

Fortschreibung des Städtebaulichen Entwicklungskonzeptes „Aktive Innenstadt Koblenz“ für das Fördergebiet „Aktive Innenstadt“

Stadt Koblenz



März 2016

Auftraggeber

Stadt Koblenz
Amt für Stadtentwicklung und Bauordnung
Bahnhofstraße 47
56068 Koblenz

Tel. +49 (0261) 129 – 3182

Ansprechpartner: Frau Sonja Thiyagarajah

Auftragnehmer

DSK Deutsche Stadt- und
Grundstücksentwicklungsgesellschaft mbH & Co. KG
Büro Mainz
Hindenburgstraße 32
55118 Mainz

Tel. +49 (06131) 96118 - 37

Fax +49 (06131) 96118 - 50

www.dsk-gmbh.de

Ansprechpartner: Frau Manuela Schaaf



DSK Deutsche Stadt- und
Grundstücksentwicklungsgesellschaft

gefördert durch:



Inhaltsverzeichnis

1	Einführung	7
1.1	Ausgangssituation	7
1.2	Aufgabenstellung Zielsetzung	9
1.3	Vorgehensweise.....	10
2	Untersuchungsraum.....	11
2.1	Entwicklungen seit 2010/2011 – Darstellung der abgeschlossenen Projekte	11
2.2	Überprüfung des ursprünglichen Plangebietes (158ha)	13
2.3	Stärken und Schwächen des Innenstadtbereiches.....	14
2.4	Neue Gebietsabgrenzung	15
3	Analyse des Plangebietes	16
3.1	Klassifizierung der Verkehrsachsen.....	16
3.2	Analyse der Eigentumsverhältnisse	17
3.3	Charakterisierung des Plangebietes	18
1	Übergangsbereich Innenstadt / Rauental	18
2	Innenstadt.....	20
3	Friedrich-Ebert-Ring / Südallee.....	22
3.4	Analyse der wesentlichen städtebaulichen Missstände.....	24
1	Übergangsbereich Innenstadt / Rauental	24
2	Innenstadt.....	25
3	Friedrich-Ebert-Ring / Südallee.....	26
4.	Handlungsbedarfe Ziele	27
5	Möglichkeiten der Umsetzung	40

5.1	Maßnahmen	40
	Schwerpunktbereich 1: Umfeld Zentralplatz	42
	Schwerpunktbereich 2: Quartier Weißergasse	45
	Schwerpunktbereich 3: ehem. Handelshofgelände	47
	Schwerpunktbereich 4: Südallee Casinostraße	48
5.2	Möglichkeiten der Finanzierung	50
5.3	Verfahren gemäß § 171b (3) BauGB	53
5.4	Weitere Vorgehensweise	54
	Städtebauliche Förderung	54
	Monitoring	54
Abbildungsverzeichnis		55
Quellenverzeichnis.....		57
Anhang		58

1 Einführung

1.1 Ausgangssituation

Die Stadt Koblenz - Oberzentrum mit einem Einzugsgebiet von knapp 1 Mio. Menschen - befindet sich seit vielen Jahren in einem starken Veränderungsprozess. Eine wichtige Konstante im Veränderungsprozess war und ist der überregionale Bekanntheitsgrad von Koblenz, der sich maßgeblich über das Deutsche Eck definiert und Koblenz zu einer bedeutenden Destination vor allem für Tages-touristen macht.

Der Stadtgrundriss lässt bis heute die Geschichte der Stadtentwicklung sichtbar und erlebbar werden; insbesondere die historische Altstadt und der Verlauf der alten Befestigungsanlagen (heute Friedrich-Ebert-Ring) sind erkennbar, ebenso die Epochen der Stadterweiterung.

Die Stadtkanten zum Wasser (Rhein und Mosel) begrenzen im Osten und Norden als "grüner Rand" die Innenstadt. Hier befinden sich markante baukulturelle Besonderheiten, wie z.B. das kurfürstliche Schloss und allen voran das Deutsche Eck.

Breite Verkehrsbänder (Straßen und Schienen) durchziehen die Innenstadt und stellen starke Barrieren im ansonsten engmaschigen Erschließungsraster dar.

Westlich der Innenstadt liegen einige Quartiere, die derzeit abgekoppelt vom zentralen Verflechtungsbereich liegen. Die Bundesstraße B9 und die Bahnlinie Mainz-Köln, die eine große trennende Wirkung haben, koppeln den Stadtteil Rauental recht stark von der Innenstadt ab.

Der Stadtteil Rauental ist südlich der B49 von Wohnnutzung mit hoher Durchgrünung geprägt. Nördlich der B49 liegt der sogenannte „Moselbogen“, der durch eine Mischung aus Gewerbe- und Dienstleistungsunternehmen geprägt ist. Aufgrund der Nähe zur Innenstadt und der guten Lage an der Mosel bestehen seitens der Stadt Bestrebungen, das Gebiet umzustrukturieren, städtebaulich zu reaktivieren sowie an die Innenstadt besser anzubinden.

Innerhalb der Innenstadt lassen sich die Funktionsbereiche/-schwerpunkte von

- Wohnen (historische Altstadt und südliche Vorstadt),
- Einkaufen (Löhrcenter / Löhrstraße),
- Freiraum (Uferbereiche, Schlossgarten, Alleen) und
- Arbeiten (überwiegend zahlreiche Verwaltungen sowie Dienstleister)

relativ gut ausmachen und abgrenzen.

Die Stadt Koblenz hat im Jahr 1998 ihr Leitbild beschlossen, das nach wie vor Gültigkeit hat.

Demnach will die Stadt den ständig steigenden Mobilitätsbedürfnissen gerecht werden bei möglichst geringen negativen Auswirkungen auf Mensch und Umwelt. Der öffentliche Personennahverkehr soll gestärkt werden, indem u.a. ein Bahnhof Koblenz-Stadtmitte gebaut wird. Koblenz will eine fahrradfreundliche Stadt sein und hierfür die vorhandenen Radwege zu einem Radwegenetz, das sowohl dem Alltags- als auch Freizeitverkehr gerecht wird, ausbauen sowie die Radwege besser kennzeichnen. Koblenz soll auch eine fußgängergerichte Stadt sein, die umfassend und verständlich Bürgerinnen, Bürger und Gäste über ihr Verkehrsangebot informiert, die Bedürfnisse der im Verkehr besonders gefährdeten Teilnehmer (Kinder, Senioren und andere in ihrer Mobilität eingeschränkte Menschen) besonders berücksichtigt. Die Stärkung der oberzentralen Einkaufsfunktion soll durch ein Bündel von verschiedenen, aufeinander abgestimmten Maßnahmen erreicht werden.

Ein herausragender Impuls für die weitere Entwicklung der Stadterneuerung war in diesem Zusammenhang die BUGA 2011. Durch die Umsetzung des BUGA-Konzeptes 2011 wurde ein nachhaltiger Beitrag zur Stadtentwicklung generiert. Dies gilt umso mehr, da die BUGA überwiegend in unmittelbarer Nähe der Koblenzer Innenstadt stattfand.

Um die zahlreichen städtebaulichen Ziele und Planungen inhaltlich und zeitlich aufeinander abzustimmen und zu koordinieren, bedurfte es eines städtebaulichen Entwicklungskonzeptes für den zentralen Bereich der Koblenzer Innenstadt. Dieses war gleichzeitig Grundlage und Voraussetzung zur Aufnahme des Innenstadtbereichs in die Fördergebietskulisse „Aktive Stadtzentren“ des Landes Rheinland-Pfalz.

Die Stadt Koblenz hat die Stadtteile Mitte und Altstadt als Geltungsbereich „Aktive Innenstadt“ (ca. 158 ha) ausgewiesen. In diesem Entwicklungskonzept, das im Dezember 2010 erstellt sowie im August und November 2011 ergänzt wurde, sind maßgebliche Handlungsbedarfe zur Stabilisierung der Stadtfunktion und Aufwertung der städtebaulichen Bereiche mit dem „Vertiefungsstandort Löhrrstraße“ bereits dargestellt.

Mit Schreiben vom 08.06.2015 hat die Stadt Koblenz die DSK, Deutsche Stadt- und Grundstücksentwicklungsgesellschaft beauftragt, die Fortschreibung des städtebaulichen Entwicklungskonzeptes „Aktive Innenstadt Koblenz“ zu erarbeiten.

1.2 Aufgabenstellung | Zielsetzung

Die Stadt Koblenz hat als Grundlage für eine geordnete und zielgerichtete Entwicklung der Innenstadt einen vorläufigen Geltungsbereich für die Programmkulisse "Aktive Innenstadt" ausgewiesen. Diese Gebietsabgrenzung mit den Stadtteilen "Mitte" und "Altstadt", begrenzt von Rhein und Mosel war sehr großräumig gewählt. Im Zuge der Erarbeitung des städtebaulichen Entwicklungskonzeptes wurden aufgrund der erkannten Handlungsfelder Teile des Gebietes in den Randbereichen herausgenommen.

siehe Plan 1: vorläufige Gebietsabgrenzung 2009

siehe Plan 2: Vorschlag Gebietsabgrenzung 2011

Wesentliche im o. g. Städtebaulichen Entwicklungskonzept dargestellte Handlungserfordernisse konnten in den letzten Jahren umgesetzt werden. Den sich hierdurch veränderten Rahmenbedingungen gilt es nunmehr Rechnung zu tragen. Bisher nicht näher definierte Zielsetzungen sind weiter zu konkretisieren und etwaige neue Handlungsbedarfe zu formulieren.

Die Stadt Koblenz beabsichtigt vor dem Hintergrund der Ausweitung der Landesförderung zur Weiterentwicklung der Städtebauförderung in den fünf Oberzentren in den Jahren 2014 bis 2017 diese Maßnahmen mit Hilfe der erhöhten Förderquote von 90% zu realisieren.

Um die förderrechtlichen Voraussetzungen für den Einsatz von Städtebaufördermitteln zu erfüllen, ist eine Fortschreibung des Entwicklungskonzeptes im Rahmen des Förderprogramms Städtebauliche Erneuerung – Programmteil Aktive Stadtzentren – erforderlich. Um eine an realistischen Umsetzungsmöglichkeiten orientierte Gebietskulisse zu haben, zeigt die Erfahrung, dass von Seiten des Landes Fördermittel bei kleineren Geltungsbereichen eher gewährt werden. Insofern ist eine entscheidende Zielstellung im Rahmen der Untersuchung eine Fokussierung auf die wesentlichen Bereiche mit Handlungsbedarf vorzunehmen und die Gebietsabgrenzung neu zu überdenken.

Die Ausweisung eines weiteren Sanierungsgebietes ist von Seiten der Stadt Koblenz nicht vorgesehen.

1.3 Vorgehensweise

In einem ersten Schritt werden die seit 2010/2011 umgesetzten Projekte transparent dargestellt, die Stärken und Schwächen aktualisiert und durch Ausschluss bestimmter Bereiche eine Fokussierung auf wesentliche städtebauliche Aufgaben vorgenommen. Für diese neue Gebietsabgrenzung werden die wesentlichen städtebaulichen Missstände analysiert und die konkreten Handlungsansätze dargestellt. Hieraus werden umsetzungsorientierte Schwerpunktbereiche abgeleitet und Maßnahmen benannt. Dies gilt insbesondere für den Bereich um den Zentralplatz, da durch die neuen Nutzungen und den neuen Ansprüchen an den öffentlichen Raum, Handlungsbedarf gesehen wird. Für das Teilgebiet um den Zentralplatz wurden bereits umfassende Planungsüberlegungen zu sinnvollen Anschlussmaßnahmen angestellt.

Diese Fortschreibung mündet in einem „zielgerichteten umsetzungsorientierten Entwicklungskonzept“, das möglichst zeitnah zu einer Umsetzung der dargestellten Maßnahmen führen soll.

2 Untersuchungsraum

2.1 Entwicklungen seit 2010/2011 – Darstellung der abgeschlossenen Projekte

Viele der im städtebaulichen Entwicklungskonzept genannten Zielsetzungen konnten bereits u.a. durch die BUGA-Entwicklung und Sanierungsmaßnahmen erreicht werden. Die Maßnahmen und deren Zielerreichung werden im Folgenden dargestellt:

1 Bahnhofsteil Stadtmitte

Der neue Bahnhofsteil zwischen B9 und Löhre-Center hat den Regionalverkehr näher an die Innenstadt gebracht und ermöglicht über das Löhrrondell einen fußgängerfreundlichen Ausgang zur Innenstadt.

→ Das städtebauliche Ziel der Verbesserung der Erreichbarkeit und Anbindung der zentralen Innenstadtbereiche wurde erreicht.

2 Löhrestraße, Löhrrondell

Mit der gestalterischen Aufwertung der Löhrestraße und des Löhrrondells konnte der Einzelhandel und somit die Haupteinkaufsstraße in der Innenstadt funktionsfähig gehalten werden. Im Zusammenhang mit dem neuen Bahnhofsteil wurde mit dem Löhrrondell gleichzeitig eine Lenkung der Verkehrsströme erreicht.

3 Löhrestraße – Hauptbahnhof

Im westlichen Bereich des Stadtteils „Mitte“ setzt sich der Einkaufsbereich Löhrestraße in Richtung Hauptbahnhof fort. Der öffentliche Raum sowie das Bahnhofsumfeld sind auch in diesem Bereich von der Stadt in den letzten Jahren ansprechend gestaltet worden.

→ Das städtebauliche Ziel der Stärkung des Einzelhandels und wichtiger Kernbereiche der Innenstadt wurde in beiden Bereichen erreicht.

4 Zentralplatz

Im Rahmen der Stadtumbauprogramms „Zentralplatz und angrenzende Bereiche“ ist mit dem neuen Forum Confluentes und dem Shopping-Center Forum Mittelrhein eine neue Mitte in Koblenz geschaffen worden, in der Handel, Kultur, Bildung und Tourismus vereint wurden. Das neue Kulturgebäude vereint drei städtische Nutzungen, das Mittelrheinmuseum, die neue Stadtbibliothek und eine Tourist-Information. Im Shopping-Center befinden sich ca. 90 Ladengeschäfte mit einer Verkaufsfläche von rund 20.000 qm. Mit der Neugestaltung der angrenzenden Straßen und Platzflächen wurde die Schaffung einer „lebendigen Mitte“ abgerundet.

- Die städtebaulichen Ziele der zusätzlichen Stärkung und Erweiterung des Einkaufsbereiches, der Attraktivierung der Innenstadt und der Schaffung eines Anziehungspunkts für Touristen durch das Alleinstellungsmerkmal „Forum Confluentes“ wurden erreicht.

5 BUGA

Im Zuge der Bundesgartenschau wurden das Konrad-Adenauer-Ufer mit dem Kastorhof und der Rheinstraße zwischen Karmeliterstraße und Uferbereich sowie das Peter-Altmeier-Ufer neu gestaltet. Die Grünbereiche an Rhein und Mosel haben städtebauliche und freiraumplanerische Qualität und erhöhen die Aufenthaltsqualität.

6 Schlosspark mit Schlossrondell

Im Zusammenhang mit der Bundesgartenschau wurde auch der Schlosspark mit Neustadt und Schlossrondell gestalterisch aufgewertet.

7 Clemensplatz und Reichensperger Platz

Der Clemensplatz und der Reichensperger Platz nördlich des Schlosses wurden neu gestaltet. Über das Deinhard-Areal wurde eine neue fußläufige Anbindung an die Innenstadt geschaffen.

8 Schlossstraße

Die Grüne Achse "Schlossstraße" nimmt die Verbindung vom Rhein in die Innenstadt auf und führt sie fort bis zur Löhrrstraße („Löhrondell“). Mit einer einheitlichen Gestaltung werden die Besucher intuitiv geführt.

9 Rhein-Mosel Halle

Die in den Jahren 1959-1962 gebaute Rhein-Mosel-Halle wurde 2012 vollständig saniert und umgebaut. Somit ist in unmittelbarer Nähe zum Schloss ein modernes und leistungsfähiges Kongresszentrum entstanden.

- Mit den Maßnahmen 5 bis 9 wurde die Anbindung der Innenstadt zum Rhein wesentlich verbessert und attraktiviert.

Siehe Plan 3: Darstellung der realisierten Projekte

2.2 Überprüfung des ursprünglichen Plangebietes (158ha)

Um eine Fokussierung auf die wesentlichen städtebaulichen Aufgabenstellungen sowie die Reduzierung des Plangebietes zu ermöglichen, werden im Folgenden Bereiche aufgeführt, die aus der weiteren Betrachtung ausgeschlossen werden. Die folgenden Bereiche sind aus unterschiedlichen Gründen nicht geeignet, förderfähige Maßnahmen für die Förderkulisse „Aktive Stadtzentren“ abzuleiten.

1 Altstadt

Im seit den 70'er Jahren bestehenden förmlich festgelegten Sanierungsgebiet „Altstadt“ ist die Sanierung beendet. Die Stadt ist derzeit mit der Vorbereitung der Endabrechnung der Maßnahmen beschäftigt. Insofern erscheint die Herausnahme des Sanierungsgebietes „Altstadt“ als beendete Förderkulisse aus dem Untersuchungsbereich sinnvoll.

2 Stadtteil Mitte

In weiten Teilen ist der Stadtteil „Mitte“ Wohnstandort, durchsetzt mit öffentlichen Einrichtungen (Schulen, Verwaltungen, Banken). In diesen Quartieren südlich des Friedrich-Ebert-Ringes sind keine wesentlichen städtebaulichen Missstände vorhanden, insofern wird derzeit kein Handlungsbedarf gesehen.

Ausnahme bilden jedoch die grüne Achse Südallee und die angrenzenden Blockbereiche, die in den weiteren Überlegungen weiter untersucht werden sollten. Diese von der Südstadt kommende und bis zum Friedrich-Ebert-Ring führende Fuß- und Radwegeverbindung hat eine wichtige innerstädtische Verbindungsfunktion und ist für die Attraktivität des Stadtteils wichtig.

STU Zentralplatz und angrenzende Bereiche

Die Neuordnung dieses Areals erfolgte auf Grundlage des besonderen Städtebaurechts im Rahmen des Bund-Länder-Programms „Stadtumbau West“. Das für die noch laufende Gesamtmaßnahme abgegrenzte Sanierungsgebiet um den Zentralplatz mit einer Größe von 8,8 ha wird zur Information ebenfalls dargestellt, jedoch für die weitere Betrachtung nicht ausgeschlossen.

siehe Plan 4: nicht weiter untersuchte Bereiche

2.3 Stärken und Schwächen des Innenstadtbereiches

Die im Folgenden aufgeführten Stärken und Schwächen basieren auf der tiefgehenden Analysen des Städtebaulichen Entwicklungskonzeptes „Aktive Innenstadt Koblenz“ (2010 | 2011). Die im Rahmen der BUGA sowie der städtebaulichen Sanierung bereits umgesetzten Maßnahmen zur Minimierung der Schwächen und Ausbau der Stärken sind bei der folgenden Auflistung berücksichtigt.

Stärken

- großes Kaufkraftpotenzial in der Region
- Innenstadt auf begrenzter Fläche mit kurzen Wegen
- der Einzelhandel im zentralen Versorgungsbereich ist breit aufgestellt
- der neue Zentralplatz mit „Forum Mittelrhein“ stärkt die Einkaufsstadt und führt die Touristen in die Innenstadt
- hohes touristisches Umsatzpotenzial, durch BUGA verstärkt
- steigende Nachfrage nach innerstädtischem Wohnen
- leistungsfähige Bundesstraßen führen bis in die Innenstadt
- zahlreiche Parkhäuser mit ausreichender Kapazität liegen in oder in günstiger Lage zur Innenstadt
- der Koblenzer Hauptbahnhof hat regional und überregional eine hohe Bedeutung
- attraktive Grünflächen an Rhein und Mosel

Schwächen

- der Leerstand im Einzelhandel konzentriert sich auf Randbereiche östlich und südlich des Zentralplatzes
- das Komplementärangebot zum Einzelhandel (z.B. Gastronomie) ist zahlreich – jedoch nicht immer zeitgemäß
- Teile des zentralen Einkaufsbereichs haben gestalterische Defizite.
- stark frequentierte Verkehrsstraßen mit hoher Belastung durch KFZ und Trennwirkung, hierdurch werden Teillagen abgehängt und haben keine Aufenthaltsqualität; am motorisierten Individualverkehr ausgerichtete Planung
- mangelhafter Zustand der Rad- und Fußwege sowie Defizite bei der Orientierung
- Störung der Wohnqualität durch hohe Verkehrsbelastung
- Potenzialflächen im westlichen Randbereich sind – aufgrund der stark trennenden Wirkung von Bahnlinie und B9 - derzeit unattraktiv

siehe Plan 7: Analyse der wesentlichen städtebaulichen Missstände und Mängel

2.4 Neue Gebietsabgrenzung

Die im Folgenden dargestellte Gebietsabgrenzung ist das Ergebnis der Reduzierung des ursprünglichen Plangebietes (158ha) um die räumliche Abgrenzung der bereits realisierten Projekte sowie der nicht weiter untersuchten Bereiche, da diese nicht für die Ableitung förderrechtlich relevanter Maßnahmen für private Sanierungen, Freiflächen und Verkehrsanlagen geeignet sind. Das neu entstandene Plangebiet umfasst eine Fläche von 66ha und erstreckt sich über Gebiete der Stadtteile Rauental, Altstadt und Mitte.

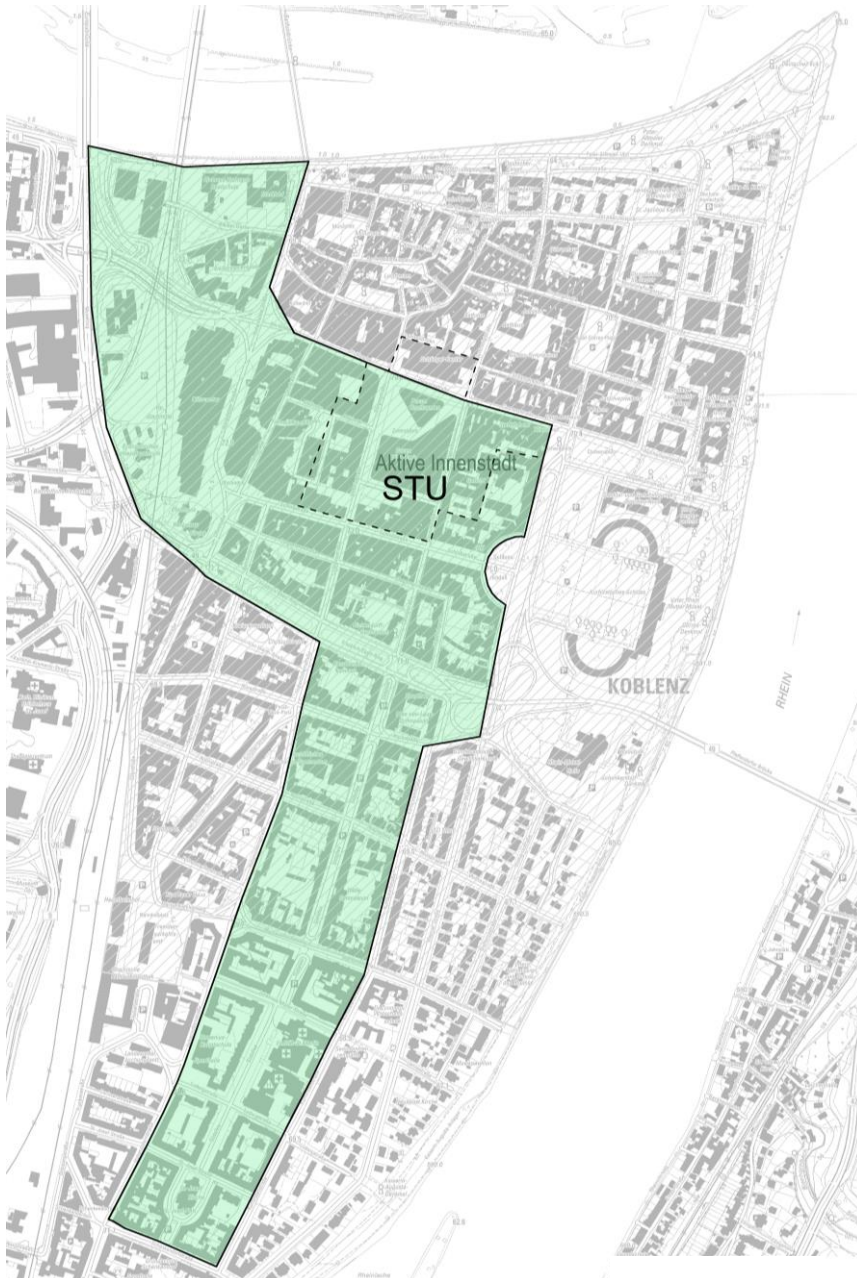


Abb. 1 Gebietsabgrenzung

3.2 Analyse der Eigentumsverhältnisse

Die folgende Abbildung stellt das Grundeigentum des Landes Rheinland-Pfalz sowie der Stadt Koblenz innerhalb des Plangebietes der ISEK-Fortschreibung dar.

Mehrere Grundstücke und Straßenräume befinden sich im Eigentum der Stadt Koblenz (im Plan rot gekennzeichnet). Im Eigentum des Landes Rheinland-Pfalz befinden sich die drei Grundstücke des ehemaligen Handelshofes, des Landesbetriebes Mobilität Rheinland-Pfalz sowie der Bundesanstalt für Immobilienaufgaben (im Plan blau gekennzeichnet).

Die farblich nicht gekennzeichneten Grundstücke innerhalb des Plangebietes sind im nicht-öffentlichen bzw. Privateigentum.

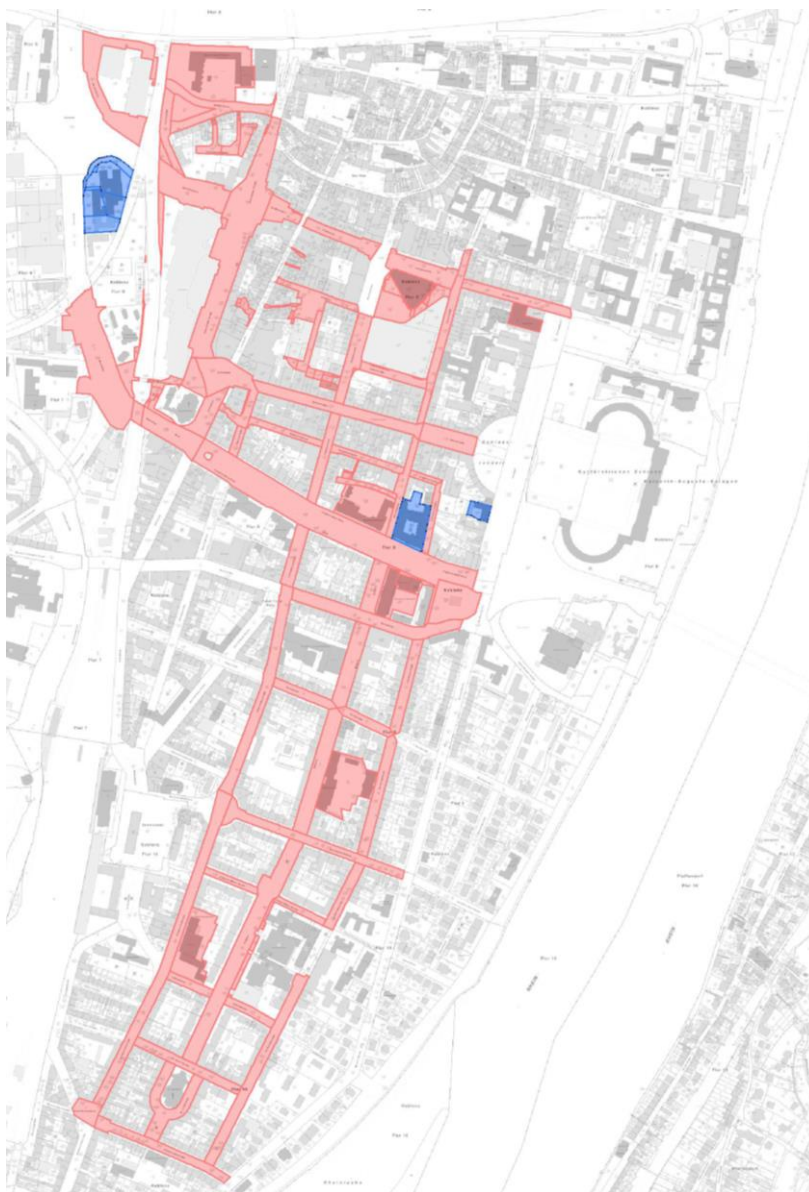


Abb. 3 Eigentumsverhältnisse des Landes Rheinland-Pfalz | der Stadt Koblenz

3.3 Charakterisierung des Plangebietes

Die stadträumliche und funktionale Gliederung des verbliebenen Untersuchungsraumes zeigt deutlich unterschiedlich geprägte Bereiche in der Innenstadt auf. Bei der folgenden Charakterisierung wird in drei Stadträume differenziert:

1 Übergangsbereich Innenstadt / Rauental

Nutzungsstruktur | Bausubstanz:

Dieser Bereich ist hauptsächlich geprägt durch Gewerbe- und Dienstleistungsnutzungen und wird von Verkehrsachsen (Bundesstraßen, Bahnlinien) dominiert. In diesen Bereichen sind einige Sonderfunktionen, wie das Expertgebäude mit dem Saarparkhaus, das Polizeipräsidium Koblenz sowie Flächen und Gebäude der evangelischen Kirchengemeinde oder Brachen, wie ein teils geschotterter, teils gepflasterter privater Parkplatz vorhanden. Östlich der Bahnlinie liegt die Brentano Realschule. Auf dem angrenzenden Grundstück wurde das ehem. Stadtbad abgebrochen.

Im südlichen Areal wurde das Gebäude der „Gräfin von Königsmarck'sche Weinkellerei“ abgebrochen, die geschlossene Blockrandbebauung ist derzeit nur noch im nördlichen und östlichen Teil vorhanden. Von der Weißergasse besteht mit der „Weißernonnengasse“ eine Zufahrtsmöglichkeit in den Blockinnenbereich. Die straßenseitigen Gebäude werden im Erdgeschoß für den Einzelhandel genutzt, die Obergeschoße dienen größtenteils der Wohnnutzung, in Teilen auch der Büronutzung. Eine direkte Verbindung zum Haltepunkt „Mitte“ gibt es nicht und somit auch keine attraktive Anbindung an den Haltepunkt.



Abb. 4 Abbruchgrundstück "Stadtbad"



Abb. 5 Abbruchgrundstück „Gräfin von Königsmarck'sche Weinkellerei“

Verkehrsstruktur:

Ein klassisches stadträumliches Muster ist hier nicht mehr vorhanden. Die Linienführung der Verkehrsachsen hat zu den verschiedenen teilweise sehr ungünstig geschnittenen Arealen geführt.



Abb. 6 Bahnlinie mit Polizeipräsidium



Abb. 7 Bahnlinie mit Privatparkplatz



Abb. 8 Bahnlinie mit Saarparkhaus

Grün und Freiraum:

Öffentliche Grünflächen sind im Übergangsbereich Innenstadt | Rauental nicht vorhanden. Grünelemente in Form von Einzelbäumen befinden sich fast ausschließlich auf dem Schulhof der C. Brentano Realschule sowie im Bereich des ehemaligen Handelshof-Geländes. Entlang der Bahngleise fungieren Sträucher als Abstandsrün.

2 Innenstadt

Nutzungsstruktur | Bausubstanz:

Im zentralen Untersuchungsbereich ist größtenteils noch eine verdichtete Blockrandbebauung vorhanden.

Die Haupteinkaufsfunktionen konzentrieren sich zwischen Löhrcenter, Altstadt, Schloss und Schlossstraße. Unterschiedliche Einkaufsbereiche erstrecken sich im Wesentlichen entlang der Löhrstraße, hiervon seitlich gelegen (u.a. Löhrstraße, Löhr-Center, Altlöhrtor und Passagen) bis zum Zentralplatz. Der Haupteinkaufsbereich hat sich somit in den letzten Jahren insbesondere in Richtung des Zentralplatzes verschoben und erweitert.



Abb. 9 Fußgängerzone Löhrstraße

Verkehrsstruktur:

Die geänderten Verkehrsströme werden vom Knotenpunkt Saarplatz über die Straße Am Wöllershof in die Hohenfelder Straße und Löhrstraße in Richtung Friedrich-Ebert-Ring und über die Pfulgasse in die Gördenstraße und Viktoriastraße Richtung Friedrich-Ebert-Ring geleitet. Der Bereich Clemensstraße und Neustadt vor dem Schloss ist deutlich entlastet worden.



Abb. 10 Löhrstraße



Abb. 11 Pfulgasse

Grün und Freiraum:

Durch die Errichtung des Löhrcenters sowie der Neubebauung des Zentralplatzes durch das Forum Mittelrhein wurden neue „Stadträume“ geschaffen.



Abb. 12 Forum Mittelrhein

Durch die vorhandene Blockrandbebauung sind öffentliche Grünflächen in diesem Bereich der Stadt fast ausschließlich als straßenbegleitendes Grün vorzufinden. Baumpflanzungen entlang der Schloßstraße unterstützen die Verbindungsfunktion dieser Achse zwischen dem historischen Schloss und dem neu errichteten Löhrcenter.

3 Friedrich-Ebert-Ring / Südallee

Nutzungsstruktur | Bausubstanz:

Im Übergangsbereich zwischen der Innenstadt und den angrenzenden Wohnbereichen ist die aufgelockerte Blockrandbebauung noch intakt. Der Bereich ist durch eine Funktionsmischung geprägt. Die Geschäftslage liegt bereits abseits der Fußgängerströme, die starke Verkehrsbelastung des Friedrich-Ebert-Rings prägt den Bereich. Auffällig ist der insgesamt sehr hohe Anteil an öffentlichen Gebäuden (6 Schulen, 3 Behörden, 1 Verwaltung, 1 Krankenhaus und 2 Kirchen).

Verkehrsstruktur:

Die Hohenzollernstraße und die Mainzer Straße sind die wesentlichen Achsen in Richtung Süden, die den motorisierten Verkehr von | in die Innenstadt bringen, so ist die Südallee die Hauptverbindung für Fußgänger und Radfahrer. Die Einrichtung einer Fahrradstraße auf Teilbereichen der Südallee ist Bestandteil des Fahrradkonzeptes der Stadt Koblenz.



Abb. 13 Eichendorffgymnasium

Grün und Freiraum:

Die grüne Achse "Südallee" führt von der Südstadt – dem Hauptwohnstandort der Stadt - bis zum Friedrich - Ebert-Ring und gibt dem Stadtteil Mitte eine besondere (Wohn-) Qualität. Sie ist überwiegend als klassische Allee mit einem Mittelstreifen zwischen den Baumreihen für die Fußgänger und der rechts und links angrenzenden Straßen eine städtebauliche Besonderheit.

Die Blockinnenbereiche sind- sofern sie nicht eine Schulnutzung haben – in Teilen durchgrünt oder als zugeordnete Stellplätze genutzt. Wesentlich städtebauliche Missstände liegen hier nicht vor.



Abb. 14 Südallee in Richtung Süden

Siehe Plan 6: Funktionsbereiche

3.4 Analyse der wesentlichen städtebaulichen Missstände

1 Übergangsbereich Innenstadt / Rauental

Nutzungsstruktur | Bausubstanz:

- Der Blockinnenbereich weist einen brachflächenhaften Charakter auf. Er wird in großen Teilen für das Parken auf ungestalteten Freiflächen genutzt und ist oftmals durch Absperrungen für bestimmte Nutzerkreise (Anwohner, Bedienstete) reserviert. In den Randbereichen des Blockinnenbereiches steht eine hohe Anzahl an 1 bis 2 geschossigen Nebengebäuden und Mauern. Insgesamt auffällig sind die fehlende Ordnung im Blockinnenbereich, die unattraktiven Rückansichten der Gebäude und die intensive bauliche Einfriedung von Grundstücksgrenzen.

Verkehrsstruktur:

- Die Bahnlinie und das „Löhr-Center“ schirmen die Innenstadt von Westen her ab.
- Die Bereiche zwischen Moselring (B9) und Bahnlinie haben aufgrund der Zerschneidungen durch Verkehrsachsen eine Insellage. Sie sind völlig abgehängt.
- Der private Parkplatz auf dem ehem. Handelshofgelände und die Flächen des evangelischen Gemeindezentrums sind städtebaulich sowohl von der Funktion als auch von der Gestaltung unbefriedigend.
- Vom Saarparkhaus besteht eine fußläufige Anbindung über die Weißergasse und somit weiter in die Altstadt. Eine weitere fußläufige Querung ist im Bereich Löhrondell möglich. Im Bereich des Löhrcenters ist nur eine Querung vom Bahnsteig zu den privaten Parkplätzen auf dem ehem. Handelshofgelände möglich. Eine umwegfreie Verbindung vom Bahnsteig zum ZOB ist nicht vorhanden.
- Der Straßenzug Hohenfelder Straße / Alte Moselbrücke und die Straße „Am Wöllershof“ schirmen das Quartier „An der Weißergasse“ von den belebten Innenstadtbereichen ab.

Grün und Freiraum:

- Entlang der Weißergasse liegt eine unansehnliche Grünfläche, die derzeit nicht nutzbar ist.

Städtebauliche Funktionsverluste nach §171a BauGB

- Aufgrund der hohen Verkehrsbelastung durch den motorisierten Individualverkehr und den Schienenverkehr werden in diesem Bereich der Stadt Koblenz die allgemeinen Anforderungen an den Klimaschutz und die Klimaanpassungen nicht erfüllt.

2 Innenstadt

Nutzungsstruktur | Bausubstanz:

- Im insgesamt aufgewerteten und erweiterten Einzelhandelsbereich sind nicht sämtliche Bereiche attraktiv gestaltet.
- Die Geschäftslage östlich der Casinostraße ist durch die Neubebauung des Zentralplatzes von den fußläufigen Einkaufsströmen abgehängt. Hierdurch entsteht eine nachteilige Einkaufslage.
- Drohender Leerstand einzelner Passagen.
- Teilweise Leerstände von Wohnungen und Ladenlokalen (z.B. Pfulgasse und Viktoriastraße).

Verkehrsstruktur:

- Die fußläufige Verbindung zwischen den Einkaufsmagneten Löhrcenter und Forum Mittelrhein am Zentralplatz ist ausbaufähig und in innerstädtischen Situationen nicht mehr Stand von Wissenschaft und Technik (fehlende ebenerdige Direktverbindung zu und zwischen den Bushaltestellen, vgl. Regelwerke RAST und EFA). Darüber hinaus ist die Unterführung nicht barrierefrei (vorhandene Rampen sind zu steil und ohne die erforderlichen Zwischenebenen).
- Die nicht motorisierte Anbindung im Kreuzungsbereich „Am Wöllershof“ in Richtung „Löhrcenter“ ist unattraktiv.
- Kfz-Verkehr nur vereinzelt auf stadtverträglichem Geschwindigkeitsniveau.
- Unzureichende Auslegung der Hauptverkehrsstraßen für den Radverkehr (Fehlen von Radverkehrsanlagen oder Geschwindigkeitsbegrenzung auf 30 km/h oder weniger).
- Viele Straßen sind nur an Einmündungen und Kreuzungen, nicht aber an anderen Stellen, bei denen Bedarf besteht, überquerbar (Geschäftsstraßen sollten linear überquerbar sein, vgl. RAST 06).

Grün und Freiraum:

- - -

Städtebauliche Funktionsverluste nach §171a BauGB

- Durch die nachteilige Einkaufslage östlich des Zentralplatzes sowie der Casinostraße besteht ein Überangebot an baulichen Anlagen für die gewerbliche Nutzung. Im Bereich der Pfulgasse und Viktoriastraße stehen Wohnungen und Ladenlokale leer, wodurch städtebauliche Funktionsverluste in diesen Bereichen bestehen.

3 Friedrich-Ebert-Ring / Südallee

Nutzungsstruktur | Bausubstanz:

- - -

Verkehrsstruktur:

- Die Südallee, als wichtige Fuß- und Radwegeverbindung des Nord-Süd-Verkehres in die Innenstadt ist derzeit unattraktiv und aufgrund der baulichen Missstände kaum nutzbar.
- Es besteht Neuordnungsbedarf des öffentlichen Verkehrsraumes unter Berücksichtigung der Ansprüche der einzelnen Verkehrsteilnehmer (Fußgänger, Radfahrer, PKW-Fahrer etc.) und sonstigen Nutzungen.
- Es besteht hoher PKW Parkdruck in dem Bereich.
- Das starke Verkehrsaufkommen in der Hohenzollernstraße beeinträchtigt die Wohnqualität entlang der Straße.
- Eine sinnvolle Lenkung der Verkehrsströme in Richtung Süden scheitert am mangelnden Übergang zwischen Friedrich- Ebert-Ring (B49) und Mainzer Straße (K3).

Grün und Freiraum:

- Der Anbindung der Südallee an die Innenstadt fehlt derzeit die klare Orientierung, da sich die Wegeverbindung in der Casinostraße nicht mehr sichtbar als „grüne Achse“ fortsetzt.

Städtebauliche Funktionsverluste nach §171a BauGB

- Aufgrund der hohen Verkehrsbelastung entlang der Hohenzollernstraße und des Friedrich-Ebert-Ringes durch den motorisierten Individualverkehr werden in diesem Bereich der Stadt Koblenz die allgemeinen Anforderungen an den Klimaschutz und die Klimaanpassungen nicht erfüllt.

siehe Plan 7: Analyse der wesentlichen städtebaulichen Missstände

4. Handlungsbedarfe | Ziele

Aus den Betrachtungen ergeben sich verschiedene Handlungsbedarfe, aus denen sich im Gesamtkontext der innerstädtischen städtebaulichen Entwicklung folgende Zielsetzungen ableiten lassen:

1 Aufhebung der Trennwirkung



Abb. 15 Hohenfelder Straße in Richtung Norden

Die Landesstraße ist im abgebildeten Bereich in der Nachmittagsspitzenstunde mit 1.052 KFZ stadteinwärts und 677 KFZ stadtauswärts belastet. Dies führt zu einer Trennwirkung, die das Quartier Weißergasse von der Altstadt abhängt.



Abb. 16 Am Wöllershof / Pfuhlgasse mit Fußgängerunterführung

Die Straße Am Wöllershof ist zwischen Saarplatz und der Kreuzung mit der Hohenfelder Straße in der Nachmittagsspitzenstunde mit 744 KFZ stadteinwärts und 1.165, bzw. 1.225 KFZ stadtauswärts belastet. Dies führt zu einer Trennwirkung, die das Quartier Weißergasse von dem neuen Bahnhofpunkt und dem Löhrcenter abhängt.

Zwischen der Kreuzung mit der Hohenfelder Straße und der Querung der Löhrrstraße ist die Straße in der Nachmittagsspitzenstunde mit 541 KFZ stadteinwärts und 517 KFZ stadtauswärts belastet. Dies macht diesen Abschnitt, insbesondere mit dem derzeitigen Straßenquerschnitt und der fehlenden Gestaltung zu einem für Fußgänger und für eine Ladennutzung unattraktiven Bereich.



Abb. 17 Friedrich-Ebert-Ring in Richtung Osten

Der Friedrich-Ebert-Ring ist zwischen Kreuzung mit der Löhrrstraße und Einmündung Viktoriastraße in der Nachmittagsspitzenstunde mit 1.934 KFZ stadteinwärts und 1.713, bzw. 1.978 KFZ stadtauswärts belastet. Zwischen Einmündung Viktoriastraße und der Querung von der Südallee in die Casinostraße liegt die Verkehrsbelastung in der Nachmittagsspitzenstunde bei 1.391 KFZ stadteinwärts und 1.880 KFZ stadtauswärts. Diese Verkehrsmengen und der breite Straßenquerschnitt führen zu einer Trennwirkung zwischen den Stadtquartieren nördlich und südlich. Durch den Mittelstreifen ist bereits ein Ansatzpunkt zur verbesserten Quermöglichkeit vorhanden, der u.E. aber noch verbessert und aufgewertet werden sollte.

→ **Die trennenden Verkehrsachsen sind dahingehend zu überbrücken, dass zusätzliche attraktive und gefahrlose Quermöglichkeiten für Fußgänger und Fahrradfahrer geschaffen werden. Auf dem Weg zu einer fußgänger- und radfahrerfreundlichen Innenstadt sind an markanten Stellen Maßnahmen erforderlich, die eine gefahrlose Nutzung und eine attraktive Verbindung ermöglichen.**

2 Schaffung eines Stadteingangs

Die eigentliche Innenstadtbereich ist im Osten vom Rhein und im Norden von der Mosel klar definiert. Im Süden bildet der Friedrich-Ebert-Ring eine klare Grenze. Die meisten Verkehrs- und Besucherströme kommen jedoch von Westen. In der Örtlichkeit ist die Grenze des Innenstadtbereichs kaum wahrnehmbar.



Abb. 18 Blick vom Saarparkhaus in Richtung Süden



Abb. 19 Blick von Fischelstraße in Richtung Saarplatz



Abb. 20 Blick von "Am Wöllershof" in Richtung Löhrcenter

→ **Schaffung eines attraktiveren Eingangstores von Westen kommend. Durch Gestaltungselemente und bauliche Ergänzungen wären wesentliche Verbesserungen möglich. Bei der Fassadengestaltung des Löhrcenters hätten „innovative“ Aufwertungen große stadtgestalterische Wirkung.**

Das Quartier „An der Weißergasse“ wird derzeit durch private Investoren um innenstadtnahe Wohnnutzungen nachhaltig ergänzt (z.B. Neubebauung „Weißerhöfe“) und setzt somit die Zielsetzung der Stadt bezüglich der „Nutzung innenstadtnaher Wohnflächenpotentiale“ bereits in Teilen um.



Abb. 21 Grünfläche an der Weißergasse

Um einen städtebaulichen Abschluss zur Bahnlinie herzustellen, wäre eine Überbauung der Grünfläche mit einer frequenzierten Sondernutzung eine mögliche Variante. Es gibt bereits eine Altlastenuntersuchung, nach der eine Altlastensanierung der Flächen im Zuge der Baureifmachung erforderlich wäre. Alternativ wäre jedoch auch eine nutzbare und attraktive Grünanlage vorstellbar.



Abb. 22 Straßenraum in der Fischelstraße

In diesem Zusammenhang wären die Verbesserung der Aufenthalts- und Gestaltungsqualität und eine fußgängerfreundliche Gestaltung des öffentlichen Raums, insbesondere eine direkte Anbindung an den Bahnhofstempel „Stadtmitte“ wünschenswert.



Abb. 23 Blockinnenbereich Weißernonnengasse

Darüber hinaus wird in der Neuordnung des Blockinnenbereiches „Weißernonnengasse“ dringender Handlungsbedarf gesehen. Dies können die Regelung zur Zulässigkeit von Nebengebäuden, die Ordnung des ruhenden Verkehrs, die Grenzen zwischen öffentlichen und privaten Flächen, Vorgaben zur Gestaltung der Fassaden, Überlegungen zur einheitlichen Gestaltung mit Aufenthaltsqualität sein. Nähere Erkenntnisse und Maßnahmen zur Zielerreichung kann erst ein vertiefendes Quartierskonzept bringen.

→ **Das Quartier ist insgesamt durch ein Bündel abgestimmter Maßnahmen im öffentlichen und privaten Bereich aufzuwerten, um eine innenstadtdäquate Attraktivität entwickeln zu können.**



Abb. 24 Privatparkplatz an der Bahnlinie



Abb. 25 evang. Gemeindezentrum

Die Brachfläche des ehem. Handelshofgeländes ist gemäß Masterplan der Stadt vorrangig für eine Dienstleistungsnutzung vorgesehen. Sie liegt im Bereich zwischen Saarplatz und Cusanusstraße, der als Schwerpunkt der Entwicklung für Dienstleistung gesehen wird. Diese Zielrichtung sollte von der Stadt konsequent verfolgt und durch Kostenerstattungen für die Baureifmachung des Areals im Rahmen von städtebaulichen Verträgen unterstützt und geregelt werden.



Abb. 26 Verbindung zum Löhr Rondell

Eine Anbindung des Areals an die Innenstadt ist im südlichen Bereich in Richtung Löhrrondell vorhanden. Eine zusätzliche Anbindung im Norden wäre zu überprüfen.

→ **Das Quartier ist insgesamt durch ein Bündel abgestimmter Maßnahmen im öffentlichen und privaten Bereich aufzuwerten, um eine innenstadtadäquate Attraktivität entwickeln zu können.**



Abb. 27 Clemensstraße in Richtung Osten

Die Clemensstraße ist in der Nachmittagsspitzenstunde mit 130 KFZ stadteinwärts und 73 KFZ stadtauswärts belastet. Die Gestaltung und der für den Autoverkehr ausgelegte Straßenquerschnitt sind für diese stark reduzierten Verkehrsströme nicht mehr angebracht. Zielsetzung ist die Umgestaltung zu einer fußgängerfreundlichen Straße mit Berücksichtigung des ÖPNV-Verkehrs.



Abb. 28 Pfulgasse in Richtung Westen

Die Pfulgasse ist in der Nachmittagsspitzenstunde mit 541 KFZ stadteinwärts und 517 KFZ stadtauswärts belastet. Dies macht diesen Abschnitt, insbesondere mit dem derzeitigen Straßenquerschnitt und der fehlenden Gestaltung zu einem für Fußgänger und für eine Ladennutzung unattraktiven Bereich. Zielsetzung ist eine Querschnittsänderung zugunsten der Gehwegverbreiterung unter Einbindung der Fahrradverkehrsführung.



Abb. 29 Viktoriastraße in Richtung Süden

Die Viktoriastraße ist aufgrund der geänderten Verkehrsströme nunmehr stärker belastet. Im Bereich zwischen Ausfahrt Parkhaus Altlöhrtor und der Schlossstraße sind dies in der Nachmittagsspitzenstunde mit 325 KFZ stadteinwärts und 451KFZ stadtauswärts. Vor der Einmündung in den Friedrich-Ebert-Ring liegt die Belastung bei 294 KFZ stadteinwärts und 502KFZ stadtauswärts. Zielsetzung ist die Neuaufteilung des Straßenraumes unter Berücksichtigung der Verkehrsarten und der notwendigen Fahrbahnbreiten.

→ **Durch die geänderte Verkehrsführung im Bereich des Zentralplatzes sind die umliegenden Verkehrsräume anzupassen und zu strukturieren sowie die Aufenthalts- und Gestaltungsqualität durch Begrünung und Möblierung zu verbessern. Zielsetzung ist es, von der derzeit fahrzeugorientierten zu einer fußgängerfreundlichen Gestaltung zu gelangen. Dabei sollte die Überquerbarkeit der Straßen praktisch auf ganzer Länge ermöglicht, bzw. sicherer und attraktiver gemacht werden.**



Abb. 30 Altlöhrtor in Richtung Westen



Abb. 31 Straßenraum in Richtung Süden



Abb. 32 Platzfläche vor dem Parkhaus

→ **Durch die Verschiebung / Erweiterung des zentralen Versorgungsbe-
reiches in Richtung Zentralplatz ist die Verbindung zwischen Löhr-
straße und Zentralplatz sicherzustellen und attraktiv zu gestalten. Es
besteht ein erhebliches Gestaltungsdefizit und eine hohe Diskrepanz
zum aufgewerteten Umfeld (Zentralplatz, Löhrstraße).**

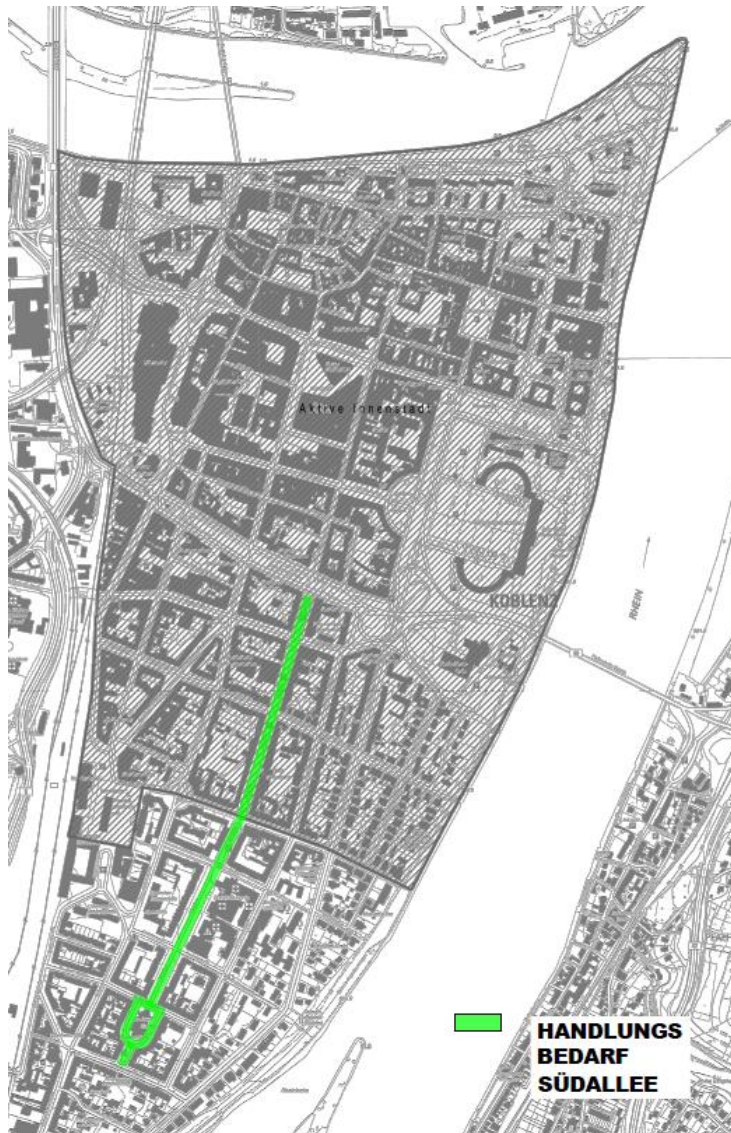


Abb. 33 Handlungsbedarf Südallee

Der Gesamtausbaubedarf der Südallee erstreckt sich vom Friedrich- Ebert-Ring bis zur Schenkendorfstraße. Diese grüne Achse erstreckt sich auf einer Länge von über einem Kilometer und ist als Verbindung der Wohngebiete in die Innenstadt von großer Bedeutung (vgl. Kapitel 7, Ziffer 3 und Kapitel 8, Ziffer 3).

Für die Maßnahmenplanung im Rahmen des Förderprogramms "Aktive Stadtzentren" wird, trotz der notwendigen Innenstadtrelevanz, der komplette Abschnitt zwischen Friedrich-Ebert-Ring und Schenkendorfstraße konkretisiert.



Abb. 34 begrünter Mittelstreifen Südallee



Abb. 35 marode Fahrbahn Südallee



Abb. 36 Ende der Südallee am Friedrich-Ebert-Ring

→ Die Südallee als bedeutende Grünachse und wichtige Verbindung für Fußgänger und Radfahrer ist aufgrund ihres verwahrlosten Zustandes aufzuwerten und zu revitalisieren. Die Südallee sollte insgesamt zu einem multifunktionalen Stadtraum entwickelt werden, der nicht nur der Erschließung, sondern insbesondere auch dem Aufenthalt, und der Begegnung dient.



Abb. 37 Straßenquerschnitt Casinostraße



Abb. 38 Casinostraße in Richtung Norden



Abb. 39 Beschilderungsbeispiel Nähe Hauptbahnhof

→ Zur Sicherstellung der Verbindungsfunktion der Südallee in Richtung Innenstadt ist die Casinostraße im Bereich zwischen Friedrich-Ebert-Ring und Schlossstraße möglichst auch als Grünachse weiter aufzuwerten. Zur Verbesserung der Orientierung wären auch an dieser Stelle Hinweisschilder hilfreich.

Siehe Plan 8: Handlungsbedarfe | Ziele

5 Möglichkeiten der Umsetzung

5.1 Maßnahmen

Die Maßnahmenbeschreibung für den Prozess „Aktive Innenstadt“ wird zur besseren Übersichtlichkeit in Schwerpunktbereiche gegliedert. Zum einen soll durch bauliche Veränderungen und **investive Maßnahmen** zu einer Stärkung der Innenstadt und ihrer wesentlichen Funktionen beigetragen werden. Daneben sind **begleitende Maßnahmen** erforderlich, durch die auf der informellen Ebene Prozesse und Beteiligungen initiiert sowie durch ein Regelwerk die Vorgaben für die investiven Maßnahmen definiert werden sollen. Dies können beispielsweise Satzungen und Richtlinien oder auch bereits konkrete Planungen sein.

Es ergeben sich verschiedenste Handlungserfordernisse. Diese sind teilweise bereits vertieft untersucht und planerisch entwickelt. Insofern sind die Umsetzungsreife der einzelnen Maßnahmen und die Qualität der jeweiligen Kostensätze noch sehr unterschiedlich.

Um die Maßnahmen räumlich besser zuordnen zu können und für die Umsetzung förderrechtlich eindeutige Einzelmaßnahmen definieren zu können, werden die 8 Handlungsbedarfe / Ziele insgesamt 4 Schwerpunktbereichen zugeordnet:

- Schwerpunktbereich 1: Umfeld Zentralplatz**
- Schwerpunktbereich 2: Quartier Weißergasse**
- Schwerpunktbereich 3: ehem. Handelshofgelände**
- Schwerpunktbereich 4: Südallee | Casinostraße**

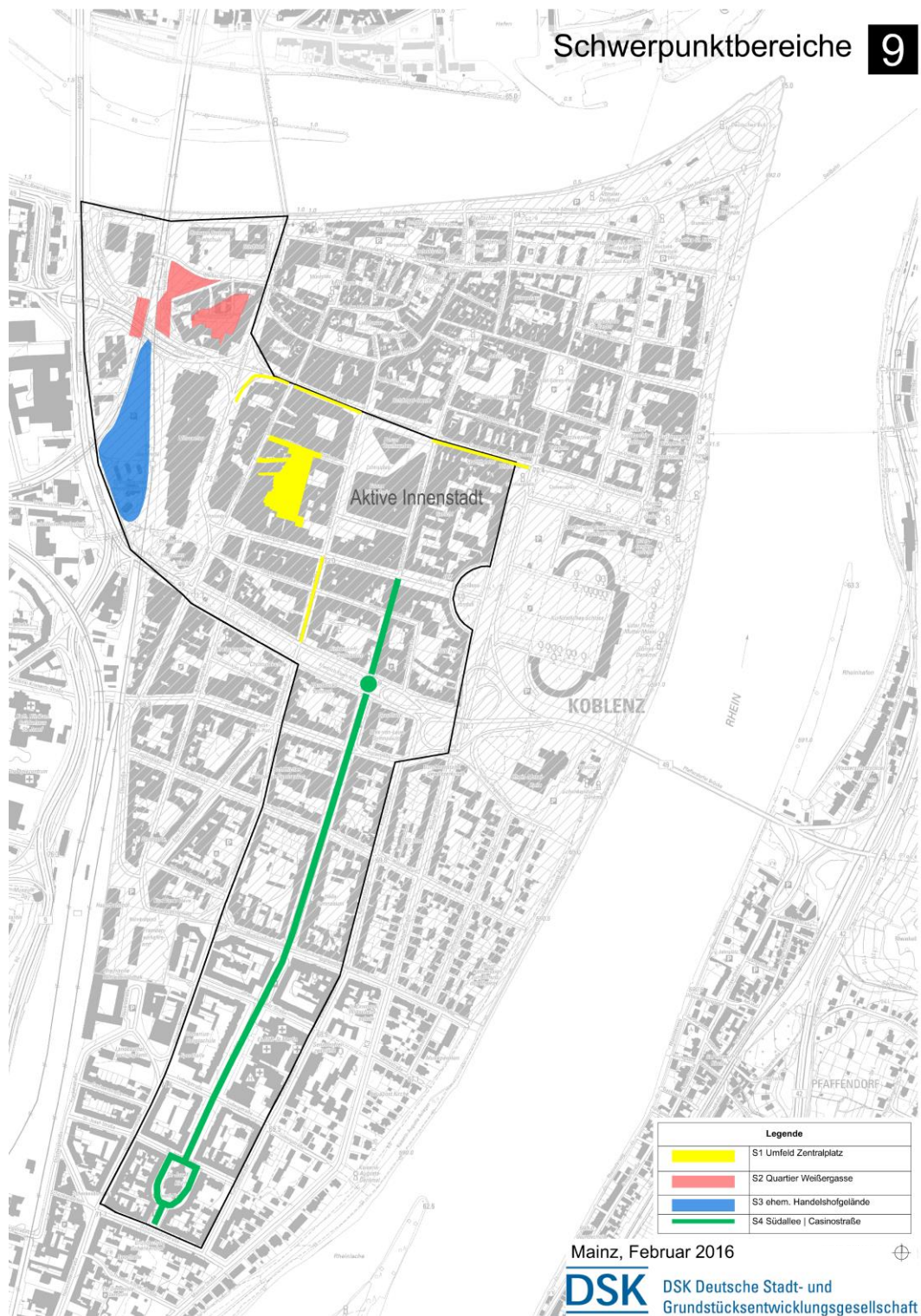


Abb. 40 Maßnahmen nach Schwerpunktbereichen

Schwerpunktbereich 1: Umfeld Zentralplatz

Die Handlungsbedarfe in diesem Bereich sind im Wesentlichen:

Plan 8:

- | | |
|------------|--|
| 8/1 | Schaffung attraktiver Querungsmöglichkeiten für Fußgänger |
| 8/5 | fußgängerfreundliche Umgestaltung der Straßenräume |
| 8/6 | Schaffung einer attraktiven Verbindung zwischen Löhrstraße und Zentralplatz |

Hieraus ergeben sich folgende notwendigen und geplanten Anschlussmaßnahmen:

Umgestaltung Pfuhlgasse

Diese Hauptverkehrsstraße und ÖPNV-Achse ist hinsichtlich der Verkehrssicherheit und den Gestaltungsansprüchen als wesentlicher Missstand zu werten. Eine Aufwertung wäre durch Baumpflanzungen, eine Gehwegverbreiterung, Einbindung der Fahrradverkehrsführung und Querschnittsänderung zur Optimierung der unterschiedlichen Ansprüche wie Liefern, Halten, Überqueren möglich. Eine hohe Bedeutung hat die Verbesserung der Querungsmöglichkeiten für Fußgänger.

Änderungsbedarfe KoFi: KG 2.5.4

Umgestaltung Am Wöllershof

Insbesondere wegen der hohen Fußgängerfrequenz (12.500 Personen; DTV werktags) und dem hohen Querungsbedarf wird hier dringender Handlungsbedarf gesehen. Die Anbindung in Richtung Pfuhlgasse (Gehwegengpassbeseitigung) ist zu verbessern. Es wird empfohlen, im Vorfeld ein Gutachten zu erstellen, das die verkehrstechnischen Möglichkeiten unter Berücksichtigung der derzeitigen Unterführung aufzeigt. Eine Anpassung und Optimierung der Unterführung selbst ist ebenfalls erforderlich.

In Abhängigkeit von dem Gutachten kann auch erst ein belastbarer Kostensatz für die bauliche Umsetzung ermittelt und in die Kosten- und Finanzierungsübersicht aufgenommen werden.

Änderungsbedarfe KoFi: KG 2.5.4.1

Umgestaltung Clemensstraße

Die Clemensstraße ist Geschäftsstraße ohne Hauptverkehrsstraßenfunktion, jedoch weiterhin ÖPNV Achse. Der Straßenraum wirkt derzeit ungeordnet, ohne Gestalt- und Grünelemente. Die Straße ist eine wesentliche touristische Hauptwegebeziehung vom Zentralplatz in Richtung Rhein.

Ziel ist hier der gestalterische Lückenschluss der neugestalteten Bereiche rund um Zentralplatz und der Neustadt unter Aufrechterhaltung der Funktion als wichtige ÖPNV-Achse.

Mit der Umgestaltung soll eine Aufwertung der Fußwegebeziehung in Richtung Rhein, die Neuaufteilung des Straßenraumes unter Berücksichtigung der Verkehrsarten mit Berücksichtigung der Lade- und Liefervorgänge (Haltemöglichkeiten) sowie der Flächenbereitstellung für Fahrradparken erreicht werden. Baumpflanzungen sollen zur Verbesserung des Stadtklimas und der Steigerung der Aufenthaltsqualität im Straßenraum beitragen.

Änderungsbedarfe KoFi: KG 2.5.3

Umgestaltung Viktoriastraße

Die Viktoriastraße im Bereich zwischen Schlossstraße und Friedrich-Ebert-Ring ist durch den Neubau des Forums Mittelrhein zur städtischen Geschäftsstraße mit Hauptverkehrsstraßenfunktion mit stark gestiegenem Kfz- Aufkommen und hohen Emissionen geworden. Derzeit gibt es viele Leerstände im Bereich des Planungsabschnittes. Gleichzeitig sind im Straßenraum keinerlei Gestaltungselemente vorhanden, die städtebauliche Qualität sinkt ab der Querung der Schlossstraße erheblich ab, wodurch auch die Geschäftslage erheblich zu leiden hat. Insofern besteht hier dringender Handlungsbedarf in vielerlei Hinsicht. Es wird empfohlen, im Vorfeld ein Gutachten zu erstellen, das die verkehrstechnischen Möglichkeiten unter den folgenden Maßgaben aufzeigt:

Zum einen ist eine Verbesserung der z. T. schlechten baulichen Straßenzustände (Ober- / Unterbau) dringend notwendig. Zum anderen ist die Strukturierung des Straßenraums unter Berücksichtigung technischer Maßnahmen zur Reduzierung der Immissionsbelastung und unter Aufrechterhaltung der Funktion als wichtige ÖPNV-Achse erforderlich. (einzige Straße mit eindeutigen, sogar eingepflanzten Mehrbelastungen wegen der Nutzungsverdichtung "Zentralplatz").

Die Neuaufteilung des Straßenraumes soll unter Berücksichtigung der Verkehrsarten und der notwendigen Fahrbahnbreiten erfolgen mit Berücksichtigung der Lade- und Liefervorgänge (Haltemöglichkeiten). Dabei ist die Aufwertung der Fußwegebeziehung und Verbreiterung von Gehwegen sowie Baumpflanzungen zur Verbesserung des Stadtklimas und Steigerung der Aufenthaltsqualität im Straßenraum vorgesehen.

Die Umgestaltung soll der Schaffung von Anreizen für private Investitionen dienen, da in dem Straßenraum überdurchschnittliche Leerstrände und Nutzungsabstufungen bei den Ladenlokalen vorhanden sind.

Änderungsbedarfe KoFi: KG 2.5.5

Gestaltung Bereich Altlöhrtor

In diesem Bereich ist der funktionale und gestalterische Lückenschluss zwischen den bereits gestalteten Bereichen Löhrstraße und Zentralplatz geplant. Hierdurch wird eine Hauptfußwegeverbindung in der Innenstadt geschaffen und betont. Der derzeit durch den motorisierten Individualverkehr geprägte Querschnitt und durch die Zufahrt zum Parkhaus Altlöhrtor geprägte Bereich macht den Fußwegeverkehr unsicher und unattraktiv. Die Zufahrt zum Parkhaus soll von der nördlichen Einfahrt Altlöhrtor / Gördenstraße auf die südliche Zufahrt Altlöhrtor / Viktoriastraße verlagert werden. Wünschenswert wäre zusätzlich die Verlegung der direkten Einfahrt ins Parkhaus von der nördlichen auf die südliche Fassadenseite. Dies ist allerdings nur mit Zustimmung des Eigentümers umsetzbar. In jedem Fall können hierdurch die Flächen Altlöhrtor an die Bedürfnisse von Fußgängern angepasst und mehr Aufenthaltsqualität geschaffen werden.

Änderungsbedarfe KoFi: KG 2.5.2

Schwerpunktbereich 2: Quartier Weißergasse

Die Handlungsbedarfe in diesem Bereich sind im Wesentlichen:

Plan 8:

- 8/1 Schaffung attraktiver Querungsmöglichkeiten für Fußgänger**
- 8/2 Schaffung eines attraktiven Eingangstores in die Innenstadt**
- 8/3 Neubebauung von Brachen und Aufwertung des Quartiers**

Hieraus ergeben sich folgende sinnvolle Maßnahmen:

Querung Hohenfelder Straße / Alte Moselbrücke

Hinsichtlich der Querungsmöglichkeit wäre neben der vorhandenen Lichtsignalanlage an der Einmündung der Weißergasse eine gestalterische Betonung des Bereiches durch Aufpflasterung, farbige Gestaltung sowie ggf. Begrünung und Möblierung sinnvoll. Da die zu querende Straße eine Landesstraße ist, sind die Möglichkeiten frühzeitig mit dem Landesbetrieb Mobilität abzustimmen. In Abhängigkeit von den Rahmenbedingungen des LBM kann auch erst ein belastbarer Kostensatz ermittelt und in die Kosten- und Finanzierungsübersicht aufgenommen werden.

Änderungsbedarfe KoFi: KG 2.5.7

Schaffung eines Eingangstores (Bereich Saarplatz / Löhrcenter)

Um bei diesem wichtigen öffentlichen Projekt alternative Planungen und eine hohe Qualität in der Planung zu erhalten, ist es sinnvoll, frühzeitig einen Ideenwettbewerb auszuloben. Ob dies bereits mit bestimmten Rahmenbedingungen seitens der Stadt, wie Standort, Art der baulichen Anlage, etc. erfolgt oder zunächst einen offenen Rahmen lässt, um eine möglichst breite „Palette“ an Ideen zu erhalten, ist von der Stadt in Abstimmung mit der ADD noch abzustimmen.

Zu diesem Zeitpunkt kann auch zum bestmöglichen Standort noch keine Empfehlung gegeben werden. Es wäre zunächst lediglich ein Ansatz für den Wettbewerb und dessen Koordination zu bilden.

In Abhängigkeit von dem Wettbewerbsergebnis kann auch erst ein belastbarer Kostensatz für die bauliche Umsetzung ermittelt und in die Kosten- und Finanzierungsübersicht aufgenommen werden.

Änderungsbedarfe KoFi: KG 1.2.2

Weißergasse / Fischelstraße

Im Straßenraum der Weißergasse und der Fischelstraße sind derzeit keinerlei Gestaltungselemente vorhanden, die städtebauliche Qualität ist gering. Im Zusammenhang mit der durch private Investoren zu realisierenden Neubebauung der Brachen wäre auch eine Gestaltung des öffentlichen Raums sinnvoll. Für die Grünfläche an der Weißergasse gibt bereits eine Altlastenuntersuchung, nach der eine Altlastensanierung der Flächen im Zuge der Baureifmachung erforderlich wäre. Der Straßenzustand ist – außer in der Fischelstraße – als gut einzustufen.

Hierbei sollte auch die Anbindung der Fischelstraße in Richtung Bahnhofsteppung „Stadtmitte“ in Form eines Fußgängersteigs Berücksichtigung finden. Neben der funktionalen Verbesserung wäre hiermit auch ein gestalterisches „Highlight“ denkbar, dass in Form eines Eingangstores in die Stadt fungiert.

Es wird empfohlen, im Vorfeld ein Konzept, ggf. in Varianten zu erstellen, das die Gestaltungsmöglichkeiten und die optische Wirkung darstellt. Auf dieser Grundlage können in einem zweiten Schritt bauliche Maßnahmen im öffentlichen Raum umgesetzt werden.

Änderungsbedarfe KoFi: KG 1.2.1, 3.1.1

Quartierskonzept Weißergasse / Weißernonnengasse / Fischelstraße

Im Blockinnenbereich besteht dringender Handlungsbedarf in vielerlei Hinsicht. Es wird dringend empfohlen, die Erstellung eines Quartierskonzeptes zu beauftragen. Auf Grundlage einer vertiefenden Bestandsaufnahme würden die städtebaulichen Missstände und Mängel erfasst. Es würden mögliche Ziele für den Blockbereich und Maßnahmen zur Umsetzung definiert. Die Mitwirkungsbereitschaft der Eigentümer zu aktivieren, ist die größte Herausforderung bei der Umsetzung solcher Blockkonzepte. Aus diesem Grund werden in dieser Phase die Eigentümer aktiv angesprochen und durch laufende Information und Beratung zu gemeinsamen Maßnahmen motiviert werden. In Abhängigkeit von diesem Dialogprozess ergeben sich für die Umsetzung die Möglichkeit über städtebauliche Verträge und Kostenerstattungsbeiträge steuernd einzugreifen.

Änderungsbedarfe KoFi: KG 1.2.1, 3.1.1

Schwerpunktbereich 3: ehem. Handelshofgelände

Die Handlungsbedarfe in diesem Bereich sind im Wesentlichen:

Plan 8:

8/4 Entwicklung des Areals für eine Dienstleistungsnutzung

Der Bereich befindet sich größtenteils im privaten Eigentum. Insofern ist eine städtebauliche Entwicklung nur bei entsprechender Mitwirkungsbereitschaft der Eigentümer möglich. Von Seiten der Stadt könnte dieser Prozess – sofern Mitwirkungsbereitschaft der Eigentümer besteht – in folgenden Bereichen angestoßen werden.

Vorbereitung / Begleitung

Um Überzeugungsarbeit und planerische Unterstützung zu leisten sind vorbereitende Konzepte und die Erarbeitung von „Gestaltungsvarianten“ im Vorfeld zur Beurteilung der Umsetzungsmöglichkeiten und für die Abstimmung in den politischen Gremien sowie mit den Betroffenen hilfreich.

Zur Überprüfung der Realisierbarkeit einzelner Projekte sind im Anschluss Gutachten, z.B. hinsichtlich der Bodenverhältnisse, oder Machbarkeitsstudien für bestimmte Nutzungen zu erstellen. Diese Ausgaben wären ebenfalls grundsätzlich förderfähig.

Änderungsbedarfe KoFi: KG 1.2.3

Baureifmachung Handelshofgelände / evangelisches Gemeindezentrum

Auf der Grundlage abgestimmter Neuordnungspläne ist die Baureifmachung des Areals erforderlich. Diese umfasst den Abbruch von Gebäuden, Entsieglungsmaßnahmen, Bodenverdichtung, -austausch. Die Umsetzung der Maßnahmen sowie etwaige Kostenerstattungen oder Kostenübernahmen können dabei in städtebaulichen Verträgen geregelt werden. Ein Kostenansatz ist hier nur schwer zu benennen, da dieser entscheidend von den Neuordnungsplänen abhängt.

Als Basis für diese Maßnahme soll ein Entwicklungskonzept mit den Eigentümern erstellt werden.

Änderungsbedarfe KoFi: KG 1.2.3 (Entwicklungskonzept)

Schwerpunktbereich 4: Südallee | Casinostraße

Die Handlungsbedarfe in diesem Bereich sind im Wesentlichen:

Plan 8:

8/1 Schaffung attraktiver Querungsmöglichkeiten für Fußgänger

8/7 Aufwertung der Südallee

8/8 Fortführung der Grünachse

Hieraus ergeben sich folgende sinnvolle Maßnahmen:

Querung Friedrich-Ebert Ring

Hinsichtlich der Querungsmöglichkeit von der Südallee in Richtung Casinostraße wäre neben der vorhandenen Lichtsignalanlage eine gestalterische Betonung des Überganges durch Aufpflasterung, Gestaltung sowie ggf. Begrünung und Möblierung im Mittelstreifen sinnvoll. Die Möglichkeiten sollten auch hier vorher in einem vertiefenden Konzept untersucht werden.

Änderungsbedarfe KoFi: KG 2.5.6.2

Gestaltung Südallee

Die Südallee hat ihren ursprünglichen stadtbildprägenden Charakter verloren und ist insgesamt unattraktiv geworden. Der Mittelstreifen ist in einem desolaten Zustand, Teilstücke sind unpassierbar, es gibt keine Spielmöglichkeiten, die Allee ist unzureichend ausgeleuchtet, die Übergänge an den Querstraßen sind schlecht markiert. Der Straßenraum der Südallee ist insgesamt vom Friedrich-Ebert-Ring bis zur Kirche St. Josef / Schenkendorfstraße zu einem multifunktionalen Stadtraum zu entwickeln, der nicht nur der Erschließung, sondern insbesondere auch dem Aufenthalt, und der Begegnung dient. Dies kann jedoch nur gelingen, wenn auch der ruhende Verkehr dahingehend geordnet wird. Entsprechende Überlegungen sind im Rahmen der Umgestaltung der Südallee zu treffen.

Für die Maßnahmenumsetzung im Rahmen dieses Städtebauförderprogrammes wird der Bereich zwischen Friedrich-Ebert-Ring und Schenkendorfstraße zugrunde gelegt. Dieser Bereich soll in vier Bauabschnitten entwickelt werden. Der erste Bauabschnitt bezieht sich auf den Bereich zwischen Friedrich-Ebert-Ring und Roonstraße. Ausgehend von einer durchschnittlichen Breite des öffentlichen Raums von ca. 20 Metern und einer Länge von ca. 270 Metern ergibt sich eine vorläufige Ausbaufäche von ca. 5.400qm für den ersten Bauabschnitt. Eine an-

teilige Refinanzierung über einmalige Ausbaubeiträge wird derzeit noch von der Stadtverwaltung geprüft. Ein entsprechender Ansatz auf der Einnahmenseite ist zu gegebener Zeit zu bilden.

Zur Neugestaltung des gesamten Straßenzuges der Südallee ist die Ausschreibung eines städtebaulichen Wettbewerbes von Seiten der Stadt Koblenz angedacht. Zur Vorbereitung soll die aktuelle Parkraumsituation untersucht werden.

Änderungsbedarfe KoFi: KG 1.2.4., 2.5.6, 2.5.6.1, 2.5.6.2, 2.5.6.3

Fortführung Grünachse (Casinostraße Abschnitt Friedrich-Ebert Ring / Schlossstraße)

Mögliche Maßnahmen für eine klare Orientierung und Fortführung der Grünachse und deren Umsetzbarkeit sind noch zu entwickeln. Ein Kostenansatz ist deswegen hier nur schwer zu benennen. Verbesserungen bei der Begrünung und Beschilderung sind wünschenswert.

Änderungsbedarfe KoFi: KG 2.5.6.3

5.2 Möglichkeiten der Finanzierung

Zur Umsetzung der in Kapitel 5 beschriebenen Maßnahmen sind neben der Kosten- und Finanzierungsübersicht auch die Projektträger sowie die angedachten Instrumente zur Umsetzung der Maßnahme zu benennen. Im Folgenden ist eine mögliche Umsetzung der Maßnahmen tabellarisch dargestellt.

Priorität (I-III)	Maßnahme	Kostengruppe *	Projektträger	Querbeziehung	Umsetzung
Schwerpunktbereich 1: Umfeld Zentralplatz					
	Umgestaltung Pfuhl-gasse	2.5.4	Stadt Koblenz	Maßnahme entfällt → keine Priorität	Straßenbau- maßnahme - nicht klassifi- zierte Straße
III.	Umgestaltung am Wöllershof	2.5.4.1	Stadt Koblenz	Teilausbau Kreuzungsbereich Pfuhlgasse – Hohenfelder Straße	Straßenbau- maßnahme - nicht klassifi- zierte Straße
I.	Umgestaltung Clemensstraße	2.5.3	Stadt Koblenz	Umschichtung aus KG 2.5.2 und 2.5.4	Straßenbau- maßnahme - nicht klassifi- zierte Straße
I.	Umgestaltung Viktoriastraße	2.5.5	Stadt Koblenz		Straßenbau- maßnahme - nicht klassifi- zierte Straße
	Gestaltung Bereich Altlohrtor	2.5.2	Stadt Koblenz	Restmittel werden nach KG 2.5.3 umgeschichtet	Straßenbau- maßnahme - nicht klassifi- zierte Straße

* Kostengruppe aus KoFi der Gesamtmaßnahme „Aktive Stadtzentren“ der Stadt Koblenz | Stand: 16.02.2016

Priorität (I-III)	Maßnahme	Kostengruppe *	Projektträger	Querbeziehung	Umsetzung
-------------------	----------	----------------	---------------	---------------	-----------

Schwerpunktbereich 2: Quartier Weißergasse

II.	Querung Hohenfelder Str. Alte Moselbrücke	2.5.7	Stadt Koblenz		Straßenbaumaßnahme - nicht klassifizierte Straße
III.	Schaffung eines Eingangstores (Saarplatz Löhrcenter)	1.2.2	Stadt Koblenz	Wettbewerb	Öffentliche Ausschreibung
II.	Weißergasse Fischelstraße	1.2.1 3.1.1	Stadt Koblenz	Quartierskonzept mit Partizipation; Modernisierung Instandsetzung	Frühzeitige Partizipation; Modernisierungsvereinbarung → ggf. Genehmigung der ADD

* Kostengruppe aus KoFi der Gesamtmaßnahme „Aktive Stadtzentren“ der Stadt Koblenz | Stand: 16.02.2016

Priorität (I-III)	Maßnahme	Kostengruppe *	Projektträger	Querbeziehung	Umsetzung
-------------------	----------	----------------	---------------	---------------	-----------

Schwerpunktbereich 3: ehem. Handelshofgelände

III.	Vorbereitung Begleitung – Entwicklungskonzept	1.2.3	Stadt Koblenz		
III.	Baureifmachung Handelshofgelände	1.2.3	Stadt Koblenz	Entwicklungskonzept mit Eigentümer – zunächst Planung	Bei Konzepterstellung: Prüfung – städtebaul. Verträge od. Bauleitplanung erforderlich?

* Kostengruppe aus KoFi der Gesamtmaßnahme „Aktive Stadtzentren“ der Stadt Koblenz | Stand: 16.02.2016

Priorität (I-III)	Maßnahme	Kosten- gruppe *	Projekträger	Querbeziehung	Umsetzung
Schwerpunktbereich 4: Südallee Casinostraße					
II.	Querung Friedrich-Ebert Ring	2.5.6.2	Stadt Koblenz	Querung zur Südallee	Straßenbau- maßnahme - klassifizierte Straße → Abstimmung mit LBM
I. 1. BA + Park- raum- untersu- su- chung II. 2.-3- BA III. 4.BA	Gestaltung Südallee	1.2.4 2.5.6 2.5.6.1 2.5.6.2 2.5.6.3	Stadt Koblenz		Wettbewerb inkl. VU der bestehenden öffentl. Park- raumsituation; Straßenbau- maßnahme - nicht klassifi- zierte Straße
II.	Fortführung Grünachse	2.5.6.3	Stadt Koblenz		Straßenbau- maßnahme - nicht klassifi- zierte Straße

* Kostengruppe aus KoFi der Gesamtmaßnahme „Aktive Stadtzentren“ der Stadt Koblenz | Stand: 16.02.2016

Bei Straßenbaumaßnahmen wird im Rahmen der Detailplanung geprüft, ob Grunderwerb von Seiten der Stadt Koblenz zu tätigen ist. Zurzeit ist auf Basis der Analyse keine Notwendigkeit eines Grunderwerbs zur Durchführung der Maßnahmen bekannt.

5.3 Verfahren gemäß § 171b (3) BauGB

Im Rahmen der Vorbereitung der Fortschreibung des ISEK „Aktive Innenstadt Koblenz“ wurde die Lenkungsgruppe der Stadtverwaltung Koblenz, bestehend aus Personen der einzelnen Fachämter, frühzeitig beteiligt. Diese Lenkungsgruppe befasst sich vorwiegend mit der Planung von Maßnahmen im öffentlichen Straßenraum (§ 139 BauGB).

Für die Detaillierung der Planung im Zuge der einzelnen Maßnahmen werden entsprechend der Zuständigkeitsbereiche auch verwaltungsexterne Träger öffentlicher Belange beteiligt. Welche dies sind, ist von der jeweiligen Einzelmaßnahme abhängig (§ 139 BauGB).

Die Beteiligung der Bürger der Stadt Koblenz soll durch eine Informationsveranstaltung erfolgen, in der den Bürgern die Ziele und der Zweck der ISEK-Fortschreibung erläutert werden. Diese Informationsveranstaltung soll vor der Beschlussfassung des Stadtrates erfolgen (§ 137 BauGB).

5.4 Weitere Vorgehensweise

Städtebauliche Förderung

Diese Fortschreibung des ISEK „Aktive Innenstadt Koblenz“ dient als Beschlussvorlage für die Festsetzung eines Stadtumbaugebietes nach §171b BauGB, dessen räumliche Abgrenzung die zuvor benannten Maßnahmen enthält.

Das Verfahren soll nach §171b BauGB durchgeführt werden. Es ist darauf hinzuweisen, dass kein Sanierungsgebiet ausgewiesen wird. Es ist die Festsetzung eines räumlich abgegrenzten Gebietes zum Einsatz der städtebaulichen Fördermittel für die Umsetzung der Maßnahmen vorgesehen.

Monitoring

Während der Durchführung | Umsetzung der oben genannten Maßnahmen sollte eine Überwachung hinsichtlich der möglichen nachteiligen Auswirkungen auf die natürliche und menschliche Umwelt durch die Stadt Koblenz erfolgen.

Sollten nachteilige Auswirkungen entstehen, können frühzeitig geeignete Maßnahmen zur Abhilfe initiiert werden.

Abbildungsverzeichnis

Abb. 1 Gebietsabgrenzung	15
Abb. 2 Klassifizierung der Straßen im innerstädtischen Bereich Koblenz	16
Abb. 3 Eigentumsverhältnisse des Landes Rheinland-Pfalz der Stadt Koblenz	17
Abb. 4 Abbruchgrundstück "Stadtbad"	18
Abb. 5 Abbruchgrundstück „Gräfin von Königsmarck'sche Weinkellerei“	18
Abb. 6 Bahnlinie mit Polizeipräsidium	19
Abb. 7 Bahnlinie mit Privatparkplatz	19
Abb. 8 Bahnlinie mit Saarparkhaus	19
Abb. 9 Fußgängerzone Löhrstraße	20
Abb. 10 Löhrstraße	20
Abb. 11 Pfulgasse	21
Abb. 12 Forum Mittelrhein	21
Abb. 13 Eichendorffgymnasium	22
Abb. 14 Südallee in Richtung Süden	23
Abb. 15 Hohenfelder Straße in Richtung Norden	27
Abb. 16 Am Wöllershof / Pfulgasse mit Fußgängerunterführung	27
Abb. 17 Friedrich-Ebert-Ring in Richtung Osten	28
Abb. 18 Blick vom Saarparkhaus in Richtung Süden	29
Abb. 19 Blick von Fischelstraße in Richtung Saarplatz	29
Abb. 20 Blick von "Am Wöllershof" in Richtung Löhrcenter	29
Abb. 21 Grünfläche an der Weißergasse	30
Abb. 22 Straßenraum in der Fischelstraße	30
Abb. 23 Blockinnenbereich Weißernonnengasse	31
Abb. 24 Privatparkplatz an der Bahnlinie	32

Abb. 25 evang. Gemeindezentrum	32
Abb. 26 Verbindung zum Löhrondell	32
Abb. 27 Clemensstraße in Richtung Osten.....	34
Abb. 28 Pfulgasse in Richtung Westen.....	34
Abb. 29 Viktoriastraße in Richtung Süden	35
Abb. 30 Altlöhrtor in Richtung Westen	36
Abb. 31 Straßenraum in Richtung Süden	36
Abb. 32 Platzfläche vor dem Parkhaus.....	36
Abb. 33 Handlungsbedarf Südallee	37
Abb. 34 begrünter Mittelstreifen Südallee	38
Abb. 35 marode Fahrbahn Südallee	38
Abb. 36 Ende der Südallee am Friedrich-Ebert-Ring	38
Abb. 37 Straßenquerschnitt Casinostraße	39
Abb. 38 Casinostraße in Richtung Norden	39
Abb. 39 Beschilderungsbeispiel Nähe Hauptbahnhof	39
Abb. 40 Maßnahmen nach Schwerpunktbereichen	41

Quellenverzeichnis

Baugesetzbuch (BAUGB).

Ministerium des Innern, für Sport und Infrastruktur (ISIM): <http://www.isim.rlp.de>, letzter Zugriff: Juni 2015.

STATISTISCHES LANDESAMT RHEINLAND-PFALZ, Online-Datenbank Rheinland-Pfalz: <http://www.infothek.statistik.rlp.de>, letzter Zugriff: 2015.

- Masterplan Gesamtstadt
- Zentralplatz und angrenzende Bereiche
- Südallee (interne Planungsabschnitte)

Anhang

1 – vorläufige Gebietsabgrenzung 2009

2 – Vorschlag Gebietsabgrenzung 2011

3 – Darstellung der realisierten Projekte

4 – nicht weiter untersuchte Bereiche

5 – neue Gebietsabgrenzung

6 – Funktionsbereiche

7 – Analyse der wesentlichen städtebaulichen Missstände

8 – Handlungsbedarfe / Ziele

9 – Schwerpunktbereiche

KoFi | Stand 16.02.2016