „Freiwillige 10. Schuljahr“, das zur Berufsreife führt.³⁵

³⁵ Freiherr-vom-Stein-Schule Lahnstein 2017, <http://www.fvss-lahnstein.de/Startseite>, Stand: 20.09.2017



Bild: Freiherr-vom-Stein-Schule in der Gymnasialstraße (Quelle: WSW & Partner)

Berufsbildende Schule

Die berufsbildende Schule umfasst folgende Bildungsangebote³⁶:

- Berufsschule – Berufsvorbereitungsjahr und Berufsfachschule für die Berufsvorbereitung mit den Schwerpunkten Technik (Elektrotechnik, Holztechnik, Metalltechnik, Bautechnik, Farbtechnik), Ernährung/Hauswirtschaft und Sozialwesen sowie Wirtschaft (Absatzwirtschaft und Kundenberatung), Berufsfachschule II führt zur mittleren Reife
- Höhere Berufsfachschule mit den Fachrichtungen Polizeidienst und Verwaltung, Organisation und Officemanagement, Handel und E-Commerce sowie Energiesystemtechnik / -marketing, Schwerpunkt Solartechnik
- Fachschule (berufsbegleitende Weiterbildungsmöglichkeit mit Abschluss Informationstechniker/in)
- Duale Berufsoberschule / Fachhochschulreife (berufs- oder ausbildungsbegleitend)
- Europäischer Computerführerschein

Die innerstädtisch beengte Lage der Schule erzeugt Problemlagen insbesondere hinsichtlich des ruhenden Verkehrs.



Bilder: Berufsbildende Schule in der Schulstraße (Quelle: WSW & Partner)

³⁶ Berufsbildende Schule Lahnstein 2017, <http://www.bbs-lahnstein.de/>, Stand: 20.09.2017

Stadthalle

Die Stadthalle, die 2005 saniert wurde, bietet verschiedene Räumlichkeiten und kann für Veranstaltungen wie Tagungen, Prüfungen, Ausstellungen, Feiern oder kulturelle Veranstaltungen gemietet werden. Auch Konzerte und ähnliche Veranstaltungen finden hier statt.³⁷



Bild:: Stadthalle am Salhofplatz (Quelle: WSW & Partner)

Evangelische Kirche

Die evangelische Kirche befindet sich in der Ecke Nordallee / Brückenstraße. Es handelt sich um eine neoromanische Saalkirche. Neben den Gottesdiensten in der Kirche finden im Gemeindehaus in der Wilhelmstraße (außerhalb des Untersuchungsgebiets) Treffen von Chor, Band, Frauenhilfe und Jugendgruppe statt.³⁸



Bild: Evangelische Kirche in der Nordallee (Quelle: WSW & Partner)

³⁷ Stadthallenverwaltung, http://www.lahnstein.de/fileadmin/data/Dokumente/Freizeit-Kultur/Stadthalle/Prospekt_Stadthalle_Lahnstein.pdf, Stand: 20.09.2017

³⁸ Evangelische Kirche an Rhein und Lahn 2017, <http://www.rhein-lahn-evangelisch.de/dekanate/nassau/oberlahnstein.html>, Stand: 20.09.2017

St.-Martin-Kirche

Die Chorflankentürme der Kirche wurden bereits Ende des 12. Jahrhunderts errichtet, der gotische Chor folgte 1332. Das barocke Mittelschiff wurde erst im 18. und die Seitenchöre im 19. Jahrhundert ergänzt.³⁹

Das Pfarramt der Gemeinde liegt nahe der Kirche, das Pfarrzentrum am Europaplatz außerhalb des Untersuchungsgebiets. Die Gemeinde organisiert verschiedenen Gruppen und Aktivitäten wie Pfadfinder, Chor, Kinderchor, Jugendmusikgruppe, Seniorenbegegnung, Frauenkreis etc. an. Daneben betreibt sie drei Kitas in Lahnstein.⁴⁰



Bild: St.-Martin-Kirche in der Pfarrgasse (Quelle: WSW & Partner)

Hospitalkapelle

Die Hospitalkapelle in der Rödergasse aus dem Jahr 1330 wird heute nicht mehr für religiöse Zwecke, sondern für Konzerte, Vorträge, Dichterlesungen, Hochzeiten und Ausstellungen genutzt.⁴¹

Museum der Stadt Lahnstein im Hexenturm

Im Hexenturm, einem Teil der ehemaligen Stadtbefestigung Oberlahnsteins befindet sich das Museum der Stadt Lahnstein. Dieses dokumentiert mit Wappen, Siegeln und Urkunden die reiche Geschichte der beiden ehemals selbstständigen Städte Ober- und Niederlahnstein.

³⁹ Stadt Lahnstein 2017, <http://www.lahnstein.de/tourismus/sehenswuerdigkeiten/kirchen-kapellen/>, Stand: 20.09.2017

⁴⁰ Pfarrei St. Martin 2017, <http://www.pfarrei-stmartin.de/index.php>, Stand: 20.09.2017

⁴¹ Stadt Lahnstein 2017, <http://www.lahnstein.de/tourismus/sehenswuerdigkeiten/kirchen-kapellen/>, Stand: 20.09.2017



Bild: Hexenturm am Salhofplatz (Quelle: WSW & Partner)

Stadtmauerhäuschen Lahnstein

Bei dem Stadtmauerhäuschen handelt es sich um ein Fachwerkhaus, das ca. 1700 errichtet wurde. Heute sind in dem Gebäude Nebenstellen des Stadtmuseum untergebracht. Als Wohnhaus im Stil der ersten Hälfte des 20. Jahrhunderts das Leben eingerichtet, veranschaulicht es das Leben vergangener Jahrhunderte.⁴²



Bild: Stadtmauerhäuschen in der Hintermauergasse (Quelle: WSW & Partner)

Martinsschloss

Die Zollburg der Erzbischöfe und Kurfürsten von Mainz wurde ab dem Jahre 1298 erbaut. Der 28 m hohe gotische Hauptturm diente auch als Eckbastion der Stadtbefestigung.

Die Schlosskirche war die erste evangelische Kirche in Lahnstein und dem heiligen Bartholomäus geweiht. Heute befindet sich das Schloss in Privatbesitz und beherbergt u.a. das CCO-Fastnachtsmuseum.⁴³

⁴² Stadt Lahnstein 2017, <http://www.lahnstein.de/tourismus/sehenswuerdigkeiten/historische-bauwerke/>, Stand: 20.09.2017

⁴³ Stadt Lahnstein 2017, <http://www.lahnstein.de/tourismus/sehenswuerdigkeiten/historische-bauwerke/>, Stand: 20.09.2017



Bild: Martinsschloss (Quelle: WSW & Partner)

Altes Rathaus

Im Inneren des Fachwerkhauses aus dem 15. Jahrhundert mit dem markanten barocken Glockendachreiter finden sich Reste mittelalterlicher Malereien. Besichtigt werden können diese zurzeit nur in Verbindung mit der Schlenderweinprobe.



Bild: Altes Rathaus in der Hochstraße (Quelle: WSW & Partner)

Caritas Altenzentrum und Sozialstation

Das Caritas-Altenzentrum St. Martin bietet 79 Pflegeplätze. Die Sozialstation in der Gutenbergstraße ergänzt dieses Angebot durch ambulante Pflege und Versorgung zu Hause. Zusammen mit dem Pflegestützpunkt werden zudem Schulungen für die Pflege zur Angehörige angeboten.⁴⁴

⁴⁴ Caritasverband Westerwald-Rhein-Lahn, <http://www.caritas-westerwald-rhein-lahn.de/hilfeundberatung/caritassozialstationenpflegezuhause/caritas-sozialstation-lahnstein-braubach/caritas-sozialstation-lahnstein-braubach>, Stand: 20.09.2017



Bild: Altenzentrum in der Hochstraße (Quelle: WSW & Partner)

Weitere öffentliche Einrichtungen in Oberlahnstein außerhalb des Untersuchungsgebiets

Außerhalb des Untersuchungsgebiets finden sich weitere Einrichtungen des öffentlichen Bedarfs wie das St. Elisabeth-Krankenhaus in der Ostallee mit 220 Betten für die medizinische Grund- und Regelversorgung und der Möglichkeit der Kurzzeitpflege.

Zu nennen ist weiterhin die Goetheschule in der Stauffenbergstraße, eine Grundschule mit Ganztagsangebot. In unmittelbarer Nähe, am Kaiserplatz, sind zudem die Volkshochschule sowie die Stadtbibliothek angesiedelt. Südlich des Untersuchungsgebiets befinden sich darüber hinaus das Marion-Dönhoff-Gymnasium sowie die Realschule plus.

Das Jugendkulturzentrum (JuKz), das knapp außerhalb des Untersuchungsgebiets liegt ist eine öffentliche Einrichtung der Stadt Lahnstein. Basierend auf den vier Säulen Begegnung – Beratung – Bildung – Kultur sind die Angebote dementsprechend übergreifend auf alle Altersgruppen ausgerichtet.⁴⁵

Für Jugendliche sind die Öffnungszeiten (montags, mittwochs und donnerstags von 14.00 bis 17.00 Uhr) allerdings derzeit unattraktiv.⁴⁶

3.9 Verkehrliche Situation

3.9.1 Kfz-Verkehr einschließlich ruhender Verkehr

Hochstraße und Adolfstraße verlaufen in Nord-Süd-Richtung durch das Untersuchungsgebiet und binden die Stadt und das Untersuchungsgebiet an das überörtliche Verkehrsnetz an. Sie sind mittlerweile nicht mehr als Landesstraße klassifiziert. In westliche Richtung, auf der anderen Rheinseite, wird der Anschluss an die A 48 / 61 (Anschlussstelle Kreuz Koblenz) nach ca. 20 km erreicht. Östlich des Plangebiets in nur wenigen 100 m Entfernung verläuft die B 42 entlang der rechten Rheinseite Richtung Bonn im Norden bzw. Wiesbaden im Süden. Die B 260 (Richtung Nassau) und die B 9 bzw. B 327 sind ebenfalls innerhalb weniger Minuten erreicht (vgl. Abschnitt 2.1).

⁴⁵ Stadt Lahnstein 2017, <http://www.lahnstein.de/freizeit-kultur/jugendkulturzentrum/>, Stand: 25.09.2017

⁴⁶ Stadtentwicklungskonzept Lahnstein 2015, Bildung, Soziales Gesundheit, Sport

Insgesamt gliedert sich das Straßennetz in Hauptsammelstraßen, untergeordnete Straßen und verkehrsberuhigte bzw. Fußgängerzonen.

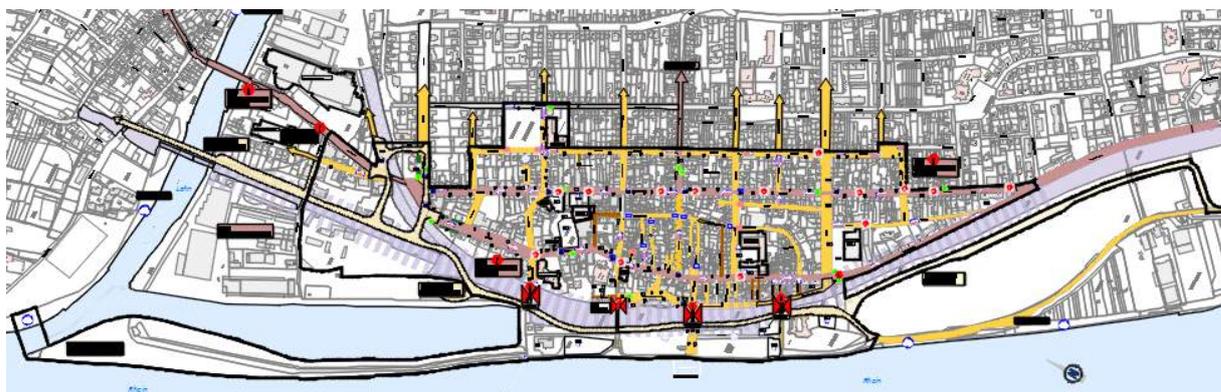


Abbildung 31: Verkehrshierarchie im Untersuchungsgebiet (Plan „Verkehr“ im Anhang)

Die ehem. Trasse der L 335 verläuft über weite Strecken durch Hauptgeschäftsstraßen (Adolfstraße, Brückenstraße). Eine Vielzahl von Ein- und Ausfahrten zu privaten Grundstücken sowie Anlagen des ruhenden Verkehrs zusammen mit baulichen Engpässen beeinflussen den Verkehrsablauf negativ.

Insbesondere der Schwerlastverkehr stellt in dieser Hinsicht ein Problem dar. Aufgrund der räumlichen Enge wird der Verkehrsstrom im Innenstadtbereich bereits auf zwei Straßen verteilt, die jeweils als Einbahnstraßen ausgewiesen sind (Hochstraße für den Verkehr Richtung Süden und Adolfstraße für den Verkehr Richtung Norden).

Zwar gibt es eine Umgehungsstraße, die B 42, die östlich der Innenstadt verläuft, diese ist jedoch so stark frequentiert, dass sie zur Lösung der Situation im Untersuchungsgebiet nicht ausreicht. Noch immer nutzen mehr als 20.000 Kfz/Tag die Route durch die Innenstadt. Bereits im Generalverkehrsplan von 1987 wird im Ergebnis deutlich, dass nur eine innerörtliche Entlastungsstraße, die parallel zu den Bahngleisen verläuft, die Innenstadt entlasten könnte. 2004 wurde ein entsprechender Bebauungsplan aufgestellt (vgl. Abschnitt 2.2.3). Umgesetzt wurde dieser jedoch bislang nicht.

Die Entlastung des Oberlahnsteiner Stadtkerns vom Durchgangsverkehr wird als wesentliche Voraussetzung zur Entwicklung des Stadtkerns angesehen. Andererseits werden durch die Entlastungsstraße neue Betroffenheiten ausgelöst bzw. städtebauliche Sachverhalte erheblich verändert. Aus diesem Grund ist eine weitergehende Untersuchung der Auswirkungen insbesondere hinsichtlich Verkehrsverlagerungen in Oberlahnstein und darüber hinaus von besonderer Bedeutung für die konkretere Ausgestaltung des

Integrierten Stadtentwicklungskonzeptes. Aus diesem Grund hat die Aufsichts- und Dienstleistungsdirektion (ADD) der Erstellung einer entsprechenden Studie im Rahmen einer vorgezogenen Maßnahme zugestimmt.

Der Bau der Entlastungsstraße ist Voraussetzung für die Aufwertung der Innenstadt durch die Ausweitung der Hochstraße als Fußgängerzone sowie attraktivitätssteigernde Maßnahmen in der Burgstraße. Diskutiert wurden weiterhin verkehrsberuhigende Maßnahmen im Bereich zwischen Adolfstraße und Bürgermeister-Müller-Straße. Denkbar wäre auch, dass der verkehrsberuhigte Bereich bereits am Salhofplatz beginnt und im Bereich der Südallee endet bzw. ein Beginn ab der Frühmesserstraße und Ende an der Schulstraße. In jedem Fall würden sich die Maßnahmen voraussichtlich positiv auf die Entwicklung des innerstädtischen Einzelhandels auswirken. Eine weitere positive Folge der Umsetzung wäre die Reduzierung von Lärm- und Schadstoffemissionen entlang der Hauptverkehrsstraßen vor allem zugunsten der Anwohner. Nicht zuletzt würden Gefahrenpunkte entschärft und somit die Verkehrssicherheit erhöht.⁴⁷



Bilder: Hochstraße (oben) und Adolfstraße (unten) (Quelle: WSW & Partner)

Auch aus den Befragungsergebnissen der Bürgerbeteiligung sowie aus den Workshops wird deutlich, dass erhebliche Mängel im Straßenraum bestehen. Gefragt nach den Störungen, die sie in ihrem Gebäude bzw. ihrer Wohnung ausgesetzt sind, antworteten knapp 30% der Befragten, dass Störungen durch den Verkehr bestehen. Dieser stellt somit zusammen mit sonstigem Lärm den größten Störfaktor

⁴⁷ Stadt Lahnstein 2004, Bebauungsplan „Nr. 22 – „Entlastungsstraße“ und Stadt Lahnstein 2016, Materialien zum Stadtumbau „Innenstadt Oberlahnstein“

für die Wohn- und Aufenthaltsqualität im Stadtkern dar. Besonders nachts ist die Belastung der Wohnbevölkerung hoch. Nicht ohne Grund sehen viele der Befragten die Verbesserung der Verkehrssituation als ein besonders wichtiges zukünftiges Aufgabenfeld der Stadtentwicklung.

Störungen

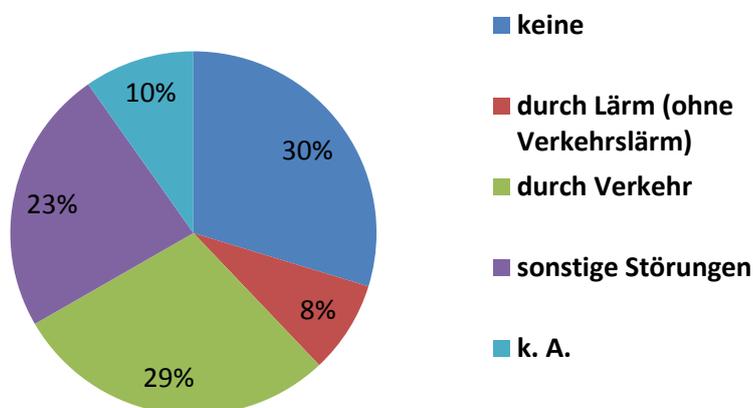


Abbildung 32: Auswertung Bürgerbefragung: „Fühlen Sie sich in Ihrem Gebäude / Ihrer Wohnung gestört?“⁴⁸
(WSW & Partner; Eigene Darstellung)

Wichtigste Aufgaben bei der Entwicklung des Innenstadtbereichs (sehr wichtig – wichtig)

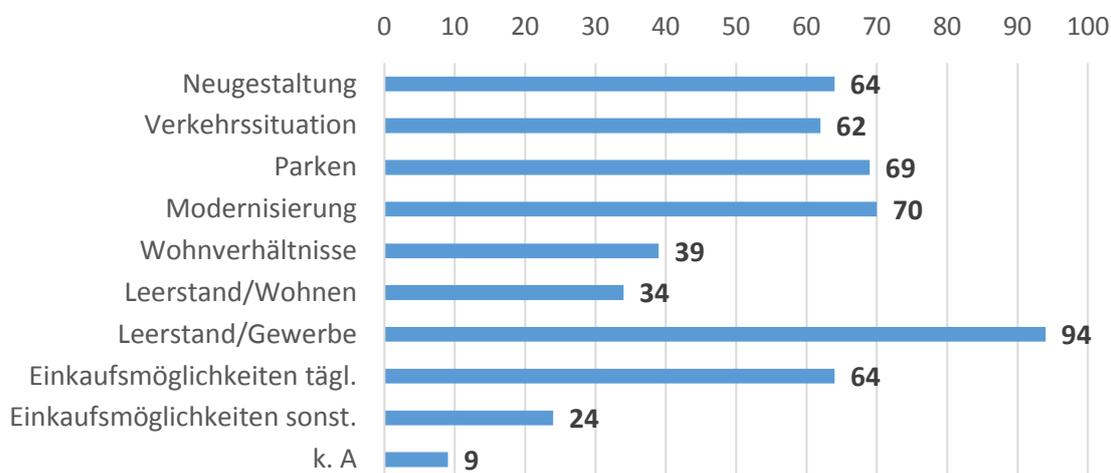


Abbildung 33: Ergebnisse der Bürgerbefragung zu den wichtigsten Aufgaben bei der Entwicklung des Stadtkerns
(WSW & Partner, Eigene Darstellung)⁴⁹

⁴⁸ 156 Rückläufe aus der Bürgerbefragung, davon 19 ohne Angabe, Auswertung der Bürgerbefragung durch WSW & Partner, Kaiserslautern April/Mai 2017

⁴⁹ 156 Rückläufe aus der Bürgerbefragung, Mehrfachnennungen möglich, Bürgerbefragung durch WSW & Partner, Kaiserslautern April/Mai 2017

Neben Lösungen für den fließenden Verkehr muss ein Fokus auf der Verbesserung der privaten und öffentlichen Parksituation gelegt werden. Ein Gutachten aus dem Jahr 2008 berechnete einen Bedarf von 145 zusätzlichen Parkständen. Der Hauptgrund für den Mangel an Stellplätzen liegt darin, dass in der Innenstadt verschiedene publikumsrelevante Einrichtungen konzentriert sind und zudem erheblicher Parkdruck durch die Schüler und Lehrer der Berufsschule in der Schulstraße ausgelöst wird. Gleichzeitig werden die Parkstände von Anwohnern genutzt, die nach Erwerb einer Anwohnerplakette freie Parkstände nutzen können (ohne Bevorrechtigung).⁵⁰

In der Innenstadt können aufgrund der vergleichsweise dichten Bebauung nur in begrenztem Umfang größere Parkplätze vorgehalten werden. Das größte Angebot an bewirtschafteten öffentlichen Stellplätzen bieten südlich der Innenstadt die Parkplätze am Turmplatz (zweimal 25 Stellplätze mit Parkschein bzw. in der Woche nachmittags auf 2 Stunden begrenzt), Salhofplatz (50 Stellplätze mit Parkschein bzw. in der Woche nachmittags auf 4 Stunden begrenzt) und Rathaus (12 Stellplätze mit Parkschein). Vorwiegend entlang der Hochstraße und der Adolfstraße sowie der Schulstraße, wo der Straßenquerschnitt aber eigentlich recht schmal ist, finden sich weiterhin Parkstreifen zum Längsparken, die zum größten Teil bewirtschaftet werden und auf denen die Parkdauer zum Teil auf eine Spanne zwischen ½ und 4 Stunden begrenzt ist. Unbewirtschaftete Parkstände finden sich im südlichen Teil des Untersuchungsgebiets; vor allem aber tragen die Parkplätze am Rheinufer zum kostenlosen Parkraumangebot bei (Plan „Verkehr“ im Anhang). Hier sind im Norden ca. 80 und im Süden noch einmal insgesamt ca. 75 öffentliche Stellplätze vorhanden.



Bilder: Parkplätze in der Innenstadt: Turmplatz, Salhofplatz und Rathaus (Quelle: WSW & Partner)



Bilder: Parkplätze in den Rheinanlagen (Quelle: WSW & Partner)

⁵⁰ Stadt Lahnstein 2016, Materialien zum Stadtumbau „Innenstadt Oberlahnstein“

Insgesamt wird deutlich, dass die zur Erhaltung und Entwicklung des Stadtkerns als Zentrum für Wohnen, Handel, Kultur und Dienstleistung die Schaffung zusätzlicher Parkplätze dringend notwendig ist.

3.9.2 ÖPNV

Oberlahnstein verfügt über einen Bahnanschluss an der Nahverkehrsstrecke Neuwied – Frankfurt. Die Bahntrasse verläuft entlang des Rheins zwischen Innenstadt und Rheinanlagen. Ihr kommt insofern eine trennende Wirkung zu, zudem wirken sich die Lärmemissionen unmittelbar auf die Umgebungsbebauung aus. Der Bahnhof selbst liegt im Osten innerhalb des Untersuchungsgebiets.

Das Bahnhofgebäude wurde unlängst zwar teilrenoviert, ist allerdings mit Werbetafeln und Werbebannern übersehen und weist insgesamt einen wenig einladenden Charakter auf. Vom Bahnsteig aus betrachtet fehlt der Fassade Putz, so dass Mauerwerk bzw. Waschbetonplatten zu sehen sind. Weiterhin sind Kompressoren und Wärmetauscher der Klimaanlage angebracht. Auf dem asphaltierten Bahnsteig fehlt eine geeignete Ausstattung mit Sitz- und Aufenthaltsmöglichkeiten. In Verbindung mit der dunklen Unterführung zu den Gleisen, die zudem nicht barrierefrei ist, bietet der Bahnhof als Empfangsraum zum Stadtkern wenig einladendes Ambiente.

Eine schnelle fußläufige Erreichbarkeit zum Stadtkern ist jedoch gegeben. Der Bahnhof liegt in etwa in der Verlängerung der Burgstraße.



Bilder: Bahnhof und Bahnsteig (Quelle: WSW & Partner)

Insgesamt sind in Oberlahnstein im Untersuchungsgebiet 13 Bushaltestellen vorhanden. Wichtige Verbindungen bestehen vor allem durch die Linie 570, die die Haltestellen entlang der Adolfstraße bedient und die überörtliche Verbindung nach Koblenz sowie die Erreichbarkeit von Niederlahnstein gewährleistet, die Linien 571 und 573, die die im nördlichen Teil der Adolfstraße gelegenen Haltestellen bedienen und neben der Anbindung an das Oberzentrum Koblenz auch für die Anbindung an die Stadtteile Niederlahnstein und im Falle der 571 zusätzlich von Friedrichsseggen sorgen, und die Linie 540, die die Anbindung an Nastätten, Dachsenhausen, Braubach und Niederlahnstein sichert. Die Linie hält im Untersuchungsgebiet an den Haltestellen Turmplatz und Südallee. Weitere Linien fahren vor allem wochentags zu den Schulzeiten und ergänzen das Angebot.⁵¹

⁵¹ VRM 2017, Linienfahrplan, http://www.vrminfo.de/fahrplan/fahrgastinfo-auskunft/linienfahrplan/?tx_ffvrmti-metatable_books%5Bcontroller%5D=Books&cHash=bedc89cbbb0efe87a82615933594ad4d, Stand 08.09.2017

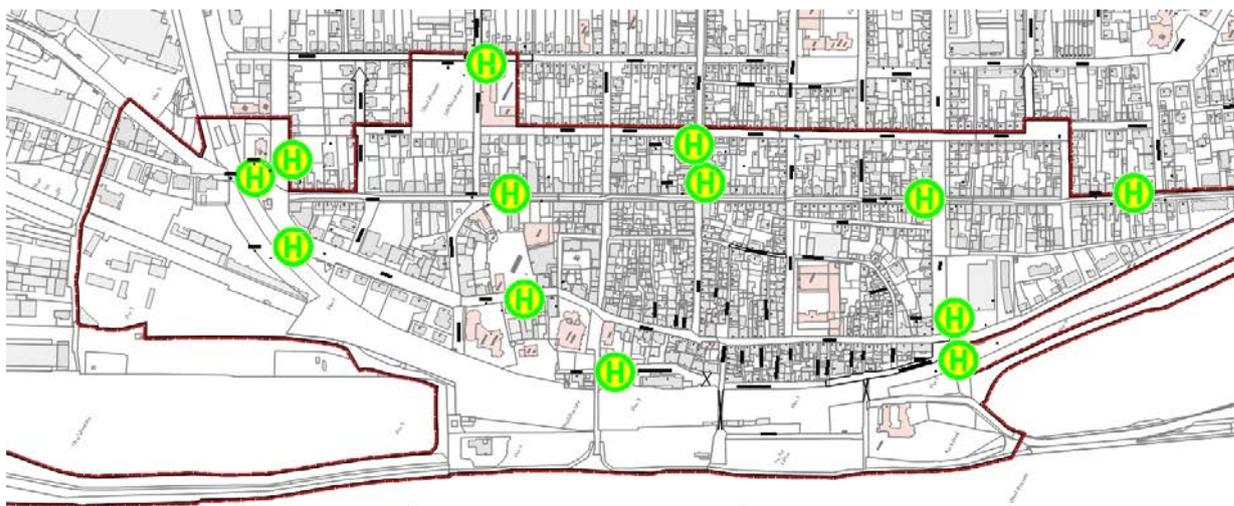


Abbildung 34: Haltestellen im Untersuchungsgebiet in Oberlahnstein (Plan „Verkehr“ im Anhang)

3.9.3 Fuß- und Radwege

Fußwegebeziehungen

Fußwegebeziehungen ermöglichen innerhalb des Stadtkerns kurze Wege. Wichtige Fußwegebeziehungen innerhalb der Stadt sind in erster Linie die Durchgänge am Salhofplatz, aber auch die direkte Verbindung von Bahnhof und Hochstraße entlang des Hotels oder die Fußverbindung zwischen Blankenberg und Hochstraße über den Parkplatz. Problematisch für die Fortbewegung der Fußgänger in der Stadt ist, dass die Gehwege teilweise sehr schmal sind, was gerade im Geschäftsbereich, also dort wo eine hohe Kundenfrequenz und eine hohe Belastung durch den motorisierten Verkehr aufeinandertreffen, ein Sicherheitsrisiko und Qualitätsmanko darstellt. Für Fußgänger stellt weiterhin der nur einseitig vorhandene Gehweg in der Braubacher Straße und der Bürgermeister-Müller-Straße eine Erschwernis dar.



Bilder: Fußläufige Verbindung am Salhofplatz, Tiefgarage Blankenberg und Hochstraße sowie vom Bahnhof in die Innenstadt (Quelle: WSW & Partner)

Weiterhin verlaufen Fußwege durch den Schillerpark und durch die Rheinanlagen sowie über den Hafendamm entlang des Rheins.

Besonders das Rheinufer wird von der Bevölkerung zum Zwecke der Naherholung aufgesucht. Daneben verursachen die dort peripherer gelegenen öffentlichen Parkplatzbereiche fußläufigen Verkehr. Während die Rheinpromenade im Wesentlichen ansprechend gestaltet ist, trifft dies auf die derzeitige Gestaltung der Verbindungen (Unterführungen) zwischen Stadt und Rheinanlagen nicht zu. Diese wirken häufig wenig einladend und es lassen sich insbesondere hinsichtlich Helligkeit / Beleuchtung, aber auch

bei der Sauberkeit deutliche Defizite erkennen, so dass sie mit Ausnahme der neugestalteten Unterführung an der Kirchstraße als Angsträume betrachtet werden können (vgl. Abschnitt 3.2).

Vor dem Hintergrund der projektierten Entlastungsstraße parallel zur Bahntrasse ist mit einer Verstärkung des Trenneffekts zwischen Stadtkern und Rheinufer zu rechnen, wenn die bestehenden Verbindungen (Unterführungen) nicht erheblich konzeptionell aufgewertet werden.

Auch die Verlängerung der Rheinpromenade bis zum Hafenköpfchen könnte aufgewertet werden, indem z.B. der Weg ausgebaut würde. Idealerweise würde der Weg nicht am Hafenköpfchen enden sondern mittels Brücke, Seilfähre o. ä. über den Hafen / die Lahn nach Niederlahnstein weitergeführt werden.



Bilder: Unterführungen von der Innenstadt zum Rhein von links nach rechts: Verlängerungen von Zollgasse, Brunnenstraße, Kirchstraße, Katharinengasse (Quelle: WSW & Partner)

Die Aufwertung des innerstädtischen Freiraumgefüges kann auch die Vernetzung von Innenstadt und Rheinanlagen z.B. durch Lichtkonzepte unterstützt werden.

Nicht zuletzt sollte die Erreichbarkeit und Beschilderung des Zuweges zum Fernwanderweg Rheinsteig gesichert werden. Der Weg selbst verläuft über Lahnstein auf der Höhe und damit nicht durch das Untersuchungsgebiet.

Interessant bezüglich der fußläufigen Erreichbarkeit sind zudem die 2015 im Rahmen der Entwicklung eines sozialraumorientierten Versorgungsansatzes⁵² durch die Caritas ermittelten Ergebnisse. Für die befragten älteren Menschen ergeben sich verschiedene Mobilitätshindernisse: So schränken Treppentufen zu den Geschäften oder Kopfsteinpflaster ihre Mobilität ein. Schwer begehbar mit Rollatoren ist z.B. die Burgstraße. Hier wurde zwar bereits ein ebener Mittelstreifen angelegt, der aber z.T. unterbrochen wird. Der Turmplatz und der Salhofplatz sind aufgrund der Pflasterung nur eingeschränkt nutzbar. Auch schmale Gehwege z.B. entlang der Hochstraße oder Kreuzungen ohne Fußgängerüberwege stellen für mobilitätseingeschränkte Menschen eine Herausforderung dar. Die Unterführungen zu den Rheinanlagen an der Kirchstraße und Brunnenstraße werden aufgrund des schlechten Zustands des Bodenbelags gemieden.

⁵² Michael Noack 2015, Sozialraumanalyse zur Konzeptionierung des „Demografie orientierten Quartierprojekt am Caritas-Altenzentrum St. Martin Lahnstein“ Abschlussbericht. Koblenz

Radwege

Bei den Radwegen ist aufgrund seiner regionalen Bedeutung insbesondere der Rheinradweg⁵³ hervorzuheben, der zwischen Rüdesheim und Unkel sowie Bingen und Remagen verläuft und der als Premiumroute ausgezeichnet ist. Auf dem Streckenabschnitt in Oberlahnstein führt der Weg aus Richtung Süden zunächst entlang der Rheinanlagen, bis er durch die Unterführung in der Verlängerung der Kirchstraße über die Hochstraße oder Adolfstraße weiter bis zur Brückenstraße geführt wird. Auf der Strecke durch die Stadt erfolgt eine Führung gemeinsam mit dem motorisierten Verkehr.

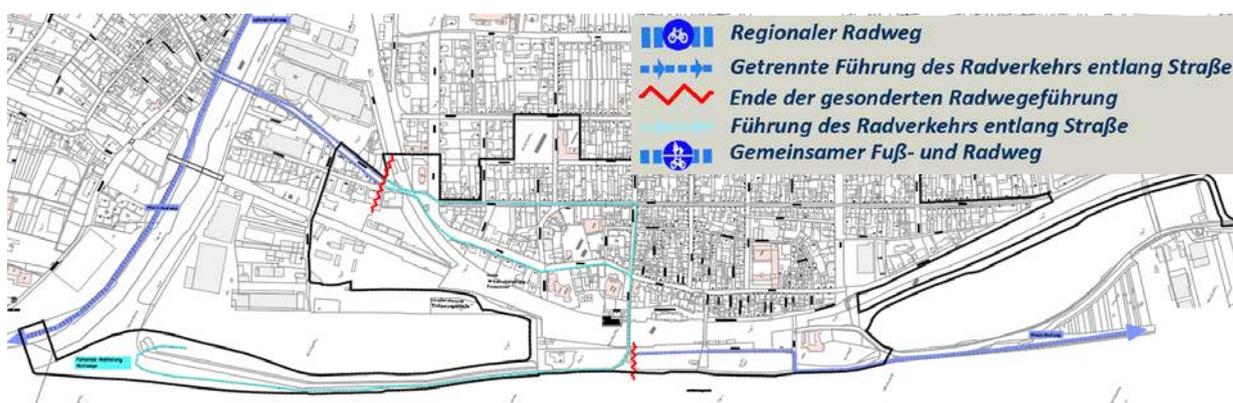


Abbildung 35: Radwege im Untersuchungsgebiet (Plan „Verkehr“ im Anhang)

Der Radweg bietet ähnlich wie die Fußwege am Rhein entlang einen attraktiven Ausblick, führt dann jedoch durch die Unterführung in der Verlängerung der Kirchgasse und anschließend entlang der Hauptverkehrsstraßen.



Bilder: Unterführung an der Kirchstraße (Quelle: WSW & Partner)

Das Rheinufer kann aber nicht nur im Rahmen des Rheinradwegs, sondern auch für kürzere Radausflüge genutzt werden. Insofern wäre es wünschenswert, den Rheinradweg am Hafenköpfchen entlang des Fußwegs in Richtung Niederlahnstein weiterzuführen (s.o.); im Moment endet der Weg nach einer Kehre.

⁵³ Stadt Lahnstein 2017, <http://www.lahnstein.de/freizeit-kultur/freizeitaktivitaeten/radhelden/>, Stand: 15.09.2017.

4 DIE BEWOHNERSTRUKTUR IM UNTERSUCHUNGSGEBIET

4.1 Allgemeine Bevölkerungsentwicklung der Stadt Lahnstein

Aufgrund der über das Statistische Landesamt verfügbaren Daten beziehen sich die Aussagen zurzeit auf die gesamte Stadt Lahnstein. Detaillierte Daten zur Bevölkerungsentwicklung und Bevölkerungsstruktur in Oberlahnstein bzw. wenn möglichst dem Untersuchungsgebiet sollten ergänzt werden. Dies gilt auch für Angaben über die Bevölkerung mit Migrationshintergrund. (vgl. dazu auch „Sozialraumanalyse“)

Betrachtet man die Entwicklung der Einwohnerzahlen im Zeitraum von 1975 bis 2015, so zeigt sich für die Stadt Lahnstein insgesamt eine Bevölkerungsabnahme, die jedoch Schwankungen unterlag. Während die Einwohnerzahl zunächst bis 1987 auf ca. 17.800 Einwohner absank, stieg sie in den Folgejahren bis 1990 wieder mehr oder weniger stetig bis auf fast 19.000 Einwohner an. Danach ist eine erneute Trendumkehr zu beobachten: Bis 2013 sank die Bevölkerungszahl auf nur noch knapp unter 17.600 Einwohner, wobei in den letzten Jahren wiederum eine positive Entwicklung zu beobachten war. 2015 betrug die Bevölkerungszahl wieder fast 18.000 Einwohner.⁵⁴

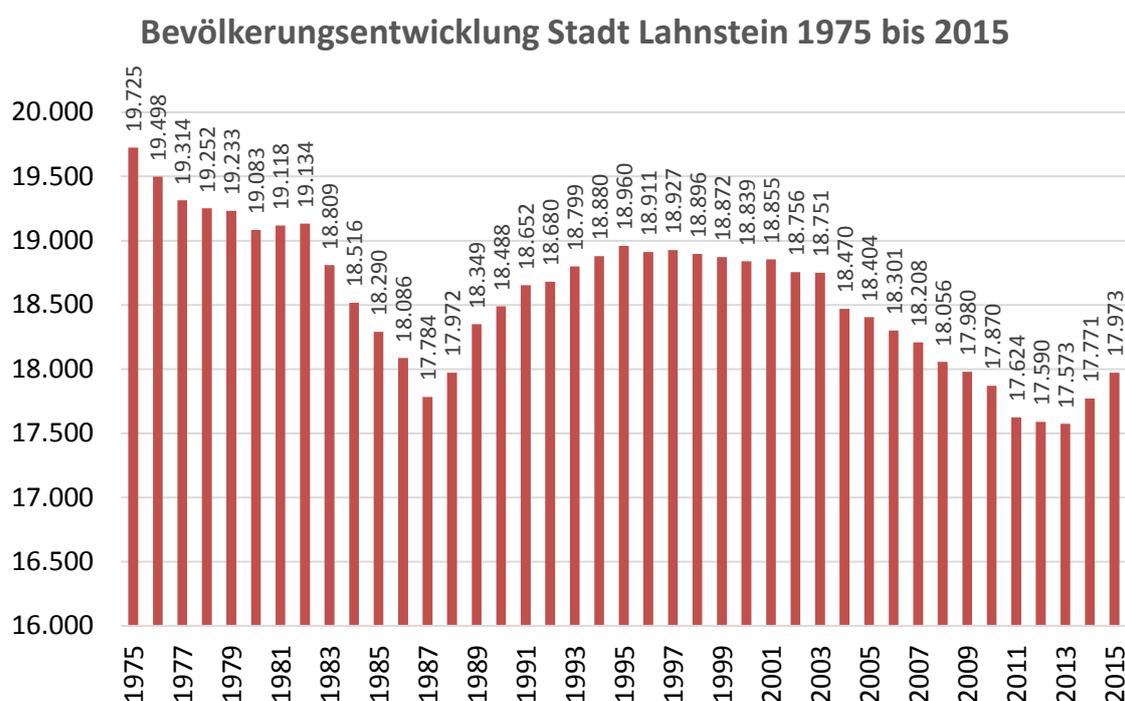


Abbildung 36: Bevölkerungsentwicklung der Stadt Lahnstein

(Quelle: Eigene Darstellung nach Daten des Stat. Landesamtes Rheinland Pfalz, 2017)

Betrachtet man nur die Entwicklung ab 1990 in Bezug auf dieses Basisjahr näher, wird deutlich, dass noch bis einschließlich 2003 eine Zunahme gegenüber dem Ausgangswert zu beobachten war. Danach ging die Einwohnerzahl stark zurück und liegt noch immer ca. 3 % unter dem Ausgangswert.

⁵⁴ Quelle: Stat. Landesamt, Rheinland-Pfalz 2017, <http://www.infothek.statistik.rlp.de/MeineHeimat/tscontent.aspx?id=102&l=2&g=0714100075&tp=7230&ts=tsPop01>, Stand: 22.09.2017

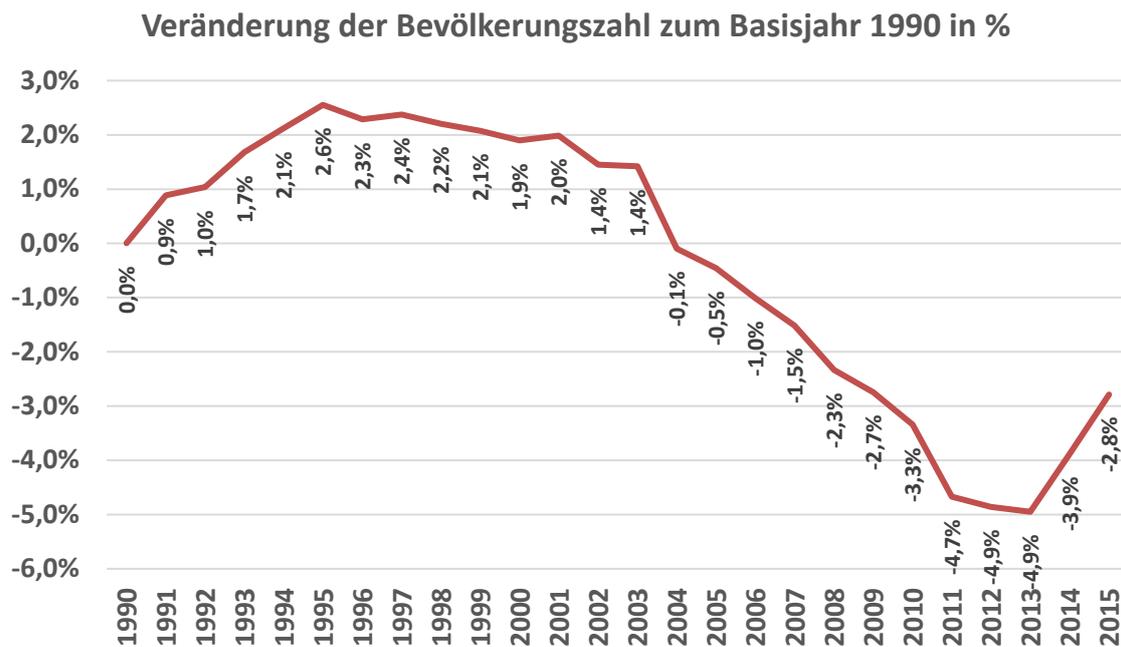


Abbildung 37: Bevölkerungsentwicklung der Stadt Lahnstein

(Quelle: Eigene Darstellung nach Daten des Stat. Landesamtes Rheinland Pfalz, 2017)

4.2 Einwohnerstruktur im Untersuchungsgebiet

In Lahnstein sind nach dem aktuellsten Stand des statistischen Landesamtes knapp 18.000 Personen wohnhaft.

Die Verteilung der Altersgruppen zeigt einen Anteil von unter 17 % Kindern und Jugendlichen sowie einen Anteil von 24 % Senioren auf. Die Altersgruppe der Erwachsenen im Erwerbsalter ist mit 59 % stark vertreten. Im Vergleich zu Rheinland-Pfalz zeigt sich für die Stadt Lahnstein kein erheblicher Unterschied. Es ist lediglich ein leicht höherer Altersdurchschnitt festzustellen, der sich darin äußert, dass der Anteil der unter 20-Jährigen und die Gruppe der Personen im erwerbstätigen Alter in Lahnstein kleiner sowie die Gruppe der Senioren größer ist als im Landesdurchschnitt.

Bevölkerungsverteilung in der Stadt Lahnstein 2015

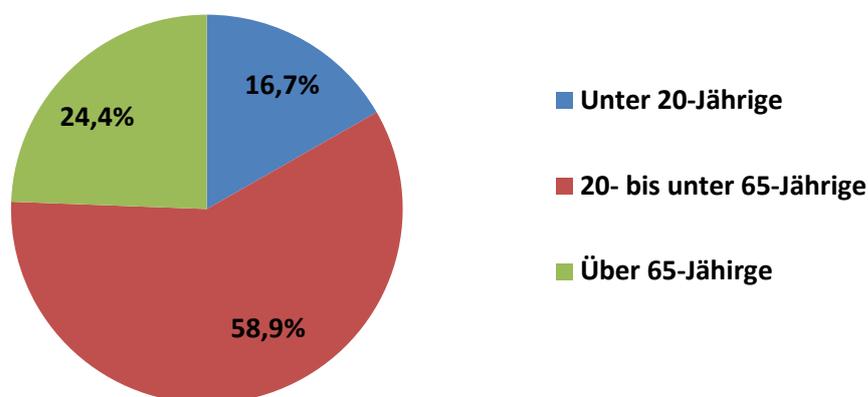


Abbildung 38: Verteilung der Altersgruppen in der Stadt Lahnstein⁵⁵ (WSW & Partner, Eigene Darstellung)

Bevölkerungsverteilung in Rheinland-Pfalz 2015

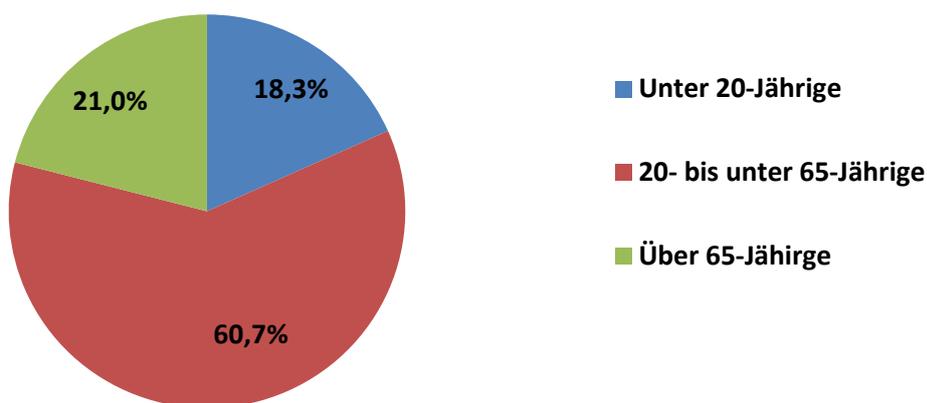


Abbildung 39: Verteilung der Altersgruppen in Rheinland-Pfalz⁵⁶ (WSW & Partner, Eigene Darstellung)

⁵⁵Quelle: Stat. Landesamt RLP, aufgerufen unter: http://www.statistik.rlp.de/fileadmin/dokumente/kreisdaten-profil/ergebnisse/KrsModul/20170315_KRS141_Rhein-Lahn-Kreis_01_KommBevWahl.pdf, Stand: 22.09.2017

⁵⁶ Ebenda

4.3 Bevölkerung mit Migrationshintergrund

In Lahnstein sind ca. 400 Flüchtlinge dezentral über das Stadtgebiet untergebracht. Durch Verzicht auf Sammelunterkünfte ergeben sich keine Konzentrationen mit nachteiligen Auswirkungen oder Problemlagen⁵⁷.

Integrationsfördernd wirken sich umfangreiche ehrenamtliche Helferinnen und Helfer und die engagierte Arbeit der Stadtverwaltung aus. In Abstimmung mit der Stadtverwaltung hat sich eine ehrenamtliche Initiative namens „Runder Tisch für Flüchtlinge“ gegründet, die in verschiedenen Arbeitsgruppen das Engagement der Lahnsteiner Bürger/innen thematisch bündelt, um die Flüchtlinge ab dem Zeitpunkt ihrer Ankunft in Lahnstein zu unterstützen und Hilfen bei der Integration anzubieten.⁵⁸

Durch Beschluss des Stadtrates „Flagge gegen Ausgrenzung, Diskriminierung und Rassismus zeigen“ wird das Bemühen um ein tolerantes und friedliches Miteinander weiter in der städtischen Politik verankert.

In Lahnstein hat sich darüber hinaus seit November 2014 ein Beirat für Menschen mit Migrationshintergrund konstituiert, der diese Bevölkerungsgruppe, aber auch Geflüchtete u.a. in Fragen der Gleichstellung, dem Umgang mit Behörden etc. berät und Hilfestellung gibt. Zusätzlich werden kulturübergreifende Feste organisiert und unterstützt.

4.4 Soziale Problemstellungen

Besondere soziale Problembereiche innerhalb des Untersuchungsgebietes wurden im Rahmen der Vorbereitenden Untersuchungen weder im Rahmen der Bestandsanalysen noch durch Befragungen von Ämtern und Behörden festgestellt. Durch gezielt dezentrale Unterbringung (s.o.) konnte bislang das Entstehen von „Problemquartieren“ erfolgreich vermieden werden⁵⁹.

Im Altstadtkern sind infolge des geringeren (Miet)preisniveaus geringfügig mehr sozial schwächere Bewohner insbesondere in Altgebäuden mit Investitionsstaus / baulichen Mängeln vorhanden, ohne dass dies jedoch zu sozialen Spannungen führt.

⁵⁷ Tel. Auskunft: Fachbereich 3 „Bildung, Soziales und Sport“ (H. Kratz) Oktober 2017

⁵⁸ Stadt Lahnstein, Jahresbericht 2016

⁵⁹ Tel. Auskunft: Fachbereich 3 „Bildung, Soziales und Sport“ (H. Kratz) Oktober 2017

5 ERMITTLUNG DER MITWIRKUNGSBEREITSCHAFT

5.1 Einwohnerbefragung im Untersuchungsgebiet

Die schon gem. § 137 BauGB gebotene Beteiligung und Mitwirkung der von der Sanierung Betroffenen geht über eine frühzeitige Erörterung der Sanierungsziele und Anregung zur Mitwirkung deutlich hinaus. Im Rahmen des Förderprogramms „Stadtumbau“ wurden den Bürgern (2240 Familien) innerhalb des Untersuchungsgebietes zu Beginn der Vorbereitenden Untersuchungen Fragebogen⁶⁰ zugesandt, die als zusätzliche Beurteilungsgrundlage über den Bedarf an öffentlichen und privaten Sanierungsmaßnahmen dienen konnten (Fragebogenaktion im April/Mai 2017).

Der Umstand, dass nur eine geringe über das Untersuchungsgebiet verteilte Rücklaufquote (ca. 7 %) erreicht wurde, führt dazu, dass die Ergebnisse nur bedingt repräsentativ sind und insofern lediglich als ein Stimmungsbild in Ergänzung zu den übrigen Untersuchungsergebnissen betrachtet werden dürfen.

Von den teilnehmenden Hauseigentümern und Mietern im Untersuchungsgebiet sind aber mehr als 2/3 dem Stadtumbauprogramm gegenüber positiv eingestellt. Dies entspricht in etwa der Zahl derjenigen, die signalisieren, sich uneingeschränkt bzw. vielleicht vorstellen kann, an dem Programm mitzuwirken. Dies dokumentiert das besondere öffentliche, v. a. aber auch private Interesse.

Wie sind Sie dem Stadtumbauprogramm gegenüber eingestellt?

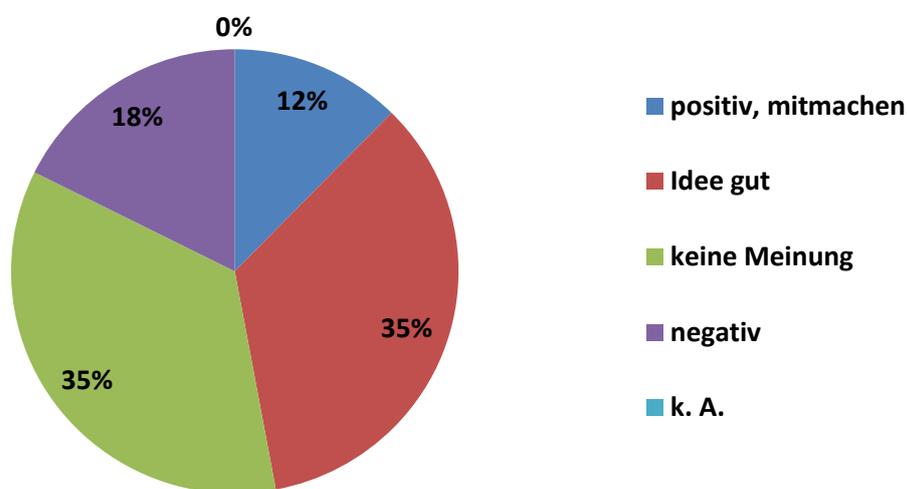


Abbildung 40: Befragungsergebnis hinsichtlich der privaten Einstellung⁶¹
(WSW & Partner, Eigene Darstellung)

⁶⁰ Fragebogen im Anhang

⁶¹ Bezogen auf die Rückläufe (ca. 156 Fragebögen) aus der Bürgerbefragung

Würden Sie unter Umständen die Gelegenheit nutzen, Maßnahmen im Zuge der Sanierung durchzuführen?

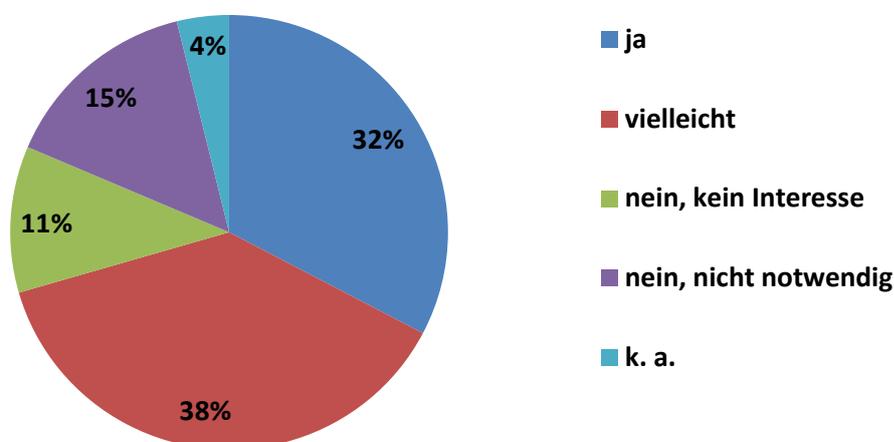


Abbildung 41: Befragungsergebnis hinsichtlich der privaten Mitwirkungsbereitschaft ⁶²
(WSW & Partner, Eigene Darstellung)

5.2 Aktivierende Bürgerbeteiligung

Zusätzlich wurde die schriftliche Befragung, durch themenbezogene Arbeitsgruppen in denen Stärken und Schwächen sowie Entwicklungsmöglichkeiten und Handlungserfordernisse erarbeitet wurden, ergänzt.

Ziel der Stadt Lahnsteins ist es, einen transparenten Planungsprozess zu gestalten und die Erstellung des „Integrierten Entwicklungskonzeptes“ auf eine breite Basis zu stellen.

Dazu wurde von Beginn an eine intensive Öffentlichkeitsarbeit und Bürgerpartizipation durchgeführt.

Bürgerbeteiligung:	
17. Mai:	Auftaktveranstaltung
23. Mai:	AG-Runde 1
30. Mai:	AG-Runde 2
27. Juni:	Abschlussveranstaltung

Der offizielle Startschuss für die Bürgerbeteiligung wurde anlässlich der Auftaktveranstaltung am 17. Mai 2017 gegeben. Im Rahmen dieser Veranstaltung wurde das Förderprogramm „Stadtumbau“ vorgestellt und die beabsichtigte Vorgehensweise der Stadt Lahnstein zur Erstellung des Integrierten Entwicklungskonzeptes präsentiert.

In direkter Zusammenarbeit mit interessierten Bürgern konnten Schwächen und Stärken identifiziert und Maßnahmenvorschläge für den „Stadtumbau“ in Oberlahnstein erarbeitet werden.

⁶² Bezogen auf die Rückläufe (ca. 156 Fragebögen) aus der Bürgerbefragung

Dazu meldeten sich noch im Rahmen der Auftaktveranstaltung interessierte Bürgerinnen und Bürger für Arbeitsgruppen, die in den darauffolgenden Monaten verschiedene Themenfelder der Stadtentwicklung bearbeiteten.

Die Themenfelder wurden so abgesteckt, dass sämtliche Aspekte, die auf den Stadtumbau von Oberlahnstein Einfluss nehmen, abgedeckt wurden:

Folgende Themenfelder wurden intensiv bearbeitet:

- Bauen, Wohnen und Gestaltung
- Kultur, Freizeit und Tourismus
- Verkehr, Mobilität, Erreichbarkeit und Parken
- Infrastruktur, Versorgung und soziales Miteinander

Im Zeitraum Mai 2017 trafen sich die vier themenbezogenen Arbeitsgruppen (s.u.) zu jeweils einer Veranstaltung in der Stadthalle von Oberlahnstein.

Thema		1. Staffel: Bürgerworkshops	Abschlussveranstaltung
1	Bauen, Wohnen und Gestaltung	23. Mai 2017 18:00 – 21:00 Uhr	27. Juni 19:00 – 21:00
2	Kultur, Freizeit und Tourismus	23. Mai 2017 18:00 – 21:00 Uhr	
3	Verkehr, Mobilität, Erreichbarkeit und Parken	30. Mai 2017 18:00 – 21:00 Uhr	
4	Infrastruktur, Versorgung und soziales Miteinander	30. Mai 2017 18:00 – 21:00 Uhr	

Abbildung 42: Terminplan der Öffentlichkeitsarbeit (Arbeitsgruppensitzungen)
(WSW & Partner, Eigene Darstellung)

Parallel zur Bürgerbeteiligung wurde durch Presseartikel in der örtlichen Tageszeitung in regelmäßigen Abständen über das Projekt „Stadtumbau Oberlahnstein“, dessen Verlauf und Inhalte berichtet und die Bürger zur Mitarbeit in den Arbeitsgruppen aufgerufen.

Zunächst ging es darum, die besonderen Stärken und Schwächen in den einzelnen Themenfeldern im Untersuchungsgebiet zu identifizieren und zu präzisieren. Diese qualitative Bestandsanalyse war Schwerpunkt der offenen, ohne inhaltliche Vorgaben geführten Diskussion der ersten Veranstaltungen. Darauf aufbauend konnten erste Ideen für Verbesserungsvorschläge, Handlungsvorschläge und / oder bauliche Maßnahmenvorschläge entwickelt werden.



Bilder: Auftaktveranstaltung in Lahnstein (Quelle: WSW & Partner)

5.2.1 Prioritätenbildung aus Bürgersicht

Die vorläufige Abschlussveranstaltung der intensiven Bürgerbeteiligung fand am 27. Juni 2017 in der Stadthalle in Oberlahnstein statt. In dieser Veranstaltung wurden die vorgeschlagenen Maßnahmen und Handlungsansätze zum Teil weiter präzisiert und einer interessierten Öffentlichkeit erläutert.

Der Schwerpunkt des Abends lag in der Formulierung von Prioritäten hinsichtlich der Bedeutung einzelner Maßnahmen für den Stadtumbau.

Dazu erfolgte eine Gesamtgewichtung der in allen Arbeitsgruppen entwickelten Handlungsansätze und Maßnahmen unter Beteiligung aller Arbeitsgruppen und der anwesenden Öffentlichkeit.

Im Ergebnis liegt nun ein „Pool“ von Vorschlägen für Maßnahmen mit Ideen, Wünschen und Erfordernissen für den Stadtumbau in Oberlahnstein vor.

Der im Rahmen der intensiven Öffentlichkeitsbeteiligung angestoßene Prozess der partizipativen Zielfindung zur Entwicklung des „Stadtumbaus“ von Oberlahnstein wird damit in kooperativen Strukturen hin zu einem integrierten Handlungskonzept weitergeführt.

Die in den thematischen Arbeitsgruppensitzungen erarbeiteten Ideen und Maßnahmenvorschläge berücksichtigen die anhand der Anzahl der Nennungen höchsten Prioritäten bis zu Rang 15.

(im Rahmen der Bürgerworkshops: Bauen, Wohnen und Gestaltung = rot, Kultur, Freizeit und Tourismus = grün, Infrastruktur, Versorgung und Soziales = gelb, Verkehr, Mobilität, Erreichbarkeit und Parken = blau und im Rahmen der Abschlussveranstaltung geäußerte Weitere Ideen = ohne Farbe)

Platzierung	Ideen und Vorschläge	Punkte
1	Stadtkern-Entlastungsstraße als Teil der Ortsumgehung bauen	29
2	Fahrradweg vom Hafenköpfchen über Brücke Hafeneinfahrt (Weg bis Ende Hafenköpfchen vorhanden)	21
3	Parkhausstandort suchen (Bahnhof, Nettomarkt, Kirche-Schloss, etc.)	21
4	Fahrradwegekonzept erstellen, bestehende Radwege nutzen und instand setzen	20
5	Auf Stadtkern-Entlastungsstraße verzichten	20
6	Nutzungskonzept für das alte Rathaus beschließen, Sanieren, Auspacken, Freistellen	19
7	Neue Straßenbeläge in der Fußgängerzone und in den Gassen der Altstadt!	19
8	Fahrradwegekonzept erstellen	18
9	Brücke oder Gierfähre (über die Lahn) am Hafenköpfchen	17
10	Kleiner "Tante Emma Laden" z. B. "Rewe to go"	14
11	Mobilitäts- und Verkehrskonzept erstellen	13
12	Bahnhof und Umfeld als Stadteingang funktional und gestalterisch aufwerten	13
13	Wochenmarkt einrichten	12
14	Sperrung Hochstraße und Adolfstraße für Schwerlastverkehr	12
15	Bahnlärm durch Schallschutz begrenzen	12

Abbildung 43: Maßnahmenliste „Prioritäten aus Bürgersicht“ (siehe auch Abbildung im Anhang)

5.3 Beteiligung der Träger öffentlicher Belange

Nach der Trägerbeteiligung zu ergänzen!

6 VORSCHLAG ZUR ABGRENZUNG DES STADTUMBAUGEBIETES

Im gemäß Stadtratsbeschluss vom 29.06.2017 beschlossenen Gebiet zur Durchführung Vorbereitender Untersuchungen haben sich die angenommenen städtebaulichen Defizite im Wesentlichen bestätigt.

Mit den Ergebnissen der Vorbereitenden Untersuchungen liegt nun eine Beurteilungsgrundlage vor, die die Abgrenzung des nachfolgend aufgeführten Gebietsvorschlages folgerichtig erscheinen lassen. Die Abgrenzung entspricht der der Vorbereitenden Untersuchung.

Die Abgrenzung des vorgeschlagenen Stadtumbaugebietes umfasst demzufolge insgesamt eine Größe von ca. 48,1 ha.

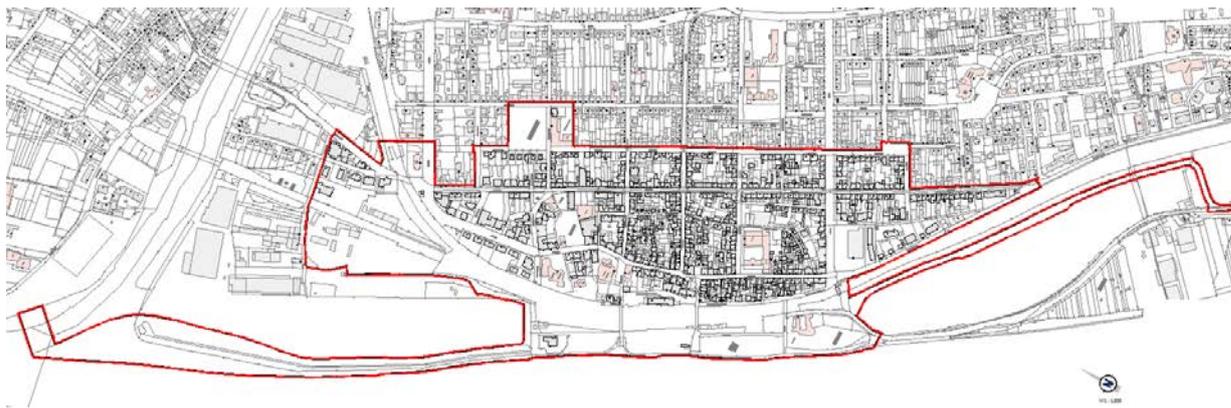


Abbildung 44: Vorgeschlagene Abgrenzung des Stadtumbau- bzw. Sanierungsgebietes

6.1 Auswirkungen und Darstellung ggf. nachteiliger Auswirkungen für die von der Stadtumbaumaßnahme (ggf. der Sanierung) Betroffenen

Gemäß § 141 Abs. 1 BauGB sollen sich die Vorbereitenden Untersuchungen auch auf nachteilige Auswirkungen erstrecken, die sich für die von der beabsichtigten Sanierung unmittelbar Betroffenen in ihrem persönlichen Lebensumständen im wirtschaftlichen oder sozialen Bereich voraussichtlich ergeben werden. „Die Beurteilung der nachteiligen Auswirkungen einer beabsichtigten Sanierung hat für die Sanierung in mehrfacher Hinsicht Bedeutung: Die Gemeinde muss mögliche nachteilige Auswirkungen im Rahmen der Erarbeitung des Sanierungsziels (§ 140 Nr. 3) berücksichtigen. Die Feststellung nachteiliger Auswirkungen hat die Gemeinde insbesondere in die sanierungsrechtliche Abwägung nach § 136 Abs. 4 S. 2 einzustellen. Die Regelung steht weiterhin im Zusammenhang mit der Erörterungs- und Beratungspflicht nach § 137. Die frühzeitige und fortgesetzte Beteiligung der Betroffenen soll die genaue Information der Gemeinde über die Möglichkeiten nachteiligen Auswirkungen der Sanierung sicherstellen.“

Im Rahmen der geplanten städtebaulichen Sanierungsmaßnahmen ist nach derzeitigem Planungsstand nicht mit objektiv negativen Auswirkungen für die von der Planung Betroffenen zu rechnen.

Auch ist nach der Durchführung der vorgesehenen Sanierungsmaßnahmen nicht mit Verdrängungseffekten für eingewohnte Bevölkerungsgruppen zu rechnen.

Die häufig befürchteten negativen Auswirkungen einer Sanierungssatzung (Einschränkung der persönlichen Freiheiten im Umgang mit dem Eigentum in Bezug auf Baumaßnahmen, Verkauf, An- bzw. Umbau, Gestaltung, ...) basieren zumeist auf Unkenntnis über die Gesamtheit der mit einem Sanierungsgebiet zusammenhängenden Rechte, Pflichten und Möglichkeiten. Der Prozess des Programms „Stadtumbau“ in Oberlahnstein wird über Presse, Informationsveranstaltungen und Internetpräsenz aktiv kommuniziert. Die Stadtverwaltung wird als kompetenter Ansprechpartner wahrgenommen und aufgesucht. Dadurch konnten und können etwaige Vorbehalte betroffener Bürger bisher erfolgreich ausgeräumt werden.

Durch die beabsichtigte Fördermaßnahme ergeben sich für die Wohnungs- und Geschäftseigentümer innerhalb des Sanierungsgebietes (in Abhängigkeit des noch abzustimmenden und zu beschließenden Sanierungsverfahrens) interessante direkte oder indirekte Fördermöglichkeiten (z.B. durch erhöhte

steuerliche Abschreibung). In diesem Zusammenhang ist darauf hinzuweisen, dass bei der Stadtverwaltung bereits mehrere Interessenten für umfassende private Sanierungsmaßnahmen vorgeschrieben und großes Interesse bekundet haben.

Zusätzlich ist zu beachten, dass Maßnahmen im öffentlichen Raum i.d.R. durch Anliegerbeiträge finanziert werden. Während dabei aus Kostengründen häufig kaum nennenswerter Gestaltungsspielraum besteht, die Anlieger aber dennoch belastet werden, kann das Bund Länder Programm „Stadtumbau West“ der Stadt Lahnstein deutlich größere Gestaltungsspielräume eröffnen, die insgesamt eine größere funktionale und gestalterische Aufwertung des öffentlichen Raumes im innerstädtischen Bereich von Oberlahnstein mit sich bringen werden.

7 WAHL DES SANIERUNGSVERFAHRENS

Nachfolgende Ausführungen kommen nur dann zum Tragen, sofern für das geplante Fördergebiet oder Teile davon, ein Sanierungsgebiet gem. § 142 BauGB ausgewiesen werden sollte! In diesem Fall wäre die Wahl des Sanierungsverfahrens fundiert zu begründen.

Im Rahmen der Vorbereitenden Untersuchungen wurde ein insgesamt 48,1 ha umfassendes Gebiet, das im Wesentlichen den Stadtkern von Oberlahnstein umfasst, hinsichtlich des Vorliegens städtebaulicher Missstände untersucht.

Dabei wurden sowohl substanzuell / gestalterische Mängel, vorwiegend im Bereich der privaten Bausubstanz, als auch funktionale Defizite festgestellt, von denen bereits nachteilige Auswirkungen auf die Gesamtfunktion des Stadtkerns als Wohnstandort mit den dazugehörigen Ergänzungsfunktionen insbesondere in den Bereichen Dienstleistung und kleinteiliger Einzelhandel, ausgehen. Es besteht ein enger Zusammenhang zwischen den festgestellten Funktionsschwächen, die sich insbesondere aus dem Verkehrsaufkommen (fahrender u. ruhender Verkehr) und teilweise hoher baulicher Dichten ergeben, und substanzuell – gestalterischen Defiziten v.a. im Bereich privater Bausubstanz. Vor allem der Bau einer Entlastungsstraße kann hier einen weitreichenden Lösungsansatz darstellen.

Die festgestellten städtebaulichen Missstände erstrecken sich – zum Teil in unterschiedlichen Ausprägungen – über das gesamte Gebiet der vorbereitenden Untersuchungen.

Das zentrale Anliegen der Innenstadtentwicklung in Oberlahnstein besteht darin, den Stadtkern in seiner typischen dichten Funktionsmischung aus Einzelhandel, Dienstleistung und Wohnen im Sinne eines aktiven Stadtzentrums mit positiver Ausstrahlung auf die Region zu entwickeln.

Die im Rahmen des Integrierten Stadtentwicklungskonzeptes (ISEK) beabsichtigte Weiterentwicklung des oberlahnsteiner Stadtkerns zu einem ganzheitlichen Wohn- und Geschäftszentrum soll durch funktionale und gestalterische Aufwertungen im öffentlichen Raum vorangetrieben werden.

Gleichzeitig werden durch das vorliegende Entwicklungskonzept und die Möglichkeiten der Förderung im Privatbereich starke Anreize gesehen, vorhandene zum Teil erhebliche substanzuelle städtebauliche Missstände zu beheben. Dazu zählen neben klassischen Gebäudesanierungen, insbesondere im Bereich Frühmesserstraße / Schulstraße / Adolfstraße und entlang der Bürgermeister-Müller-Straße, auch bauliche Neuordnungen (Entkernungen und Neustrukturierung von Blockinnenbereichen zur Verbesserung der privaten Freiflächen) und Stellplatzsituation.

Da die Beseitigung der vorhandenen substanzuellen und funktionalen Mängel nur durch erhebliche öffentliche und private Anstrengungen sowohl in baulich – technischer als auch in planerisch – bodenordnender Hinsicht zu bewältigen sein wird, soll gem. § 142 Abs. 3 BauGB zur finanziellen und rechtlichen Unterstützung ein förmliches Sanierungsgebiet festgelegt werden.

Zur Steuerung und Sicherung, dass die angestrebten Sanierungsziele umgesetzt werden können, soll von den Regelungsmöglichkeiten des § 144 BauGB hinsichtlich genehmigungspflichtiger Vorhaben und Rechtsvorgänge in Verbindung mit den in § 145 BauGB formulierten Genehmigungsvoraussetzungen Gebrauch gemacht werden. Die genehmigungspflichtigen Vorhaben und Rechtsvorgänge im förmlich festgesetzten Sanierungsgebiet werden in der Sanierungssatzung geregelt.

In der Folge war zu prüfen, ob zur Durchführung der Sanierung die Anwendung besonderer sanierungsrechtlicher Vorschriften gem. § 152 ff (BauGB) erforderlich ist (umfassendes Sanierungsverfahren) oder ob gem. § 142 Abs. 4 BauGB die o. a. Vorschriften nicht angewendet werden müssen, da sie zur Durchführung der beabsichtigten Sanierungsmaßnahmen voraussichtlich nicht erforderlich sind und die Sanierung durch den Verzicht auf diese Vorschriften nicht erschwert wird.

Die besonderen sanierungsrechtlichen Vorschriften der §§ 152 bis 156a BauGB umfassen die Bemessung von Ausgleichs- und Entschädigungsleistungen, Kaufpreise, Umlegung, den Ausgleichsbetrag des Eigentümers, die Anrechnung auf den Ausgleichsbetrag und das Absehen davon, die Überleitungsvorschriften zur förmlichen Festlegung, Festsetzungen über Kosten und Finanzierung der Sanierungsmaßnahme sowie den Anwendungsbereich dieser Vorschriften. „Der Einsatz der Vorschriften kann etwa notwendig sein, um den Grundstücksmarkt zu beruhigen (vgl. Kleiber, ZfBR 1986, 263) oder um bei tiefgreifenden Umstrukturierungen spekulative Entwicklungen von vornherein zu vermeiden.“⁶³

Nach Prüfung der städtebaulichen Situation ist festzustellen, dass die Stadt Lahnstein die besonderen sanierungsrechtlichen Vorschriften und Instrumente der §§ 152 bis 156a BauGB aus folgenden Gründen nicht benötigt, um die beschriebenen angestrebten Sanierungsziele zu erreichen.

Der Erwerb einzelner Grundstücke durch die Stadt Lahnstein ist zur Umsetzung einzelner Sanierungsziele (z. B. für die Anlage von dezentralen öffentlichen Parkplätzen vorgesehen. Die Gefahr überhöhter Kaufpreise für die notwendigen Flächenerwerbe, oder das Risiko von Grundstücksspekulationen wodurch die beabsichtigten Sanierungsziele nicht oder nur erheblich erschwert erreicht werden könnten, besteht nach derzeitigem Kenntnisstand jedoch nicht.

Die vorgesehenen funktionalen und gestalterischen Aufwertungen im öffentlichen Straßenraum bedingen zwar eine Aufwertung des Wohnumfeldes, eine wesentliche Erhöhung der Bodenwerte wird aber nicht erwartet.

Die Aufwendungen der Stadt Lahnstein für Maßnahmen im öffentlichen Raum, insbesondere im Bereich der gemeindlichen Straßen, können - soweit erforderlich - durch das allgemeine Beitragsrecht abgeschöpft werden.

*Aus den geschilderten Gründen soll das **vereinfachte Sanierungsverfahren** zur Anwendung kommen.*

⁶³ Löhr in: Battis, Krautzberger, Löhr: BauGB – Baugesetzbuch, 6. Auflage, München, 1998, Vorbemerkung zu den § 152 bis 156a.

III. Integriertes Städtebauliches Entwicklungskonzept

Aus den Vorbereitenden Untersuchungen wurden unterschiedliche städtebauliche Defizite, aber vor allem auch Entwicklungschancen für den Kernstadtbereich von Oberlahnstein deutlich.

Das auf den vorbereitenden Untersuchungen aufbauende integrierte städtebauliche Entwicklungskonzept stellt eine Übersicht dar, wie in unterschiedlichen Zeiträumen, Maßstabsebenen und Planungsinstrumentarien zu verschiedenen Themenfeldern der Stadtentwicklung kurz-, mittel- und langfristige Entwicklungen initiiert und umgesetzt werden sollen.

Das integrierte städtebauliche Entwicklungskonzept ist damit ein informelles Instrument zur Konkretisierung von Entwicklungsabsichten für das Stadtzentrum von Oberlahnstein.

Die Abgrenzung des Gebietes des Entwicklungskonzeptes folgt dem Vorschlag zur Abgrenzung des festzusetzenden Sanierungsgebietes, welches sich aus den Erkenntnissen aus den Vorbereitenden Untersuchungen ableitet.

Die nachfolgend dargestellte Maßnahmenliste („Maßnahmenpool“) ist Grundlage für die Erstellung des Integrierten Entwicklungskonzeptes.

Da die Anforderungen an den Stadtkern mit seinen verschiedenen Funktionen einem ständigen Wandel unterworfen sind, muss der „Maßnahmenpool“ eines Integrierten Entwicklungskonzeptes so angelegt werden, dass es einen Entwicklungskorridor eröffnet.

Dieser Entwicklungskorridor ist einerseits so offen zu halten, dass auf evtl. Veränderungen von Rahmenbedingungen in der Zukunft flexibel reagiert werden kann, andererseits in der Richtung so konkret zu gestalten, dass der gewünschte Zielzustand eines belebten aktiven Zentrums und die dahin führenden „Etappenziele“ erreicht werden können. Der gemeinsam mit Bürgern, Akteuren der Innenstadt und Planern entwickelte „Maßnahmenpool“ ist inhaltlich entsprechend angelegt.

Ein weiterer Grundsatz des Integrierten Entwicklungskonzeptes liegt darin, dass sich bei allen Projekten und Maßnahmen öffentliche und private Maßnahmen ergänzen, gegenseitig befruchten und dadurch gemeinsam an einer nachhaltigen Aufwertung des Stadtzentrums von Oberlahnstein gearbeitet wird. Daher sollen auch in Zukunft Möglichkeiten zur Öffentlichkeitsbeteiligung z. B. bei der Konkretisierung und Umsetzung einzelner Maßnahmen eröffnet werden.

1 LEITBILD, ZIELE UND MAßNAHMEN

Die Stadt Lahnstein kann neben ihrer zentralörtlichen Bedeutung für ihr Umland und den daraus resultierenden günstigen infrastrukturellen Angeboten für die Daseinsvorsorge ihrer Bevölkerung in hohem Maß auch auf besondere städtebauliche und naturräumliche Voraussetzungen aufbauen.

Als Leitbild gilt es, (hier) den Stadtkern von Oberlahnstein in seinen zentralen Funktionen als Ort zum Wohnen und Leben, als Wirtschafts- und Dienstleistungsstandort und als Zentrum des städtischen Gemeinwesens für Kommunikation und Kultur zu erhalten und zu entwickeln. Unter aktiver Einbindung und Mitwirkung der Bürgerinnen und Bürger gilt es, die in den Vorbereitenden Untersuchungen ermittelten strukturellen Defizite zu beheben.

Die auch in der Bevölkerung bewusst wahrgenommenen Potentiale⁶⁴ sind eine tragfähige Ausgangsbasis, den Stadtkern von Oberlahnstein unter Einbeziehung der an der Stadtentwicklung beteiligten Akteure zu einem Zentrum mit eigenständigem Charakter und positiver Ausstrahlung über dessen Grenzen hinaus zu entwickeln.

Wesentliche Entwicklungshemmnisse stellen die in Teilen extreme Verkehrsbelastung und damit verbunden eine teilweise geringe Investitionsbereitschaft Privater in die Erhaltung und Entwicklung der Bausubstanz dar.

Ausgehend von den individuellen naturräumlichen, historischen und städtebaulichen Voraussetzungen und bereits vorhandenen städtebaulichen Kristallisations- und Ausgangspunkten in Oberlahnstein (z.B. Rheinanlagen, stadtbildprägende und denkmalgeschützte Gebäude, Überreste der historischen Stadtbefestigung) wurden im Rahmen von Bürgerworkshops erste Ziele und Maßnahmen zur Stadtentwicklung formuliert.

Diesen Zielen wurden Handlungsansätze zugeordnet, die unter aktiver Mitwirkung von an der Stadtentwicklung interessierten Akteuren und Bürgern formuliert und inhaltlich ausgestaltet / konkretisiert wurden.

Die aus der Bürgerbeteiligung (Befragung und Arbeit in den Bürgerworkshops) entwickelten Vorschläge sowie planerische Ansätze sind im Rahmenplan / ISEK (Integriertes städtebauliches Entwicklungskonzept), als städtebauliche Zielvorstellung dargestellt.

Dieser Gesamtkatalog an Maßnahmen wurde so aufbereitet, dass aus ihnen, jeweils zugeordnet zu den vier Themenfeldern

Bauen, Wohnen und Gestaltung (rot)

Kultur, Freizeit und Tourismus (grün)

Verkehr, Mobilität, Erreichbarkeit und Parken (blau)

Infrastruktur, Versorgung und soziales Miteinander (gelb)

⁶⁴ Vgl. u.a. Ergebnisse: „Stärken – Schwächen“ aus der Bürgerbeteiligung

die dazu vorgeschlagenen Maßnahmen dargestellt und stichwortartig beschrieben werden.

Die Wichtigkeit hinsichtlich der Bedeutung für die Stadtentwicklung sowie zur zeitlichen Umsetzung ist nach der Priorisierung durch die Bürger in entsprechenden Beratungen durch die politischen Gremien (Bau- / Planungsausschuss und Stadtrat) festzulegen. Die Zeithorizonte sind nach Priorität, technischer, rechtlicher und finanzieller Umsetzungsmöglichkeit in einer Kosten- und Finanzierungsübersicht zu Beginn der Fördermaßnahme „Stadtumbau“ abgebildet. Zur Orientierung sind bei der nachfolgenden Maßnahmenbeschreibung die entsprechenden Ordnungsnummern aus der Kosten- und Finanzierungsübersicht (KOFI) zugeordnet. Im Verlauf des Förderzeitraumes können sich aufgrund veränderter Rahmenbedingungen oder Notwendigkeiten Verschiebungen und / Ergänzungen ergeben. Das Integrierte städtebauliche Entwicklungskonzept mit Kosten- und Finanzierungsübersicht ist ggf. jeweils fortzuschreiben.

Es liegt in der Natur und in der Absicht eines Integrierten Handlungskonzeptes, dass die Wirkungen einzelner, einem Themenfeld zugeordneter Maßnahmen auch auf andere Themen-Handlungsfelder der Innenstadtentwicklung direkt oder mittelbar ausstrahlen und diese möglichst positiv beeinflussen.

Der Maßnahmenkatalog / Rahmenplan kann detailliert erst nach den Ergebnissen der Machbarkeitsstudie zur Entlastungsstraße und den daraus folgenden Erkenntnissen und Beschlusslagen erarbeitet und mit den für die Kosten- und Finanzierungsübersicht erforderlichen Kostenschätzungen sowie den beabsichtigten zeitlichen Prioritäten erstellt werden.

Die nachfolgend beschriebenen Maßnahmenvorschläge können daher zunächst nur relativ allgemein formuliert werden.

1.1 Verbesserung der Verkehrssituation im Innenstadtbereich

1.1.1 Bau der Entlastungsstraße

Von dem Bau der Entlastungsstraße hängt wesentlich ab, welcher Handlungsrahmen bei Maßnahmen zur Attraktivitätssteigerung der Innenstadt besteht. Dies betrifft u.a. Perspektiven zur zukünftigen Bedeutung der Hoch- und Adolfstraße sowie attraktivitätssteigernde Maßnahmen in deren Umfeld.

Durch partiellen Rückbau von Fahrbahnflächen können – evtl. in Verbindung mit privaten Grundstücksneuordnungen – zusätzliche Parkmöglichkeiten die Entwicklung des innerstädtischen Einzelhandels fördern. Mit der Reduzierung von Lärm- und Schadstoffemissionen entlang der Hauptverkehrsstraßen sowie die Erhöhung der Verkehrssicherheit sind erhebliche Verbesserungen hinsichtlich der Wohn- und Aufenthaltsqualität verbunden, die ihrerseits private Investitionen im Stadtkern von Oberlahnstein auslösen können.

1.1.2 Anlage dezentraler innerstädtischer Parkplatzflächen

Insbesondere entlang der Bürgermeister-Müller-Straße südlich des Bahnhofs und in dem Quartier zwischen Frühmesserstraße, Adolfstraße, Burgstraße bzw. Schulstraße und Hochstraße ist – zum Teil historisch bedingt – durch eine hochverdichtete Bebauung geprägt. In Verbindung mit sehr engen öffentli-

chen Straßenräumen, der Nutzung der Burgstraße als Fußgängerzone und dem relativ hohen Überbauungsgrad privater Grundstücke fehlen gerade hier private Parkplätze für Anwohner. Durch den Verkehr zur Berufsschule entsteht zusätzlicher Parkdruck.

Das Parkplatzangebot in der Innenstadt sollte im Sinne der Anwohner und der besseren Erreichbarkeit des innerstädtischen Einzelhandels ausgebaut werden. Möglichkeiten hierzu bieten sich im Rahmen der Entkernung, durch den Bau einer Tiefgarage am Salhofplatz oder ein Parkdeck am Bahnhof

1.1.3 Verkehrslenkende Maßnahmen

Gerade in Hinblick darauf, dass es sich anbietet, Oberlahnstein für Touristen attraktiver zu gestalten (vgl. Abschnitt 1.2.3), sollte ein Parkleitsystem eingeführt werden. Damit kann das durch Parksuchverkehr erzeugte Verkehrsaufkommen verringert werden.

Daneben sollte die Führung des überörtlichen Radverkehrs entlang des Rheins und durch den Stadtkern deutlicher erkennbar werden. So ist die Wegführung an der Unterführung Kirchstraße unklar und sollte verbessert werden. Entlang des Rheinradwegs sollten zudem gut sichtbare und erkennbare Hinweisschilder angebracht werden, die auf Sehenswürdigkeiten im Stadtkern aufmerksam machen. Zuwegungen zum Rheinsteig sollten verdeutlicht werden.

1.1.4 Fußgängerüberweg Haltestellenbereich Braubacher Straße / Bürgermeister-Müller-Straße / Hochstraße

An dieser Stelle, die aufgrund des nahegelegenen Discounters starke Querungsfrequenzen aufweist, soll ein Fußgängerüberweg zur Haltestelle auf der gegenüberliegenden Seite eingerichtet werden.

1.1.5 Radweg / barrierefreie Erreichbarkeit des Hafenköpfchens

Der landschaftlich attraktive Bereich zwischen Rhein und Hafen Radweg am Hafenköpfchen, soll durch Verbesserung der Wegezustände barrierefrei nutzbar gemacht werden. Wünschenswert ist eine Weiterführung über die Lahn / den Hafen mit Anbindung an die Brückenstraße als Verbindung nach Niederlahnstein.

1.1.6 Radweg entlang der Braubacher Straße

Entlang der Braubacher Straße sollte auf der Westseite parallel zur Bahnstrecke ein Radweg angelegt werden.

1.1.7 Fußgängerüberweg zum Bahnhof

Die fußläufige und barrierefreie Erreichbarkeit des Bahnhofs (Querung der Bürgermeister-Müller-Straße) sollte verbessert werden.

1.1.8 Partielle Maßnahmen zur Barrierefreiheit

Ein barrierefreier Zugang zum Bahnhof ist anzustreben. Weiterhin sollte überlegt werden, ob in der Fußgängerzone der Mittelstreifen für Rollatoren durchgängiger gestaltet werden kann. Entlang wichtiger Fußwegeverbindungen sollte auch der Bodenbelag der Gassen für mobilitätseingeschränkte Personen ausgelegt sein. Eine entsprechende Gestaltung des Salhofplatzes sollte ebenfalls umgesetzt werden. Zu-

dem sind Rampen vor Geschäften wünschenswert. Die Bordsteine an allen Kreuzungen sollten abgesenkt werden und Bushaltestellen barrierefrei ausgebaut werden. (Auch Farbleitsysteme f. Sehbehinderte!)

1.2 Stärkung des Stadtkerns als Wohn- und Dienstleistungsstandort / Bauliche Neuordnung in Teilbereichen des Stadtkerns / Reaktivierung von Leerständen

1.2.1 Entkernung/Rückbau zugunsten privater Freiflächen und Parkplätze

Insbesondere entlang der Bürgermeister-Müller-Straße südlich des Bahnhofs und in dem Quartier zwischen Fröhmesstraße, Adolfstraße, Burgstraße und Hochstraße ist – zum Teil historisch bedingt – durch eine sehr kleinteilige und hochverdichtete Bebauung geprägt. In Verbindung mit sehr engen öffentlichen Straßenräumen und dem relativ hohen Überbauungsgrad privater Grundstücke sowie z. T. ungünstigen Grundstückszuschnitten ergeben sich deutliche Entwicklungshemmnisse hinsichtlich der Wohnfunktion im Stadtkern. Das Gebiet weist infolgedessen eine hohe Leerstandsquote und einen hohen Anteil sanierungsbedürftiger und stark sanierungsbedürftiger Gebäude auf (vgl. Abschnitt 3.5 und 3.1.1). Neben der teilweise sehr eingeschränkten Qualität privater Freiflächen (Gärten) erweist sich zudem die mangelhafte Ausstattung mit privaten Stellplätzen als erhebliches städtebauliches Entwicklungsdefizit.

Im Rahmen einer von Freiwilligkeit bestimmten Konzeption sollen mit angrenzenden Grundstückseigentümern Teilkonzepte für Grundstücksneuordnungen erarbeitet werden, um eine Optimierung von Grundstücksgrenzen zur Verbesserung der privaten Stellplatz- und Freifächensituation zu erreichen. Zur weiteren Umsetzung dieses Konzeptes sind neben der Förderung privater Sanierungsmaßnahmen (s. u.) ggf. auch Freilegungen von Grundstücks(teil)bereichen vorgesehen. Insbesondere dort, wo eine Wiederherstellung eines guten baulichen Zustands unverhältnismäßig ist (z.B. Weißergasse), sollten alternative Möglichkeiten aufgezeigt werden.

In Verbindung mit der projektierten Entlastungsstraße ist in diesem Bereich dem Aspekt des Schallschutzes nicht nur in Bezug auf die Sicherstellung wohnverträglicher Immissionswerte sondern auch in gestalterischer Hinsicht (Vermeidung einer „Rückseitensituation“ / Erhaltung des Ausblicks auf das Rheintal) besonderes Augenmerk zu legen.

Eine Aufwertung der vielen Gassen, die in besonderem Maße von städtebaulichen Missständen betroffen sind wäre voraussichtlich auch förderlich für den Einzelhandel. In dem Einzelhandelskonzept der Stadt (vgl. Abschnitt 3.7.2) werden die vielen engen Gassen als ein großes Potenzial von Oberlahnstein gesehen. Bei entsprechender Aufwertung könnten sie wesentlich zu der bereits durch die ehemalige Stadtbefestigung gegebenen historischen Atmosphäre der Innenstadt beitragen.

1.2.2 Bebauungspläne zur Steuerung der innergebietlichen Quartiersentwicklung

Im Stadtumbaugebiet ist absehbar, dass für Teilbereiche ggf. verbindliche Regelungen zur Steuerung baulicher Nutzungen und / oder Gestaltungsfragen erforderlich werden. Dies bezieht sich insbesondere auf (Neu-)regelungen in derzeit stark verdichteten und beengten Teilbereichen (vgl. Abschnitt 3.1.2). Es sollte geprüft werden, inwieweit die bestehenden Bebauungspläne, die aus der Stadtsanierung ab den 1970er Jahren entstanden, sachlich und räumlich ausreichen, um die beabsichtigte Ortskernentwicklung abzusichern und unerwünschten, ggf. zuwiderlaufenden Entwicklungen entgegenzusteuern. Darüber hinaus sollte ggf. die Aufstellung von Bebauungsplänen für Teilbereiche entlang der Adolfstraße sowie

für das Gebiet südlich des Bahnhofs zwischen Bürgermeister-Müller-Straße und Hochstraße geprüft werden. Hier finden sich in Bezug auf bauliche Dichte und baulichen Zustand (vgl. Abschnitt 3.1.1 und 3.1.2) z.T. ähnliche Verhältnisse wie in den bereits überplanten Gebieten.

1.2.3 Leerstands- / Citymanagement / Tourismusförderung

Im Stadtkern von Oberlahnstein stehen einige Gebäude und Gebäudeteile leer, bzw. sind untergenutzt (siehe auch Kap. „Leerstandsproblematik“). Diese Leerstände haben u.a. nachteilige Auswirkungen auf die Wertigkeit der unmittelbaren Umgebung. Durch eine aktive Steuerung der Vermarktung und gezielten Reaktivierung einzelner Leerstandsflächen soll dieser Entwicklung entgegengewirkt werden.

Auch mit temporären Zwischennutzungen z. B. von leerstehenden Schaufensterflächen, wie beispielsweise private Ausstellungen oder Präsentationen von Museums- oder Kunstexponaten, aber auch von örtlichen Dienstleistungs- und Handwerksbetrieben (ggf. mit Besetzung durch einen Ansprechpartner) können durch Leerstand erzeugte nachteilige Effekte nicht nur abgemildert sondern zusätzliche Anreize zum Besuch des Stadtkerns gesetzt werden.

Die Koordination / Vermittlung entsprechender Flächen soll über ein aktives „City- und Leerstandsmanagement“ durch die Stadt Lahnstein erfolgen.

Als weiteres wichtiges Handlungsfeld des „Citymanagers“ wird die Schnittstellenfunktion zwischen der Tourist Informationsstelle am Salhofplatz und den für die Stadtentwicklung relevanten Akteuren gesehen. Die Lage der Stadt Lahnstein inmitten des Welterbes Oberes Mittelrheintal, die Nähe zum Rhein und zur Stadt Koblenz bieten günstige Voraussetzungen, den Stadtkern auch als interessantes Fremdenverkehrsziel zu entwickeln. Potenzial für eine weitere touristische Entwicklung bieten zudem die historische Bausubstanz, insbesondere die ehemalige Stadtbefestigung, sowie die Lage am Rheinradweg und die vorhandenen Museen. Die gute Erreichbarkeit aus nahegelegenen dem nahegelegenen Oberzentrum Koblenz begünstigt den Wochenend- und Tagestourismus. In diesem Zusammenhang sollten auch Verbindungen zu außerhalb des Stadtkerns gelegenen bedeutsamen Einrichtungen (z. B. Brukerhaus) verdeutlicht und unterstützt werden.

Die Entwicklung und Vernetzung touristischer Potenziale soll durch den Citymanager unterstützt werden. Neben der Dialogfunktion mit den relevanten Akteuren wird die Vernetzung touristischer Angebote in Oberlahnstein und Niederlahnstein mit dem Umland zu den Aufgaben des Citymanagers gehören.

1.2.4 Umnutzung von Ladenlokalen

Aufgrund teilweiser ungünstiger Zuschnitte und Größen sowie der Konkurrenz, die der Einzelhandel in der Innenstadt insbesondere durch den Globus SB Markt ausgesetzt ist, werden sich auch durch ein engagiertes Leerstandsmanagement nicht alle Ladenlokale neu vermieten lassen.

Insofern sollte im Einzelfall über eine Umnutzung von Ladenlokalen nachgedacht werden. Möglich wäre z.B. die Schaffung von barrierefreiem Wohnraum in zentraler Lage und damit in guter Erreichbarkeit von verschiedenen Einrichtungen der Dienstleistung, Versorgung und Gesundheitsvorsorge.

1.2.5 Lebensmitteleinzelhandel in die Innenstadt holen

Die Bürgerinnen und Bürger vermissen die Versorgung mit Gütern des täglichen Bedarfs in der Innenstadt (vgl. Abschnitt 3.7.1). Auch wenn aufgrund der großflächigen Angebote am Rand der Innenstadt

davon ausgegangen werden kann, dass die Angebotspalette in der Innenstadt eingeschränkt bleiben wird, sollte dennoch versucht werden, zumindest die fußläufige Versorgung mit Lebensmitteln zu gewährleisten. Dies ist zum einen für mobilitätseingeschränkte Bewohnerinnen und Bewohner wichtig, damit sie ihren Alltag möglichst ohne fremde Hilfe bewältigen können. Darüber hinaus sind aber auch Belebungs-effekte für die übrigen Geschäfte zu erwarten.

Bereits die Etablierung eines Wochenmarkts z.B. auf dem Jupp Bodenstern Platz wäre aber eine Bereicherung. Es sollten Gespräche mit möglichen Anbietern geführt werden.

1.3 Verbesserung der Gestaltung und der Aufenthaltsqualität sowie des Erscheinungsbildes vor allem in Bezug auf die Innenstadt sowie die Verknüpfung zwischen Innenstadt und Freiraum

1.3.1 Gestaltungsfibel / Gestaltungssatzung / Erhaltungssatzung

Die Gemeinsamkeit und den Wiedererkennungswert der lokalen Baukultur für die Zukunft zu erhalten ist vor dem Hintergrund einer zunehmend austauschbaren Formensprache und Materialwahl eine Herausforderung für die Entwicklung des Stadtkerns in Oberlahnstein. Die Erarbeitung einer Gestaltungsfibel, die für Neubauvorhaben, Renovierungen und Modernisierungen gestalterische Hinweise und Empfehlungen vorgibt, soll dazu beitragen, das Oberlahnsteiner Stadtbild in seiner eigenen Charakteristik zu erhalten und zu entwickeln.

Berücksichtigt werden sollte, dass mit dem Leitfaden Baukultur und dem Leitfaden Baukultur für das Obere Mittelrheintal bereits ein Orientierungsrahmen besteht. Dennoch bestehen allerdings vielfältige gestalterische Missstände wie z.B. geflieste Erdgeschosszonen etc. (vgl. Abschnitt 3.3). Insofern sollte der Leitfaden für Lahnstein konkretisiert und ergänzt werden – z.B. bezüglich Vorgaben zu Werbeanlagen – und zur Entscheidung bei der Förderung von Privatmaßnahmen durch den Stadtrat als Beurteilungsgrundlage herangezogen werden. Für noch abzugrenzende Teile des Stadtkerns kann die Aufstellung einer verbindlichen Gestaltungssatzung, die zentrale Inhalte aus der Gestaltungsfibel dann rechtsverbindlich vorschreibt, erwogen werden.

Die Gestaltungsfibel soll sowohl als Datei eingesehen / heruntergeladen werden können als auch als Broschüre verteilt werden.

Auf individuelle Beratungs- und Fördermöglichkeiten bei Modernisierungs- und Bauvorhaben soll im Rahmen prozessbegleitender Öffentlichkeitsarbeit zusätzlich verwiesen werden.

1.3.2 Förderung privaten Engagements (Öffentlichkeitsarbeit)

Bereits jetzt besteht ein sehr hohes Interesse privater Bauherren mit Modernisierungen, Umbauten oder Sanierungsmaßnahmen im Stadtkern „aktiv“ zu werden. Über gezielte Öffentlichkeitsarbeit (z.B. Information durch Presse, Broschüren, Infostand bei städtischen Veranstaltungen) sowie Beratung, Faltblätter, etc.) soll das Interesse an privatem Engagement aufrechterhalten bzw. weiter gefördert werden.

1.3.3 Beratung und Förderung privater Sanierungsmaßnahmen

Nach Beschlussfassung der Sanierungssatzung soll eine intensive Beratungstätigkeit zur Aktivierung privater Sanierungsmaßnahmen aufgenommen werden. Die Beratungsleistungen stehen in engem Zusammenhang mit der zuvor beschriebenen Maßnahme Nr. 1.2.1. Im Stadtkern von Oberlahnstein haben bereits

verschiedene Grundstückseigentümer starkes Interesse an der Durchführung umfassender privater Sanierungsmaßnahmen geäußert. Im Rahmen der Vorbereitenden Untersuchungen wurde der augenscheinliche Sanierungsbedarf im zukünftigen Fördergebiet erhoben. Mit der ADD ist abzustimmen, ob in Oberlahnstein das sogenannte „Richtlinienverfahren“ zur Anwendung kommt. In diesem Fall wäre durch den Stadtrat eine entsprechende „Modernisierungsrichtlinie“ zu beschließen, in der neben der Auflistung der grundsätzlich sanierungsbedürftigen Anwesen und den grundsätzlichen Anforderungen hinsichtlich Art und Umfang privater Modernisierungsmaßnahmen auch die Höhe der Förderung geregelt wird.

1.3.4 Verfügungsfonds

Die Koordination / Gestaltung entsprechender Flächen (s.o.) soll durch Mittel aus einem **Verfügungsfonds** unterstützt werden. Darüber hinaus sind kleinere Veranstaltungen (z. B. „Einkaufsnacht“, „Straßenfest d. Einzelhandels“, Beleuchtungsaktionen, „Schaufenstergestaltungswettbewerb“, o. ä.) als Maßnahmen zur Funktionsstärkung des Stadtkerns denkbar. Der Verfügungsfond speist sich je zu gleichen Teilen aus städtischem und privatem Kapital.

1.3.5 Sanierung altes Rathaus

Die Sanierung des alten Rathauses ist in Anbetracht seiner zentralen Lage und der noch erkennbaren repräsentativen Funktion geboten. Eine Sanierung und damit die Aufwertung dient nicht zuletzt der Steigerung der Attraktivität Oberlahnsteins für Touristen. Neben der Sanierung muss auch über eine Nachnutzung nachgedacht werden.

1.3.6 Gestaltung des Bahnhofsumfeldes

Der Bahnhof als „Stadteingang“ sollte insbesondere auf der gleiszugewandten Seite neugestaltet werden. Die betrifft vorrangig die Fassade des Bahnhofgebäudes, aber auch den Belag und die Ausstattung der Bahnsteige (Möblierung, Witterungsschutz, etc.)

1.3.7 Aufwertung der Verbindungen zwischen Rheinanlagen und Innenstadt

Die Unterführungen zwischen Innenstadt und Rheinanlagen werden vielfach als Angsträume wahrgenommen (vgl. Abschnitt 3.9.3). Dem sollte zumindest durch ein Beleuchtungskonzept, das sich durch die Unterführungen bis in den Stadtkern und die Rheinanlagen durchgängig erkennbar fortsetzt, entgegen gewirkt werden.

1.3.8 Angebote für Senioren verbessern

In den Workshops wurde thematisiert, dass Angebote für Senioren fehlen. Hier sollten bestehende Möglichkeiten z.B. im Rahmen der Gemeindearbeit besser bekanntgemacht und ggf. neue Angebote geschaffen werden. Möglich wäre z.B. die Errichtung von geeigneten Sportgeräten bzw. eines „Senioren-Aktiv-Parks“ in den Rheinanlagen.

1.3.9 Angebote für Jugendliche verbessern

Auch für Jugendliche sollte das bestehende Angebot ausgebaut werden. Dies betrifft insbesondere die Verlängerung der Öffnungszeiten und einer Ausweitung des Angebots des JuKz. Zudem könnten im Schillerpark ein Bolzplatz, Basketballplatz o.ä. entstehen.

1.3.10 Sichtbarkeit und Erlebbarkeit der historischen Stadtbefestigung verbessern

Die Fördermittel und mögliche Entkernungsmaßnahmen sollten auch genutzt werden, ggf. Abschnitte der Stadtbefestigung freizustellen um die Sichtbarkeit und Erlebbarkeit der historischen Stadtmauer zu verbessern.

1.3.11 Kulturelles Angebot weiter ausbauen

Die Bürgerbeteiligung ergab, dass die Bürger und Bürgerinnen größtenteils sehr zufrieden mit dem Angebot an kulturellen Einrichtungen und Veranstaltungen sind. Diese Stärke sollte durch die Förderung der Akteursvernetzung in Abstimmung mit den Angeboten in Niederlahnstein weiter gefördert werden.

2 VORLÄUFIGE KOSTEN- UND FINANZIERUNGSÜBERSICHT

Die Kosten- und Finanzierungsübersicht beinhaltet die zum derzeitigen Zeitpunkt mit Mitteln der Städtebauförderung vorgesehenen Maßnahmen innerhalb des Förderzeitraumes.

Nach Konkretisierung des Maßnahmenkataloges – insbesondere nach den Ergebnissen der Machbarkeitsstudie zur Entlastungsstraße und der daraus folgenden Beschlusslage – zu ergänzen!

3 ERFOLGSKONTROLLE / MONITORING

Eine begleitende Erfolgskontrolle „Monitoring“ kann dabei hilfreich sein, wenn es darum geht, in gewissen Zeitabständen zu überprüfen, ob Teilziele erreicht wurden, ggf. neu zu definieren sind und ob dazu eine Nachjustierung von Detailplanungen oder Maßnahmenprioritäten erforderlich ist. Dazu wird eine auf Indikatoren gestützte Vorgehensweise vorgeschlagen, die jeweils auf die einzelnen Themen- und Handlungsfelder der Innenstadtentwicklung bezogen sind.

Als mögliche Indikatoren kommen dazu in Betracht:

Handlungsfeld: **Bauen und Gestaltung**

- Entwicklung der Nachfrage nach Immobilien
- Zu- oder Abnahme von Leerständen
- Investitionsvolumen in Sanierungsmaßnahmen
- Veränderung des Preisniveaus (Mieten / Kaufpreise)

Handlungsfeld: **Kultur, Freizeit und Tourismus**

- Entwicklung der Anzahl kultureller Veranstaltungen
- Entwicklung der Art kultureller Veranstaltungen
- Entwicklung der Besucherzahlen
- Entwicklung der Vereinsstruktur

Handlungsfeld: **Verkehr, Mobilität, Erreichbarkeit und Parken**

- Entwicklung des Verkehrsaufkommens
- Veränderung von Verkehrsströmen
- Entwicklung von Verkehrsverstößen (Falschparken, Geschwindigkeitsübertretungen, Unfallzahlen)
- Auslastungsgrade öffentlicher Parkplätze
- Rückkopplung mit Fachleuten zu „Barrierefreiheit“
- Auslastung ÖPNV

Handlungsfeld: **Infrastruktur, Versorgung und soziales Miteinander**

- Auslastung Infrastruktur
- Entwicklung der Versorgungsstruktur
- Entwicklung Ehrenamt

ANHANG 1: PLÄNE ZU DEN VORBEREITENDEN UNTERSUCHUNGEN

- Bauliche Dichte
- Gebäudenutzung
- Gebäudezustand
- Verkehr

ANHANG 2: FRAGEBOGEN ZUR BÜRGERBEFRAGUNG

	<p>Fragebogen zur Entwicklung des Innenstadt- bereiches von Oberlahnstein</p>
---	--

Die Stadt Lahnstein wurde in das Förderprogramm: „Stadtumbau“ aufgenommen. Das Gebiet umfasst den Innenstadtbereich von Oberlahnstein. Der Ihnen vorliegende Fragebogen soll dazu dienen, Beurteilungsgrundlagen über den Bedarf an öffentlichen und privaten Maßnahmen zu gewinnen. Darüber hinaus ist Ihre Sicht der strukturellen und städtebaulichen Verhältnisse sowie Ihre Bereitschaft an einer Mitwirkung bei der Erstellung eines Entwicklungskonzeptes für den Stadtkern von Oberlahnstein von Interesse.

Die Stadt Lahnstein sichert Ihnen verbindlich zu, dass Ihre Angaben ausschließlich zu den o. a. Zwecken verwendet und nicht an Dritte weitergegeben werden.

Name:	
Grundstück (Straße, Haus-Nr.)	
Tel.-Nr. (freiwillig):	

1. Sind Sie

Eigentümer	Ja	<input type="checkbox"/>	Nein	<input type="checkbox"/>
Mieter	Ja	<input type="checkbox"/>	Nein	<input type="checkbox"/>

2. Gibt es Änderungswünsche an Ihrem Gebäude/an Ihrer Wohnung?

Nein, alles in Ordnung	<input type="checkbox"/>	
Vielleicht, sofern Fördermittel zur Verfügung stünden	<input type="checkbox"/>	
Ja	<input type="checkbox"/>	

3. Würden Sie unter Umständen die Gelegenheit nutzen, Maßnahmen im Zuge des Stadtumbauprogramms durchzuführen

Ja	<input type="checkbox"/>	
Vielleicht	<input type="checkbox"/>	
Nein, kein Interesse	<input type="checkbox"/>	
Nein, nicht notwendig	<input type="checkbox"/>	

4. Welche Art von Maßnahmen halten Sie für notwendig, vorstellbar oder wünschenswert?

Dachdeckung erneuern	<input type="checkbox"/>	
Fassaden renovieren	<input type="checkbox"/>	
Neue Fenster einbauen	<input type="checkbox"/>	
Wärmedämmende Maßnahmen	<input type="checkbox"/>	
Sanitäreanlagen einbauen / erneuern	<input type="checkbox"/>	
Heizung einbauen / erneuern	<input type="checkbox"/>	
Wohnungsgrundriss verändern	<input type="checkbox"/>	
Fußboden erneuern	<input type="checkbox"/>	
Reparatur/Einbau Gas-, Wasser-, Stromleitungen	<input type="checkbox"/>	
Dachumbau, Anbau, Aufstockung	<input type="checkbox"/>	
Maßnahmen zur Barrierefreiheit	<input type="checkbox"/>	

Nichts davon, sondern:

Geplante Investitionssumme: **Euro**

5. Sofern Sie in den letzten Jahren schon Sanierungs-/ Renovierungsarbeiten durchgeführt haben, aus welchen Gründen?

Es handelte sich um dringende, nicht aufschiebbare Maßnahmen (z. B. Dacherneuerung, Heizungswechsel, o. ä.)	<input type="checkbox"/>
Es wurden nur die dringendsten Arbeiten durchgeführt, weitere Maßnahmen stehen noch an (siehe Frage 4.)	<input type="checkbox"/>
Verschiedene, bereits durchgeführte oder geplante Maßnahmen im privaten und öffentlichen Umfeld eröffnen mir eine bessere Perspektive für mein Anwesen zur	
Selbstnutzung: Wohnen	<input type="checkbox"/>
Selbstnutzung: Laden, Büro, Gewerbe	<input type="checkbox"/>
Vermietung: Wohnen	<input type="checkbox"/>
Vermietung: Laden, Büro, Gewerbe	<input type="checkbox"/>
Verkauf	<input type="checkbox"/>

6. Gibt es persönliche Pläne / Wünsche zu eventuellen Veränderungen bezüglich des Grundstücks

Verkauf	<input type="checkbox"/>
Tausch	<input type="checkbox"/>
Zukauf	<input type="checkbox"/>
Abrissmaßnahmen	<input type="checkbox"/>
Bauliche Ergänzungen	<input type="checkbox"/>
Keine Veränderung	<input type="checkbox"/>

7. Fühlen Sie sich in Ihrem Gebäude / Ihrer Wohnung gestört?

Nein, keine Probleme	<input type="checkbox"/>
Störungen durch Lärm (außer Verkehrslärm)	<input type="checkbox"/>
Störungen durch Verkehr (Lärm, Abgase)	<input type="checkbox"/>
Störungen anderer Art, und zwar durch	

8. Zahl der im Haushalt vorhandenen PKW:

Wo werden diese abgestellt? (bitte oben Anzahl angeben und hier zutreffendes ankreuzen)

In Garage auf eigenem Grundstück	<input type="checkbox"/>
In Garage auf fremdem Grundstück	<input type="checkbox"/>
Auf Stellplatz auf eigenem Grundstück	<input type="checkbox"/>
Auf Stellplatz auf fremdem Grundstück	<input type="checkbox"/>
Auf öffentlichen Flächen	<input type="checkbox"/>
Auf öffentlichen Flächen mit Parkausweis („Anwohnerparken“)	<input type="checkbox"/>

9. Gibt es etwas im Stadtkern von Oberlahnstein, das Sie als problematisch empfinden, das Ihnen fehlt oder das Sie gerne ändern würden?

Nein, alles in Ordnung	<input type="checkbox"/>
Ja, mir fehlt	
Ja, Folgendes müsste aus meiner Sicht verändert werden	

10. Wo liegen nach Ihrer Meinung die wichtigsten Aufgaben bei der Entwicklung des Innenstadtbereiches?

(Bitte die Reihenfolge der Bedeutung von 1 = „sehr wichtig“ bis 5 = „am wenigsten wichtig“ angeben)

Neugestaltungen im öffentlichen Raum (Straßen, Wege, Plätze)	<input type="checkbox"/>
Änderung der Verkehrssituation (fließender Verkehr)	<input type="checkbox"/>
Verbesserung der Parksituation im öffentlichen Raum	<input type="checkbox"/>
Modernisierung / Instandsetzung von Wohn- und Geschäftsbauten	<input type="checkbox"/>
Verbesserung der Wohnverhältnisse	<input type="checkbox"/>
Bewältigung der Leerstandsproblematik	<input type="checkbox"/>
Wohnen	<input type="checkbox"/>
Gewerbe/Einzelhandel	<input type="checkbox"/>
Verbesserung der Einkaufsmöglichkeiten	<input type="checkbox"/>
Täglicher Bedarf	<input type="checkbox"/>
Sonstiges (ggf. benennen)	<input type="checkbox"/>

Personen

11. Wie viele Personen leben insgesamt in Ihrem Haushalt?

Unter 6 Jahren	<input type="checkbox"/>	Person/en
6 - 17 Jahre	<input type="checkbox"/>	Person/en
18 - 44 Jahre	<input type="checkbox"/>	Person/en
45 - 60 Jahre	<input type="checkbox"/>	Person/en
61 - 80 Jahre	<input type="checkbox"/>	Person/en
Über 80 Jahre	<input type="checkbox"/>	Person/en

12. Wie sind Sie dem Stadtumbauprogramm gegenüber eingestellt?

Positiv, ich möchte mich im Privatbereich beteiligen	<input type="checkbox"/>
Ich plane keine Maßnahmen, finde die Idee aber gut	<input type="checkbox"/>
Ich habe noch keine Meinung, es kommt darauf an	<input type="checkbox"/>
Negativ, ein Stadtumbaugebiet ist keine gute Idee	<input type="checkbox"/>

13. Ich möchte noch folgendes anmerken / folgendes ist mir wichtig:

Sollten Sie Fragen haben oder Hilfestellung beim Ausfüllen des Bogens benötigen, steht Ihnen die Stadtverwaltung unter der Tel. Nr. 02621 / 914-163 bzw. 02621 / 914-242 gerne zur Verfügung.