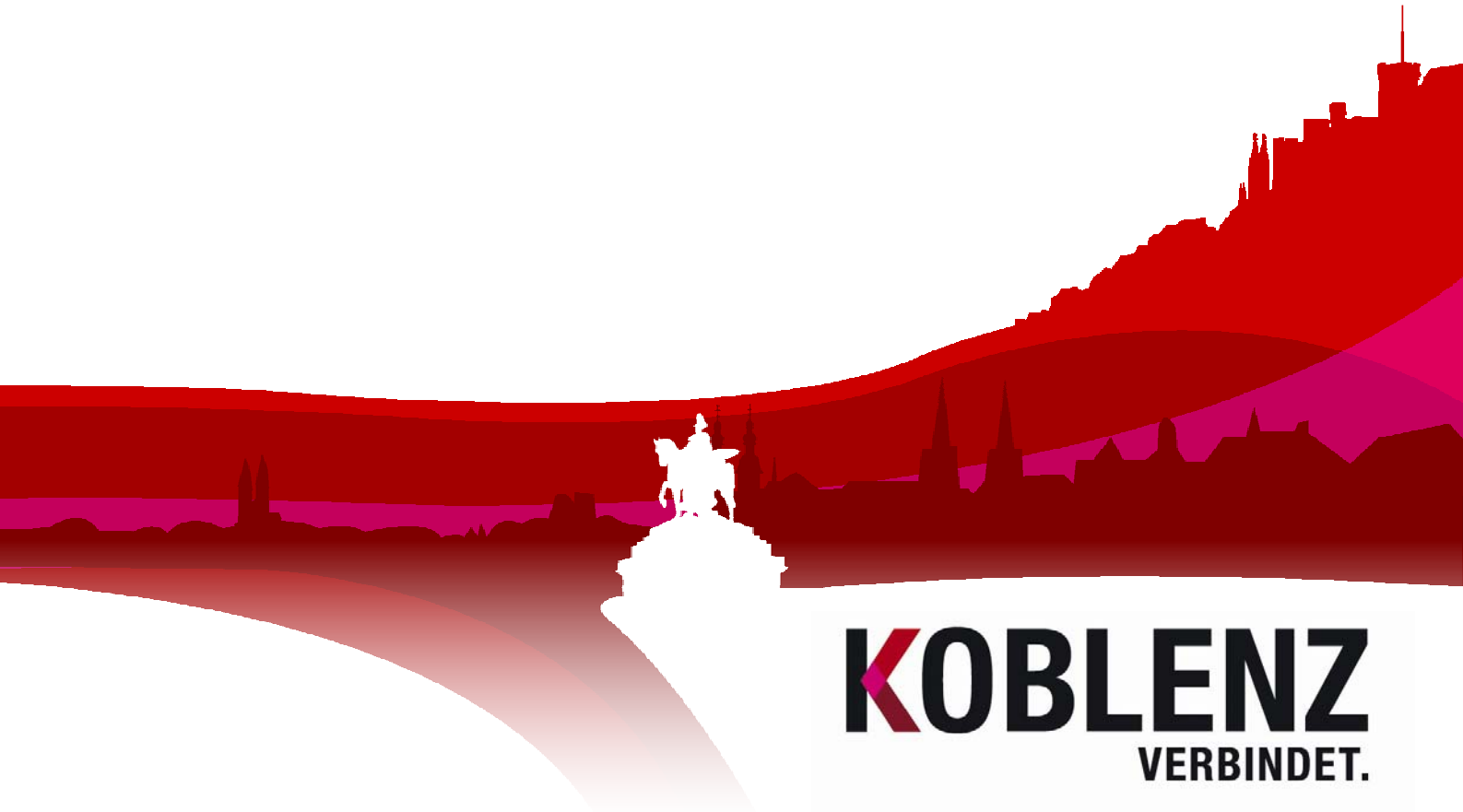
MASTERPLAN KOBLENZ

Aufgabe und Ziel des Masterplans
Rahmenbedingungen der Stadtentwicklung
Leitlinien der Stadtentwicklung
Themenfelder der Stadtentwicklung
Zusammenfassung und Ausblick

Entwurf Stand April 2014



KOBLENZ VERBINDET.

Stabsstelle für integrierte Stadtentwicklung

www.masterplan.koblenz.de

Inhaltsverzeichnis

1. Aufgabe und Ziel des Masterplans ..... 1.0 - 01

Struktur des Masterplans ..... 1.0 - 04

System der Stadtentwicklung in Koblenz ..... 1.0 - 05

Der Masterplanprozess ..... 1.0 - 06

2. Rahmenbedingungen der Stadtentwicklung ..... 2.0 - 01

2.1 Geschichtliche Entwicklung ..... 2.1 - 01

Vorzeit, Römer und frühes Mittelalter ..... 2.1 - 01

Mittelalter und Neuzeit ..... 2.1 - 03

19. Jahrhundert ..... 2.1 - 06

20. Jahrhundert ..... 2.1 - 08

Koblenz ab 1945 ..... 2.1 - 11

Quellenverzeichnis ..... 2.1 - 18

2.2 Koblenz im räumlichen Kontext ..... 2.2 - 01

Europa ..... 2.2 - 01

Deutschland ..... 2.2 - 04

Rheinland-Pfalz ..... 2.2 - 06

Koblenz im regionalen Kontext ..... 2.2 - 12

Mittelrheinisches und Neuwieder Becken ..... 2.2 - 12

Oberes Mittelrheintal und UNESCO-Welterbe ..... 2.2 - 17

Quellenverzeichnis ..... 2.2 - 20

2.3 Struktur und Gliederung des Stadtgebiets ..... 2.3 - 01

Topographie ..... 2.3 - 01

Siedlungsstruktur ..... 2.3 - 04

Konversionsflächen, Soziale Stadt und Sanierungsgebiete ..... 2.3 - 24

Freiraumstruktur ..... 2.3 - 30

Pflanzen, Tiere, Schutzgebiete und Vernetzungsachsen ..... 2.3 - 36

Stadtklima ..... 2.3 - 40

Lärmbelastungen ..... 2.3 - 42

Wasser- und Hochwasserschutz ..... 2.3 - 44
Zäsuren und Barrieren im Stadtgebiet ..... 2.3 - 47
Quellenverzeichnis ..... 2.3 - 54

2.4 Demografische Entwicklung ..... 2.4 - 01
Bevölkerungsentwicklung bis heute ..... 2.4 - 01
Bevölkerungsprognosen ..... 2.4 - 03
Altersstruktur der Bevölkerung ..... 2.4 - 07
Struktur der Bevölkerung nach Herkunft ..... 2.4 - 09
Zusammensetzung der Privathaushalte ..... 2.4 - 10
Stadt-Umland-Wanderungen ..... 2.4 - 11
Quellenverzeichnis ..... 2.4 - 16

3. Leitlinien der Stadtentwicklung ..... 3.0 - 01

3.1 Koblenz und das Leitbild der Europäischen Stadt ..... 3.1 - 03
Die Struktur und die Bausteine der Europäischen Stadt ..... 3.1 - 05
Parzelle und Stadthaus ..... 3.1 - 05
Block ..... 3.1 - 07
Straßen und Plätze ..... 3.1 - 07
Viertel ..... 3.1 - 08
Kontext ..... 3.1 - 08
Urbanität ..... 3.1 - 09
Durchmischung und Maßstab ..... 3.1 - 10

3.2 Innenentwicklung vor Außenentwicklung ..... 3.2 - 18

3.3 Baukultur ..... 3.3 - 22
Ein Gestaltungsbeirat für Koblenz ..... 3.3 - 23

3.4 Koblenzer Dachmarke ..... 3.4 - 24

3.5 Koblenz und seine Stadtteile ..... 3.5 - 25

3.6 Exkurs: Historische städtebauliche Leitbilder ..... 3.6 - 26
Gründerzeit ..... 3.6 - 26
Gartenstadt ..... 3.6 - 26

Charta von Athen, Klassische Moderne …….. 3.6 - 27
Heimstätten und Monumentalanlagen …….. 3.6 - 27
Aufgelockerte und gegliederte Stadt …….. 3.6 - 28
Urbanität durch Dichte …….. 3.6 - 28
Stadterneuerung und behutsame Sanierung …….. 3.6 - 29
Stadtumbau, Neue Urbanität und Leitbild
Europäische Stadt …….. 3.6 - 29
Quellenverzeichnis …….. 3.0 - 30

4. Themenfelder der Stadtentwicklung …….. 4.0 - 01

4.1 Wohnen …….. 4.1 - 01
Altersstruktur Wohnungsbestand …….. 4.1 - 03
Wohnflächenpotentiale …….. 4.1 - 06
Baulücken …….. 4.1 - 12
Mietwohnungen …….. 4.1 - 16
Wohneigentum …….. 4.1 - 20
Bezahlbarer Wohnraum …….. 4.1 - 24
Besondere Wohnformen …….. 4.1 - 28
Wohnen im Zentrum …….. 4.1 - 32
Wohnen in der Gemeinschaft …….. 4.1 - 38
Wohnen im Alter …….. 4.1 - 40
Wohnumfeld …….. 4.1 - 44
Sanierung und Stadterneuerung …….. 4.1 - 46
Quellenverzeichnis …….. 4.1 - 48

4.2 Gewerbe, Industrie und Handel …….. 4.2 - 01
Dienstleistung …….. 4.2 - 03
Gewerbe und Handwerk …….. 4.2 - 08
Industrie …….. 4.2 - 12
Logistik und Großhandel …….. 4.2 - 16
Informationstechnologie und Medien …….. 4.2 - 20
Öffentliche Verwaltung und Behörden …….. 4.2 - 24
Interessensvertretungen …….. 4.2 - 30

Cluster ..... 4.2 - 33
Einzelhandel ..... 4.2 - 36
Nahversorgung ..... 4.2 - 44
Stadtmarketing ..... 4.2 - 48
Quellenverzeichnis ..... 4.2 - 50

4.3 Mobilität und Verkehr ..... 4.3 - 01
Straßenverkehr ..... 4.3 - 02
Stadtstraßen und Ortsdurchfahrten ..... 4.3 - 10
Verkehrsberuhigung ..... 4.3 - 16
Ruhender Verkehr ..... 4.3 - 20
Verkehrsraumgestaltung ..... 4.3 - 24
Busverkehr ..... 4.3 - 26
Bahnverkehr ..... 4.3 - 30
Radverkehr ..... 4.3 - 36
Koblenz zu Fuß ..... 4.3 - 40
Schiffsverkehr ..... 4.3 - 44
Intermodalität und neue Verkehrsmittel ..... 4.3 - 48
Koblenz – Stadt der Brücken ..... 4.3 - 52
Quellenverzeichnis ..... 4.3 - 56

4.4 Freiraum, Natur und Landschaft ..... 4.4 - 01
Grünzüge ..... 4.4 - 02
Parks und Grünanlagen ..... 4.4 - 06
Panorama Koblenz ..... 4.4 - 12
Stadt am Wasser ..... 4.4 - 16
Stadtbäume ..... 4.4 - 20
Plätze ..... 4.4 - 24
Siedlungsränder ..... 4.4 - 30
Stadt- und Ortseingänge ..... 4.4 - 34
Klein- und Freizeitgärten ..... 4.4 - 38
Naturschutz und Umweltpädagogik ..... 4.4 - 42
Exkurs Klimaschutz ..... 4.4 - 46

Landwirtschaft ..... 4.4 - 48
Wald ..... 4.4 - 52
Quellenverzeichnis ..... 4.4 - 56

4.5 Freizeit, Kultur und Tourismus ..... 4.5 - 01
Freizeit und Naherholung ..... 4.5 - 02
Sport ..... 4.5 - 06
Spielplätze ..... 4.5 - 10
Wandern ..... 4.5 - 14
Denkmalschutz ..... 4.5 - 18
Die Koblenzer Festungsanlagen ..... 4.5 - 22
Museen und Ausstellungen ..... 4.5 - 26
Kunst ..... 4.5 - 29
Theater und Veranstaltungen ..... 4.5 - 32
Events ..... 4.5 - 35
Musik ..... 4.5 - 39
Stadtbeleuchtung ..... 4.5 - 42
Hotels und Gastronomie ..... 4.5 - 46
Sehenswertes Koblenz ..... 4.5 - 50
Quellenverzeichnis ..... 4.5 - 54

4.6 Bildung und Soziales ..... 4.6 - 01
Schulen ..... 4.6 - 02
Hochschulen ..... 4.6 - 08
Berufsbildende Schulen ..... 4.6 - 12
Weitere Bildungsangebote ..... 4.6 - 16
Kindertagesstätten ..... 4.6 - 20
Kinder und Jugendliche ..... 4.6 - 24
Familien ..... 4.6 - 28
Senioren ..... 4.6 - 32
Bürgerschaftliches Engagement ..... 4.6 - 36
Gesundheit ..... 4.6 - 38
Integration ..... 4.6 - 42

Barrierefreiheit und Teilhabe ..... 4.6 - 46
Sicherheit ..... 4.6 - 48
Geschlechtergerechtigkeit ..... 4.6 - 52
Quellenverzeichnis ..... 4.6 - 54

5. Zusammenfassung und Ausblick ..... 5.0 - 01

5.1 Zusammenfassung „Themenfelder der Stadtentwicklung“ ..... 5.1 - 01

Wohnen ..... 5.1 - 02
Gewerbe, Industrie und Handel ..... 5.1 - 06
Mobilität und Verkehr ..... 5.1 - 10
Freiraum, Natur und Landschaft ..... 5.1 - 14
Freizeit, Kultur und Tourismus ..... 5.1 - 18
Bildung und Soziales ..... 5.1 - 22

5.2 Räumliche Schwerpunkte und Prioritäten ..... 5.2 - 26

Entwicklungsschwerpunkte in Entwicklungsachsen ..... 5.2 - 26
Weitere potentielle Entwicklungsschwerpunkte ..... 5.2 - 28
Potentielle Entwicklungen außerhalb der Schwerpunkt-bereiche ..... 5.2 - 29
Koblenzer Festungsanlagen ..... 5.2 - 30
Prioritätenbildung ..... 5.2 - 31
Anhang: Projektstudie Fritsch-Kaserne ..... 5.0 - 36
Quellenverzeichnis ..... 5.0 - 38

1. Aufgabe und Ziel des Masterplans

Eine Stadt ist niemals „fertig“. Stadtentwicklung ist ein permanenter Prozess, sie findet tagtäglich statt. Wann immer ein neues Haus gebaut, ein beschlossener Bebauungsplan entwickelt oder eine Infrastrukturmaßnahme umgesetzt wird, verändert sich die Stadt, ihr Erscheinungsbild und im Endeffekt auch ihre Lebensqualität.

Je genauer die aktuellen Trends und die wesentlichen Entwicklungsperspektiven und Potentiale erkannt und in Zielaussagen formuliert werden, umso besser kann dieser Prozess gesteuert werden. Entsprechend ist der derzeit entstehende Masterplan Koblenz als ein **„Regiebuch“** bzw. als **„Navigationshilfe“** für die künftige Entwicklung der Stadt Koblenz zu verstehen. Im Masterplan werden wichtige Zielaussagen zur Zukunft der Stadt in allen Fachdisziplinen mit Raumwirksamkeit formuliert, in erklärenden Karten, Fotos und Grafiken dargestellt und zueinander in Bezug gesetzt. Darüber hinaus und als langfristige Vision wird durch den Masterplan auch ein Orientierungsrahmen für die Umsetzung von kurz- und mittelfristigen Projekten und Konzepten gebildet.

Bei der Erarbeitung des Masterplans kann auf ein breites Fundament von bereits vorhandenen und beschlossenen Einzelkonzepten und Fachplanungen aufgebaut werden. Diese Konzepte – wie beispielsweise das Einzelhandelskonzept von Koblenz – werden in den Masterplan integriert und auf mögliche Synergieeffekte und Widersprüche zu anderen Planungen hin untersucht. In Aufstellung befindliche Planungen, wie das neue Wohnraumversorgungskonzept, werden so weit wie möglich ebenfalls fortlaufend nach aktuellem Arbeitsstand in den Masterplan integriert. Eine Auswahl der wichtigsten vorhandenen Konzepte und Berichte findet sich auf Seite 3.

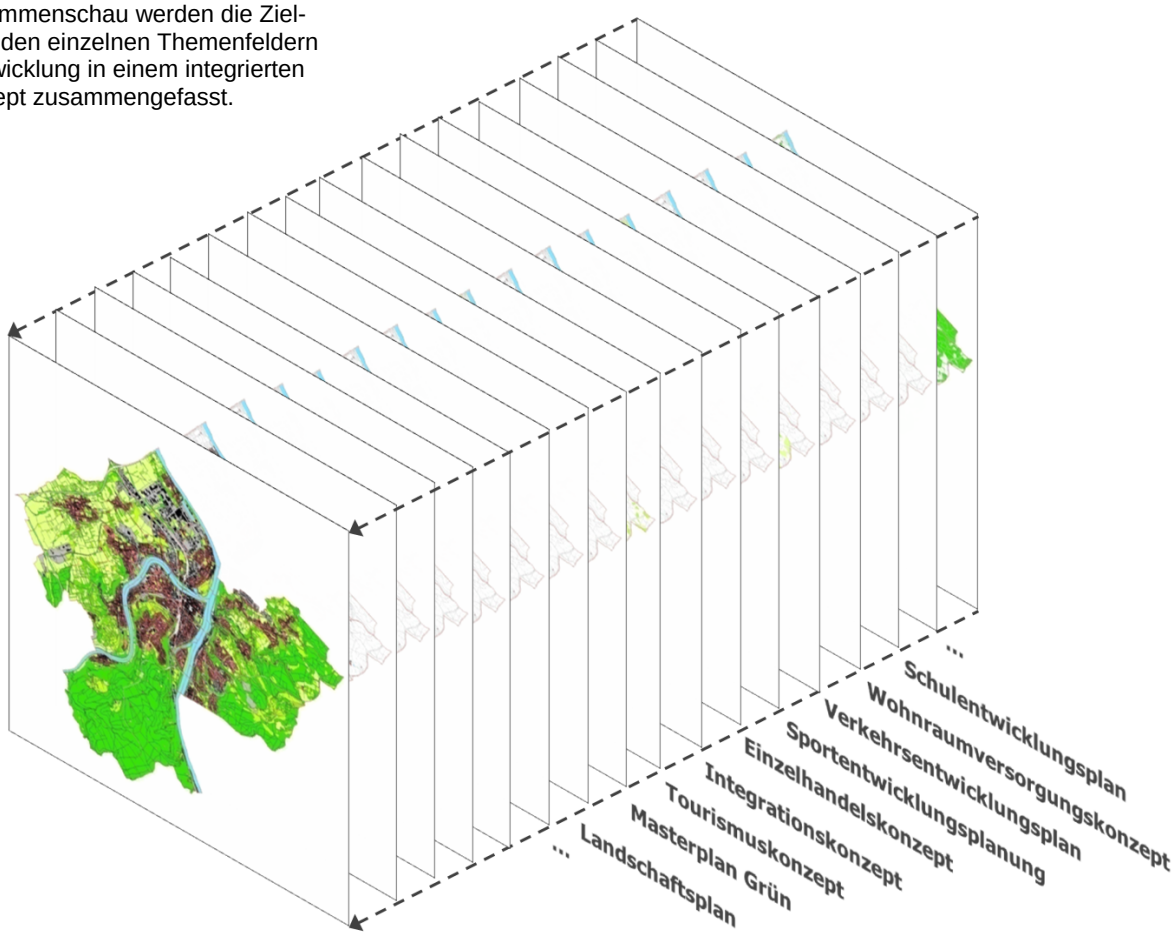
Im Ergebnis soll der Masterplan die bislang meist für sich selbst stehenden Einzelplanungen harmonisieren und zu einem großen Ganzen zusammenfügen. Dies kann mit der Funktionsweise eines Orchesters verglichen werden. Hier spielen alle Instrumente zusammen und es gibt eine Partitur, an der sich die Musiker orientieren. Das Resultat dieses Zusammenwirkens ist immer mehr als die Summe der Einzelteile, es entsteht ein musikalisches Erlebnis. So auch in der interdisziplinären Stadtentwicklung: arbeiten die einzelnen Fachbereiche und Fachämter zusammen, sind die Planungen aufeinander abgestimmt, werden schlüssige Regeln für die Stadtentwicklung formuliert, folgen die Akteure einer gemeinsamen Vision bzw. einem gemeinsamen Leitbild, so kann auch hier wirklich „Stadt“ als ein lebendiges Gesamtgefüge entstehen, das mehr darstellt als eine Ansammlung von Gebäuden, Straßen und Plätzen.

Die Qualitäten einer Stadt drücken sich insbesondere auch in ihrem Erscheinungsbild aus. Die Leitlinien, an denen sich der Städtebau in Koblenz künftig orientieren sollte, sind in diesem Zusammenhang von größter Bedeutung. Zu klären ist also nicht nur die Frage, **was** die Stadt will, sondern auch **wie**, also in welchen konkreten städtebaulichen Strukturen sich die Stadt künftig ausdrücken will. Die Leitlinien für die Stadtentwicklung werden daher in einem eigenen Kapitel ausführlich betrachtet.

Aus rechtlicher Sicht handelt es sich beim Masterplan Koblenz um eine sogenannte informelle Planung, dass heißt, dass sie nicht auf einer gesetzlichen Grundlage basiert. Die Stadt Koblenz erstellt diese Planung freiwillig. Gleichwohl stellt der Masterplan ein ausgesprochen wichtiges Gesamtkonzept dar, um so einen Überblick über das vorhandene Entwicklungspotential und die zukünftigen Entwicklungsmöglichkeiten der Stadt zu gewinnen. Erst mit Beschluss durch den Stadtrat wird das Konzept zu einer verbindlichen Grundlage für die Stadtentwicklung in Koblenz und ist dann künftig bei der geplanten Neuerstellung des Flächennutzungsplans und bei der Aufstellung von Bebauungsplänen zu berücksichtigen (§ 1 Abs. 6 Nr. 11 BauGB).

Der Masterplan Koblenz umfasst alle Fachdisziplinen der Stadt mit Raumbezug in einem Planwerk zusammen. Dabei werden auch bereits vorhandene Planungen und Konzepte integriert und auf Synergien und Widersprüche untereinander untersucht.

In einer Zusammenschau werden die Zielaussagen zu den einzelnen Themenfeldern der Stadtentwicklung in einem integrierten Gesamtkonzept zusammengefasst.



Konzepte und Berichte in Koblenz (Auswahl)	Status
Bevölkerungsvorausberechung Koblenz 2030 (2011)	beschlossen
Dachmarkenkonzept Koblenz (2012)	
Leitbild der Stadt Koblenz (1998)	beschlossen
Flächennutzungsplan mit Änderungen	Fortschreibung
Nahversorgungsbericht (2013)	
Wohnraumversorgungskonzept	beschlossen
Kommunale Wohnungsmarktbeobachtung	
Wohnbaubericht 2013	
Einzelhandelskonzept (2009)	beschlossen / in Fortschreibung
Verkehrsentwicklungsplan	Fortschreibung
(vorläufiger) Nahverkehrsplan (2011)	beschlossen
Landschaftsplan (2006)	
Schutzgebietskonzeption (2004)	
Masterplan Grün, Strategie für den öffentlichen Freiraum	beschlossen
Stadtbaumkonzept (2010)	beschlossen
Klimaschutzkonzept (2011)	beschlossen
Lärmaktionsplan, Stufe 1 (2011)	beschlossen
Luftreinhalteplan Koblenz 2008-2015 (2009)	
Sportentwicklungsplanung (2008)	
Tourismuskonzept (2011)	
Lichtmasterplan Koblenz (2006)	beschlossen
Kindertagesstätten-Bedarfsplanung 2012-2013	beschlossen
Schulentwicklungsplanung (2011)	
Schulentwicklungsbericht (2012)	
Koblenzer Integrationskonzept (2006)	beschlossen
Bericht zur wirtschaftlichen und sozialen Lage (2011)	beschlossen

Struktur des Masterplans

Der Masterplan gliedert sich in insgesamt sechs Kapitel, wobei nach diesem einleitenden Abschnitt im folgenden zweiten Kapitel die allgemeine Planungsgrundlagen und **Rahmenbedingungen** für die Entwicklung der Stadt Koblenz analysiert werden. Hierin werden der historische Hintergrund für die Entstehung der Stadt Koblenz, die Lage im Raum mit regionalen und überregionalen Verflechtungen, die Freiraum- und Siedlungsstruktur und die demografische Situation mit der zu erwartenden Bevölkerungsentwicklung beleuchtet und in Schlussfolgerungen zusammengefasst.

Anschließend erfolgt im dritten Kapitel eine Darstellung der übergeordneten **Leitbilder und Leitlinien**, an denen sich die Stadtentwicklung künftig ausrichten sollte. An erster Stelle ist hier das Leitbild der kompakten und urbanen „Europäischen Stadt“ zu nennen, welches einen Ausgleich der wichtigen Nachhaltigkeitsthemen Ökologie, Ökonomie und Gesellschaft anstrebt und einen Fokus auf eine qualitativ hochwertige Innenentwicklung legt. Diese Aspekte spiegeln sich auch im neuen Dachmarken-Claim „Koblenz verbindet“ wider, der Vielfältigkeit und Integration ausdrückt.

Den inhaltlichen Schwerpunkt des Masterplans bilden im vierten Kapitel die **Themenfelder der Stadtentwicklung**. Hier werden die eigentlichen Zielaussagen zur Stadtentwicklung getroffen, aufbauend auf der Analyse der Rahmenbedingungen und den Leitlinien der Stadtentwicklung. Dabei wurden sechs Themenbereiche definiert, welche alle Fachdisziplinen und Fachthemen mit einem räumlichen Bezug im Stadtgebiet umfassen. Diese werden eingehend beschrieben und in Karten dargestellt. In einer Zusammenfassung werden die einzelnen Themenfelder zudem in einem Gesamtplan aufeinander bezogen. Folgende Themenfelder werden betrachtet:

- Wohnen
- Gewerbe, Dienstleistung und Handel
- Mobilität und Verkehr
- Freiraum, Umwelt und Natur
- Freizeit, Kultur und Tourismus
- Bildung und Soziales

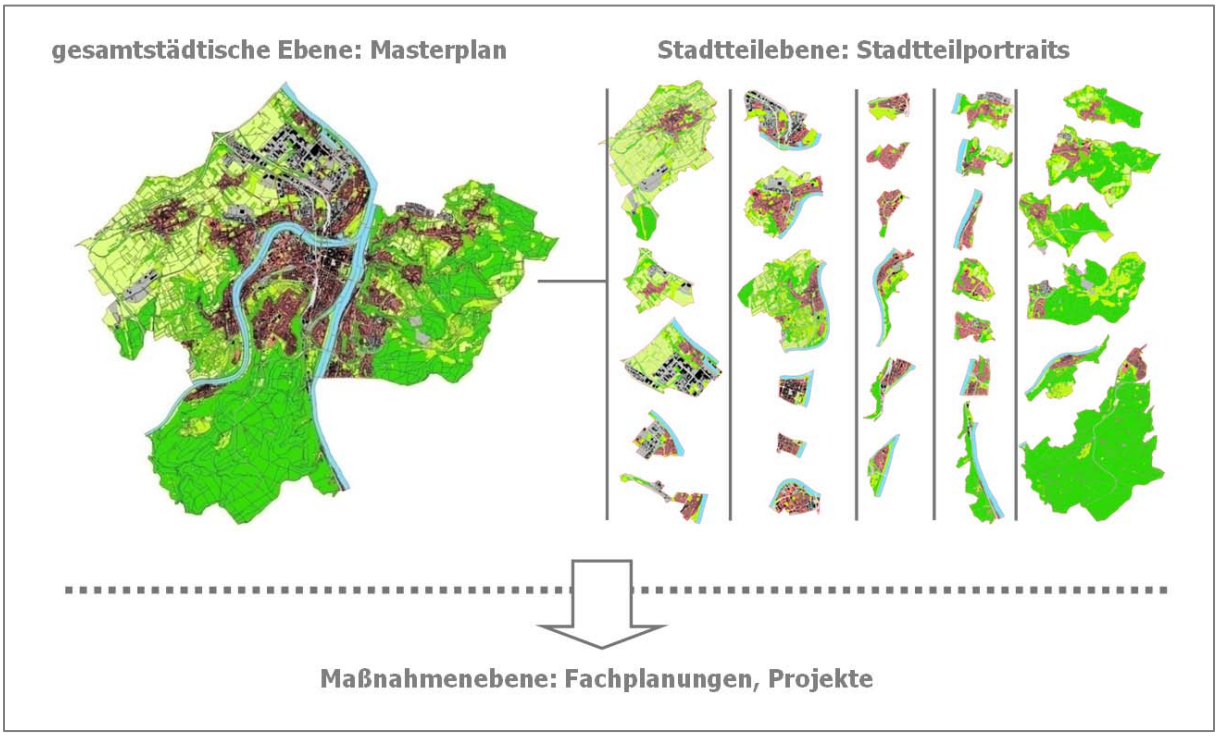
In einer **Zusammenschau** werden die wichtigsten Ziele des Masterplans nochmals in Kurzform dargestellt und zusammenfasst. Dies ermöglicht einen schnellen Überblick über die Kernaussagen des Masterplans.

In einer zweiten Planungsphase sollen aufbauend auf den Aussagen der Themenfelder **Vertiefungsbereiche** entwickelt werden, in denen ein genauerer Blick auf Bereiche der Stadt mit besonders hohem Handlungsbedarf bzw. Entwicklungspotential geworfen wird. Denkbar ist hier beispielsweise eine Auseinandersetzung mit dem innerstädtischen Abschnitt der Bundesstraße 9, in deren Nachbarschaft zum einen gleich mehrere potentielle Entwicklungsflächen liegen (u.a. Quartier Weißer Gasse, Handelshofgelände) und die zum anderen eine starke Zäsur zwischen der Innenstadt und den westlich angrenzenden Statteilen darstellt.

System der Stadtentwicklungsplanung in Koblenz

Der Masterplan bildet den übergreifenden Orientierungsrahmen für alle künftigen formellen und informellen Planungen im Bereich der Stadtentwicklung. Er wird auf Ebene der Stadtteile durch eigenständige, aber künftig auf den Masterplan abgestimmte **Stadtteilportraits** ergänzt, die in der Systematik des Masterplans die Rahmenbedingungen und Entwicklungspotentiale in den Stadtteilen darstellen. Wichtige Kernaussagen des Masterplans fließen dabei auf die Ebene der Stadtteile ein. Aus dem Masterplan und den Stadtteilportraits lassen sich wichtige Zielvorgaben für die künftige Entwicklung von Rahmenplanungen für einzelne Bereiche der Stadt – zum Beispiel für die Konversion von ehemals militärisch genutzten Flächen – ableiten.

Wie der Masterplan, so ersetzen auch die Stadtteilportraits nicht die **sektoralen Einzelplanungen** und **Fachplanungen**. Sie integrieren diese jedoch zu einer Gesamtschau und ermöglichen so auf Stadtteilebene – wie der Masterplan auf der Ebene der Gesamtstadt – eine umfassende Übersicht über alle raumwirksamen Planungen in einem Konzept. Bislang wurden vier Stadtteilportraits für die Stadtteile Lützel, Stolzenfels, Kesselheim und Pfaffendorf entwickelt. Gemäß eines Grundsatzbeschlusses im Ausschuss für Demographie und integrierte Stadtentwicklung aus dem Jahr 2010 ist vorgesehen, in Zukunft für alle dreißig Koblenzer Stadtteile ein eigenes Stadtteilportrait zu erstellen, um so eine weitergehende und flächendeckende Strategie für die Stadtentwicklung in Koblenz zu erhalten. Zusammen mit den projektbezogenen Rahmen- und Fachplanungen werden Masterplan und Stadtteilportrait so zu einem **dreistufigen System** von aufeinander abgestimmten **Planungsebenen**.



Das dreistufige konzeptionelle System der Stadtentwicklung in Koblenz:
Gesamtstadt – Stadtteil – Einzelmaßnahme

Der Masterplanprozess

Der Masterplan wird seit seinem „Startschuss“ im Mai 2012 von der Stabsstelle für integrierte Stadtentwicklung, angesiedelt beim Amt für Stadtentwicklung und Bauordnung, erarbeitet.

Ein wichtiger Bestandteil des Masterplanprozesses ist die Information und **Beteiligung der Koblenzer Bürger**. Hierzu wurden unter anderem **Bürgerworkshops** durchgeführt. Ein erster Workshop fand am 02. März 2013 ganztägig in der Hochschule Koblenz im Rahmen der Koblenzer Veranstaltungsreihe „Grüne Stadt am Wasser“ statt. In sechs Arbeitsgruppen wurden Vorschläge für die sechs Themenfelder der Stadtentwicklung erarbeitet. Am 19. September 2013 wurde auf einer weiteren Veranstaltung, wiederum im Rahmen der „Grünen Stadt am Wasser“, im Theater der Stadt Koblenz über den Zwischenstand des Masterplans informiert. Die Dokumentationen der beiden Workshops sind im **Internet** (www.masterplan.koblenz.de) veröffentlicht. Auf dieser Seite sind auch weitere Informationen über den Masterplan, wie beispielsweise Textteile des Masterplans, vorhandene Stadtteilportraits oder aktuelle Informationen zu Veranstaltungen über Themen der Stadtentwicklung (z.B. zur Reihe „Grüne Stadt am Wasser“), für die interessierte Öffentlichkeit verfügbar.

Viel Wissen über die Stadt und ihre Entwicklungspotentiale ist bei der interessierten **Fachöffentlichkeit** vorhanden. Diese umfasst neben Behörden, Versorgungsträgern und städtischen Gesellschaften auch Interessensvertretungen, die Hochschulen, Vereine, Beiräte, AGENDA-21-Gruppen und Initiativen bürgerschaftlichen Engagements. Die Fachöffentlichkeit wurde deshalb im Rahmen der Workshops und der Arbeitsgruppen zu den einzelnen Themenfeldern in den Masterplanprozess eingebunden. Der Masterplanprozess wird durch einen ehrenamtlichen **Fachbeirat** aus externen Experten sowie Vertretern der im Stadtrat vertretenen Fraktionen begleitet. Der Beirat tagt drei bis viermal jährlich, dient der freien Diskussion und Reflektion von Inhalt sowie Prozess des Masterplans und hat eine beratende Funktion. Er setzt sich unter anderem zusammen aus Vertretern der Verwaltung, der Politik, der Hochschule Koblenz, der Generaldirektion kulturelles Erbe Rheinland-Pfalz, der Architektenkammer Rheinland-Pfalz (Kammergruppe Koblenz), der Koblenzer WohnBau, der Industrie- und Handelskammer und der Handwerkskammer Koblenz.

Die Zeitschiene für den Masterplanprozess sieht derzeit die **Fertigstellung des Masterplans bis Mai 2014** vor. Ziel ist ein Beschluss des Masterplans durch den Koblenzer Stadtrat. Nach Abschluss des Masterplans ist auch dieser, genau wie die Stadt selbst, nicht „fertig“. Der Masterplan ist ein flexibles Instrument, welches auch künftig an aktuelle Entwicklungen angepasst und in regelmäßigen Abständen fortgeschrieben werden muss, um seine Aktualität zu behalten. Auch bedarf es organisatorischer Strukturen, die den Masterplan nach 2014 in der Öffentlichkeit präsent zu halten. Hier kann die Stadt Köln als Vorbild dienen. Hier finden auch nach Abschluss des dortigen Masterplanprozesses für die Innenstadt noch regelmäßig öffentliche Foren zur Fortentwicklung des Masterplans statt.

2. Rahmenbedingungen der Stadtentwicklung

Die Entwicklung der Stadt Koblenz in Vergangenheit, Gegenwart und Zukunft wird von verschiedenen individuellen Rahmenbedingungen bestimmt, die sie von anderen Städten unterscheiden. Zu diesen Bedingungen gehört zunächst die **geschichtliche Entwicklung** der Stadt, angefangen von der römischen Stadtgründung über verschiedenen Entwicklungsstufen unter anderem als Residenz- und Festungsstadt bis hin zur modernen Großstadt.

Der **räumliche Kontext**, in dem sich die Stadt Koblenz befindet, gehört ebenfalls zu den bestimmenden Rahmenbedingungen, die die Stadt prägen. Die Betrachtung dieses Kontextes beginnt auf der europäischen Ebene, beschreibt die Lage in Deutschland und Rheinland-Pfalz und schließlich die Einbettung in die Region Mittelrhein, das Mittelrheinische und das Neuwieder Becken sowie das UNESCO-Weltkulturerbe Oberes Mittelrheintal.

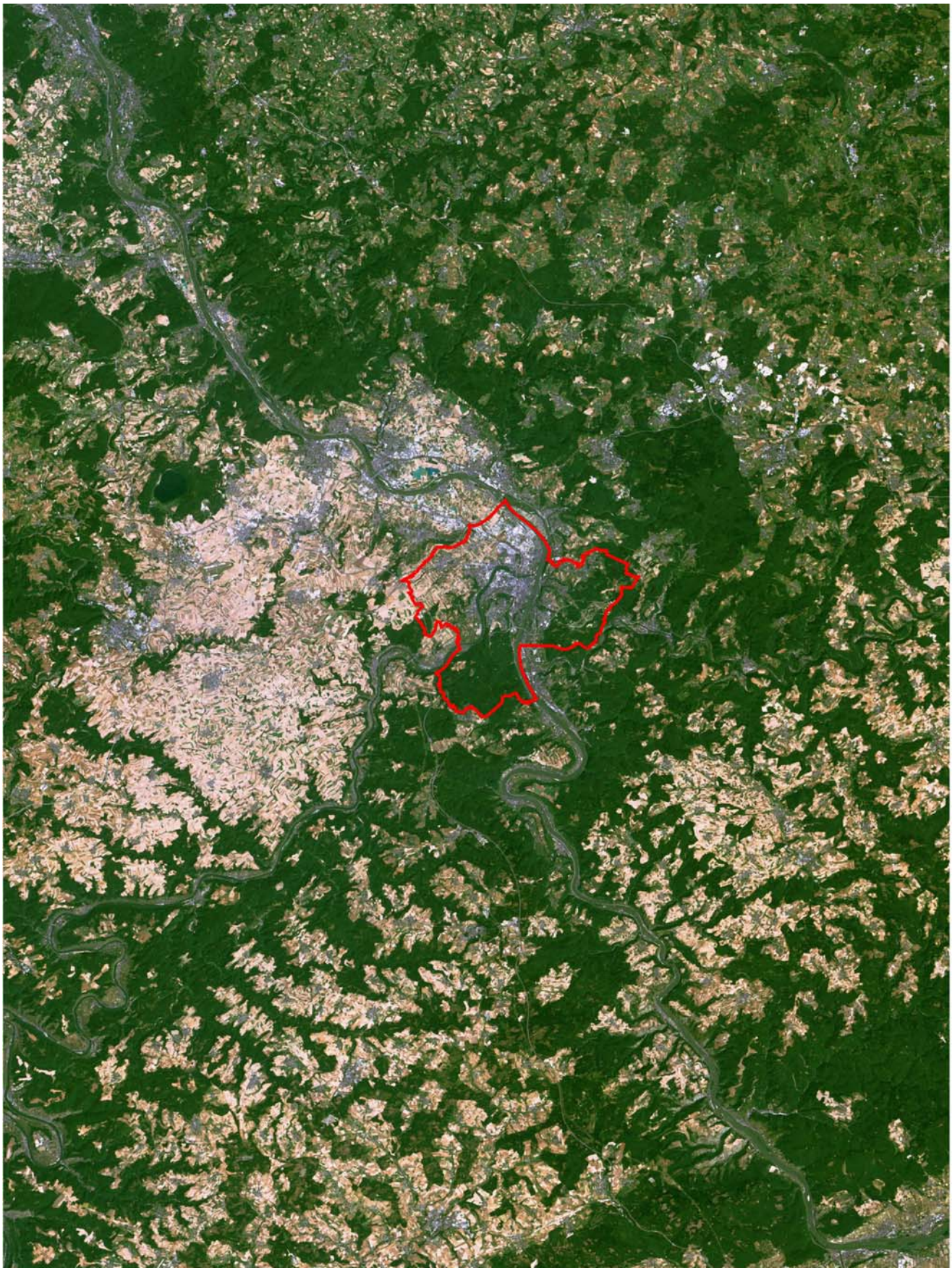
Ein eigener Abschnitt setzt sich mit der **inneren Struktur** der Stadt auseinander, die zum einen durch die geschichtliche Entwicklung und die räumliche Lage bestimmt wird, zum anderen aber auch durch die besondere topographische Situation, der Lage an zwei großen Flüssen und inmitten von vier Mittelgebirgen. Ebenso werden hier die Siedlungs- und die Freiraumstruktur beschrieben, die sich aus den vorangegangenen Rahmenbedingungen entwickelt haben, und die großen innerstädtischen Zäsuren und Barrieren betrachtet.

Abgeschlossen wird die Analyse der Rahmenbedingungen der Stadtentwicklung durch eine Betrachtung der **demografischen Situation** der Stadt Koblenz, also die Entwicklung und Zusammensetzung der Bevölkerung hinsichtlich Anzahl, Altersstruktur und Herkunft. Auch die für die Bevölkerungsentwicklung der Stadt äußerst wichtigen Auswirkungen der Stadt-Umland-Wanderungen werden hier beschrieben.

Die genannten Rahmenbedingen beeinflussen alle Themenfelder der Stadtentwicklung gleichermaßen und werden von daher in diesem einleitenden Kapitel ausführlich betrachtet. Dabei geht der Blick teilweise bewusst über die Grenzen der Stadt Koblenz hinaus, da viele lokale Entwicklungen erst über die Beschreibung übergeordneter Zusammenhänge verständlicher werden. So erklärt sich beispielsweise die große Lärmbelastung des Oberen Mittelrheintals und auch der Stadt Koblenz durch den Güterverkehr auf den parallel zum Rhein verlaufenden Bahnlinien durch die Lage an der europäischen Nord-Süd-Schienentransversale Rotterdam-Genua.

Weitere spezifische Rahmenbedingungen, zum Beispiel hinsichtlich der wirtschaftlichen Situation, werden in den entsprechenden Themenfeldern betrachtet.

Die aus den Rahmenbedingungen der Stadtentwicklung abgeleiteten Schlussfolgerungen bilden eine wichtige Grundlage für die im anschließenden Kapitel vorgestellten Leitlinien der Stadtentwicklung.



Satellitenaufnahme der Region um Koblenz

Koblenz liegt am Schnittpunkt der vier Mittelgebirge Eifel, Hunsrück, Westerwald und Taunus sowie an den beiden großen Flüssen Rhein und Mosel. Deutlich zu erkennen sind das Obere Mittelrheintal südlich von Koblenz und die weiten landwirtschaftlichen Flächen des Mittelrheinischen Beckens nördlich und westlich der Stadtgrenzen.

2.1 Koblenz – geschichtliche Entwicklung

Städte werden in einem hohen Maße von ihrer spezifischen geschichtlichen Entwicklung geprägt, so auch die Stadt Koblenz. Über viele Jahrhunderte haben sich die verschiedenen Zeitschichten übereinander gelagert und bilden in ihrer Gesamtheit quasi ein gebautes Gedächtnis. Viele Strukturen haben sich trotz der wiederholten Zerstörungen der Stadt, vor allem im Zweiten Weltkrieg, erhalten. Im folgenden Abschnitt werden die wichtigsten geschichtlichen Etappen der Entwicklung der Stadt Koblenz und ihre Auswirkungen auf die Gestalt der Stadt beschrieben.

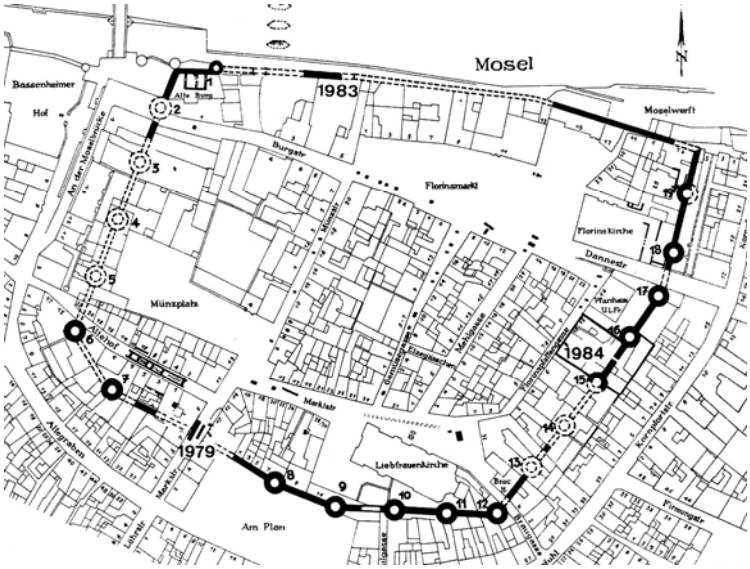
Vorzeit, Römer und frühes Mittelalter

Die Siedlungsgeschichte von Koblenz reicht bis in vorgeschichtliche Epochen zurück. Auch wenn der Ausbruch des Laacher Seevulkans vor rund 13.000 Jahren eine Zäsur in der regionalen Geschichte darstellt, so lassen sich archäologische Funde aus praktisch allen Epochen im Stadtgebiet und den umgebenden Höhenlagen finden. So wurden im Bereich des Münzplatzes rund 7.000 Jahre alte Funde aus der Steinzeit gemacht. Im Bereich der Kirche St. Kastor am Deutschen Eck wurden verschiedene Werkzeuge gefunden, die teilweise bis zu 10.000 Jahre alt sind. Die ältesten Funde von Werkzeugen im Bereich der heutigen Stadtteile Güls und Bisholder lassen darauf schließen, dass bereits vor 800.000 Jahren Menschen in der Gegend um Koblenz lebten.

Die eigentliche Stadtgeschichte beginnt mit den Eroberungszügen Cäsars 58-50 vor unserer Zeitrechnung. Die römische Landnahme führte dazu, dass die keltischen Siedlungen durch die römische Zivilisation allmählich überprägt wurden, so auch in Koblenz. Der Name Koblenz leitet sich aus dem lateinischen Namen „Confluentes“ (dt.: „die Zusammenfließenden“) ab. Im Verlauf des ersten Jahrhunderts konsolidierte sich die römische Herrschaft in den Provinzen am Rhein im Schutz des neu errichteten Limes. Die Wirtschaft blühte auf, Handelsstraßen zu anderen wichtigen durch die Römer gegründeten Städten wie Mainz, Trier, Bonn und Köln wurden gebaut. Diese Trassen haben sich teilweise bis heute erhalten. So gehen unter anderem die Löhrstraße und die weiter südlich gelegene und nach ihren Erbauern benannte Römerstraße auf die alte römische Route nach Mainz zurück. In Zusammenhang mit dem Bau der neuen Straßen entstand auch um das Jahr 104 nach Christus die erste Brücke über die Mosel, nur wenig unterhalb der heutigen Balduinbrücke. Eine damals im Rhein gelegene Sandbank diente zudem als Trittstein für den Bau einer ersten Rheinbrücke schon um das Jahr 49 nach Christus.

Von besonderer Bedeutung für die Entwicklung der Stadt Koblenz ist der Bau des spätrömischen Kastells zwischen Ende des 3. und Anfang des 4. Jahrhunderts vor Christus auf dem hochwasserfreien Hügel der heutigen Altstadt, deren Grundlage es bildete. Das Kastell hatte eine Fläche von 5,8 ha und lag ungefähr innerhalb des

heutigen Straßenzugs Alte Moselbrücke-Altengraben-Plan-Entenpfuhl-Kornpfortstraße. Noch zu fränkischer Zeit war die Stadtmauer mit ihren 19 Rundtürmen in einem guten und geschlossenen Zustand erhalten. Umgeben war das Kastell von einem Graben, der aus einem Nebenarm der Mosel gebildet wurde und der in Teilen bis in die Neuzeit Bestand haben sollte. In frührömischer Zeit lag der Schwerpunkt der Besiedlung zunächst noch im Bereich des hochwasserfreien Rückens im Bereich zwischen der heutigen Rhein-Mosel-Halle und der Kirche St. Kastor. Hier entstanden kleinere Einzelgebäude und Gutshöfe, sogenannte „villae rusticae“. Mit dem Bau des nördlich von Koblenz beginnenden und durch den Westerwald verlaufenden Limes, des neuen Grenzsicherungssystem des römischen Reichs in Germanien, entstanden neue befestigte Plätze und Kastelle, so zum Beispiel im Bereich des heutigen rechtsrheinischen Stadtteils Niederberg und später auch auf dem Ehrenbreitstein. Ebenso betrieben die Römer auf der rechten Rheinseite im Mühlental Erzabbau.



Verlauf der spätrömischen Kastellmauer

Das spätrömische Kastell hat den Stadtgrundriss der Koblenzer Altstadt nachhaltig geprägt.

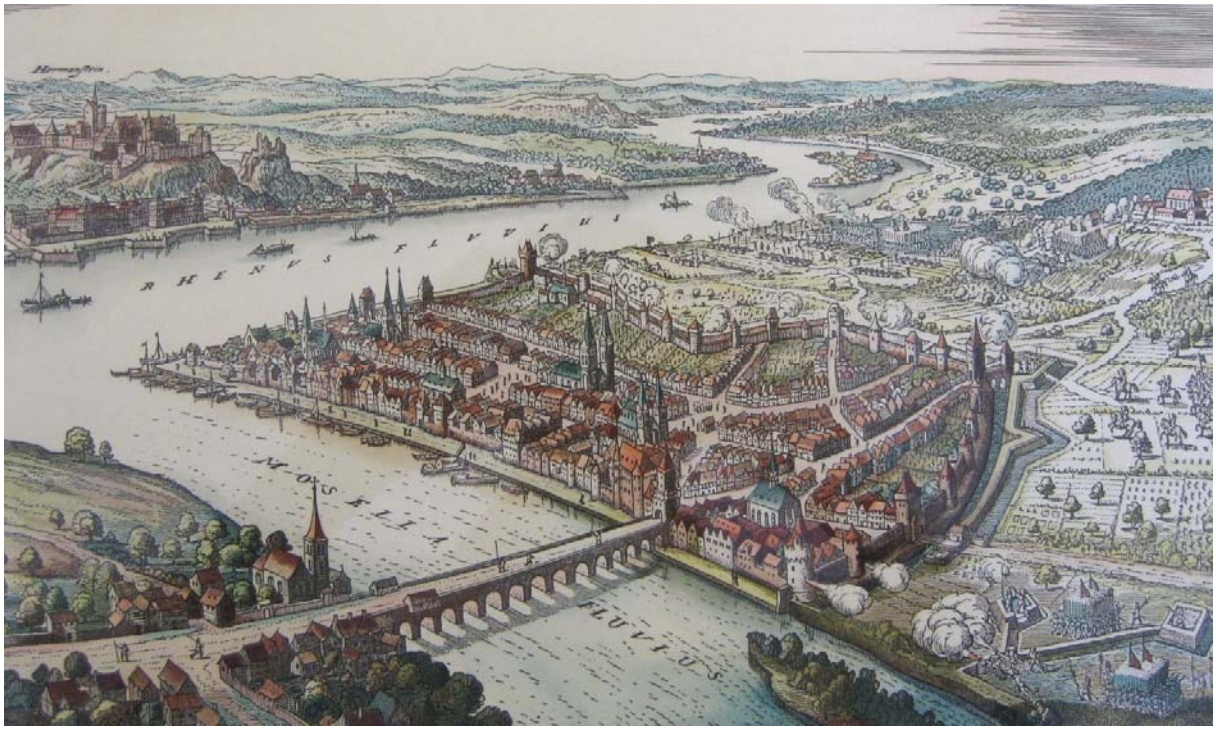
Der Straßenzug Alte Moselbrücke-Altengraben-Plan-Entenpfuhl-Kornpfortstraße zeichnet noch heute den Verlauf der Kastellmauer und des davor verlaufenden Grabens – einem ehemaligen Moselaltarm – nach.

Der Zusammenbruch des spätantiken Gemeinwesens in der Region im Zuge des generellen Niedergangs des römischen Imperiums und der fränkischen Landnahme im 5. Jahrhundert führte zunächst zu einem erheblichen Rückgang der Bevölkerung. Das römische Kastell spielte in dieser Zeit nur eine untergeordnete Rolle. Im heutigen Stadtgebiet entstanden zunächst mehrere neue kleine und voneinander unabhängige Siedlungen.

Diese Situation änderte sich erst in der ersten Hälfte des 9. Jahrhunderts, als Koblenz immer öfter Aufenthaltsort von Kaisern und Königen wurde. So erfolgte die wichtige Weichenstellung zur Dreiteilung des Frankenreichs unter den drei Söhnen Ludwigs des Frommen (Vertrag von Verdun 843) in der Kirche St. Kastor am Deutschen Eck. Hier entstand nun wieder ein zweiter städtischer Siedlungskern am Rhein. Gleichzeitig entwickelte sich das spätrömische Kastell zur Keimzelle der mittelalterlichen Stadt. Nach dem endgültigen Auseinanderbrechen des Frankenreichs gewannen im Osten Herzöge und Klerus immer mehr an Einfluss, während die Könige in die Defensive gerieten. So geht im Jahr 1018 das Krongut Koblenz in den Besitz der Erzbischöfe von Trier über.

Mittelalter und Neuzeit

Unter der Herrschaft der Erzbischöfe von Trier und unter dem Schutz der auf der rechten Rheinseite gelegenen Burg Ehrenbreitstein – dem Vorgängerbau der heutigen Festung Ehrenbreitstein – entwickelte sich Koblenz im 14. und 15. Jahrhundert zu einem aufstrebenden Gemeinwesen. Der Aufschwung der Stadt hatte unmittelbare Auswirkungen auf die räumliche Entwicklung des ehemaligen römischen Kastells, da die Stadt durch das Bevölkerungswachstum über die alte Kastellmauer hinauswuchs. Da die neuen Straßen vor der Mauer des alten Kastells lagen und im Falle eines Angriffs somit schutzlos gewesen wären, wurde mit dem Bau einer neuen Stadtmauer begonnen, der bis zum Beginn des 14. Jahrhunderts dauerte. Die neue Mauer umschloss nun eine Fläche von 42 ha und bot bis ins 18. Jahrhundert hinein ausreichend Platz für eine weitere Besiedelung. Teile der mittelalterlichen Mauer haben sich bis heute erhalten, so zum Beispiel in der Schanzenpforte. Ebenfalls im 14. Jahrhundert wurde eine neue Moselbrücke – der direkte Vorläufer der heutigen Balduinbrücke – errichtet, um die zwischenzeitlich entstandenen Siedlungen nördlich der Mosel mit Koblenz zu verbinden.

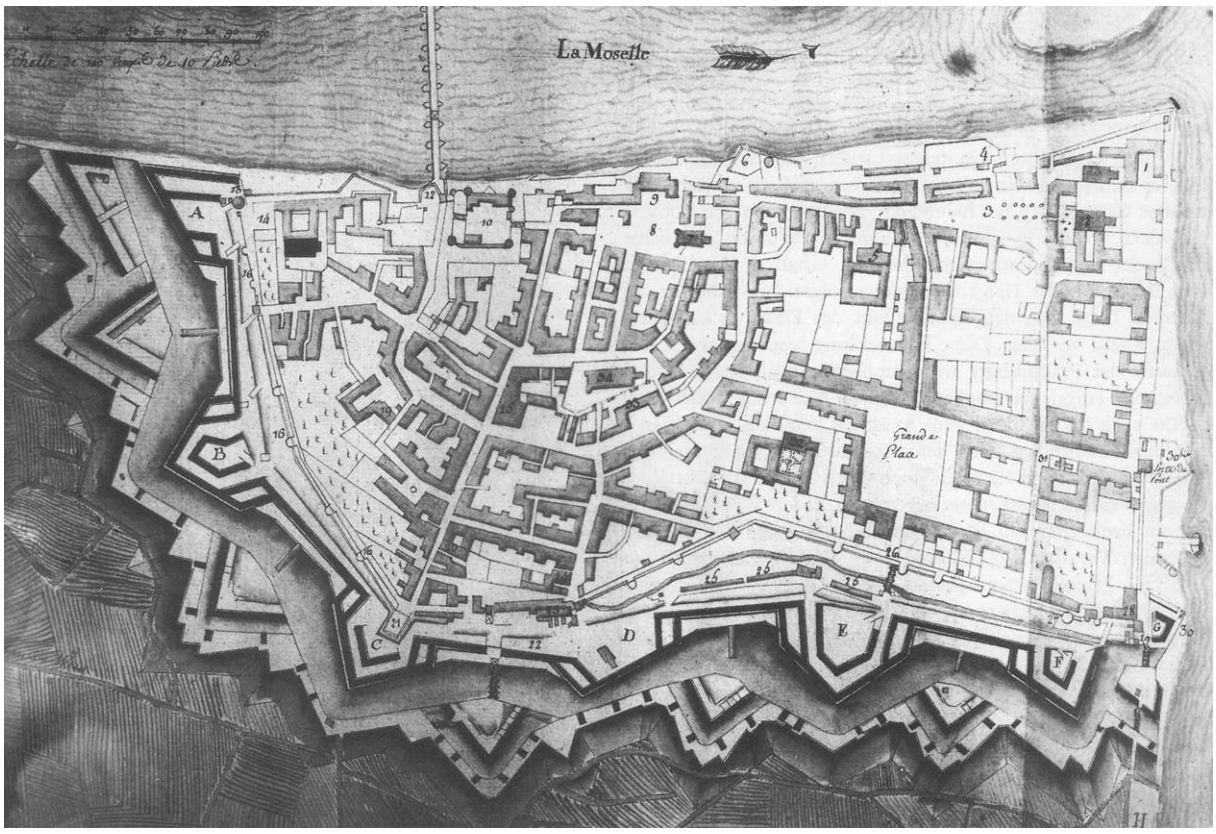


Belagerung der Stadt Koblenz durch schwedische Truppen 1632
Auf dem Stich kann man gut die mittelalterliche Stadtmauer mit ihren zahlreichen Türmen erkennen.

Unter dem Einfluss der Reformation schwelte der alte Konflikt zwischen den Landesherren auf der einen und dem städtischen Adel, den Zünften und den nach mehr Mitbestimmung drängenden Bürgerfamilien auf der anderen Seite weiter. Als Reaktion darauf wurde Koblenz mit der Burg Ehrenbreitstein als stärkster Landesfestung zu einem Bollwerk der Gegenreformation ausgebaut. In Ehrenbreitstein selbst entstand das Schloss Philippsburg, nachdem die Erzbischöfe ihre Residenz aus dem beständig durch die Franzosen bedrohten Trier nach Ehrenbreitstein verlagert hatten. Das

Schloss bildete ab 1629 zusammen mit der Festung und dem Mitte des 18. Jahrhunderts durch Balthasar Neumann errichteten Dikasterialgebäude zur Unterbringung der kurtrierischen Zentralverwaltung einen umwallten Regierungsbezirk. Mit der Einrichtung der kurfürstlichen Residenz in Ehrenbreitstein war auch eine Aufwertung der Stadt Koblenz verbunden. So entstand unter anderem in der östlichen Altstadt mit der Achse Firmungsstraße-Rheinstraße eine wichtige neue Straßenanlage innerhalb der mittelalterlichen Mauern.

Im Dreißigjährigen Krieg wurde Koblenz stark in Mitleidenschaft gezogen. Schwedische Truppen belagerten und eroberten 1632 die Stadt, worauf sich eine französische Besatzung anschloss. 1636 wurde Koblenz dann durch das kaiserliche Heer belagert, was praktisch zur völligen Zerstörung der Stadt und von Ehrenbreitstein führte. Die Unabhängigkeitsbestrebungen der Stadt Koblenz wurden im Verlauf des Krieges endgültig zunichte gemacht. Die Bevölkerung war stark dezimiert und die Stadt wurde in Folge mehrfach von Seuchen heimgesucht. Es dauerte mehrere Jahrzehnte, bis die letzten Schäden aus dem Stadtbild verschwunden waren. Auf Grund der Erfahrungen des Dreißigjährigen Krieges erhielt Koblenz in den Jahren von 1655 bis 1668 zunächst einen neuen, modernen Festungsgürtel, der unmittelbar vor die mittelalterliche Stadtmauer gelegt wurde. Die neue Befestigung bewährte sich schon kurze Zeit später im Pfälzischen Erbfolgekrieg. 1688 belagerten französische Truppen die Stadt und die modernen Festungsanlagen hielten dem Kanonenfeuer stand. Koblenz selbst hingegen wurde erneut fast vollständig zerstört.



Die barocke Stadtumwallung von Koblenz, Plan von 1750
Die neuen Bastionen wurden unmittelbar vor die mittelalterliche Stadtmauer gelegt.

Nach den Zerstörungen und der erfolgreichen Abwehr der Franzosen entstand der Wunsch, Koblenz ein neues Stadtbild zu verleihen. Vor allem die Landesherren wollten die Stadt zu einer repräsentativen Haupt- und Residenzstadt ihres Kurfürstentums machen. 1706 begannen die Bauarbeiten für einen neuen Paradeplatz, den heutigen Görresplatz. Auch der Ausbau des Entenpfuhls, der noch ein Graben aus der Zeit des spätrömisch-fränkischen Kastells war, fällt in diesen Zeitraum.

Mit dem Bau des neuen Schlosses in den Jahren 1780 bis 1794 unter der Regentschaft von Clemens Wenzeslaus von Sachsen und der Verlagerung der Residenz der Kurfürsten von Ehrenbreitstein nach Koblenz beginnt ein neuer Abschnitt in der Entwicklung der Stadt. Das am Rhein gelegene frühklassizistische Schloss nahm keinen Bezug mehr zur Altstadt auf, es wurde vielmehr Ausgangspunkt eines neuen Stadtteils mit regelmäßigem Grundriss und der Schloßstraße als zentraler Achse in Ost-West-Richtung. Der Ausbau dieser so genannten Clemensstadt oder auch Neustadt kam allerdings erst in der Mitte des 19. Jahrhunderts zum Abschluss.

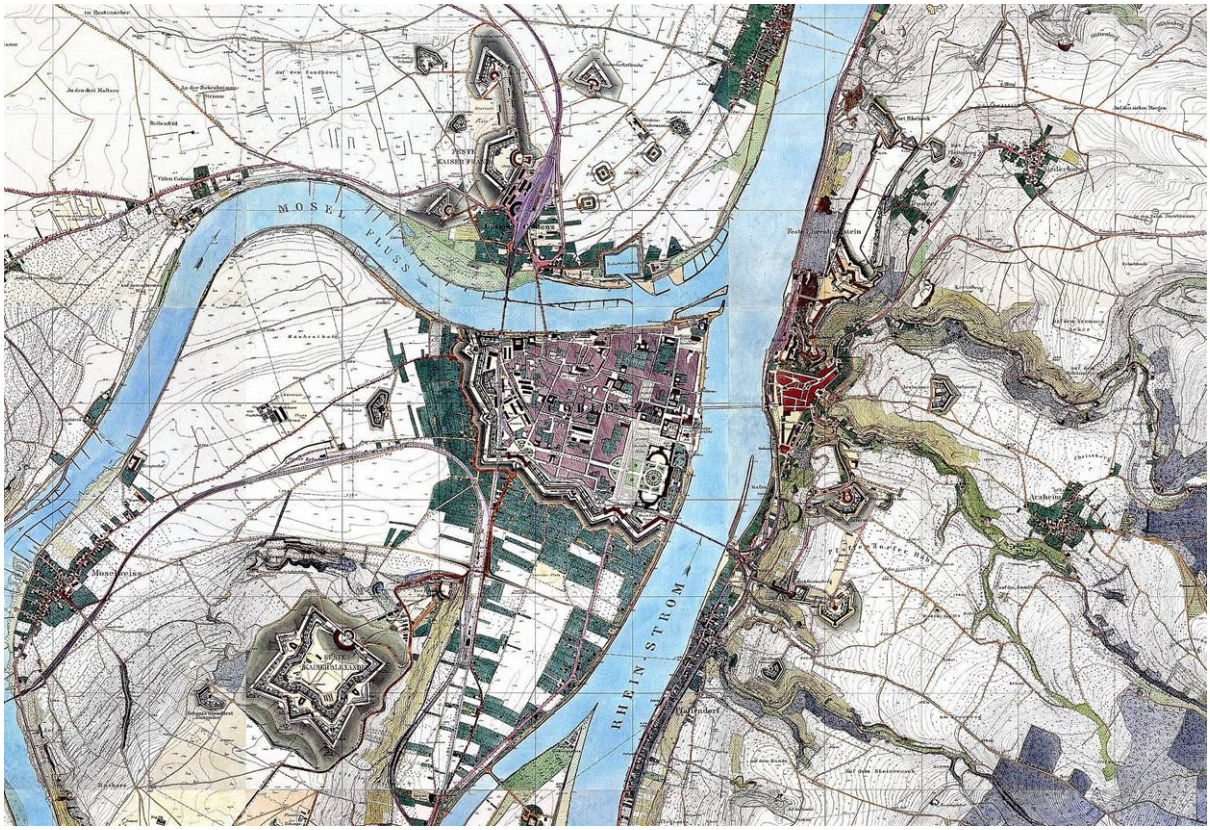


Bau des Schlosses und Anlage der Clemensstadt, Plan von 1794
Die Verlagerung der Residenz in die Stadt Koblenz führte zur Aufgabe der Stadtbefestigung.

Die Anlage des Schlosses erforderte den teilweisen Abbruch der barocken Stadtbefestigung, so dass Koblenz über keine effektive Verteidigungsanlage in den kurz darauf ausbrechenden Revolutionskriegen mit Frankreich verfügte. Folgerichtig wurde die Stadt 1794 praktisch kampflos von der französischen Armee erobert. Koblenz wurde Verwaltungszentrum des neuen französischen Départements Rhin-et-Moselle. Nach dem Ende der napoleonischen Expansionspolitik wurde Koblenz Ende 1813 von den Franzosen geräumt und für kurze Zeit von der russischen Armee besetzt.

19. Jahrhundert

Auf dem Wiener Kongress 1814/1815 wurde das Rheinland dem Königreich Preußen zugesprochen. Unter preußischer Herrschaft setzte eine rege Bautätigkeit ein, die für die weitere Entwicklung der Stadt weitreichende Folgen haben sollte. Durch die Kabinettsorder vom 11. März 1815 wurde angeordnet, Koblenz erneut mit einem Festungsring zu umgeben und zu einem Bollwerk gegen Frankreich auszubauen. Schon im selben Jahr wurde mit dem Wiederaufbau der 1801 von den französischen Revolutionstruppen gesprengten Festung Ehrenbreitstein nach neuestem Stand der Festungsbaukunst begonnen. Weitere Festungen im Umfeld der Stadt sollten in den folgenden Jahren dazukommen, so das Befestigungssystem der Feste Kaiser Alexander auf der Karthause, das System der Feste Kaiser Franz in Lützel und die weiteren Befestigungsanlagen auf der rechten Rheinseite wie das Fort Asterstein. Bis 1832 war der neue Festungsgürtel um die Stadt fertig gestellt und wurde in den darauf folgenden Jahrzehnten immer wieder ergänzt und modernisiert, so dass hier schließlich das zweitgrößte Festungssystem in Europa nach Gibraltar entstand.

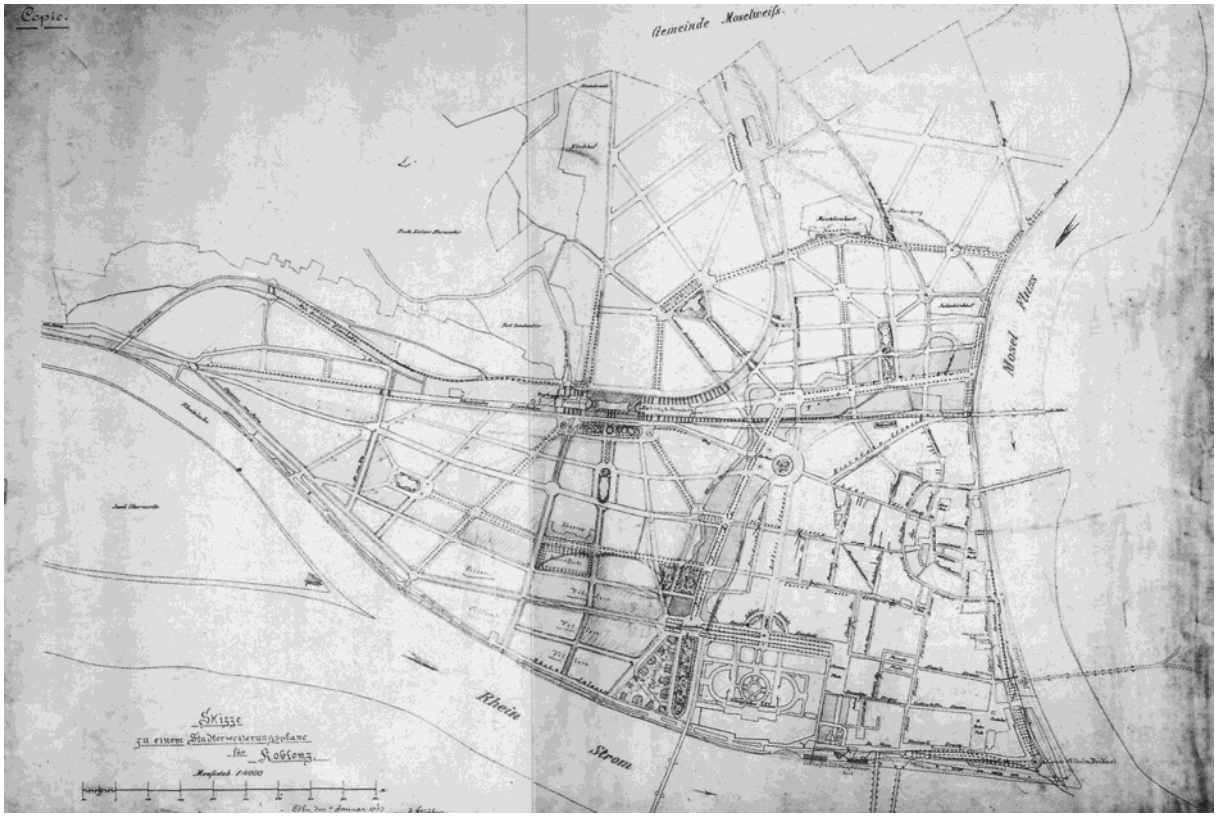


Fortifikationsplan der Großfestung Koblenz von 1880
Der Plan zeigt die Vielzahl der Befestigungsanlagen, die in preußischer Zeit entstanden sind.

Die neue Stadtbefestigung war im 19. Jahrhundert eines der Haupthemmnisse für die Entwicklung der Stadt, da alle Flächen vor der Stadtumwallung von einer Bebauung weitestgehend freizuhalten waren. Auf Grund der Wachstumshemmnisse durch die Festungsanlagen verdankt Koblenz seinen weiteren Aufstieg dem Militär. Neben den Befestigungen entstanden neue Kasernen, so dass schließlich auf sechs Ein-

wohner in Koblenz und Ehrenbreitstein ein preußischer Militärangehöriger kam. Auch wuchs die Zahl der Verwaltungsbeamten deutlich an, da neben dem Oberpräsidium der Rheinprovinz auch das Generalkommando des VIII. Armeekorps, die Königliche Bezirksregierung und eine Reihe nachgeordneter Behörden in der Stadt angesiedelt waren. Die mit dem Bau des Schlosses und der Anlage der Neustadt begonnene Stadterweiterung wurde in der preußischen Zeit, im Rahmen der Erweiterungsmöglichkeiten innerhalb der neuen Stadtbefestigung, weitergeführt.

Das Jahr 1890 stellte einen Wendepunkt in der Stadtgeschichte von Koblenz dar. Die vollständige Aufgabe der Koblenzer Stadtumwallung machte den Weg frei für den Verkauf des ehemaligen Befestigungsgeländes an die Stadt. Diese beauftragte den Kölner Stadtbaumeister Joseph Stübben mit einer ersten Planung für eine systematische Erweiterung der Stadt in Richtung Süden und Westen. Herzstück der Planungen war die neue Nord-Süd-Achse, die Südallee, sowie der große neue Hauptbahnhof, der 1902 in Betrieb genommen wurde. Zur Ausführung kam schließlich die Planung des Vermessungsingenieurs Otto Theodor Amandus Fohl. In den folgenden Jahren erlebte die Stadt eine „verspätete“ Gründerzeit, in der ganze Straßenzüge innerhalb kurzer Zeit erschlossen und durch private Bauherren bebaut wurden. Die Planungsrechtliche Grundlage für die Bebauung der neu erschlossenen Flächen waren die sogenannten Fluchtlinienpläne, Vorgänger der heutigen Bebauungspläne, die flächendeckend für die neuen Stadtviertel erstellt wurden und die vor allem die Lage der Straßen und die Baugrenzen der Gebäude („Baufluchten“) regelten.

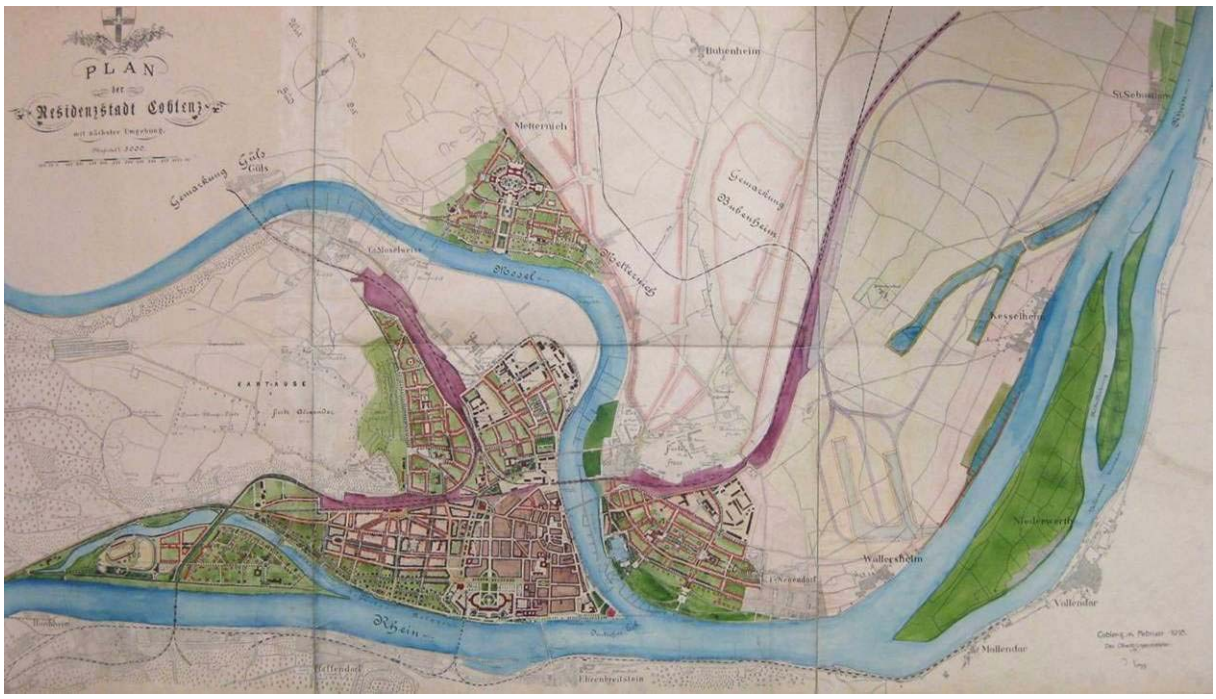


Geplante Stadterweiterung von Joseph Stübben, Plan von 1889
Die formal-geometrische Planung mit repräsentativen Straßen- und Platzräumen ist typisch für den gründerzeitlichen Städtebau.

20. Jahrhundert

Nach Aufgabe der Stadtbefestigung wuchs die Stadt bis zum Ersten Weltkrieg kontinuierlich auf den neu gewonnenen Flächen. Erste Eingemeindungen, Lützel und Neuendorf 1891 und Moselweiß 1902, führten zudem zu einer deutlichen Vergrößerung des Stadtgebiets. Gleichzeitig entstanden erste Planungen für die großen freien Flächen im Westen der Stadt, die Grundlage für die neuen Stadtteile Rauental und Goldgrube. Auch das Oberwerth wurde in dieser Zeit für eine Besiedlung erschlossen. Sowohl in den neuen Stadtteilen als auch im Bereich der Altstadt entstanden zahlreiche neue repräsentative Bürgerhäuser im typischen Stilmix der Gründerzeit sowie eine Vielzahl an neuen öffentlichen Gebäuden, so zum Beispiel entlang des heutigen Friedrich-Ebert-Rings. Zu den herausragenden baulichen Zeugnissen dieser Zeit gehören das Denkmal für Kaiser Wilhelm I. am Deutschen Eck, das Gebäude der ehemaligen königlichen Regierung am Konrad-Adenauer-Ufer, das ehemalige Oberpräsidium an der Stresemannstraße sowie die neue Oberpostdirektion am Friedrich-Ebert-Ring.

Bedingt durch den Ersten Weltkrieg kam es zu einem Einschnitt in der Stadtentwicklung. Gleichwohl entstanden noch während des Krieges unter der Federführung von Stadtbaurat Franz Xaver Rogg eine Reihe bemerkenswerter städtebaulicher Planungen, die jedoch größtenteils nicht umgesetzt wurden, so etwa für die Erweiterung des Stadtteils Lützel und die Anlage eines neuen Zentralkrankenhauses mit neuen Wohngebieten in Metternich, allesamt von den Ideen der damals modernen Gartenstadtbewegung mit ihrem hohen sozialen und auch stadtbaukünstlerischen Anspruch inspiriert.



Stadtentwicklungsplan von Franz Xaver Rogg, 1918
An die Stelle des gründerzeitlichen Städtebaus trat der Siedlungsbau im Geist der Gartenstadtbewegung. Für den Norden der Stadt entstanden erste Planungen für ein Industriegebiet mit Hafen.

Nach Ende des Krieges wurde Koblenz zunächst von den Amerikanern, im Anschluss bis 1929 von den Franzosen besetzt, für die eine Reihe neuer Wohnhäuser unter anderem in der Südstadt gebaut werden mussten. Als Folge des Versailler Vertrages verlor Koblenz zudem seine Garnison, da es in der entmilitarisierten Zone lag. Eine weitere für die Stadtentwicklung weitreichende Auswirkung des Friedensvertrags war die von den Franzosen geforderte Schleifung eines Großteils der preußischen Festungsanlagen. Hierfür wurde in der Folge sogar ein eigenes Entfestigungsamt geschaffen. Zwar wurde von Seiten der Stadt Koblenz zunächst noch versucht, Teile der alten Anlagen in eine zivile Nachnutzung zu integrieren. So entstand zum Beispiel eine Siedlungsplanung für die Festung Kaiser Alexander auf der Karthause, die die alten Wallanlagen in den Siedlungsrundriss einbezog. Diese Planungen ließen sich jedoch vor der zuständigen alliierten Militär-Kommission nicht durchsetzen. Um ein Haar hätte die Festung Ehrenbreitstein das Schicksal der Schleifung geteilt. Dass der Abriss der Festung verhindert werden konnte, ist unter anderem dem Engagement des amerikanischen Generals Henry Tureman Allen zu verdanken, der den kulturhistorischen Wert der Festung erkannte und sich für den Erhalt der Anlage einsetzte.

In den 1920er Jahren entstanden neue Siedlungs- und Wohnanlagen im Rauental und der Goldgrube, errichtet insbesondere von der bereits vor dem Krieg gegründeten Genossenschaft des Beamten-Wohnungsvereins. Auch hier ist in der kleinteiligen Reihenhausbebauung mit großen Gartenparzellen noch der Geist der Gartenstadtbewegung zu spüren. Gleichwohl wurden hier auch bereits erste Baublöcke im Stil der neuen Moderne realisiert. 1923 wurde Wallersheim eingemeindet. Die Anfänge des Industriegebiets im Norden der Stadt liegen ebenfalls in dieser Zeit, erste Planungen für die Anlage eines Rheinhafens wurden erstellt. Ebenfalls in den 1920er Jahren wurde der Bau einer neuen Moselbrücke in Verlängerung des Moselringes geplant, um die Altstadt durch den Bau einer neuen Hauptstraße, der heutigen B 9, vom damals bereits zunehmenden Verkehr zu entlasten.



Vogelschau zur 1000-Jahr-Feier der Rheinlande, 1925 (Ausschnitt)
Die Perspektive veranschaulich die großen städtebaulichen Visionen der Zeit. Im Hintergrund zu erkennen sind die Planungen für die Goldgrube, das Rauental sowie für Lützel und Neuendorf.

Die Zeit des Dritten Reichs war durch monumentale Planungen für den Ausbau von Koblenz zur Gauhauptstadt geprägt. So war die Anlage einer neuen Prachtachse in Verlängerung der Schloßstraße bis zur Mosel geplant, wo das neue Gauforum, angelehnt an die Formen des kurfürstlichen Schlosses, liegen sollte. Neue Wohnsiedlungen entstanden unter anderem auf dem Gelände der alten Feste Kaiser Alexander auf der Karthause, dem neuen Stadtteil Asterstein, in Ehrenbreitstein und am Volkspark in Lützel. Das Industriegebiet und der Rheinhafen nahmen in den Planungen konkretere Züge an und erstmalig tauchen die Trasse der neuen Reichsautobahn, die heutige A 48, und der in der Verkehrsplanung völlig neue Typus des kreuzungsfreien („planfreien“) Autobahnknotens in den Planentwürfen der Stadt auf.

Im Zuge der Wiederbesetzung der entmilitarisierten Zone durch die Wehrmacht 1936 wurden zudem eine Reihe neuer Kasernen gebaut, so u.a. die Rhein- und die Falckenstein-Kaserne in Lützel, die Gneisenau- und die Augusta-Kaserne im Bereich der heutigen Pfaffendorfer bzw. Horchheimer Höhe und die Fritsch-Kaserne in Koblenz-Niederberg. 1937 erfolgte die Eingemeindung von Ehrenbreitstein, Horchheim, Metternich, Niederberg, Pfaffendorf sowie von Teilen von Arzheim und Urbar.



Ideenskizze zum Generalbebauungsplan 1941

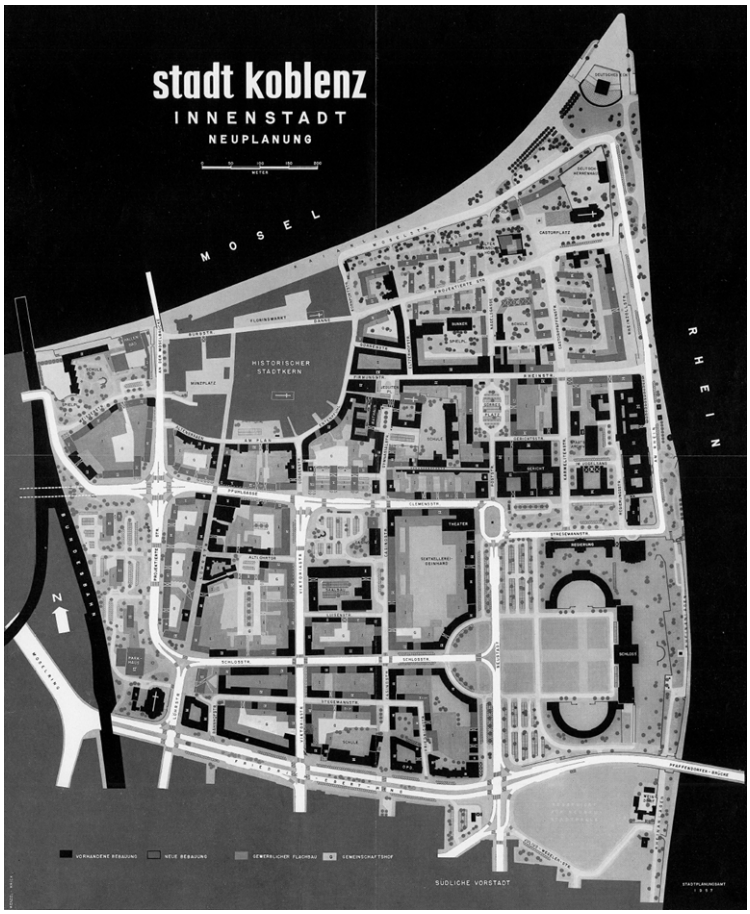
Bemerkenswert ist die geplante Ost-West-Achse in der Mitte des Plans, die das Schloss mit der Mosel verbinden sollte. Ganz im Norden der Stadt ist die Trasse der neuen Autobahn zu erkennen.

Im Zweiten Weltkrieg wurde Koblenz wie viele andere Städte zu großen Teilen zerstört. In der dicht bebauten Altstadt waren die Schäden besonders groß. In der Gesamtbilanz wurde Koblenz zu 26 % völlig zerstört, die Innenstadt zu 54 %. Weitere 33 % der Gebäude in der Innenstadt wurden schwer beschädigt. Von den 7.360 Wohngebäuden in der Stadt wurden 3.116 vernichtet. Insgesamt mussten nach dem Krieg über 1 Million m^3 Schutt beseitigt werden. Mit den Kriegstrümmern wurde unter anderem der südliche Teil des Rheinaltarms am Oberwerth zugeschüttet.

Koblenz ab 1945

Nach Ende des Krieges wurde Koblenz Teil der französischen Besatzungszone und war Schauplatz der Gründung des Landes Rheinland-Pfalz. Der Wiederaufbau war zunächst davon geprägt, die größte Wohnungsnot zu beseitigen und die Versorgung der Bevölkerung sicherzustellen. Diese Bemühungen wurden unter anderem durch den Verlust der wirtschaftlich wichtigen Stellung von Koblenz als Hauptstadt der Rheinprovinz zunächst erschwert.

1957 legte Stadtoberbaurat Eberhard Berg einen Wiederaufbauplan für Koblenz vor, der einige weitreichende Eingriffe in die noch mittelalterlich geprägte Struktur der Stadt vorschlug, die zum größten Teil auch umgesetzt wurden. So wurde ein großer Platz als neuer Mittelpunkt der Stadt angelegt, der heutige Zentralplatz. Auch wurden größere Straßendurchbrüche geplant, um den Straßenverkehr neu zu ordnen. So entstanden die Straße Am Alten Hospital, die Hohenfelder Straße und die Achse Am Wöllershof-Pfuhlgasse-Clemensstraße. Eine Reihe großer neuer Parkplätze wurde angelegt, so am westlichen Cityrand, dem Standort des heutigen Löhrcenters. Der Grundstein für den Ausbau von Koblenz zu einer verkehrsgerechten Stadt war gelegt. Mit dem Bau des neuen Kastorviertels wurde der Teil des mittelalterlichen Stadtgrundrisses aufgegeben, der sich früher zwischen der Altstadt und dem Deutschen Eck erstreckte. Auch das Viertel an der Weißer Gasse wurde nicht wieder aufgebaut. An seiner Stelle liegen das Stadtbad, eine Schule und eine Grünfläche.



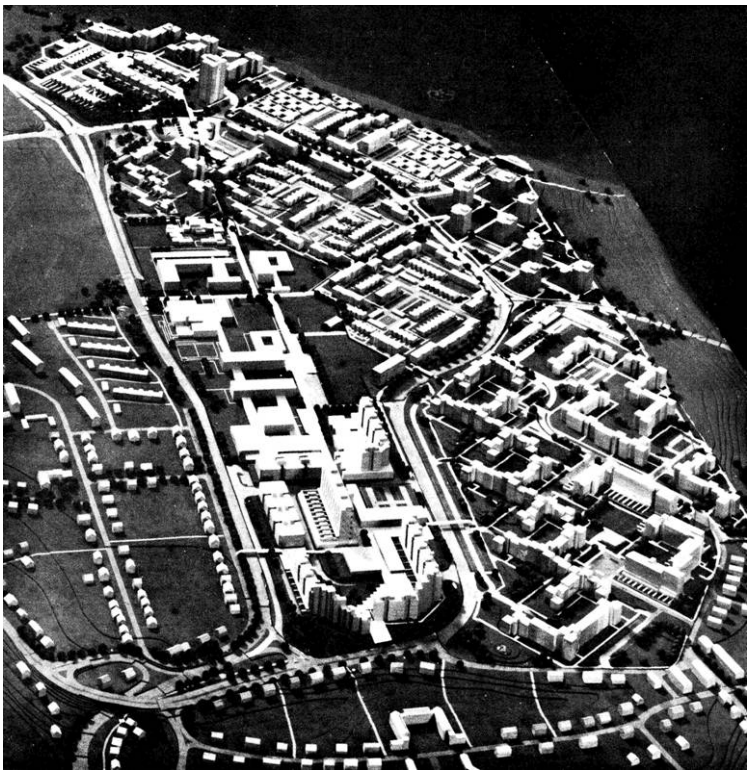
Wiederaufbauplan der Koblenzer Innenstadt von 1957

Die Altstadt ist als „Traditionsinsel“ eingebettet in eine in großen Teilen neu und einheitlich gestaltete Innenstadt. Vor allem die Verkehrsbeziehungen wurden mit einer Reihe von Straßendurchbrüchen neu geordnet.

Zwischen Altstadt und Deutschem Eck liegt das neue Kastorviertel, im Geist der Zeit als Zeilenbebauung mit großzügigen Grünflächen angelegt.

In der Mitte des Plans sind der neue Zentralplatz und die neue Verkehrsachse Am Wöllershof-Pfuhlgasse-Clemensstraße zu erkennen.

In den 1960er und 1970er Jahren erlebte Koblenz einen großen Aufschwung, verbunden mit einem extensiven Wachstum der Siedlungsflächen in der Stadt. Mit den Eingemeindungen von Kesselheim und Stolzenfels 1969 und Arzheim, Arenberg-Immendorf, Bubenheim, Güls, Lay und Rübenach 1970 erreichte die Stadt ihre heutige Größe. Mit den großen Siedlungen auf der Karthause und der Horchheimer und Pfaffendorfer Höhe entstanden völlig neue Stadtteile. Auch im Bereich der Flächen für Gewerbe, Industrie und Dienstleistung expandierte die Stadt. Das große Industriegebiet im Norden der Stadt wurde erschlossen, im Rauental entstand das neue Büro- und Dienstleitungszentrum. Mit der Erschließung der neuen Flächen für Wohnen und Gewerbe war ein intensiver Ausbau der Verkehrsinfrastruktur insbesondere für den motorisierten Individualverkehr verbunden, während 1967 die Straßenbahn nach rund 80 Jahren Betrieb endgültig aus dem Stadtbild verschwand.



Planung des neuen Stadtteils Karthause-Flugfeld, um 1973

Der Stadtteil wurde auf der Grundlage des Entwurfs des Darmstädter Büros Guther und Stracke gebaut. Bezeichnend für die Planungen dieser Zeit sind die hohe Dichte der Bebauung, die eine neue Urbanität erzeugen sollte, und die Trennung der Verkehrsarten, die dem damals noch gültigen Leitbild einer verkehrsgerechten Stadt entsprach.

Das mittig gelegene zentrale Infrastrukturband mit einer Kombination von Bildungs-/Versorgungseinrichtungen und Wohnhochhäusern wurde nicht in dieser Dichte umgesetzt. Unten im Bild ist der Nordrand der Siedlung Altkarthause (Stadtteil Karthause Nord) zu erkennen.

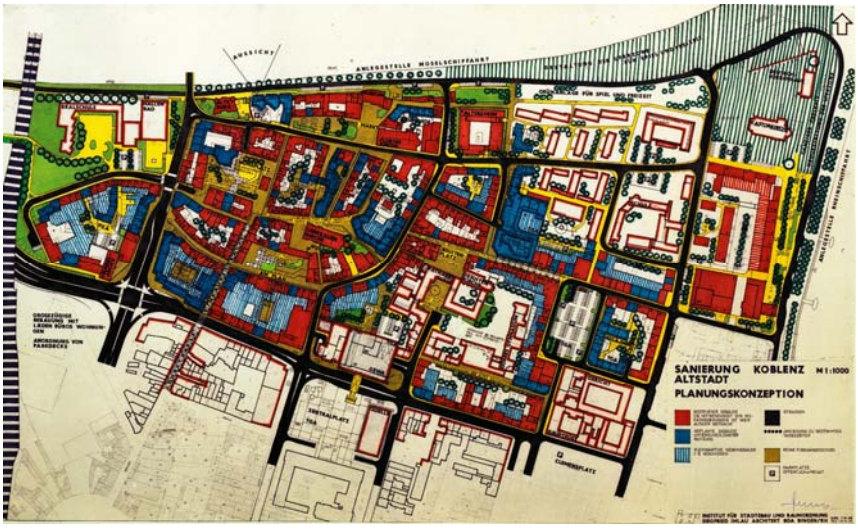


Planung des neuen Dienstleistungszentrums Rauental, um 1964

Ab Mitte der 1960er Jahre entstand im Stadtteil Rauental noch unter der Ägide von Stadtoberbaurat Berg das große neue Dienstleistungszentrum der Stadt Koblenz, in dem sich praktisch ausschließlich Büroflächen befinden.

Die Idee, Wohnen und Arbeiten zu trennen, geht im Prinzip noch auf die Grundsätze der Charta von Athen aus dem Jahr 1933 zurück. Ein Resultat dieses Planungsansatzes sind die erforderlichen großen Verkehrs-Trassen, die der Verbindung der neuen Stadtteile untereinander dienen.

Seit dem Anfang der 1970er Jahre kam es vor dem Hintergrund des immensen Verlusts an alter Bausubstanz als Folge der Kriegszerstörungen und der anschließenden Neuplanung der Städte zu einer Rückbesinnung auf historische Baustrukturen. In der Koblenzer Altstadt wurden seit Mitte der 1970er Jahre umfassende städtebauliche Sanierungsmaßnahmen für eine Erneuerung des historischen Kerns der Stadt auf Grundlage des damals gerade neu geschaffenen Städtebauförderungsrechts durchgeführt. Dies führte zu einer erheblichen Aufwertung der Altstadt und zur Beseitigung vieler Missstände an Gebäuden und im öffentlichen Raum, die als Folge jahrzehntelanger Vernachlässigung entstanden waren. Im Rahmen der Sanierung wurden zahlreiche, teilweise ruinöse Gebäude komplett erneuert, störende Betriebe ausgelagert und der Trend der Abwanderung aus der Altstadt gestoppt. Heute gehört das historische Zentrum der Stadt wieder zu den beliebtesten Wohn- und Einzelhandelslagen im Stadtgebiet. Möglich wurde die Sanierung durch den Einsatz von Städtebaufördermitteln, die in der Regel je zu einem Drittel vom Bund, vom Land und der Stadt bereitgestellt wurden. Von 1978 bis 2013 wurde auch für den Ortskern des Stadtteils Ehrenbreitstein ein Sanierungsverfahren durchgeführt. Es handelte sich dabei mit 17,1 ha um eines der größten Sanierungsgebiete in Rheinland-Pfalz.



Plan für die Sanierung der Koblenzer Altstadt

Ab Mitte der 1970er Jahre erfolgte die behutsame Erneuerung des historischen Stadtkerns von Koblenz. Die Sanierung der Altstadt zählt zu den Erfolgsgeschichten der Stadtentwicklung in Koblenz und trägt erheblich zum positiven Image der Stadt bei.

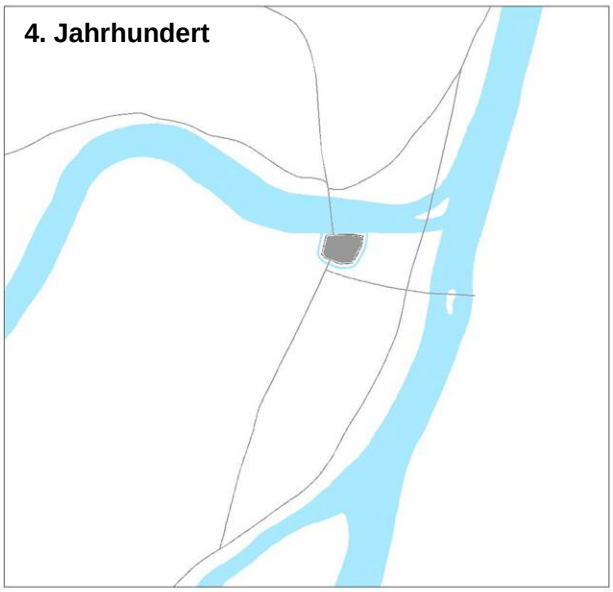
Mit den 1990er Jahren und dem Ende des Kalten Krieges wurden erste bis zu diesem Zeitpunkt militärisch genutzte Flächen der zivilen Nachnutzung (Konversion) zugeführt. So wurde im Bereich der ehemaligen Boelcke-Kaserne im Stadtteil Rauental ein attraktiver und innenstadtnaher Wohnstandort entwickelt. Die ehemalige Pionierkaserne in Metternich konnte für die Umsiedlung der Universität Koblenz-Landau genutzt werden. Weitere ehemalige Kasernen stehen für eine Umnutzung an, so die Fritsch-Kaserne in Koblenz-Niederberg oder die ehemalige Standortverwaltung am Fuß der Feste Kaiser Franz in Lützel. Die Konversion von nicht mehr benötigten und von mindergenutzten Flächen in der Stadt gehört zu den großen Zukunftsaufgaben der Stadtentwicklung in Koblenz und umfasst auch Flächen der Bahn, der Stadt oder private Grundstücke wie z.B. gewerbliche Flächen. Zu den zivilen Konversionsprojekten der Stadt zählt das Gelände des inzwischen geschlossenen Stadtbades im Bereich des ehemaligen Altstadtviertels an der Weißer Gasse.

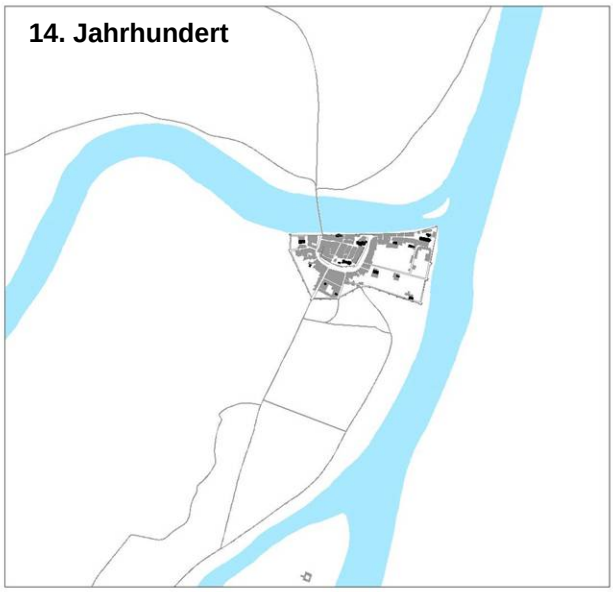
Ein enormer Schub für die Entwicklung der Stadt wurde zuletzt durch die Bundesgartenschau Koblenz 2011 ausgelöst, wobei viele Frei- und Grünflächen der Innenstadt völlig neu gestaltet werden konnten. Die Ausstellungsbereiche Schloss, am Deutschen Eck und auf dem Festungsplateau sind zusammen mit dem neuen Konrad-Adenauer- und Peter-Altmeier-Ufer heute hochattraktive Freiräume für die Naherholung der Koblenzer Bürgerinnen und Bürger, zumal die Festung Ehrenbreitstein mit dem großen neuen Festungspark durch eine Seilbahn erstmals direkt mit der Innenstadt von Koblenz verbunden ist. Auch die Großbaustelle Zentralplatz ist mittlerweile fertiggestellt. Hier befinden sich das neue Kulturgebäude der Stadt („Forum Confluentes“) mit Stadtbibliothek und Mittelrhein-Museum sowie das neue Einkaufszentrum Forum Mittelrhein. Im Zusammenspiel mit der neu gestalteten Fußgängerzone Schloßstraße und dem neuen Schienenhaltepunkt Mitte ist so ein wichtiger Impuls für die Zukunft der Innenstadt von Koblenz entstanden.



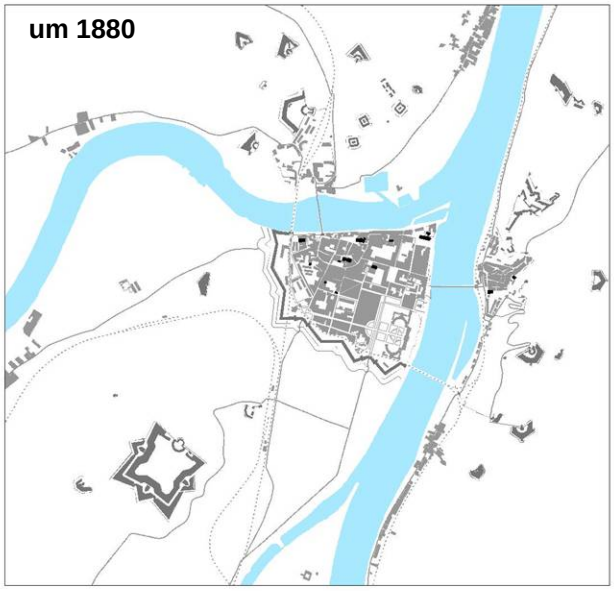
Die Eingemeindungen in die Stadt Koblenz

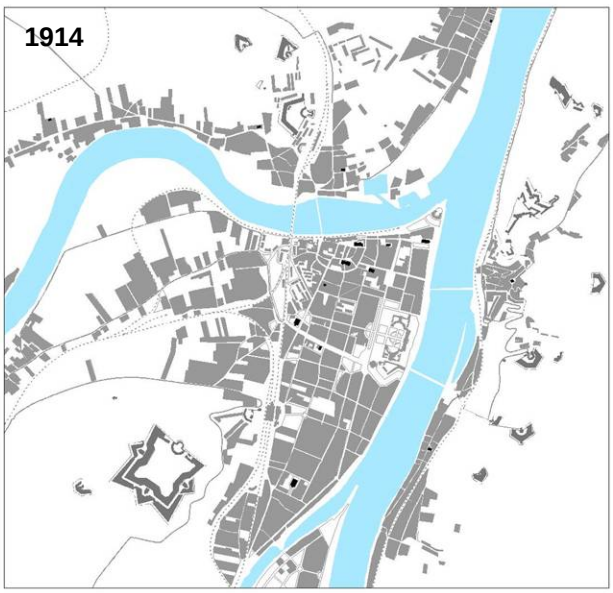
Bis 1890 erstreckte sich das Stadtgebiet ausschließlich zwischen den beiden Flüssen Rhein und Mosel. Erst mit der Eingemeindung von Lützel 1891 erfolgt der „Sprung“ über die Mosel. Mit den Eingemeindungen von 1937 dehnte sich die Stadt auch auf die rechte Rheinseite aus. Mit den letzten Eingemeindungen 1970 erreichte Koblenz seine heutige Größe.







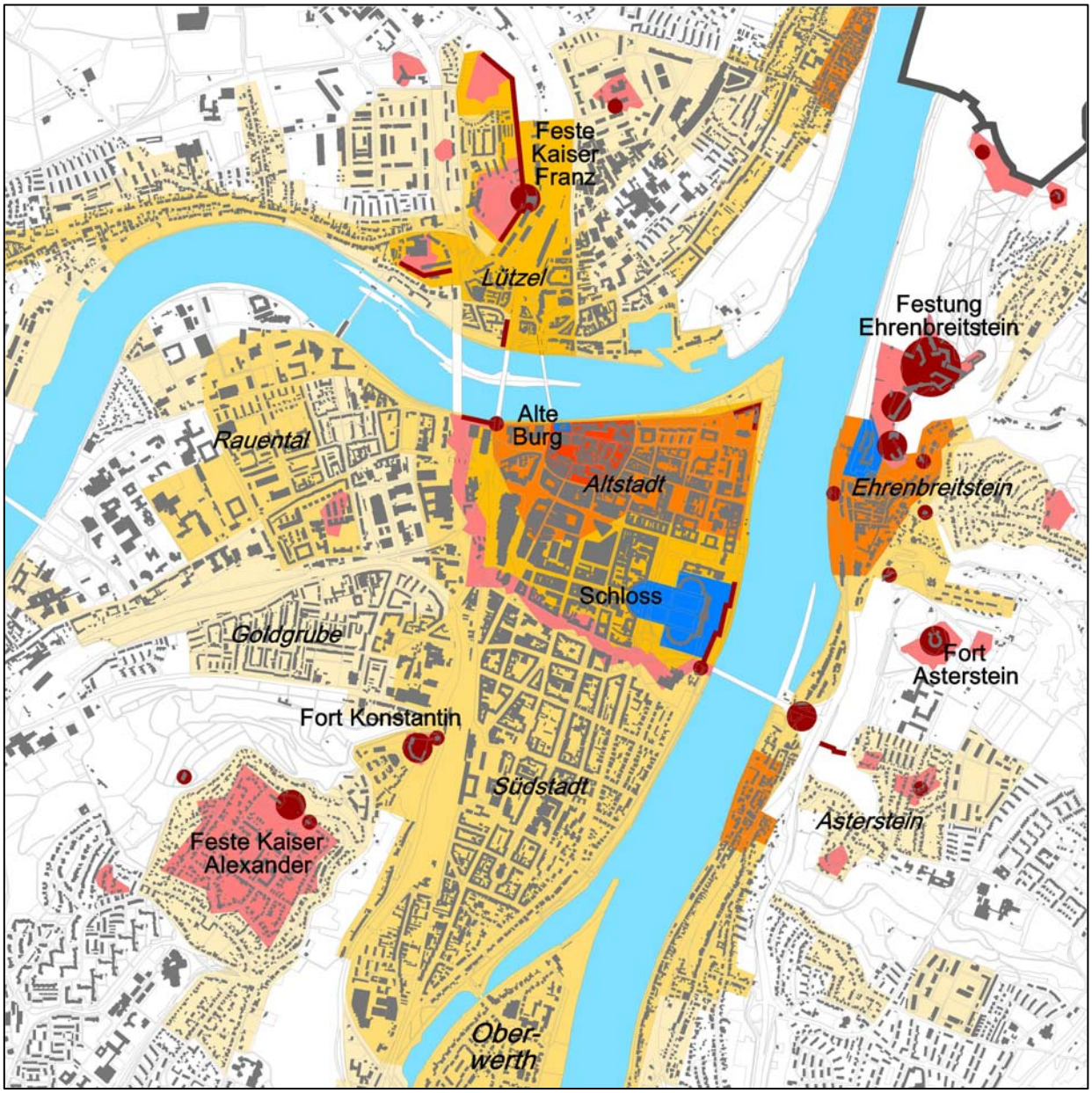




Die geschichtliche Entwicklung der Stadt Koblenz seit der Römerzeit

Die fünf Karten zeigen die wesentlichen Entwicklungsschritte der Stadt Koblenz von der Gründung durch die Römer bis zum Beginn des 20. Jahrhunderts.

Das römische Kastell auf dem Altstadthügel war die Keimzelle der heutigen Stadt. Die mittelalterliche Stadtmauer bot Platz für eine erste große Stadterweiterung in Richtung Deutsches Eck und Rhein. Die Stadtmauer wurde im 17. Jahrhundert durch die barocken Festungsanlagen verstärkt. Ehrenbreitstein war zu dieser Zeit eigenständige Residenzstadt. Nach dem Übergang der Rheinlande an Preußen 1815 wurde die Stadt neu befestigt. Diese Anlagen hatten bis 1890 Bestand. Nach deren Abriss kam es zu einer „verspäteten“ Gründerzeit in Koblenz.



Entwicklungsphasen der Stadt Koblenz und Großfestung im heutigen Kontext

Die Karte zeigt eine Überlagerung der wichtigsten Entwicklungsphasen des zentralen Bereichs von Koblenz mit dem aktuellen Schwarzplan (Gebäudebestand) der Stadt. Deutlich zu erkennen ist die Entwicklung der Siedlungsflächen Richtung Süden (heutige Südstadt) und Westen (Rauental und Goldgrube) nach der Aufgabe der preußischen Stadtumwallung (heutiger Friedrich-Ebert-Ring).

Die Lage der preußischen Festungsanlagen ist ebenfalls auf der Karte zu erkennen. Zahlreiche Reste der Großfestung haben sich bis heute erhalten, allen voran die Festung Ehrenbreitstein. Diese Anlagen, wie zum Beispiel die Feste Kaiser Franz in Lützel oder das Fort Asterstein, können als Ausgangspunkte für eine weitergehende städtebauliche Entwicklung genutzt werden.

- römisches Kastell (4. Jahrhundert)
- mittelalterliche Stadt
- 18. / 19. Jahrhundert, Klassizismus und preußische Großfestung
- Gründerzeit, bis 1914
- 1914 bis 1945
- nach 1945
- ehemalige kurfürstliche Residenzbereiche (Alte Burg bis 1768)
- preußische Festungsanlagen
- erhaltene Festungsreste



Blick von der Altstadt in Richtung **Festung Ehrenbreitstein**

Die preußische Festung wurde auf den Grundmauern der mittelalterlichen Burg Ehrenbreitstein errichtet, die 1801 von französischen Truppen gesprengt worden war. Im Bild rechts ist das barocke Dikasterialgebäude von Balthasar Neumann zu erkennen.



Blick von Süden über die **Altstadt** von Koblenz

Im Hintergrund ist links der älteste Siedlungskern von Koblenz mit der Liebfrauenkirche zu erkennen. In der Bildmitte liegt das neue Forum Mittelrhein mit dem Kulturbau der Stadt Koblenz.



Blick von Osten über das **Koblenzer Schloss**

Das kurfürstliche Schloss wurde in den Jahren 1780 bis 1794 errichtet. Es löste die alte Residenz in Ehrenbreitstein ab. Im Bildhintergrund ist die Clemens- bzw. Neustadt zu erkennen, für die die barocke Stadtbefestigung aufgegeben wurde.



Blick von Süden über die **Südstadt**

Die Südstadt wurde nach den Plänen von Joseph Stübben und Otto Theodor Amandus Fohl entwickelt. Sie stellt die erste große Stadterweiterung nach der Aufgabe der preußischen Stadtbefestigung dar. In der Bildmitte erkennt man die Kirche St. Josef und die Südallee, die die Südstadt mit der Altstadt verbindet.

Quellenverzeichnis

Literatur

Frenz, Eckehard; Präuner, Rolf; Reimann, Wolfgang R. – „Die `Elektrisch´ an Rhein, Mosel und Lahn – Eine Zeitreise mit Straßenbahn und Obus in und um Koblenz“, 2010

Generaldirektion Kulturelles Erbe Rheinland-Pfalz (Hrsg.) – „Koblenz verändert sich – Eine Fotodokumentation der letzten 150 Jahre“, 2011

Kallenbach, Reinhard – „Koblenzer Geschichte neu erzählt“, 2012

Kallenbach, Reinhard – „Die Koblenzer Altstadt – Entwicklung, Planung und Schicksal der historischen Bürgerhäuser“, 1995

Kallenbach, Reinhard – „Leben und leiden in Koblenz – Ein Beitrag zur Entwicklung der kommunalen `Gesundheits-Infrastruktur´ im 19. und 20. Jahrhundert“, 2007

Kallenbach, Reinhard – „100 Jahre gut und sicher wohnen – Geschichte der Wohnungsgenossenschaft Modernes Wohnen Koblenz eG 1911-2011“, 2011

Kneis, J. Joachim – „Koblenz-Ehrenbreitstein – Ein Führer durch die ehemalige Residenzstadt“

Landesamt für Denkmalpflege Rheinland-Pfalz (Hrsg.) – „Denkmaltopographie, Kulturdenkmäler in Rheinland-Pfalz Band 3.1, Stadt Koblenz – Südliche Vorstadt und Oberwerth“, 1986

Landesamt für Denkmalpflege Rheinland-Pfalz (Hrsg.) – „Denkmaltopographie, Kulturdenkmäler in Rheinland-Pfalz Band 3.2, Stadt Koblenz – Innenstadt“, 2004

Landesamt für Denkmalpflege Rheinland-Pfalz (Hrsg.) – „Denkmaltopographie, Kulturdenkmäler in Rheinland-Pfalz Band 3.3, Stadt Koblenz – Stadtteile“, 2013

Liessem, Udo – „Fünfzig Jahre Stadtgeschichte Koblenz 1890-1940“, 1983

Ministerium der Finanzen Rheinland-Pfalz (Hrsg.) – „Stadterneuerung 1“, ohne Jahresangabe

Reinborn, Dietmar – „Städtebau im 19. und 20. Jahrhundert“, 1996

Schnatz, Helmut – „Ganz Koblenz war ein Flammenmeer! – 6. November 1944“, 2004

Schnorrbach, Josef; Berg, Eberhard (Hrsg.) – „Stadt Koblenz – Aufbauplanung Innenstadt 1957“

www.wikipedia.org -> Koblenz

Abbildungen

Seite 2, 4: Landesamt für Denkmalpflege Rheinland-Pfalz (Hrsg.) – „Denkmaltopographie, Kulturdenkmäler in Rheinland-Pfalz Band 3.2, Stadt Koblenz – Innenstadt“, 2004

Seite 3, 6: Amt für Stadtvermessung und Bodenmanagement Koblenz

Seite 5, 8, 10, 12 (unten), 13: Stadtarchiv Koblenz

Seite 7: Landesamt für Denkmalpflege Rheinland-Pfalz (Hrsg.) – „Denkmaltopographie, Kulturdenkmäler in Rheinland-Pfalz Band 3.1, Stadt Koblenz – Südliche Vorstadt und Oberwerth“, 1986

Seite 9: Mittelrhein-Museum Koblenz

Seite 11: Schnorbach, Josef; Berg, Eberhard (Hrsg.) – „Stadt Koblenz – Aufbauplanung Innenstadt 1957“

Seite 12 oben: Planungsbüro Guther und Stracke – „Koblenz-Karthause – Ein neuer Stadtteil“, Planungsdokumentation, (ohne Jahresangabe)

Seite 14, 15, 16: Stabsstelle für integrierte Stadtentwicklung Koblenz

Seite 17: www.wikipedia.org -> Holger Weinandt (Festung Ehrenbreitstein, Schloss), Amt für Wirtschaftsförderung Koblenz (Altstadt, Südstadt)

2.2 Koblenz im räumlichen Kontext

Die Entwicklung einer Stadt wird maßgeblich durch ihre geographische Lage und die sich daraus ergebenden räumlichen und funktionalen Verknüpfungen mit dem Umland bestimmt. Dies trifft auf Koblenz durch seine Lage an gleich zwei großen Flüssen, der regional bedeutsamen Mosel und der herausragenden europäischen Verkehrsachse und Kulturregion Rhein, im besonderen Maße zu. Im Folgenden werden die Lage der Stadt Koblenz und ihre Verknüpfungen auf den verschiedenen Maßstabsebenen, vom europäischen bis zum regionalen Kontext, betrachtet.

Europa

Koblenz liegt in Europa mitten im bandförmigen Wirkungsbereich der sogenannten „**Blauen Banane**“, einem urbanisierten und verdichteten Großraum, der von der Irischen See bis zum Mittelmeer reicht. Hier wird auf Grund der Verdichtung von Bevölkerung, Wirtschaft, Wissen, Infrastruktur und des hohen Maßes an globalen Verflechtungen ein sehr hoher Grad an Dynamik und Zentralität erreicht. Unter Zentralität ist dabei die Konzentration zentralörtlicher Einrichtungen verschiedener Sektoren wie Verkehr, Handel, Versorgung, Verwaltung, Dienstleistung, Freizeit, Kultur, Bildung und Gesundheitswesen zu verstehen. So liegen fast alle wichtigen Einrichtungen der Europäischen Union und 20 sogenannte „Global and World Cities“ – Städte überragender weltweiter Bedeutung in den Bereichen Politik, Wirtschaft und Kultur wie z.B. London – in diesem Großraum, der sich in Spannungsfeld einer großen globalen Kooperation und Konkurrenz befindet. Die zentrale Entwicklungsachse der Blauen Banane bildet auf Grund seiner historischen Funktion der Rhein als einer der wichtigsten europäischen Verkehrs- und Handelswege.

Parallel zum Rhein und über die Alpen mit Italien verbunden verläuft die Schienentransversale Genua-Rotterdam, die wichtigste Nord-Süd-Verbindung im europäischen Schienengüterverkehr und in den Planungen der Europäischen Union als **„Korridor 24“** bezeichnet. Sie bildet ein rund 1.400 km langes Rückgrat im kontinentalen Teil der „Blauen Banane“ und führt durch europäische Regionen mit sehr hoher Wertschöpfung und Siedlungsdichte. Das jährliche Frachtvolumen, das in diesem Korridor bewegt wird, beträgt laut Schätzungen etwa 700 Millionen Tonnen. Das entspricht 50 % des gesamten europäischen Nord-Süd-Frachtverkehrs. Nach Eröffnung des neuen Gotthard-Basistunnels in der Schweiz 2017 soll das Gütertransportvolumen schon bis 2020 um 100 % anwachsen. Koblenz ist mit seiner Lage direkt am Korridor 24 von diesen Entwicklungen unmittelbar betroffen.

Der Abbau regionaler Ungleichgewichte und die Stärkung der transnationalen Zusammenarbeit ist ein erklärtes Ziel innerhalb der Europäischen Union und wird durch den Einsatz von Fördermitteln unterstützt. Verfolgt wird eine räumlich ausgewogene Entwicklung innerhalb der EU im Sinne einer ökologischen, ökonomischen und sozialen Nachhaltigkeit. Ein Programm zur Stärkung der Zusammenarbeit ist das

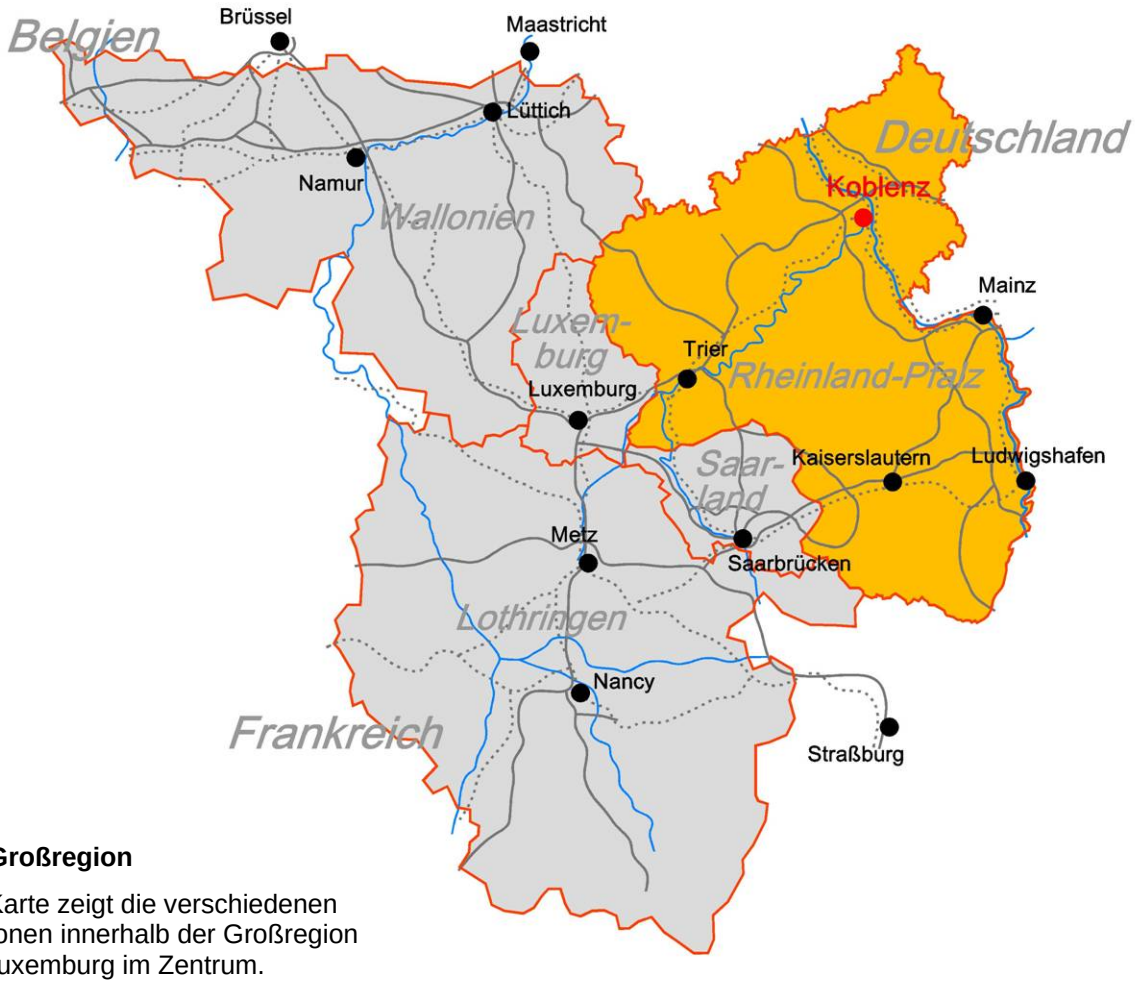
INTERREG-Programm des Europäischen Fonds für regionale Entwicklung (EFRE), des wichtigsten Werkzeugs der Regionalförderung in Europa. In der aktuellen vierten Förderperiode läuft das Programm unter dem Begriff Europäische Territoriale Zusammenarbeit (ETZ). Im Teilprogramm INTERREG IV B erfolgt die transnationale Zusammenarbeit in großen, staatsübergreifenden Kooperationsräumen mit dem Ziel, auf Grundlage gemeinsamer Programme unter anderem attraktive und wettbewerbsfähige Städte und Regionen zu unterstützen. Südwestdeutschland, und damit auch Rheinland-Pfalz, bildet einen Teilbereich des **Transnationalen Kooperationsraums Nordwesteuropa**, der auch Frankreich, Irland, Luxemburg, Niederlande und das Vereinigte Königreich umfasst. Das Projekt „City on Foot“ zur Verbesserung der fußläufigen Orientierung in der Stadt, an dem sich auch Koblenz beteiligt hat, wurde mit Mitteln aus der vorangegangenen Förderperiode INTERREG III B gefördert.



Des Weiteren ist Rheinland-Pfalz Teil einer europäischen **Großregion**, der auch Luxemburg, Lothringen, Wallonien und das Saarland angehören. Politisch aus dem Kernraum Saar-Lor-Lux entstanden, ist sie eine Erweiterung der 1998 vertraglich vereinbarten Kooperation der Regionen miteinander. In der Großregion leben rund 11,2 Millionen Menschen auf einer Fläche von 65.400 km^2.

Die Ziele sind das Ausloten künftiger Entwicklungspotentiale der grenzüberschreitenden Zusammenarbeit sowie eine Verstetigung und Zusammenarbeit in der Region über Ländergrenzen hinweg, insbesondere in den Bereichen Wirtschaft und Kultur. Das Förderprogramm INTERREG IV A „Großregion“ der EU bietet beispielsweise in diesem Zusammenhang Fördermöglichkeiten für verschiedenste Projekte im Rahmen der grenzüberschreitenden Zusammenarbeit, wobei sich Koblenz allerdings nicht innerhalb des förderfähigen Gebiets befindet.

2007 war die Großregion Kulturhauptstadt Europas. Damit wurde erstmalig ein Gebiet, das vier Länder und fünf Regionen mit drei Sprachen umfasst, zur Kulturhauptstadt ernannt. Die einzelnen Regionen der Großregion beteiligten sich an dem Kulturhauptstadtjahr mit jeweils eigene Schwerpunktthemen (Rheinland-Pfalz: „Große europäische Persönlichkeiten“).



Die Großregion

Die Karte zeigt die verschiedenen Regionen innerhalb der Großregion mit Luxemburg im Zentrum.

Deutschland

Koblenz liegt im Südwesten Deutschlands im Kontext eines stark verstädterten Bereichs zwischen den Ballungsräumen Rhein-Ruhr (Nordrhein-Westfalen) mit rund 11,8 Millionen Einwohnern und Rhein-Main (überwiegend Hessen, Teile von Rheinland-Pfalz, Bayern und Baden-Württemberg) mit rund 5,5 Millionen Einwohnern. Beide Ballungsräume sind zugleich Europäische Metropolregionen, von denen es insgesamt elf in Deutschland und in ganz Europa rund 120 gibt. Die Metropolregionen stellen in Deutschland und Europa Motoren wirtschaftlicher, gesellschaftlicher, kultureller und technologischer Entwicklung dar und verfügen über eine im Vergleich sehr große wirtschaftliche Leistungskraft.

Die Metropolregion Rhein-Ruhr reicht im Süden bis Bonn und umfasst unter anderem die Städte Köln, Düsseldorf, Dortmund, Duisburg, Bochum, Essen und Wuppertal. Diese Region gehört zu den ältesten Ballungsräumen in Deutschland war für rund 200 Jahre das Zentrum der Montanindustrie in Deutschland. Der Strukturwandel seit den 1960er Jahren hat dazu geführt, dass der Dienstleistungssektor zunehmend den Platz der Schwerindustrie als bedeutendstem Wirtschaftszweig im „Revier“ übernimmt. Der Metropolregion Rhein-Main liegen die Städte Frankfurt am Main, Mainz, Wiesbaden, Darmstadt, Offenbach und Aschaffenburg. Mit der Stadt Frankfurt befindet sich hier zudem ein internationales bedeutendes Finanz- und Dienstleistungszentrum. Der Flughafen Frankfurt Rhein-Main ist einer der größten der Welt und ein Drehkreuz im internationalen Flugverkehr.

Beide Regionen sind in ihren Kernbereichen sehr dicht besiedelt und über mehrere Verkehrs- und Siedlungsachsen miteinander verbunden. Die zentrale Achse zwischen den beiden Metropolregionen bildet der Rhein, der gleichzeitig eine bedeutende Schifffahrtsstraße darstellt. Die Ballungsräume Rhein-Ruhr und Rhein-Main sind durch die Autobahnen A 61, A 3 und A 45 sowie durch die Bahntrassen entlang des Rheins und die neue Hochgeschwindigkeits-ICE-Strecke Frankfurt-Köln miteinander vernetzt. Das ganze Rheintal kann auf Grund seiner dichten Abfolge von Siedlungsflächen als verstädterter Raum bezeichnet werden. Auch entlang der Autobahntrassen ist die Siedlungsdichte insgesamt oft überdurchschnittlich hoch. Koblenz liegt zentral in diesem Verflechtungsraum, so dass beide Metropolregionen von Koblenz aus innerhalb einer Stunde zu erreichen sind. Durch die relative Nähe zu den Flughäfen Frankfurt, Frankfurt-Hahn, Köln-Bonn und Düsseldorf ist Koblenz zudem sehr gut an den internationalen Flugverkehr angebunden.

Im Süden schließen sich an das Rhein-Main-Gebiet die Metropolregionen Rhein-Neckar (2,4 Mio. Einwohner) und Stuttgart (5,3 Mio. Einwohner) an. Sie bilden zusammen mit dem Ruhrgebiet und den Metropolregionen München und Nürnberg den zentralen Bereich des leistungsstärksten europäischen Wirtschaftsraums innerhalb der „Blauen Banane“ in Deutschland. Die Verkehrsbeziehungen und der Austausch von Waren und Dienstleistungen zwischen den Metropolregionen, insbesondere auch entlang der Rheinachse, sind sehr intensiv.



Rheinland Pfalz und Koblenz im nationalen Maßstab

Die Karte zeigt die Bevölkerungsdichte in Deutschland. Die größten Dichtewerte und die größte Konzentration an Großstädten werden im Westen und Südwesten entlang des Rheins erreicht. Gleich vier Metropolregionen liegen in diesem Raum

- Rheinland-Pfalz
- Bundesländer
- Autobahnen
- Flüsse
- Metropolregionen
- Bevölkerungsdichte ca. 1000 Einwohner pro km^2
- Bevölkerungsdichte ca. 200/100 Einwohner pro km^2

Rheinland-Pfalz

Koblenz liegt im Norden von Rheinland-Pfalz, dem westlichsten deutschen Bundesland, und ist eines von fünf **Oberzentren** im Land neben den Städten Mainz, Trier, Kaiserslautern und Ludwigshafen am Rhein. Gemessen an der Einwohnerzahl ist Koblenz mit rund 108.000 Einwohnern die drittgrößte Stadt in Rheinland-Pfalz nach der Landeshauptstadt Mainz (rund 303.000 Einwohner) und Ludwigshafen (rund 258.000 Einwohner).

Das Bundesland Rheinland-Pfalz mit seinen rund 4 Millionen Einwohnern wurde erst 1946 aus dem südlichen Teil der preußischen Rheinprovinz, aus Rheinhessen, dem westlichen Teil von Nassau und der historischen Rheinpfalz gebildet. Das Landesgebiet umfasst ca. 19.850 km^2 und gliedert sich in sehr unterschiedliche naturräumliche und touristische **Regionen**: im Westen liegen die Vulkankegel der Eifel und nördlich davon die Region um die Ahr. Südlich der Eifel schließt sich die Flusslandschaft von Mosel und Saar an. Diese trennt die Eifel vom Mittelgebirge Hunsrück, welches zentral in der Mitte von Rheinland-Pfalz liegt. Im Nordosten liegen die Höhen des Westerwaldes und südlich davon Teile des Taunus. Am Westrand beider Regionen befindet sich das Mittelrheintal. Im Süden von Rheinland-Pfalz liegen Rheinhessen und die Pfalz. Zwischen Hunsrück und der Pfalz liegt das Naheland. Die Stadt Koblenz liegt am Schnittpunkt gleich mehrerer Regionen: Eifel, Mosel-Saar, Mittelrhein, Westerwald, Hunsrück und Taunus. Diese Vielfalt der Landschaften in unmittelbarer Nähe der Stadt Koblenz trägt in einem sehr hohen Maße zur Unverwechselbarkeit der Stadt und zu ihrer touristischen Attraktivität bei. Im Westen grenzt Rheinland-Pfalz an Belgien und Luxemburg mit dem Waldgebirge der Ardennen an, im Süden an das Bundesland Saarland und die französische Regionen Lothringen und Elsass mit den Gebirgszügen der Vogesen. Im Osten liegen die Bundesländer Baden-Württemberg und Hessen mit den benachbarten Mittelgebirgen Odenwald und Taunus südlich und nördlich des Rhein-Main-Gebiets. Nordrhein-Westfalen mit der Kölner Bucht schließt sich im Norden an Rheinland-Pfalz an.

Wirtschaftlich wird Rheinland-Pfalz vor allem mit der Wein- und Sektherstellung in Verbindung gebracht. In den sechs rheinland-pfälzischen Weinanbaugebieten, Ahr, Mittelrhein, Mosel-Saar-Ruwer, Nahe, Rheinhessen und Pfalz finden sich hervorragende Weinlagen. Mit 64.000 ha befinden sich ca. zwei Drittel aller Weinanbaugebiete von Deutschland in Rheinland-Pfalz. Ein weiteres Standbein der Wirtschaft ist der Tourismus, der im Jahr 2009 einen Umsatz von 8,3 Mrd. Euro erreichte. Große Industrieanlagen wie die BASF in Ludwigshafen, das Pharmazieunternehmen Boehringer in Ingelheim, das größte LKW-Werk der Welt des Daimler-Chrysler-Konzerns in Wörth oder die Firma Stabilus in Koblenz, Weltmarktführer bei der Herstellung von Gasdruckfedern, befinden sich praktisch ausnahmslos im direkten Einzugsbereich des Rheinkorridors. Rund zwei Drittel der Wertschöpfung in Rheinland-Pfalz werden mittlerweile im Dienstleistungssektor erwirtschaftet. So gibt es im Land bundesweit führende Unternehmen wie die DeBeKa (Versicherungen) mit Sitz in Koblenz und den Internetdienst-Anbieter United Internet (1&1) in Montabaur. Mit dem ZDF in

Mainz befindet sich zudem eine der größten Sendeanstalten Europas in Rheinland-Pfalz. Nach dem überwiegenden Abzug der amerikanischen Streitkräfte und der Aufgabe zahlreicher Bundeswehrstandorte haben insbesondere viele ländliche Gebiete im Land mit Strukturproblemen zu kämpfen, so zum Beispiel in der Westpfalz. Trotzdem ist die Arbeitslosenquote in Rheinland-Pfalz mit 5,0 % die drittniedrigste in der Bundesrepublik nach Baden-Württemberg und Bayern (Stand Oktober 2012).

Verkehrlich ist Rheinland-Pfalz in großen Teilen sehr gut an das deutsche Fernstraßennetz angebunden. Mehrere Bundesautobahnen durchziehen das Land, so die A 61 parallel zum Rhein und die A 48 / A 1 als Verbindung von der A 3 in Richtung Trier / Luxemburg. Das Verkehrsnetz wird durch teilweise großzügig ausgebaute Bundesstraßen ergänzt. Der größte Flughafen in Rheinland-Pfalz ist der Airport Frankfurt-Hahn, der aus einem ehemaligen US-Militärflugplatz hervorgegangen ist und der von Koblenz aus mit dem Auto in ca. 1 Stunde zu erreichen ist. Die wichtigsten Bahnlinien im Land verlaufen entlang der beiden Rheinufer und entlang der Mosel, von Mannheim/Ludwigshafen über Kaiserslautern nach Saarbrücken. Ferner läuft ein Teil der ICE-Hochgeschwindigkeitsstrecke Frankfurt/Main-Köln durch den Westerwald mit Haltestelle in Montabaur. Die wichtigsten Knotenbahnhöfe im Personenfernverkehr in Rheinland-Pfalz sind neben Montabaur die Hauptbahnhöfe von Mainz, Koblenz, Kaiserslautern, Trier und Ludwigshafen. Die Flüsse Rhein, Mosel und Lahn sind nicht nur für den Tourismus von großer Bedeutung, sie sind auch Bundeswasserstraßen für den Schiffsverkehr. Insbesondere der Rhein ist eine der am stärksten ausgelasteten Wasserstraßen in Europa und wird von einer Vielzahl von Fracht- und Ausflugsschiffen befahren. Er verbindet die Binnenhäfen unter anderem von Basel, Karlsruhe, Mainz, Koblenz, Bonn, Köln, Leverkusen, Düsseldorf und Duisburg mit Rotterdam, der Nordsee und den internationalen Seewegen.

Die Gebiete des Neuwieder Beckens bei Koblenz, das westliche Rhein-Main-Gebiet mit Mainz und das westliche Rhein-Neckar-Gebiet mit Ludwigshafen bilden in Rheinland-Pfalz besondere **Ballungsräume**, wobei die beiden letztgenannten sehr starke funktionale Verflechtungen mit den benachbarten Bundesländern Hessen und Baden-Württemberg aufweisen (vergleiche Abschnitt „Deutschland“ in diesem Kapitel). Entsprechend ordnet der aktuelle **Landesentwicklungsplan IV** (LEP IV) für Rheinland-Pfalz aus dem Jahr 2008 Koblenz den hochverdichteten Räumen im Land zu, die sich überwiegend entlang des Rheinkorridors befinden. Nach Mainz weißt Koblenz mit knapp über 1.000 Einwohnern pro km^2 die zweithöchste Bevölkerungsdichte in Rheinland-Pfalz auf. Der Landesentwicklungsplan definiert Koblenz auch als einen besonderen Entwicklungsschwerpunkt mit landesweiter und regionaler Bedeutung. So sollen die oberzentralen Funktionen gestärkt und eine stärkere regionale Verknüpfung erreicht werden.

Rheinland-Pfalz gliedert sich zudem in fünf **Planungsregionen** – Mittelrhein-Westerwald, Region Trier, Rheinhessen-Nahe, Westpfalz und der rheinland-pfälzische Teil des Regionalverbandes Rhein-Neckar (Metropolregion Rhein-Neckar). Koblenz ist das zentrale Oberzentrum der nördlichsten dieser Planungsregionen, der Region

„Mittelrhein-Westerwald“, die praktisch den gesamten Raum zwischen den Metropolregionen Rhein-Ruhr und Rhein-Main ausfüllt (vergleiche auch Abschnitt „Deutschland“ in diesem Kapitel). Die Planungsregion umfasst neben der kreisfreien Stadt Koblenz die Landkreise Ahrweiler, Altenkirchen, Cochem-Zell, Mayen-Koblenz, Neuwied, Rhein-Hunsrück-Kreis, Rhein-Lahn-Kreis und Westerwaldkreis und grenzt im Norden an Nordrhein-Westfalen und im Osten an Hessen. Im Westen liegt die Planungsregion Trier, im Süden die Planungsregion Rheinhessen-Nahe. Mit rund 6430 km^2 ist die Region Mittelrhein-Westerwald die flächenmäßig größte der fünf Planungsregionen in Rheinland-Pfalz. Hier leben insgesamt rund 1,27 Mio. Menschen, was die Planungsregion auch zur einwohnerstärksten macht. Die Planungsgemeinschaften erstellen die Regionalen Raumordnungspläne für die Planungsregionen, die auf den Vorgaben des Landesentwicklungsplans aufbauen. Der aktuelle **Regionale Raumordnungsplan Mittelrhein-Westerwald** aus dem Jahr 2006 sieht vom Grundsatz her für den hochverdichteten Raum von Koblenz/Neuwied eine qualitative Weiterentwicklung vor. Dabei sollen die polyzentrische Struktur dieses Raums, der im folgenden Abschnitt dieses Kapitels („Mittelrheinisches und Neuwieder Becken“) vorgestellt wird, weiter gefestigt und die zwischen den Siedlungsräumen vorhandenen Freiräume erhalten und weiterentwickelt werden.



Naturräumlich-touristische Regionen in Rheinland-Pfalz und in den benachbarten Ländern und Bundesländern.

Koblenz liegt am Schnittpunkt von sechs Regionen.

Landschaften in Rheinland-Pfalz



Die **Eifel** liegt im Nordwesten von Rheinland-Pfalz, nördlich der Mosel, und reicht bis nach Luxemburg und Belgien, wo sie in die Ardennen übergeht. Das Landschaftsbild ist vielgestaltig. So prägen Vulkankegel das Bild der sog. **„Vulkaneifel“** im Osten und der Mitte der Eifel.

Hier ein Blick in Richtung des Ernstberges, des höchsten Berges der Vulkaneifel



Der **Hunsrück** durchzieht Rheinland-Pfalz von Nordosten, beginnend am Deutschen Eck in Koblenz, in Süd-West-Richtung bis zur Saarländischen Grenze. Das Mittelgebirge weißt vor allem auf seinen Höhenzügen große Waldflächen auf.

Blick über die Waldflächen des Binger Waldes im Südosten des Hunsrücks



Der Nordosten von Rheinland-Pfalz wird maßgeblich durch das **Mittelrheintal** geprägt. Im Südosten bildet der **Oberrhein** zudem die Landesgrenze zu Hessen und Baden-Württemberg. Der Rhein zählt zu den ältesten Kulturlandschaften in Deutschland.

Blick in das Obere Mittelrheintal bei Sankt Goarshausen



Die **Mosel** bildet die Grenze zwischen der Eifel im Norden und dem mittig in Rheinland-Pfalz liegenden Mittelgebirge des Hunsrücks. Die Mosel stellt wie der Rhein eine herausragende Kulturlandschaft dar und ist vor allem für den Weinanbau weltbekannt.

Hier ein Blick über die Moselschleife bei Bremm



Landesgrenzen

Planungsgemeinschaften

Grenzen Planungsgemeinschaften

Kreisgrenzen

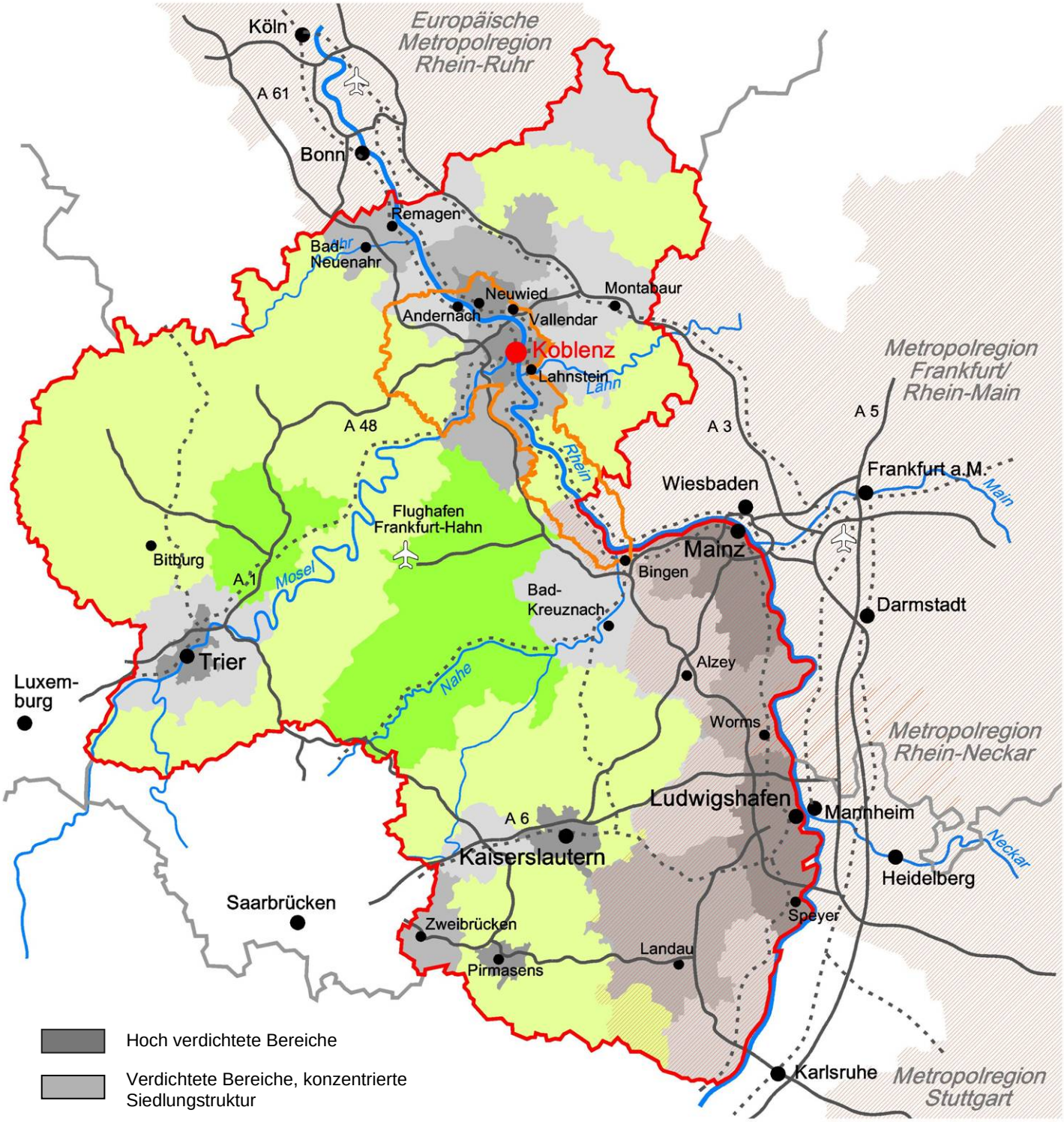
Flüsse

Bundesautobahnen

Bahnlinien

Rheinland-Pfalz mit den fünf Planungsregionen, den Kreisgrenzen sowie den wichtigsten Straßenverbindungen und Bahnlinien.

Auffallend ist die hohe Dichte von Autobahnen und Bahnlinien parallel zum Rhein.



- Hoch verdichtete Bereiche
- Verdichtete Bereiche, konzentrierte Siedlungstruktur
- Verdichtete Bereiche, disperse Siedlungsstruktur
- Ländliche Bereiche, konzentrierte Siedlungsstruktur
- Ländliche Bereiche, disperse Siedlungsstruktur
- Metropolregionen
- Oberes Mittelrheintal und Mittelrheinisches Becken

Die Raumstruktur von Rheinland-Pfalz

Die höchste Einwohnerdichte wird im Siedlungsraum entlang des Rheins erreicht. Hier liegen auch drei der fünf Oberzentren von Rheinland-Pfalz. Die Metropolregionen Rhein-Ruhr, Rhein-Main und Rhein-Neckar überlagern dieses Siedlungsband.

Koblenz im regionalen Kontext

Im regionalen Maßstab ist Koblenz durch die Zugehörigkeit zu zwei Landschaftsräumen besonders geprägt. Zum einen bildet die Stadt Koblenz den nördlichen Zugang zum UNESCO-Welterbegebiet „Oberes Mittelrheintal“. Zum anderen liegt Koblenz am östlichsten Rand des Mittelrheinischen Beckens, eines Senkungsraums im Rheinischen Schiefergebirge und zugleich zentraler Landschaftsteil des Mittelrheins zwischen dem Unterem Rheintal im Norden und dem Oberen Mittelrheintal im Süden. Beide Landschafträume haben eine sehr spezifischen Charakter und sind sowohl als Naturraum, als auch in wirtschaflicher und kultureller Hinsicht klar vom jeweiligen Umland abgrenzbar. Die Stadt Koblenz bildet die gemeinsame Schnittmenge zwischen beiden Räumen.

Mittelrheinisches und Neuwieder Becken

Die Ränder des Mittelrheinischen Beckens werden im Osten und Nordosten durch die Hänge des Westerwaldes und im Süden durch die Mosel und den Hunsrück gebildet. Das Elzbachtal bildet den südwestlichen und die Hügel der östlichen Vulkaneifel bilden den nordwestlichen und nördlichen Rand des Beckens.

Das Mittelrheinische Becken ist auf Grund der Offenheit der Landschaft besonders gut als zusammenhängender Naturraum erkennbar. Bedingt durch die günstigen klimatischen Bedingungen zusammen mit der sehr guten Qualtiät der Böden ist hier eine intensive Landwirtschaft möglich. Dies erklärt die relative Waldarmut der Landschaft. Die ganze Region war in der Vergangenheit stark durch vulkanische Tätigkeit geprägt. So wurden bei der Erruption des Laacher Vulkans vor rund 13.000 Jahren riesige Mengen von vulkanischer Asche und Bims ausgeschleudert, die die Region auf einer Fläche von 250 km^2 bis zu sieben Meter dick bedeckten. Die daraus resultierenden großen Bimsvorkommen wurden insbesondere in der Zeit nach dem Zweiten Weltkrieg abgebaut und der Tagebau prägt noch heute Teile der Landschaft wie beispielsweise im Bereich zwischen den Ortsgemeinden Kruft und Nickenich.

In sich ist das Mittelrheinische Becken in mehrere **landschaftliche Teilräume** gegliedert. Ganz im Süden liegt das leicht hügelige Maifeld, eine vor allem durch den Getreideanbau geprägte Landschaft. Nördlich des Flusses Nette liegt der ebenfalls durch Hügel geprägte Landschaftsraum der Pellenz. Hier liegen gleich mehrere größere Städte und Gemeinden, so ganz im Westen die Stadt Mayen, mit rund 18.600 Einwohnern eine der größten Städte im Mittelrheinischen Becken. Östlich zwischen Maifeld und Pellenz schließt sich der Landschaftsraum des Karmelenbergrückens mit der Landmarke des erloschenen Vulkans Karmelenberg an. Im Osten der Pellenz liegen die Koblenz-Andernacher Terrassenhöhen, die dann schließlich zum Neuwieder Becken zwischen Andernach und Koblenz hin abfallen.

Das Neuwieder Becken ist der am tiefsten gelegene Teilraum des Mittelrheinischen Beckens. Die Hänge des Westerwaldes, die die Talweitung im Osten umgreifen, ver-

leihen dem Neuwieder Becken den Charaker eines „großen Amphitheaters“. Durch die im Westen angrenzenden flacheren Hügel der Koblenz-Andernacher Terrassenhöhen hebt sich das Neuwieder Becken auch deutlich vom Rest des Mittelrheinischen Beckens ab. Durch die zentrale Lage am Rhein und seine nur flache Neigung ist das Neuwieder Becken zudem der am stärksten urbanisierte Teilraum des Mittelrheinischen Beckens. Hier liegen gleich mehrere größere Städte in einem beidseitig des Rheins in einer Länge von rund 22 km verlaufenden Siedlungsband nebeneinander. Dies sind neben der Stadt Koblenz im Süden des Neuwieder Beckens von Süd nach Nord auf der linken Rheinseite die Städte Mülheim-Kärlich, Weißenthurm und Andernach. Auf der rechten Rheinseite, ebenfalls von Süd nach Nord liegen die Städte Vallendar, Bendorf und Neuwied. Das Oberzentrum Koblenz ist die größte Stadt in dieser Agglomeration. Mit rund 64.180 Einwohnern ist Neuwied die mit Abstand zweitgrößte Stadt, gefolgt von Andernach mit rund 29.450 Einwohnern. Rechnet man die Einwohner der Stadt Koblenz vollständig hinzu, so leben im Bereich des Neuwieder Beckens auf ca. 210 km^2 derzeit insgesamt über 260.000 Menschen. Dies entspricht einer Bevölkerungsdichte von über 1.200 Einwohnern pro km^2.

Wirtschaftlich ist das Neuwieder Becken durch ausgedehnte Gewerbegebiete geprägt. So liegt das große Koblenzer Industriegebiet vollständig in diesem Bereich. Der Gewerbepark der Stadt Mülheim-Kärlich schließt sich unmittelbar nordwestlich von Koblenz parallel zur B 9 an. Der Gewerbepark, in dem sich zahlreiche Einzelhandelsbetriebe befinden, gehört mit einer Größe von über 2 km^2 zu den größten seiner Art in Deutschland. Er entstand im Zusammenhang mit dem Bau des Atomkraftwerks Mülheim-Kärlich ab Mitte der 1970er Jahre. Auf Grund der potentiellen Erdbebengefahr in der Region war das Kraftwerk nur kurz in Betrieb und wurde 1988 wieder vom Netz genommen. Derzeit erfolgt der Rückbau der Anlage, der Kühlturm stellt eine markante Landmarke in der Region dar. In Andernach liegt mit einem Güterumschlag von jährlich rund 3,125 Mio. Tonnen (Stand 2010) der größte Rheinhafen am Mittelrhein. Auf der rechten Rheinseite befinden sich vor allem im Bereich der Stadt Neuwied zahlreiche Gewerbe- und Industriebetriebe. Neben der sehr wichtigen, aber rückläufigen Baustoffindustrie (Abbau und Verabeitung von Bims) ist vor allem die Metallverarbeitung von großer Bedeutung. Neuwied gehörte dabei zu den frühesten Industriestandorten in Deutschland. Bereits Mitte des 18. Jahrhunderts wurde hier die Eisenhütte „Rasselstein“ gegründet. Das Unternehmen besteht noch heute als Teil des Thyssen-Krupp-Konzerns und produziert heute Weißbleich an den Standorten in Neuwied und Andernach. Die Produktionsanlagen gehören dabei zu den weltweit größten ihrer Art. Neben der Metallverabeitung haben unter anderem auch Unternehmen des Maschinen- und Anlagenbaus ihren Sitz in Neuwied.

Verkehrlich sind das Mittelrheinische und insbesondere das Neuwieder Becken sehr gut erschlossen. In der Region kreuzen sich am Koblenzer Kreuz zwei Bundesautobahnen, die A 61 von Köln und Bonn in Richtung Ludwigshafen und Mannheim sowie die A 48, die Trier mit der A 3 bei Montabaur verbindet. Parallel zum Rhein verlaufen die beiden Bundesstraßen B 9 und B 42, die zum Teil zur Schnellstraße

ausgebaut sind und das Rückgrat der Erschließung des Agglomerationsraums im Neuwieder Becken bilden. Ebenfalls beidseitig des Rheins verlaufen zudem die Rheinstrecken der Deutschen Bahn. Auf Grund der sehr hohen Arbeitsplatzdichte in der Region und insbesondere in Koblenz sind die Berufspendlerbeziehungen sehr intensiv. Koblenz gehört aus diesem Grund zu den Städten mit der höchsten Einpendlerquote in Deutschland.

Administrativ betrachtet liegt der größte Teil des Mittelrheinischen Beckens im Landkreis Mayen-Koblenz, der die Stadt Koblenz im Norden, im Süden und im Westen umschließt. So liegen neben der Stadt Mayen ganz im Westen der Region unmittelbar links des Rheins auch die Städte Andernach und Weißenthurm und die Ortsgemeinden Urmitz, Kaltenengers und St. Sebastian sowie rechts des Rheins die Städte Bendorf und Vallendar und die Ortsgemeinden Weitersburg und Urbar im Landkreis. Sitz der Kreisverwaltung ist Koblenz. Nördlich von Mayen-Koblenz liegt der Landkreis Ahrweiler, der an seiner südlichen Grenze den Bereich um den Laacher See umfasst. Der Landkreis Neuwied liegt im Nordosten auf der rechten Rheinseite mit Neuwied als Sitz der Kreisverwaltung. Die nordöstliche bzw. südöstliche Grenze der Stadt Koblenz bilden der Westerwaldkreis und der Rhein-Lahn-Kreis. Beide haben jedoch keine Schnittmenge mit dem Neuwieder Becken. Der Rhein-Lahn-Kreis bildet bis zur Landesgrenze Hessen die Ostseite des Oberen Mittelrheintals, das im folgenden Abschnitt beschrieben wird.

Die räumliche Nähe und gemeinsame Geschichte der Städte im Neuwieder Becken war bereits in der Vergangenheit Anlass für **regionale Kooperationen**. So schlossen sich 2007 Koblenz und seine Nachbarstädte Neuwied, Andernach, Bendorf, Lahnstein und Mayen zu den sogenannten „Herzstädten“ zusammen. Ziel der Kooperation war es unter anderem, die Innenstädte gemeinsam als Einzelhandelsstandort zu vermarkten.

Von Seiten der Regionalplanung wurde der allerdings nicht weiter verfolgte Versuch unternommen, für das Neuwieder Becken ein **Regionalparkkonzept** zu entwickeln, um die Potentiale der Agglomeration insbesondere im Bereich der Freiräume, beidseitig des Rheins und inmitten der Siedlungsflächen gelegen, zu entwickeln und die gemeinsame regionale Identität zu stärken. Beispiele für eine solche freiraumorientierte regionale Zusammenarbeit sind bereits unweit von Koblenz zu finden, so im Süden der neue Regionalpark Rheinhessen mit Mainz im Zentrum, der Regionalpark Rheingau und der Regionalpark Rhein-Main.

Eine Form der sogar überregionalen Zusammenarbeit auf Ebene des Tourismus wurde während der Bundesgartenschau Koblenz 2011 begonnen, als unter dem Motto **„Meisterwerke der Region“** bedeutende Sehenswürdigkeiten in Rheinland-Pfalz beworben wurden. Im Bereich des Mittelrheinischen Beckens waren dies die Benediktinerabtei Maria Laach, der Kulturpark Sayn mit Schloss in Bendorf und das Schloss Engers in Neuwied sowie die unmittelbar am Ostrand der Region gelegene Burg Eltz und im Norden der Vulkanpark bei Mendig mit dem Geysir bei Andernach.

Koblenz im Landschaftsraum des Mittelrheinischen und des Neuwieder Beckens

Nördlich und westlich von Koblenz weitet sich das Rheintal in das sogenannte Mittelrheinische Becken auf. Die Senke bildet die zentrale Teillandschaft des Mittelrheins. Auf Grund des milden Klimas und der sehr guten Böden ist das Gebiet stark landwirtschaftlich geprägt. Das Neuwieder Becken im Nordosten ist der am stärksten besiedelte Teilraum des Mittelrheinischen Beckens.



Impressionen aus dem Mittelrheinischen Becken



Blick vom Krahnenberg am nördlichen Rheindurchbruch der Andernacher Pforte in Richtung Südosten über Andernach und das **Neuwieder Becken**. Das Neuwieder Becken bildet den nordöstlichen Rand des Mittelrheinischen Beckens. Im Hintergrund sind die Höhenzüge des Westerwaldes zu erkennen und rechts der Kühlturm des stillgelegten Kernkraftwerks Mülheim-Kärlich.



Blick vom Kärlicher Berg westlich von Mülheim-Kärlich Richtung Osten über das **Neuwieder Becken**. Links im Bild sind die Städte Weißenthurm und Neuwied zu erkennen, rechts wieder der markante Kühlturm des stillgelegten Kernkraftwerks und am Horizont der Westerwald.



Blick Richtung Osten über die Ortsgemeinde Ochtendung, (Verbandsgemeinde Maifeld) und die Landschaftsräume der **Pellenz.** Im Hintergrund ist der **Karmelenberg** zu erkennen, ein erloschener Vulkan. Im Vordergrund sieht man die für die Region typische landwirtschaftliche Nutzung. Ochtendung liegt exakt in der geographischen Mitte des Mittelrheinischen Beckens.



Blick über den **Laacher See**, der im äußersten Nordwesten des Mittelrheinischen Beckens liegt. Der Laacher See ist durch eine gewaltige Eruption des ehemaligen Laacher Vulkans vor rund 13.000 Jahren entstanden, ein Ereignis, das die Region landschaftlich bis heute prägt. Mit einer Fläche von 3,3 km^2 ist der Lacher See der größte See in Rheinland-Pfalz.

Oberes Mittelrheintal und UNESCO-Weltkulturerbe

Die Stadt Koblenz bildet den nördlichen Zugang zum Naturraum des Oberen Mittelrheintals und ist zugleich die größte Stadt in dieser rund 65 km langen zusammenhängenden Flusslandschaft, die durch den Rhein und die Hänge des Hunsrücks im Westen und des Taunus im Osten geprägt ist. Das Obere Mittelrheintal ist dabei der südliche Abschnitt des Mittelrheingebiets, des Durchbruchtals des Rheins durch das Rheinische Schiefergebirge.

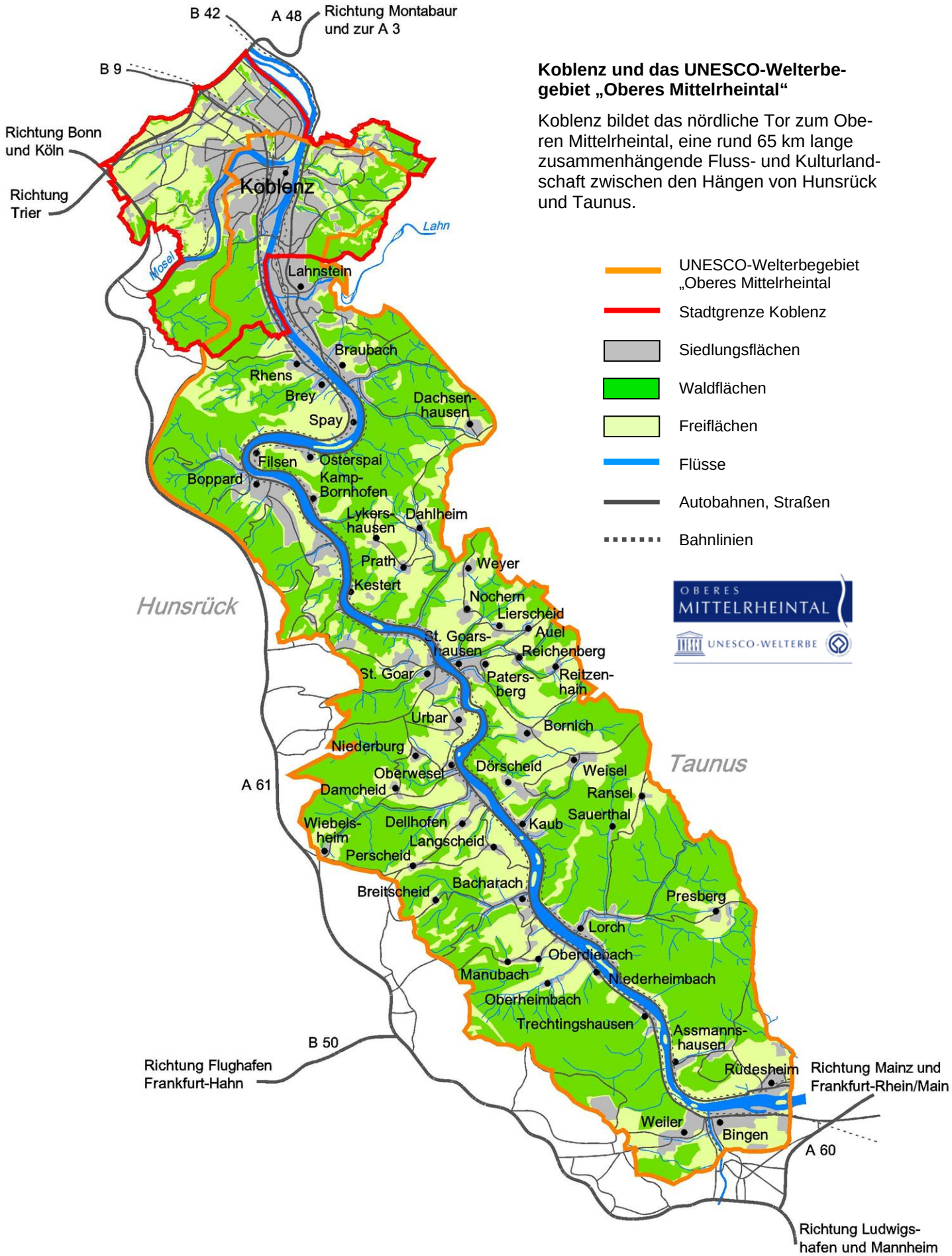
Seit 2002 ist das Obere Mittelrheintal auch UNESCO-Welterbe-Bereich. Die Welterbebereiche vereinen herausragend bedeutende Gebäude, Denkmäler und ähnliche Anlagen („Weltkulturerbe“) mit ebenso schützenswerten Naturräumen und Kulturlandschaften („Weltnaturerbe“) und bilden damit eine besondere Kategorie innerhalb der Welterbestätten. Das Obere Mittelrheintal ist einer von insgesamt 961 Welterbereichen weltweit (Stand Juli 2012). Es ist zudem die erste deutsche Kulturlandschaft, die diesen Titel verliehen bekommen hat.

Im Welterbegebiet Oberes Mittelrheintal leben rund 170.000 Menschen. Es umfasst den Bereich von der Binger Pforte im Süden bis zur Mündung der Lahn in den Rhein bei Lahnstein im Norden und deckt sich zum größten Teil mit dem Naturraum Oberes Mittelrheintal. Im Abschnitt zwischen der Lahn- und der Moselmündung überschneidet sich das Welterbegebiet mit dem Naturraum des Mittelrheinischen Beckens.

Historisch ist das Obere Mittelrheintal von herausragender Bedeutung, was sich unter anderem durch die weltweit höchste Burgendichte – insgesamt 40 Burgen auf 60 km Stromlänge – ausdrückt. Dies liegt darin begründet, dass der Kulturraum Rhein seit 2000 Jahren einen der wichtigsten Verkehrswege in Europa und Austauschraum zwischen dem Mittelmeer und Nordeuropa darstellt. Auf beiden Rheinuferseiten befinden sich daher eine ganze Reihe alter Städte mit historischen Ortskernen, so die Gemeinden Braubach, Boppard, St. Goar, Oberwesel, Bacharach und Rüdesheim am Rhein.

Das Engtal mit seinen Terrassenablagerungen, der tausend Jahre alte Steillagenweinbau und die besondere Flora und Fauna machen das Obere Mittelrheintal auch zu einem besonderen und schützenswerten Naturraum. Die Rheinromantik ist darüber hinaus schon seit dem frühen 19. Jahrhundert weltweit ein Begriff, zahlreiche Literaten und Künstler haben das Obere Mittelrheintal in ihren Werken verewigt.

Da im Welterbegebiet auch zahlreiche Probleme vorhanden sind – so unter anderem die große Lärmbelastung durch den Eisenbahn-Güterverkehr, der schleichende Verfall zahlreicher Kulturdenkmäler, Bevölkerungsrückgang, infrastrukturelle Defizite und die Zersiedelung der Landschaft – wird seit Anfang 2012 ein **Masterplan für das Obere Mittelrheintal** unter Beteiligung der insgesamt sechs Städte und 42 Kommunen im Rheintal, sowie der fünf betroffenen Landkreise und der beiden Bundesländer Rheinland-Pfalz und Hessen entwickelt, um gemeinsame Perspektiven für das Welterbegebiet aufzuzeigen.



Koblenz und das UNESCO-Welterbegebiet „Oberes Mittelrheintal“

Koblenz bildet das nördliche Tor zum Oberen Mittelrheintal, eine rund 65 km lange zusammenhängende Fluss- und Kulturlandschaft zwischen den Hängen von Hunsrück und Taunus.



Impressionen aus dem UNESCO-Welterbegebiet „Oberes Mittelrheintal“

Blick von Schloss Stolzenfels in Richtung **Lahnstein** mit der Moselmündung. Die sogenannte **„Lahnsteiner Pforte“** bildet die nördliche naturräumliche Grenze zum Oberen Mittelrheintal. Das Welterbegebiet reicht noch etwas weiter nach Norden und umfasst auch die Mosel und die Festung Ehrenbreitstein im Stadtgebiet Koblenz.



Blick vom Postenturm über die Stadt **Bacharach**. in der Mitte sind die Pfarrkirche St. Peter und rechts davon die Ruine der gotischen Wernerkapelle zu erkennen. Die Weine aus Bacharach gehören zu den Spitzenprodukten aus dem Anbaugebiet Mittelrhein.



Blick über die Gemeinde Kaub in Richtung der **Burg Gutenfels** und der **Inselburg Pfalzgrafenstein** mitten im Rhein. Beide Anlagen gehören zu den insgesamt 40 Burgen im Welterbegebiet. Das Obere Mittelrheintal weist damit die höchste Burgendichte in der Welt auf.



Blick auf den weltberühmten **Loreley-Felsen** bei Sankt Goarshausen, der sich 132 m über den Rhein erhebt. Nicht weit vom Aussichtspunkt entfernt befindet sich die Freilichtbühne Loreley, auf der regelmäßig Großveranstaltungen stattfinden.

Quellenverzeichnis

Literatur

Baedorf, Oliver u.a. (Hrsg.) – „BUGA Koblenz: Stadt im Wandel – Die Region Mittelrhein bereitet sich vor“, 2011

Bundesinstitut für Bau-, Stadt- und Raumforschung im Bundesamt für Bauwesen und Raumordnung (Hrsg.) – „Raumordnungsbericht 2005“, „Raumordnungsbericht 2011“

Europäische Kommission – „EUREK – Europäisches Raumentwicklungskonzept“, 1999

Gränitz, Frauke; Grundmann, Luise (Hrsg.) – „Das Mittelrheinische Becken – Eine landeskundliche Bestandsaufnahme im Raum Andernach, Bendorf, Koblenz, Mayen, Mendig, Münstermaifeld und Neuwied“, 2003

Krings, Ivo; Nähr, Norbert – „dialog URBAN – Visionen für eine neue Stadt-Landschaft“, Diplomarbeit, (ohne Datumsangabe)

Ministerium des Innern und für Sport Rheinland-Pfalz – „Landesentwicklungsprogramm IV (LEP IV)“, 2008

Ministerium des Innern und für Sport Rheinland-Pfalz – „Raumordnungsbericht 2008“

Planungsgemeinschaft Mittelrhein-Westerwald – „Regionaler Raumordnungsplan Mittelrhein-Westerwald 2006“

Planungsgemeinschaft Mittelrhein-Westerwald – „Regionaler Raumordnungsbericht Mittelrhein-Westerwald 2007“

Planungsgemeinschaft Mittelrhein-Westerwald u.a. (Hrsg.) – „Raumanalyse Mittelrheintal, Erläuterungsbericht Stand 03/2001“, 2001

Saalbach, Jörg – „Die europäische Entwicklungsachse Rotterdam-Mannheim-Genua“ in „Informationen zur Raumentwicklung“, Heft 7/8.2012, herausgegeben vom Bundesinstitut für Bau-, Stadt- und Raumforschung im Bundesamt für Bauwesen und Raumordnung

www.cima.de (Herzstädte)

www.eu-foerderung.bayern.de

www.granderegion.net

www.welterbe-mittelrheintal.de

www.wikipedia.org -> Blaue Banane, Großregion, INTERREG, Metropolregion, Metropolregion Rhein-Ruhr, Rhein-Main-Gebiet, Rheinland-Pfalz, Mittelrheinisches Becken, Oberes Mittelrheintal, Hunsrück, Eifel, Westerwald, Taunus, Neuwied, Vallendar u.a.

Abbildungen

Karten: Stabsstelle für integrierte Stadtentwicklung

Seite 9 (von oben nach unten):
www.wikipedia.org -> Vulkaneifel -> Mabol!
www.wikipedia.org -> Binger Wald -> Nikanos
www.wikipedia.org -> Mittelrheintal -> Holger Weinandt
www.wikipedia.org -> Mosel -> Axel Mauruszat

Seite 16 (von oben nach unten):
Stabsstelle für integrierte Stadtentwicklung
www.wikipedia.org -> Neuwieder Becken -> Lothar Spurzem
www.wikipedia.org -> Ochtendung -> Labradormix
www.wikipedia.org -> Laacher See -> Holger Weinandt

Seite 19 (von oben nach unten):
Stabsstelle für integrierte Stadtentwicklung
www.wikipedia.org -> Bacharach -> Peter Weller
www.wikipedia.org -> Oberes Mittelrheintal -> Fritz Geller-Grimm
www.wikipedia.org -> Loreley -> Dirk Schmidt

2.3 Struktur und Gliederung des Stadtgebiets

Topographie

Die topographische Struktur der Stadt Koblenz wird geprägt durch die **Flusstäler** von Rhein und Mosel und die Höhenzüge der angrenzenden **Mittelgebirge**, dem Hunsrück im Südwesten, der Eifel im Nordwesten, dem Westerwald im Osten und dem benachbarten Taunus, südlich der Lahn. Der Rhein, der Koblenz in Süd-Nord-Richtung durchfließt, teilt die Stadt zunächst in eine östliche, rechtsrheinische und eine westliche, linksrheinische Hälfte. Die Mosel, die von Südwesten her auf den Rhein zufließt, teilt die linke Rheinseite zudem in eine nördliche und eine südliche Hälfte.

Von großer Bedeutung für die Entwicklung der Stadt sind die Flussterrassen an Rhein und Mosel, auf denen ein Großteil der Siedlungsflächen von Koblenz liegt. Flussterrassen sind Reste ehemaliger Flusstäler, die nach weiterer Eintiefung des Tals am Hang zurückbleiben und sich auf Grund ihrer relativ ebenen Beschaffenheit sehr gut für eine Besiedlung eignen. Generell unterscheidet man zwischen den ältesten und am höchsten gelegenen Oberterrassen (Hauptterrassen), den Mittelterrassen und den jüngsten und am tiefsten gelegenen Niederterrassen.

Die Innenstadt mit den Stadtteilen Altstadt, Mitte und Südstadt erstreckt sich auf einer Niederterrasse südlich der Mosel auf der linken Rheinseite vom Mündungspunkt der Mosel am Deutschen Eck in Richtung Süden und parallel zum Rhein auf Höhen von rund 65 m über dem Meeresspiegel am Deutschen Eck bis zu 75 m im Bereich des Altstadthügels. Auch die großen Niederterrassenflächen südlich der Mosel in Richtung Westen sind auf Grund ihrer flachen Neigung fast vollständig besiedelt. Hier entwickelten sich unter anderem die Stadtteile Goldgrube und Rauental. Auf den nördlichen Ausläufern des Hunsrücks, der 110 bis 140 Meter hohen mittelrheinischen Hauptterrasse oberhalb der Innenstadt, liegen die Siedlungsflächen der Karthause. Ganz im Süden schließt sich der Stadtwald an. Hier befindet sich auch die höchste Erhebung der Stadt, der Kühkopf mit 382 Metern.

Während der Rhein südlich von Koblenz durch das enge Mittelrheintal fließt, weitet sich das Rheintal auf Höhe der Koblenzer Innenstadt in nördlicher Richtung zum Mittelrheinischen Becken auf. Dieses hat eine Größe von rund 516 km^2 und erstreckt sich im Norden bis zur Stadt Andernach, im Westen bis Mayen und Mendig und im Süden bis zur Mosel. Im Osten wird die Talweitung durch den Westerwald begrenzt. Im Mittelrheinischen Becken liegen auch Ausläufer der bis zur Mosel reichenden Südeifel. Der häufig gebrauchte Begriff **„Neuwieder Becken“** ist dabei gleichzusetzen mit einer Untereinheit des Mittelrheinischen Beckens, der Neuwieder Rheintalweitung. Dieses bildet den tiefsten Bereich des Mittelrheinischen Beckens auf einer Höhe von rund 60 m. Das gesamte nördliche Stadtgebiet mit dem Industriegebiet liegt im Neuwieder Becken, welches durch mehrere Terrassen leicht gestuft ist. Der Raum des Neuwieder Beckens mit den Städten Andernach, Neuwied, Vallendar,

Weißenthurm, Bendorf, Mülheim-Kärlich und den Teilflächen der Stadt Koblenz ist sehr stark besiedelt.

Auf der rechten Rheinseite liegen die Höhenzüge des südlichen Westerwaldes. Diesen vorgelagert erstrecken sich die Ehrenbreitsteiner Rheinterrassen, die sich vom Rhein aufsteigend in eine Nieder-, eine Mittel- und eine Hauptterrasse mit einer Höhenentwicklung von 65 bis 300 Meter untergliedern. Auf der Nieder- und der Mittelterrasse konzentrieren sich praktisch die gesamten Siedlungsflächen der rechtsrheinischen Stadtteile. Der ganze Raum wird dabei stark von tief eingeschnittenen Bachtälern geprägt. Die Horchheimer Höhe bildet mit 356,5 m die höchste rechtsrheinische Erhebung im Stadtgebiet Koblenz.



Blick vom Fort Konstantin über die Südstadt

Im Hintergrund, zwischen den Hängen des Hunsrücks und des Taunus, liegt das Obere Mitterheintal, links im Bild ist die Schmidtenhöhe als südlicher Ausläufer des Westerwaldes zu erkennen.



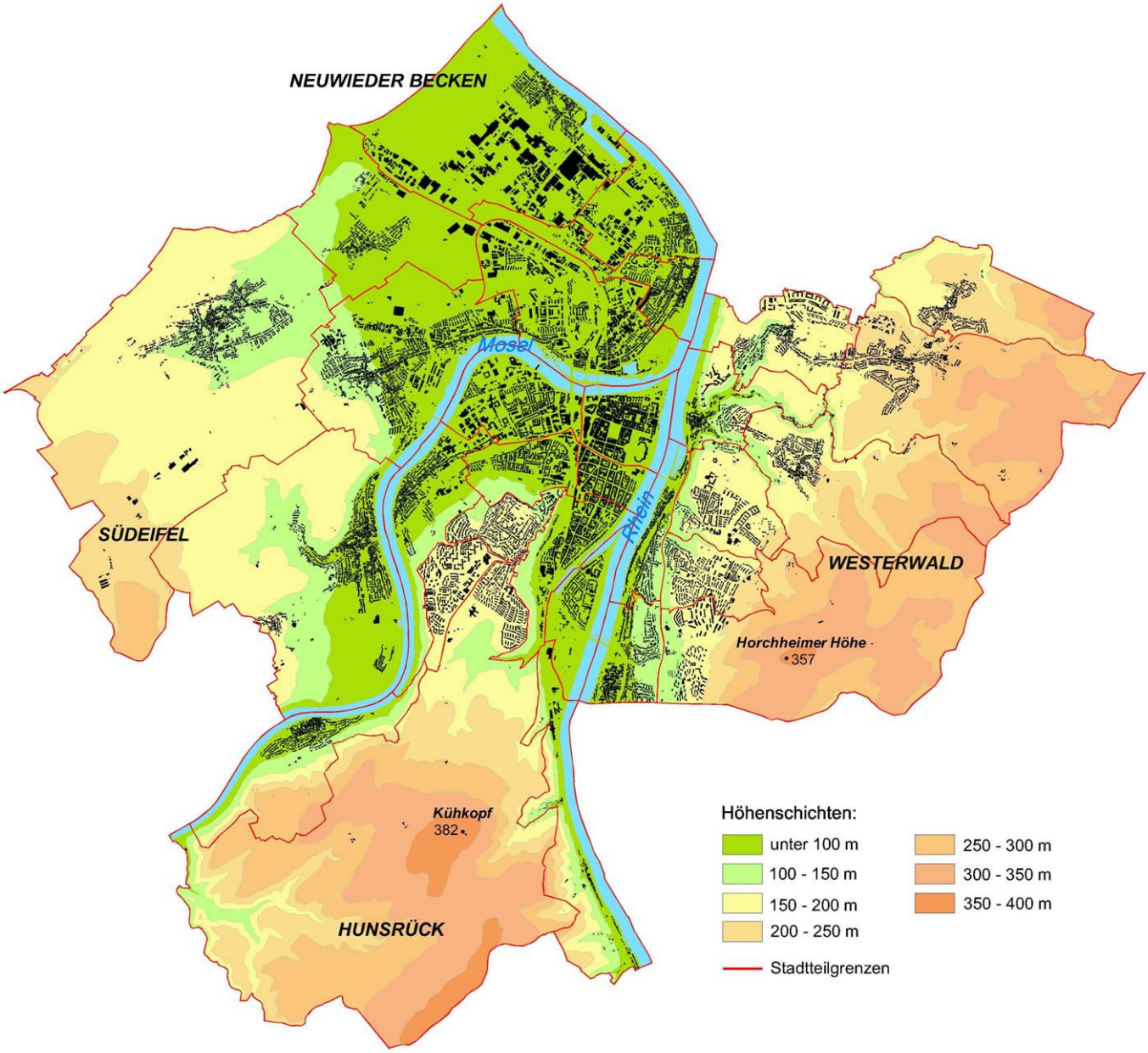
Blick von der Festung Ehrenbreitstein in Richtung Westen über Deutsches Eck und Altstadt

Im Bildhintergrund befinden sich links die nördlichen Ausläufer des Hunsrücks mit den Stadtteilen auf der Karthause und rechts die Hügel der Südeifel.



Blick von der Festung Ehrenbreitstein in Richtung Nordwesten

Nördlich der Mosel liegt die Rheintalweitung des Neuwieder Beckens, hier mit dem Stadtteil Lützel im Vordergrund. Am Horizont sind rechts die Höhen des Westerwaldes und links der Südeifel zu erkennen.



Karte der Höhenentwicklung von Koblenz

Die Siedlungsflächen konzentrieren sich auf die Bereiche der flachen Flussterrassen beiderseits von Rhein und Mosel und die Flächen des Neuwieder Beckens im Norden der Stadt.

rechts: Blick von Schloss Stolzenfels über den Rhein Richtung Norden. Links im Bild liegen die Hänge des Hunsrücks, rechts Lahnstein mit den ansteigenden Hängen des Westerwaldes.



Siedlungsstruktur

Die Siedlungsstruktur ist in hohem Maße von der Topographie und der historischen Entwicklung der Stadt geprägt. Das Stadtgebiet gliedert sich in insgesamt 30 Stadtteile, die jeweils einen durchaus eigenen städtebaulichen Charakter besitzen und die im Folgenden kurz beschrieben werden. Die Stadtteile entstanden zum einen im Zuge des Wachstums der Stadt vor allem im späten 19. und im 20. Jahrhundert als Stadterweiterungsflächen, zum anderen wurden ehemals selbständige Gemeinden nach Koblenz eingemeindet und so zu Stadtteilen der Stadt Koblenz. Letztere sind teilweise vollständig in das Weichbild der Stadt eingewachsen, so dass die Übergänge zwischen den Stadtteilen in manchen Bereichen fließend sind.

Das **Stadtzentrum**, bis zum Ende des 19. Jahrhunderts im Korsett der Stadtbefestigung gefangen, weist die höchste Dichte von allen Bereichen der Stadt auf. Die Altstadt, der Stadtteil Mitte und die Südstadt sind überwiegend durch Blockstrukturen geprägt, die insbesondere im Bereich der Altstadt auch im Blockinnern stark verdichtet sind. Diese drei Stadtteile bilden die eigentliche Innenstadt von Koblenz. Städtische Blockstrukturen finden sich auch in der Goldgrube und dem zentralen Bereich des Stadtteils Rauental. Zusammen mit der Innenstadt bilden diese einen erweiterten **Innenstadtbereich**, auch wenn die großen Barrieren der Bahn und der B 9 hier eine starke trennende Wirkung zwischen dem eigentlichen Kernbereich und der westlichen Stadtteilen entfalten.

Der Stadtteil Moselweiß, der sich im Westen nahtlos an die städtische Struktur des Rauentals anschließt, weist im Kern noch dörfliche Strukturen auf. Im Rauental, einem der größten Stadtteile von Koblenz, befinden sich zahlreiche Arbeitsplätze im Bereich Dienstleistung in dem großen Verwaltungszentrum der Stadt sowie im Büropark Moselstausee. Verschiedene Nutzungen und Baustrukturen sind in diesem Stadtteil stark durchmischt und reichen vom Reihenhaus über Wohnblöcke bis hin zum Bürohochhaus.

Von Westen Richtung Osten und dann parallel zum Rhein Richtung Süden bilden die Stadtteile Moselweiß, Goldgrube, Rauental, Altstadt, Mitte und Süd bis zum gartenstädtisch geprägten Stadtteil Oberwerth ein U-förmiges Siedlungsgefüge um den nördlichsten Ausläufer des Hunsrücks, der hier in das Stadtgebiet ragt. Auf dessen Höhen entstanden seit den 1920/30er Jahren oberhalb der Innenstadt große Siedlungsflächen. Ursprünglich lagen dort die Anlagen der preußischen Festung Kaiser Alexander, heute befindet sich hier, den Grundriss der alten Festung nachzeichnend, der Stadtteil Karthause Nord (Altkarthause), überwiegend mit kleinen Siedlungshäusern. Weiter im Süden, im Übergang zum Stadtwald, liegen der Stadtteil Karthäuserhofgelände, gebaut ab den späten 1950er Jahren gemäß dem in der Nachkriegszeit dominanten Leitbild der „gegliederten und aufgelockerten Stadt“ (Wohnzeilen) und der Stadtteil Karthause Flugfeld, entstanden in den 1960/70er Jahren und angelehnt an das damals neue Leitbild „Urbanität durch Dichte“ (überwiegend Hochhausbebauung).

Ganz im Süden der Stadt und gegenüber der Lahnmündung erstreckt sich der Stadtteil Stolzenfels entlang des Rheins, ebenfalls ursprünglich eine selbständige Gemeinde und auf Grund fehlender Erweiterungsmöglichkeiten noch dörflich geprägt. Im Südwesten liegt der Moselstadtteil Lay, der von der Siedlungsstruktur her seine Eigenständigkeit und seinen dörflichen Charakter auf Grund des Abstands zu den städtischen Siedlungsflächen deutlich bewahrt hat.

Nördlich der Mosel und direkt gegenüber der Altstadt liegt der Stadtteil Lützel, der in seinem Zentrum ebenfalls urbane innerstädtische Blockstrukturen aufweist. Lützel wird in seiner Struktur durch die großen Verkehrstrassen von Bahn und B 9 sehr stark zerschnitten wird, verfügt jedoch durch seine zentrale Lage und eine Reihe von Konversionsflächen auch über ein großes städtebauliches Entwicklungspotential. Von Lützel aus setzt sich eine bandstadtartige Siedlungsstruktur entlang des Rheins in Richtung Norden fort und umfasst die Stadtteile Neuendorf, Wallersheim und – getrennt durch den Industriehafen – Kesselheim. Hier finden sich alte Ortskerne, umgeben von Siedlungsflächen aus dem 19. und insbesondere aus dem 20. Jahrhundert, so zum Beispiel die in den 1960/70er Jahren gebaute Hochhaussiedlung „Weiße Stadt“ in Neuendorf und Wallersheim. Das bogenförmige Siedlungsband nordöstlich der Mosel umschließt in Richtung Norden Gewerbegebiete, Teile des Industriegebiets und zwei große Kasernenareale.

Richtung Westen schließt sich an Lützel übergangslos der Stadtteil Metternich an. Zahlreiche Siedlungsflächen überwiegend aus dem 20. Jahrhundert machen Metternich – ursprünglich ein eigenständiges Dorf – zu einem der größten Stadtteile von Koblenz. Die Stadtteile Bubenheim und Rübenach im Nordwesten der Stadt und der Moselstadtteil Güls – ebenfalls eingemeindet – haben strukturell ihre Eigenständigkeit bewahrt. Sie weisen überwiegend eine dörfliche Struktur auf und sind teilweise von ausgedehnten Siedlungsflächen vor allem aus der Nachkriegszeit umgeben. Am Südrand von Güls entsteht zudem derzeit ein großes neues Wohngebiet.

Eine Besonderheit im Siedlungsgefüge nördlich der Mosel stellen die ausgedehnten Gewerbe- und Industrieflächen dar. Begünstigt durch die topographische Lage in der Ebene des Neuwieder Beckens, erstreckt sich das große Industriegebiet der Stadt Koblenz von der B 9 in Richtung Nordosten bis an den Rhein und den dortigen Industriehafen, wo es den Stadtteil Kesselheim größtenteils umschließt. Südwestlich der B 9 liegen weitere Gewerbeflächen, so das neue Dienstleistungszentrum Bubenheim, sowie eine Wohnsiedlung als „Ableger“ des Stadtteils Lützel. Die Koblenzer Gewerbeflächen finden nördlich der Stadtgrenze ihre Fortsetzung in dem ausgedehnten Gewerbepark der Gemeinde Mülheim-Kärlich. Parallel zur B 9 entstand hier eine zersiedelte Landschaft mit suburbanem Charakter, vergleichbar mit amerikanischen Entwicklungen, und mit einem zentralen „Strip“, an dem sich zahlreiche Einkaufsmöglichkeiten befinden.

Ganz im Westen, teils auf dem Gebiet der Stadt Koblenz, teils auf den Gemarkungen von Kobern-Gondorf und Bassenheim, liegt das große und sich noch in der Entwick-

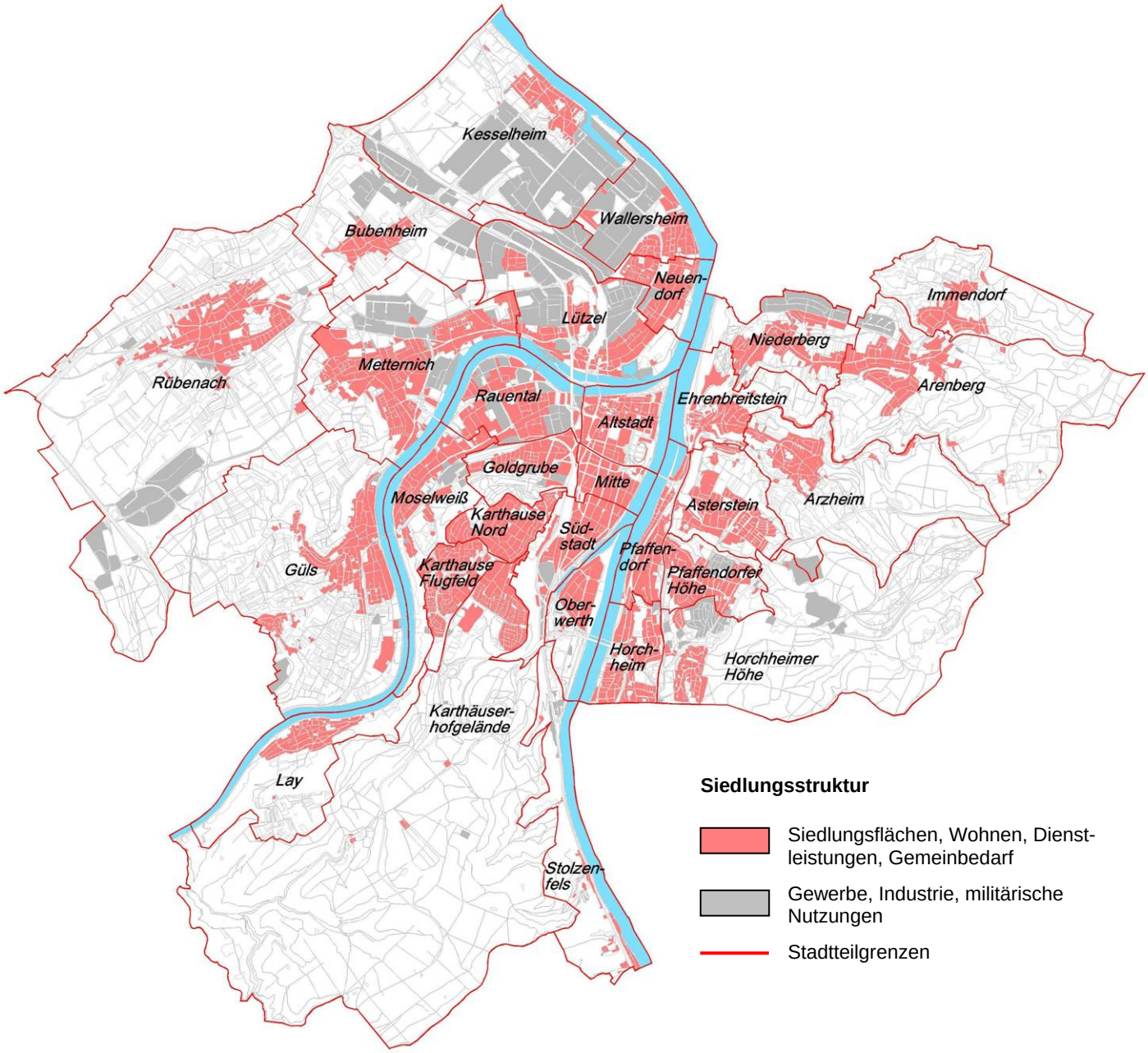
lung befindliche interkommunale Güterverkehrszentrum an der A 61. Nördlich von Metternich befindet sich ebenfalls ein großes Gewerbegebiet in Entwicklung.

Auch die Siedlungsflächen der **rechten Rheinseite** direkt am Fluss sind zu einem nahtlosen Siedlungsband zusammengewachsen. Dieses Band umfasst von Nord nach Süd die Stadtteile Ehrenbreitstein, Pfaffendorf und Horchheim. Im Süden geht die Siedlungsfläche von Horchheim übergangslos in die Stadt Lahnstein über. Die alten Kerne dieser einst eigenständigen Stadtteile erfuhren schon im 19. Jahrhundert durch den Bau von neuen Bürgerhäusern ein starkes Wachstum, welches sich teilweise auch auf die Hanglagen erstreckte. Hier entstanden nach dem Zweiten Weltkrieg die beiden neuen Stadtteile Pfaffendorfer Höhe und Horchheimer Höhe, beide in aufgelockerter Form, mit hohem Grünanteil und in ihrer Struktur vergleichbar mit der Siedlungsentwicklung auf der Karthause. Ferner liegen hier zwei große Kasernen.

Auf die Siedlungstätigkeit der 1930er Jahre geht der Höhenstadtteil Asterstein nördlich der Pfaffendorfer Höhe zurück. Ähnlich wie auf der Altkarthause zeichnen hier die Straßen teilweise den Grundriss einer nach dem Ersten Weltkrieg abgerissenen Festungsanlage nach. Auf dem Asterstein liegt auch die große Passivhaussiedlung der Stadt Koblenz. Arzheim, auf den Höhen östlich von Ehrenbreitstein gelegen, wurde wie die weiter nördlich gelegenen Stadtteile Niederberg, Arenberg und Immendorf eingemeindet. Diese Höhenstadtteile weisen daher allesamt im Kern noch dörfliche Strukturen auf, die im Laufe der letzten Jahrzehnte immer wieder um neue Siedlungsflächen erweitert wurden. Im Norden von Niederberg liegt ein weiteres großes Kasernenareal, größtenteils eine Konversionsfläche, die unmittelbar an die Ortsgemeinde Urbar anstößt.

Der Stadtteil Ehrenbreitstein, ursprünglich eigenständige Residenzstadt, liegt der Altstadt von Koblenz gegenüber und weist wie die Altstadt einen großen historischen Baubestand auf, der im Zuge der städtebaulichen Sanierung seit den 1970er Jahren modernisiert und durch Neubauten ergänzt wurde. Von Ehrenbreitstein aus hat sich nach dem Krieg ein Siedlungsband Richtung Nordosten über den Stadtteil Niederberg zu den beiden Stadteilen Arenberg und Immendorf entwickelt. Durch die Siedlungstätigkeit der 1930er Jahren entwickelte sich Ehrenbreitstein auch in Richtung Osten auf den Stadtteil Arzheim zu. Derzeit sind die beiden Stadtteile noch durch einen Grünzug getrennt.

Alle Stadtteile auf der rechten Rheinseite sind überwiegend von Wohnnutzung geprägt, Gewerbeflächen haben sich auf Grund der Topografie kaum entwickelt. Lediglich in Arenberg befindet sich ein kleines Gewerbegebiet direkt an der Stadtgrenze zur Verbandsgemeinde Vallendar. Die Grundstruktur der Siedlungsflächen auf der rechten Rheinseite kann im Prinzip mit einem Kamm verglichen werden, wobei die Stadtteile an der Mosel den Rücken des Kamms bilden und die die Höhenstadtteile in Richtung Osten die Zinken des Kamms, getrennt durch die in Ost-West-Richtung verlaufenden Bachtäler.



Karte mit Bestanderfassung der Siedlungsstruktur von Koblenz

Auffällig ist die Konzentration von Gewerbe- und Industrieflächen im Norden der Stadt.

rechts: Blick von Süden über die Karthause in Richtung Innenstadt. Deutlich ist das U-förmige Siedlungsband der erweiterten Innenstadt auf den Niederterrassen an Rhein und Mosel zu erkennen. Im Vordergrund liegen die Siedlungsflächen des Stadtteils Karthause Nord auf der ehemaligen Festung Kaiser Alexander.



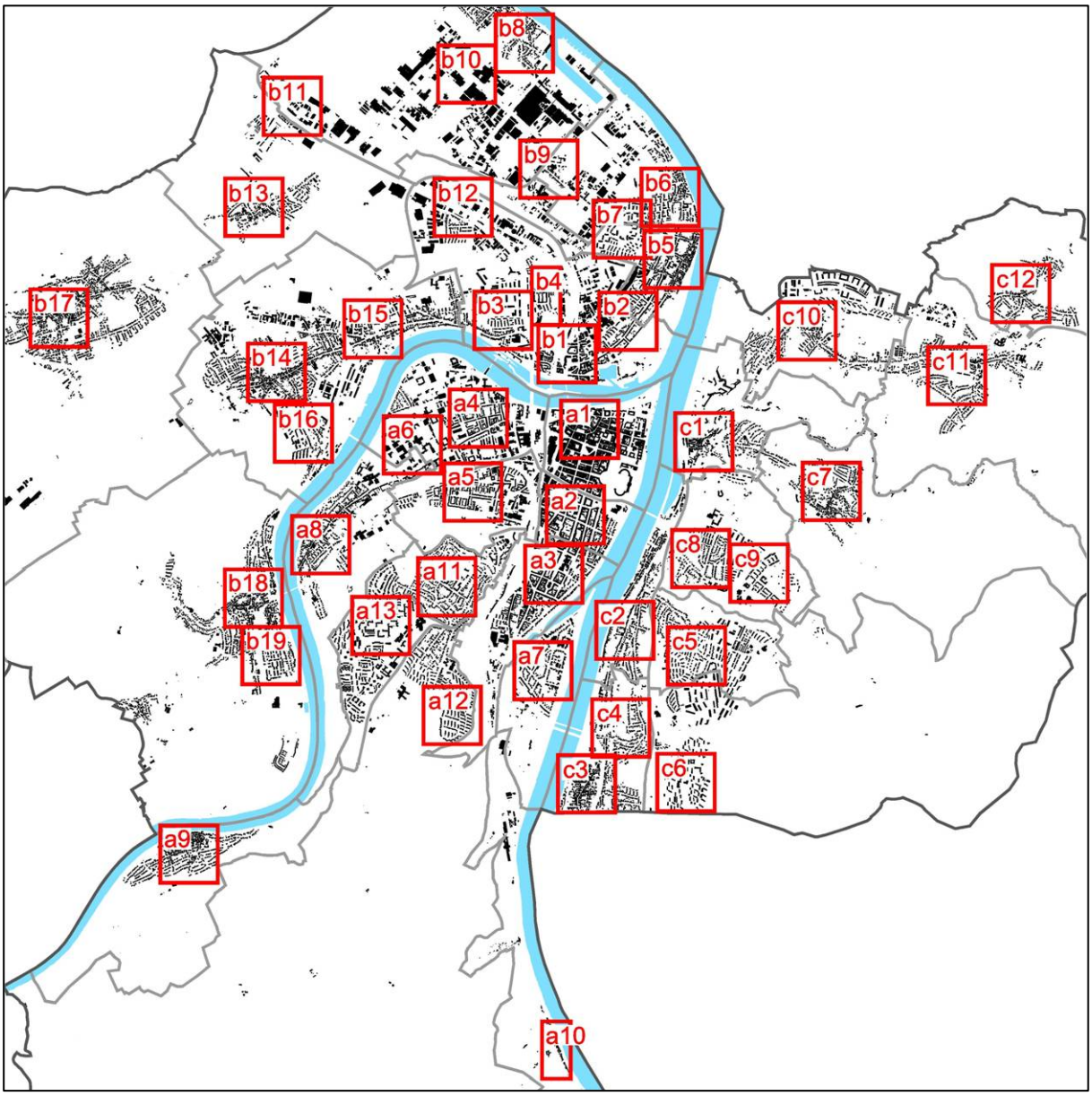


Karte mit den wesentlichen siedlungsstrukturellen Zusammenhängen

Parallel zu Rhein und Mosel sowie zu den Bachtälern auf der rechten Rheinseite haben sich Siedlungsbänder ausgebildet.

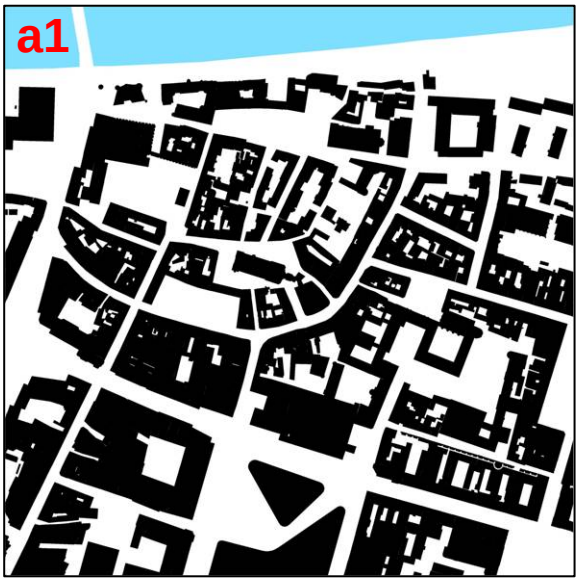


rechts: Blick von Osten über den Stadtteil Neuendorf mit Industriegebiet. Im Vordergrund liegt das Siedlungsband an der Mosel von Lützel über Neuendorf bis Wallersheim / Kesselheim. In der Bildmitte sind die Großsiedlung Neuendorf und rechts davon das Industriegebiet von Koblenz zu erkennen.



oben: Ausschnitt aus dem Schwarzplan von Koblenz mit Beispielen unterschiedlicher städtebaulicher Strukturen in den Stadtteilen (rot umrandet), die im Folgenden kurz vorgestellt werden

a. zwischen Rhein und Mosel		b. nördlich der Mosel		c. östlich des Rheins	
a1	Altstadt	b1	Lützel Zentrum	c1	Ehrenbreitstein
a2	Mitte	b2	Lützel Ost	c2	Pfaffendorf
a3	Südstadt	b3	Lützel West	c3	Horchheim
a4	Rauental	b4	Lützel Nord	c4	Horchheim Nord
a5	Goldgrube	b5	Neuendorf	c5	Pfaffendorfer Höhe
a6	Dienstleistungszentrum	b6	Wallersheim	c6	Horchheimer Höhe
a7	Oberwerth	b7	„Weiße Stadt“	c7	Arzheim
a8	Moselweiß	b8	Kesselheim	c8	Asterstein West
a9	Lay	a9	Industriegebiet 1	c9	Asterstein Ost
a10	Stolzenfels	b10	Industriegebiet 2	c10	Niederberg
a11	Karthause Nord	b11	Industriegebiet 3	c11	Arenberg
a12	Karthäuserhofgelände	b12	Industriegebiet 4	c12	Immendorf
a13	Karthause Flugfeld	b13	Bubenheim		
		b14	Metternich Mitte		
		b15	Metternich West		
		b16	Metternich Süd		
		b17	Rübenach		
		b18	Güls Mitte		
		b19	Güls Süd		





Die **Altstadt** ist der historisch älteste und am dichtesten bebaute Teil der Stadt Koblenz. Die kleinteilige Blockstruktur bildet den Rahmen für einen spannungsvollen Wechsel von Straßen, Gassen und Plätzen. Ein Großteil der Altstadt wurde nach dem Zweiten Weltkrieg neu errichtet.



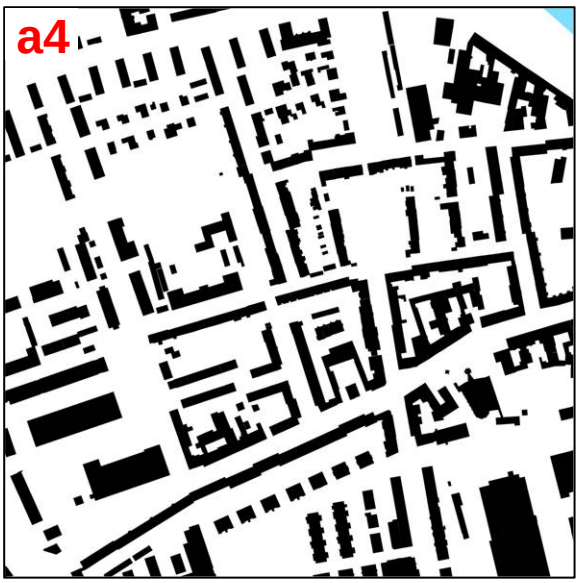


Die Stadtteile **Mitte** und **Südstadt** sind die großen Gründerzeitviertel von Koblenz, entstanden als Stadterweiterung ab 1890. Sie sind geprägt durch einen regelmäßigen Stadtgrundriss und eine Blockrandbebauung, die nach Osten zum Rhein hin in eine offene Villenbebauung übergeht.





Das Rückgrat der Richtung Süden keilförmig zulaufenden **Südstadt** bildet die Südallee, die den städtebaulichen Schlusspunkt der Kirche St. Josef mit dem Jesuitenplatz in der Altstadt in einer Linie verbindet. In der Südstadt finden sich mit die kompaktesten Baustrukturen von Koblenz.





Der Stadtteil **Rauenta**l liegt westlich der Innenstadt und gehört wie die Südstadt zu den Flächen, die nach Aufgabe der Festungsmauer erschlossen wurden. Städtische Blockstrukturen wechseln sich ab mit Gewerbebereichen, Zeilenbauten und Reihenhäusern sowie Solitärbauten.





Auch der westlich der Innenstadt gelegene Stadtteil **Goldgrube** entstand wie die Südstadt als Stadterweiterung, jedoch später als diese und bereits geprägt durch die Ideen der Gartenstadt mit vorstädtischer Reihenhausbebauung, Gartenparzellen und großem zentralen Platz (Overbergplatz).





Ab Mitte der 1960er Jahre entstand auf der Grenze der Stadtteile Rauental und Moselweiß das **Büro- und Dienstleistungszentrum** der Stadt Koblenz. Das Dienstleistungszentrum ist ein Arbeitsplatzschwerpunkt in der Stadt und strukturell durch große Solitärbauten bzw. Hochhäuser geprägt.





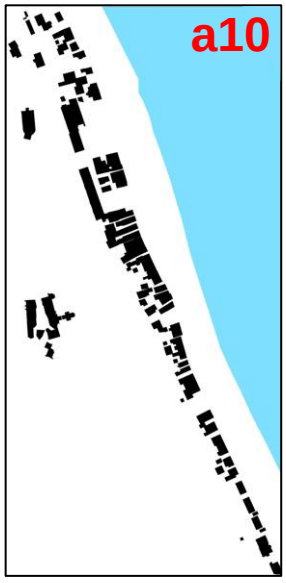
Der Stadtteil **Oberwerth** wurde ab dem Beginn des 20. Jahrhunderts erschlossen. Obwohl klassisch in Straßengevierte aufgeteilt, herrscht hier eine offene Bebauung mit Villen und Landhäusern vor. Im Süden der Halbinsel befindet sich zudem eine Beamtenwohnsiedlung aus den 1920er Jahren.





Der ehemals selbständige Ort **Moselweiß** entwickelte sich parallel zur Gülser bzw. Koblenzer Straße und in Richtung Mosel. Neubaugebiete aus dem 20. Jahrhundert entstanden an den Nordhängen der Karthause. Der Stadtteil ist zudem mit der Siedlungsstruktur von Rauental zusammengewachsen.





links: Beim Stadtteil **Lay** handelt es sich um ein typisches Moselweindorf. Der kompakte alte Ortskern ist heute in Richtung der Hunsrückhänge konzentrisch von großen Ortserweiterungsflächen umgeben.

rechts: Der Stadtteil **Stolzenfels** hat die ursprüngliche Form eines Straßendorfes beibehalten. Praktisch die gesamte Bebauung entwickelt sich parallel zur heutigen B 9.





Der Stadtteil **Karthause Nord** oder auch Altkarthause entstand ab den 1930er Jahren auf der Fläche der ehemaligen Feste Kaiser Alexander, deren Grundstruktur im Straßenverlauf noch heute ablesbar ist. Siedlerhäuser auf großen Gartengrundstücken sind die dominierende Bauform.





Das **Karthäuserhofgelände** wurde in den 1960er Jahren im Sinne des Leitbildes der „aufgelockerten und gegliederten Stadt“ entwickelt und ist geprägt durch eine Zeilen- bzw. Reihenhausbebauung und den „organischen“ Verlauf der Erschließungsstraßen und Wege.



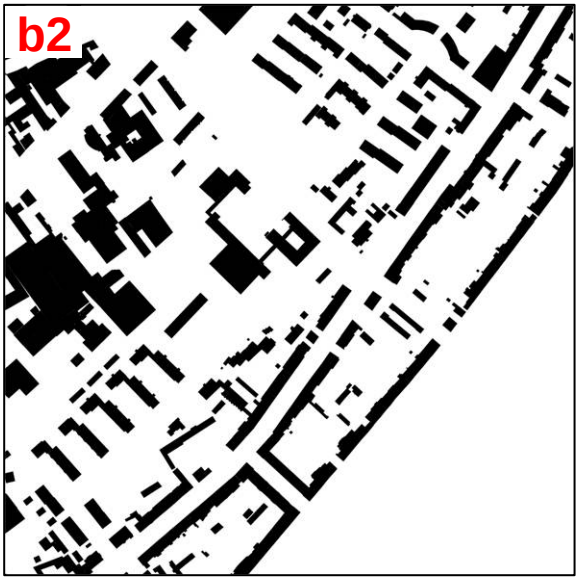


Der Stadtteil **Karthause Flugfeld** wurde in den 1960-1970er Jahren im Sinne des Leitbildes „Urbanität durch Dichte“ entwickelt. Hochhauskomplexe wechseln sich mit Zeilenbauten und Atriumhäusern ab. Charakteristisch ist zudem die räumliche Trennung der unterschiedlichen Verkehrsarten.





Der nördlich der Mosel und der Altstadt gegenüber gelegene Stadtteil **Lützel** weißt in seinem Zentrum städtische Blockstrukturen auf. Zugleich ist dieser Bereich sehr stark durch die großen Verkehrstrassen zerrissen. In Richtung Norden schließen sich der (Güter-)Bahnhof und Konversionsflächen an.





Der **nordöstliche Teil von Lützel** im Übergang zum Stadtteil Neuendorf wurde vor allem nach dem Zweiten Weltkrieg besiedelt. Auffällig ist die bandstadtartige Struktur des Siedlungsgefüges. Im Norden liegen ausgedehnte Gewerbeflächen und die Rheinkaserne.





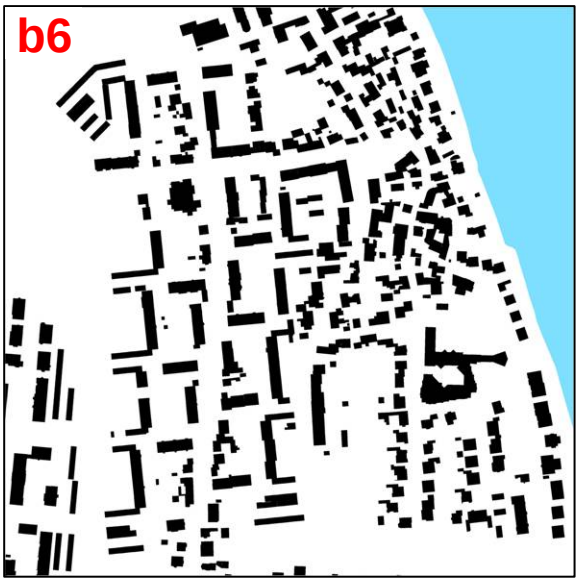
links: Der **westliche Teil von Lützel** im Übergang zum Stadtteil Metternich weißt eine heterogene Bebauungsstruktur aus Wohnhäusern an der Mosel und großen militärisch genutzten Anlagen auf.

rechts: Der **nördliche Bereich von Lützel** auf dem Petersberg wird durch eine kleine Siedlung aus den 1930er Jahren und Nachkriegszeilenbauten geprägt.





Die alte Dorfstruktur des Stadtteils **Neuendorf** erstreckt sich leiterförmig parallel zum Rhein und entlang der Hochstraße. Richtung Westen schließen sich die Stadtteil-Erweiterungsflächen aus dem 19. und 20. Jahrhundert wie zum Beispiel auch die „Weiße Stadt“ (siehe unten) an.





In **Wallersheim** haben sich wie Neuendorf die ursprünglich dörflichen Strukturen des Rheindorfes erhalten. Auch dieser Stadtteil hat sich in Richtung Westen ausgedehnt, hier in Form von karreeartig angeordneten Zeilenbauten im Übergangsbereich zur „Weißen Stadt“.





Die sogenannte **„Weiße Stadt“** entstand in den 1960er und 1970er Jahren auf der Stadtteilgrenze von Neuendorf und Wallersheim. Zeilen- und Hochhausbauten werden mittlerweile durch Neubauten aus den 1990er Jahren ergänzt. Im Westen schließt sich das Industriegebiet an.





Der Stadtteil **Kesselheim** bestand ursprünglich aus zwei Dörfern, die schon vor der Eingemeindung nach Koblenz zusammengewachsen waren. Die Bebauung ist der dörflichen Struktur entsprechend kleinteilig. Vor allem ab den 1960er Jahren entstanden größere Neubaugebiete.



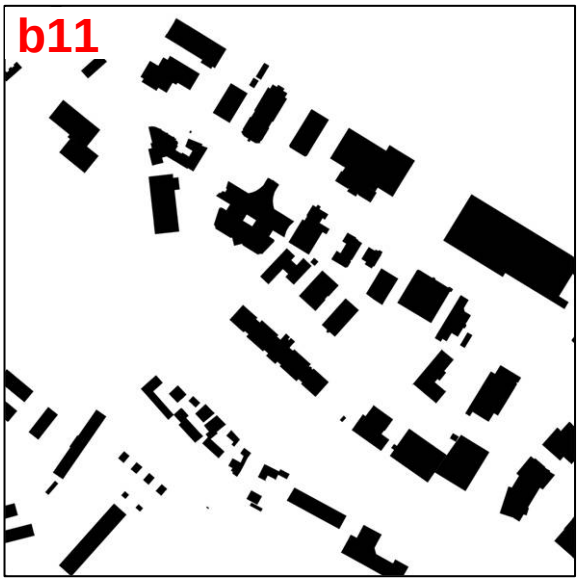


Im Norden von Koblenz liegt das große **Industriegebiet** der Stadt. Obwohl bereits in den 1920er Jahren erste großräumige Planungen für diesen Bereich entstanden, wirken die Baustrukturen und die Erschließung teilweise ungeordnet. Vereinzelt liegen auch Wohnnutzungen im Gebiet.





Im **Norden des Industriegebiets**, südwestlich des Stadtteils Kesselheim, liegen die größten Baustrukturen dieses regionalen Arbeitsplatzschwerpunktes. Diese sind teilweise auch an das Bahnnetz angebunden. Die Großstrukturen kreisen den Stadtteil Kesselheim vom Süden und Westen her ein.



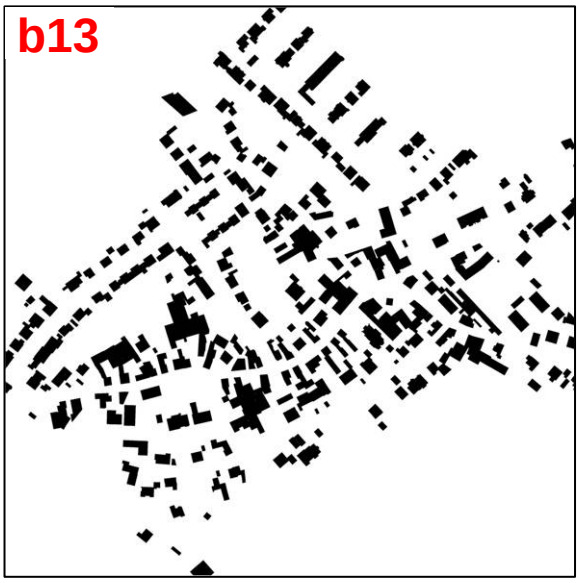


Im **Süden des Industriegebietskomplexes** hat sich entlang der **B 9** in den vergangenen 40 Jahren ein durch Gewerbe- und Handelsbauten geprägtes Siedlungsband entwickelt, dass sich bis Mühlheim-Kärlich fortsetzt. Vereinzelt befinden sich dort auch Wohngebäude, wie hier nördlich von Bubenheim.





Im **südwestlichen Teil des Industriegebiets**, des Gewerbe- und Einzelhandelsbandes an der B 9, wird der Kontrast von großvolumigen Baustrukturen und kleinteiliger Wohnbebauung – wie hier südlich der B 9 die Siedlung Mittelweiden – besonders deutlich.





Der Stadtteil **Bubenheim** war ursprünglich ein klassisches Haufendorf. Wie in den meisten anderen eingemeindeten Stadtteilen hat sich auch hier in der Zeit nach dem Zweiten Weltkrieg ein Ring von Neubaugebieten, vor allem im Norden und Westen, um den alten Ortskern gelegt.





Der Stadtteil **Metternich** ist Teil eines von Lützel kommenden Siedlungsbandes und besteht aus dem sogenannten Oberdorf – dem alten Ortskern (Kartenausschnitt) – und dem weiter östlich gelegenen Unterdorf. Durch rege Siedlungstätigkeit vor allem im 20. Jahrhundert ist Metternich stetig gewachsen.



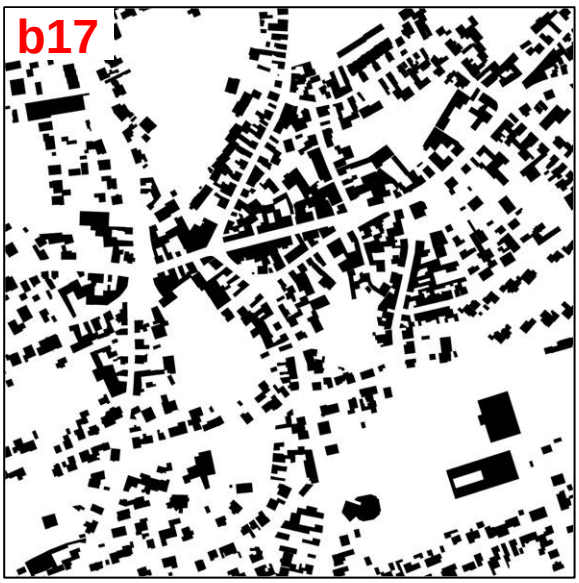


Im **westlichen Teil von Metternich** entstand durch die französische Besatzungsmacht in den 1950er Jahren eine neue Siedlung in Zeilenbauweise. Sie liegt nördlich der alten Verbindungsstraße nach Trier, an der sich alte Bausubstanz überwiegend aus der Gründerzeit befindet.



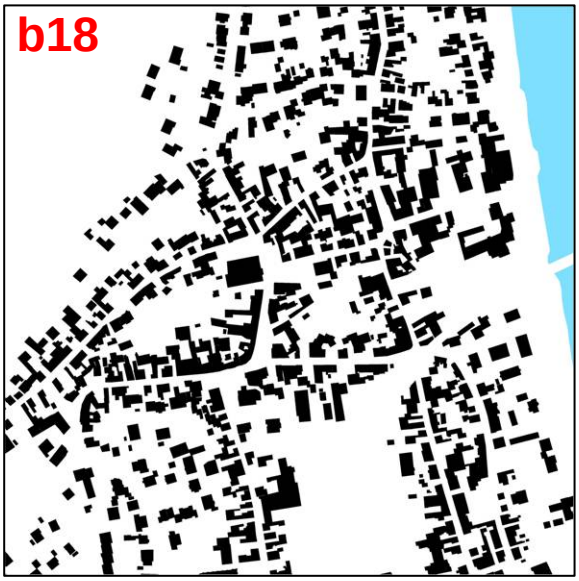


Im **südlichen Teil von Metternich** liegt die Siedlung Eulenhorst, eine Hochhaussiedlung, die in den 1960/70er Jahren errichtet wurde. Der Siedlungsbereich ist von einem Nebeneinander von Hochhaussolitären, Reihenhäusern und straßenrandbegleitenden Ein- und Mehrfamilienhäusern geprägt.



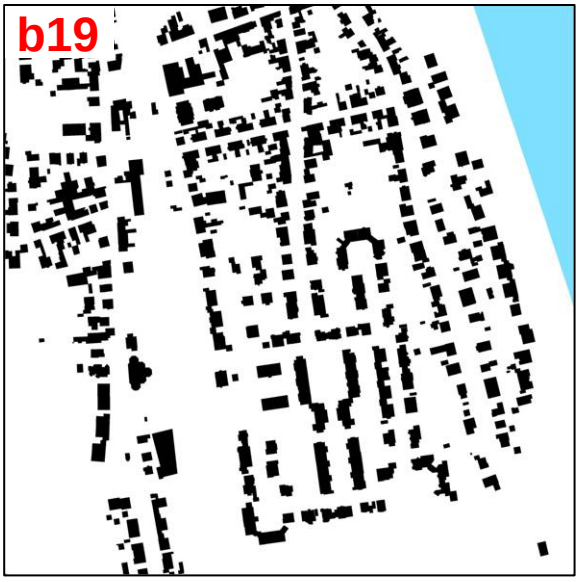


Im Schwarzplan von **Rübenach** ist noch deutlich die ursprüngliche Struktur des alten Haufendorfs ablesbar. Der Stadtteil hat zahlreiche Erweiterungen mit Einfamilienhausgebieten erfahren, die zum Teil große Grünraume in der Siedlungsstruktur mit einschließen.





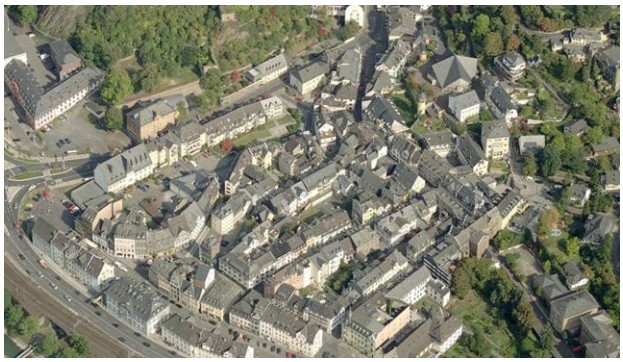
Der Stadtteil **Güls** ist in seinen Kernbereichen wie Lay ein klassisches Moseldorf. Der Bau der Moselstrecke mit der Gülser Eisenbahnbrücke hat schon früh zu einer Anbindung an das Eisenbahnnetz geführt. Der Ortskern ist in seiner alten Struktur gut erhalten.





Der **südliche Teil von Güls** wird von den Ortsteilerweiterungen aus der Zeit nach dem Zweiten Weltkrieg geprägt. Hier entstanden ausgedehnte Einfamilienhausgebiete, die derzeit um das neue Baugebiet Güls Süd ergänzt werden.





Die alte Residenzstadt **Ehrenbreitstein** gehört zu den ältesten Siedlungsbereichen in der Stadt. Die Bausstruktur bzw. Bausubstanz ist sehr kompakt und baugeschichtlich von hohem Wert. Die innere Erschließung des alten Kerns erfolgt überwiegend durch enge Gassen.



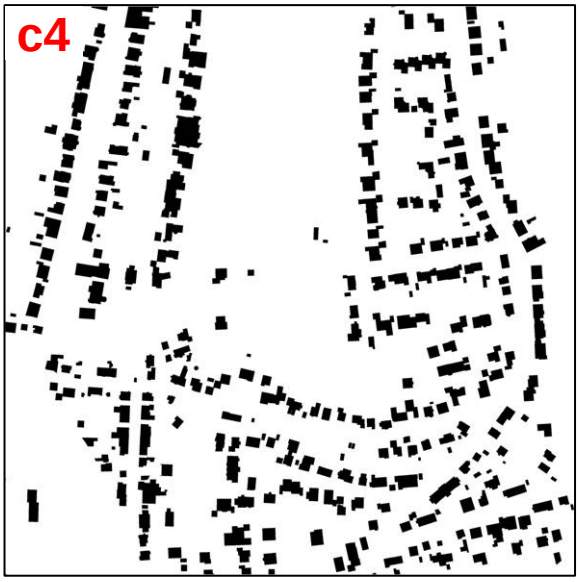


Der Stadtteil **Pfaffendorf** ist ein klassisches Straßendorf, das sich linear parallel zum Rhein entwickelt hat. Erweiterungen haben auch zu einer teilweisen Bebauung der Westerwaldhänge geführt. Die Baustruktur ist entlang des Rheins sehr kompakt und wird nach Osten hin zunehmend offener.





Der Stadtteil **Horchheim** weist in seinem alten Kern eine kompakte Siedlungsstruktur überwiegend aus Wohnhäusern auf und grenzt im Süden direkt an die Stadt Lahnstein. Der Stadtteil wird von seinen Erweiterungen durch die großen Verkehrstrassen von B 42 und B 49 getrennt.



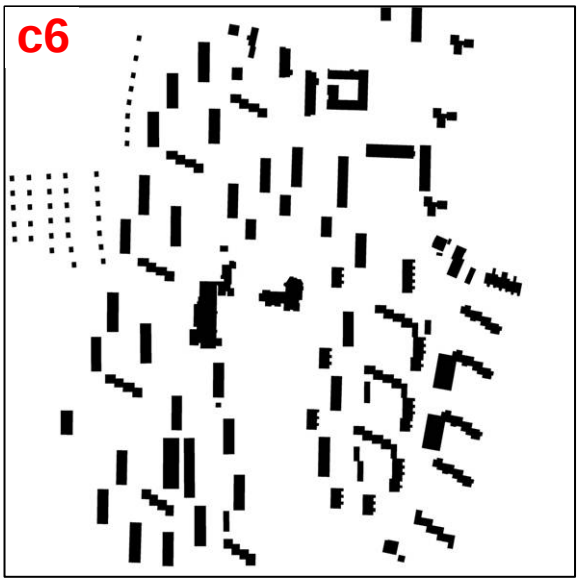


Der **nördliche Teil von Horchheim** im Übergang nach Pfaffendorf ist durch eine ausgedehnte Einfamilienhaus-Bebauung in offener Bauweise und in Hanglage geprägt. Die Erschließung ist an die topographischen Bedingungen der Hangsituation angepasst.



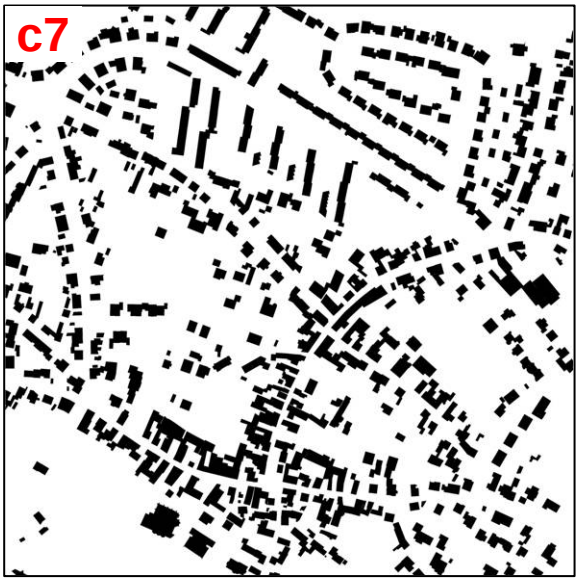


Die strukturellen Anfänge der **Pfaffendorfer Höhe** gehen auf die in den 1930er Jahren gebaute Augusta- und Gneisenau-Kaserne zurück. Zwischen beiden Kasernen wurde in den 1950er Jahren von den Franzosen die sogenannte „Cité des Cadres“ in Zeilenbauweise mit großen Grünflächen errichtet.



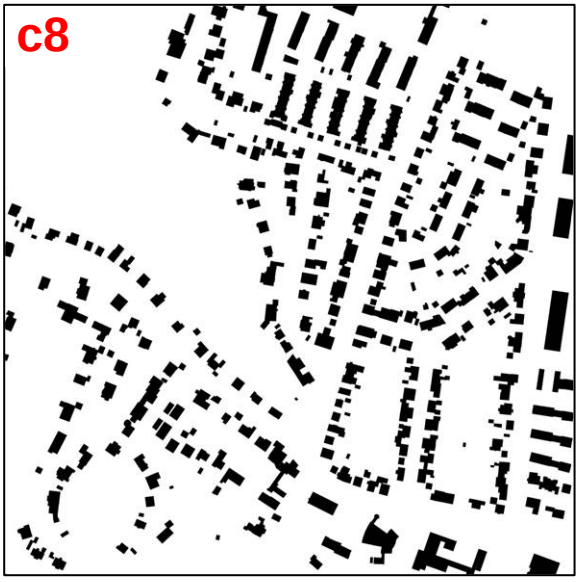


Die **Horchheimer Höhe**, gebaut in den 1960/70er Jahren als Trabantenstadt überwiegend in Zeilenbauweise, ist einer der Stadtteile mit dem höchsten Grünflächenanteil. Die „Stadtteilmitte“ mit kleinem Einkaufszentrum wird durch ein Wohnhochhaus markiert.





Der Stadtteil **Arzheim** weißt in seinem Kern die Struktur eines Haufendorfes auf. Vor allem nach dem Zweiten Weltkrieg entstanden große Neubaugebiete im Norden und Westen des Stadtteils, überwiegend in offener, teilweise auch in Reihenhaus-Bauweise.





Der Ursprung des Stadtteils **Asterstein** geht auf die in diesem Bereich gelegenen ehemaligen preußischen Festungsanlagen zurück. Nach deren Schleifung entstanden im Westen des Stadtteils ab den 1920er Jahren erste Siedlungen in offener Bauweise.



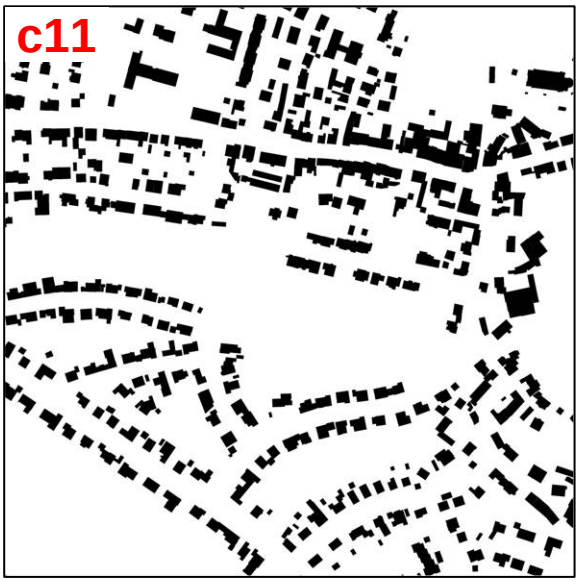


Der **Osten des Stadtteils Asterstein** ist durch die Zeilenbauten der Goeben-Siedlung (vormals Kaserne) und Reihenhäuser geprägt. Auch entsteht hier gerade eine große Passivhaussiedlung. Im Süden liegt als Rückgrat der Siedlungsstruktur das Schulzentrum von Asterstein.



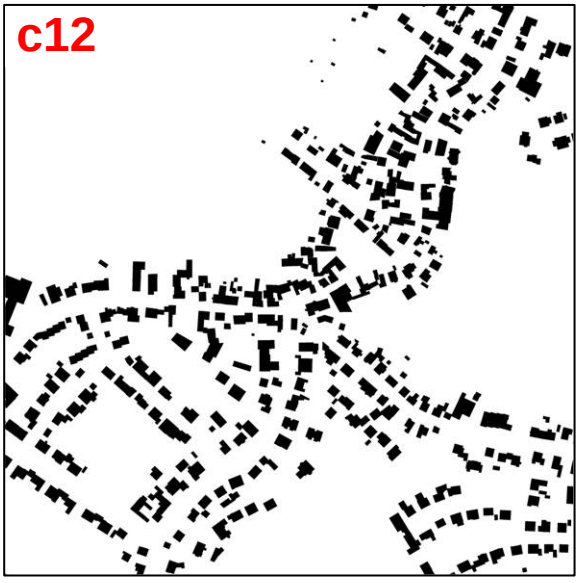


Der Stadtteil **Niederberg** stellt eine Mischung aus Straßendorf und Haufendorf da. Zahlreiche Erweiterungen haben den Stadtteil sehr zerfasert. Ein bereits von den Römern im 1./2. Jahrhundert errichtetes Limeskastell ist noch heute am Südrand des Stadtteils im Siedlungsgrundriss zu erkennen.





Der Höhenstadtteil und Wallfahrtsort **Arenberg** hat sich entlang der alten Route vom Rhein über Ehrenbreitstein zur Lahn entwickelt. Ab den 1930er Jahren entstanden vor allem im Süden des Stadtteils neue Siedlungen, teilweise im Zusammenhang mit dem Bergbau in dieser Gegend (Silberstraße).





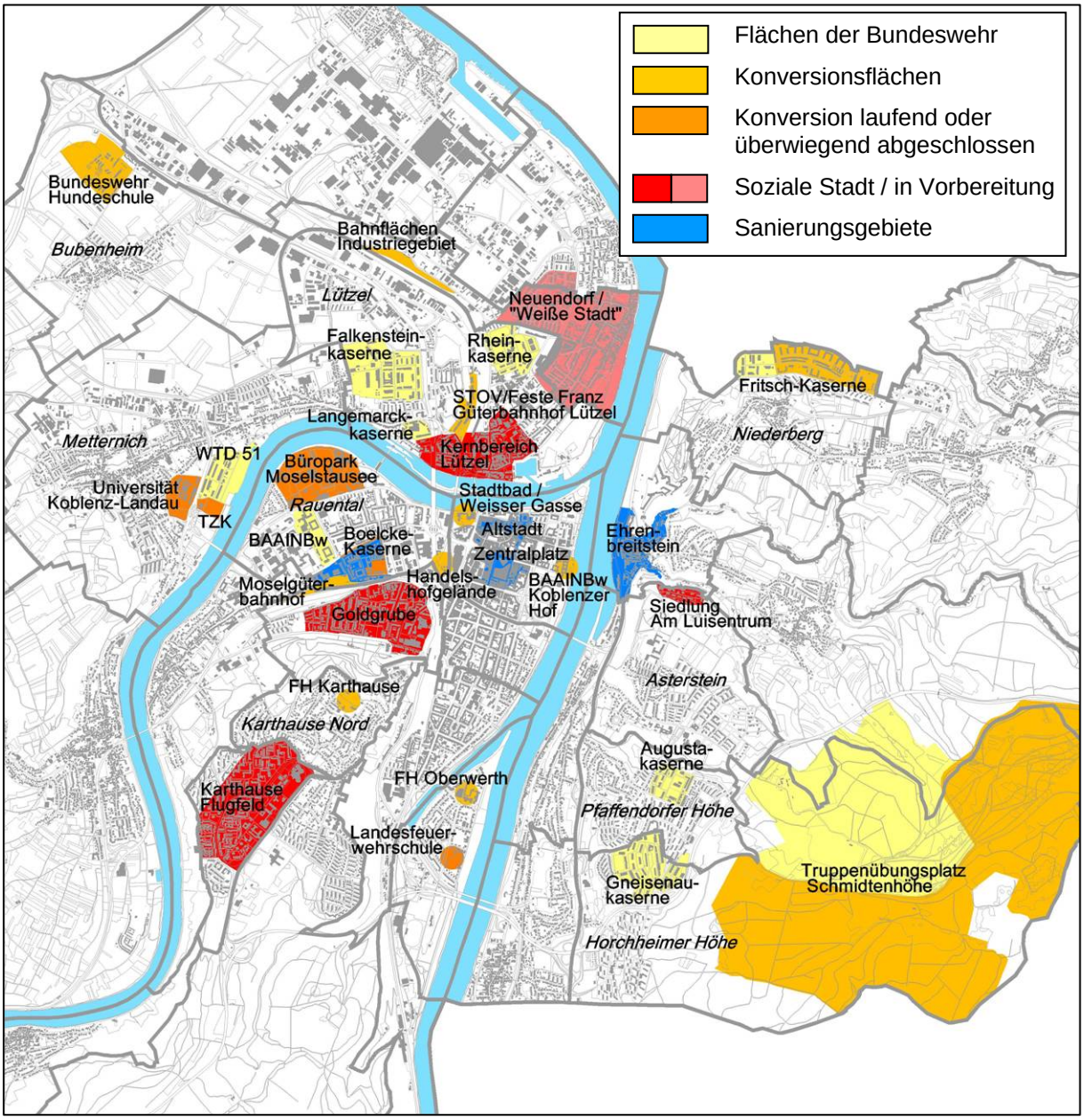
Der alte Ortskern von **Immendorf**, dessen Ursprung wie bei Arenberg bereits über 1100 Jahre zurückgeht, wurde im 20. Jahrhundert durch flügelförmige Siedlungserweiterungen ergänzt. Alle Siedlungsbereiche weisen einen starken Landschaftsbezug auf.

Konversionsflächen, Soziale Stadt und Sanierungsgebiete

Auf Grund seiner Geschichte war und ist Koblenz ein wichtiger Militärstandort. Zeitweise war Koblenz sogar die größte Garnisonsstadt in Deutschland. Nach dem Ende des Kalten Krieges und im Zuge der allgemeinen Abrüstung wurden auch in Koblenz ehemalige Truppenstandorte der Bundeswehr aus ihrer militärischen Nutzung entlassen und einer zivilen Nachnutzung zugeführt. So wurden die Flächen der Boelcke-Kaserne im Stadtteil Rauental zu einem attraktiven innenstadtnahen Wohnstandort entwickelt. Auf Teilflächen der Wehrtechnischen Dienststelle (WTD 51) in Metternich entstand der Koblenzer Campus der Universität Koblenz-Landau und im Bereich der Innenstadt wurde das Forum Mittelrhein auf der Fläche des ehemaligen Hygienisch-Medizinischen Instituts der Bundeswehr gebaut.

Nach wie vor stehen ehemalige **Militärflächen** für eine Konversion (Umwandlung) in zivile Folgenutzungen zur Verfügung. Diese Flächen mit unterschiedlichen Qualitäten stellen ein ausgesprochen großes Potential für die Stadtentwicklung dar. Hier können im Siedlungszusammenhang hochwertige neue Stadtquartiere in Kombination von Wohnen und Arbeiten entstehen, so zum Beispiel im Bereich der Frisch-Kaserne im Stadtteil Niederberg, der ehemaligen Standortverwaltung / Feste Kaiser Franz in Lützel und künftig im Bereich der Langemarckkaserne, ebenfalls in Lützel. Entwicklungspotential besteht auch noch im Bereich der bereits erwähnten Wehrtechnischen Dienststelle in Metternich. In der Innenstadt, direkt am Rheinufer, wird voraussichtlich der alte Koblenzer Hof durch das Bundesamt für Wehrtechnik und Beschaffung der Bundeswehr freigegeben. Dieser könnte – wie ursprünglich – wieder als Hotel genutzt werden. Konversionsflächen im Außenbereich, so zum Beispiel auf Teilen des Truppenübungsplatzes auf der Schmidtenhöhe oder der ehemaligen Hundeschule in Bubenheim, stellen wichtige Flächen für den Naturschutz und die Naherholung dar.

Neben den militärischen Konversionsliegenschaften gibt es auch einige größere **zivile Flächen** in der Stadt, die für eine neue Nutzung in Frage kommen. So können beispielsweise Teile der Güterbahnhöfe in Moselweiß, Lützel und im Industriegebiet durch den Rückbau nicht mehr benötigter Bahnflächen für die Ansiedlung von Gewerbe oder Dienstleistungen umgenutzt werden. Der Rauentaler Moselbogen, ein früher vor den Toren der Stadt gelegenes Industriegebiet, wird derzeit bereits in einen Dienstleistungs- und Gewerbepark umgebaut (Büropark Moselstausee). Auf den Flächen der alten Fachhochschule im Stadtteil Oberwerth und im Bereich der alten Landesfeuerwehrschule entstehen aktuell hochwertige neue Wohnanlagen. Auch Teile des alten FH-Standorts auf der Karthause stehen für eine Nachnutzung, zum Beispiel für Sport- und Parkflächen, zur Verfügung. Im Bereich der Altstadt, direkt an der Mosel, liegt das alte Stadtbad. Dieses wird voraussichtlich auf Dauer nicht mehr wirtschaftlich zu betreiben sein, so dass die Umnutzung dieser Liegenschaft den Anstoß für einen Umbau des Quartiers an der Weisser Gasse geben könnte. Hier bieten sich Möglichkeiten zur Entwicklung eines hochattraktiven neuen Stadtviertels in zentraler Lage, entsprechend dem Leitbild der durchmischten europäischen Stadt und der Stadt der kurzen Wege.



Konversion, Soziale Stadt und Sanierungsgebiete

Abkürzungen:

BAAINBw: Bundesamt für Ausrüstung, Informationstechnik und Nutzung der Bundeswehr

WTD 51: Wehrtechnische Dienststelle des BAAINBw

TZK: Technologiezentrum Koblenz (zivile Dienstleistung)

rechts: Flächen der Bundeswehr (WTD 51) mit Wasserübungsplatz in Metternich, im Hintergrund der Campus der Universität Koblenz-Landau, links im Bild das Konversionsprojekt Technologiezentrum Koblenz mit Flächen für innovative Firmen





Blick von Norden über die **Fritsch-Kaserne** in Koblenz-Niederberg

Die Fritsch-Kaserne ist mit einer Fläche von insgesamt knapp 27 ha die größte Konversionsliegenschaft in Koblenz. Das Areal ist durch den Bau der Seilbahn nun fußläufig von der Innenstadt aus zu erreichen und könnte direkt mit dem neuen Park auf dem Festungsplateau verbunden werden.



Blick von Osten über das Gelände der **ehemaligen Standortverwaltung** der Bundeswehr in Lützel

Das lang gestreckte Areal hat eine Größe von rund 3,7 ha und umfasst neben einem Gebäudebestand aus der Kaiserzeit auch Reste der alten Feste Kaiser Franz. Östlich des Geländes liegen potentielle Konversionsflächen der Bahn.



Blick von Süden über die **Langemarckkaserne** in Lützel

Die 3,7 ha große Liegenschaft wird in Teilen noch von der Bundeswehr für die Unterbringung der Wehrtechnischen Studiensammlung genutzt. Die Kaserne hat mit ihrer Lage direkt an der B 9 und der Nähe zur Mosel städtebaulich eine Brückenkopffunktion.



Blick von Süden über die ehemalige **Hundeschule** der Bundeswehr in Bubenheim

Die rund 19 ha große Liegenschaft ist durch Funktionsbauten und einen großen Freiflächenanteil geprägt. Auf Grund der Lage am bzw. auf dem Bubenheimer Berg gibt es größere Höhenunterschiede im Gelände.



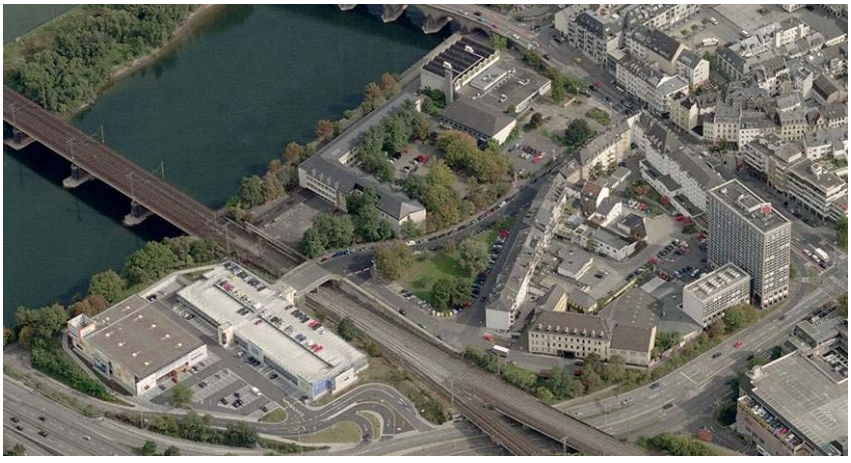
Blick von Westen über das ehemalige **Handelshofgelände**

Das früher für Einzelhandel genutzte rund 1,1 ha große Gelände liegt zwischen B 9 und dem neuen Schienenhaltepunkt Mitte. Das südlich angrenzende evangelische Gemeindezentrum steht mittelfristig auch für eine Nachnutzung zur Verfügung.



Blick von Westen über die Flächen des **Güterbahnhofs Rauental**

Teile des Güterbahnhofs werden nicht mehr genutzt, wie die rund 3,3 ha große Teilfläche auf der Nordseite der Bahnanlage. Dieser Bereich grenzt unmittelbar an den zentralen Versorgungsbereich von Rauental. Im Osten schließt die ehemalige Boelcke-Kaserne an.



Blick von Südwesten über das Gebiet an der **Weisser Gasse**

Auf Grund von Baufälligkeit wurde das Stadtbad 2012 endgültig geschlossen und wird demnächst abgerissen. Damit steht dieser Bereich, der bis zu den Kriegszerstörungen Teil der historischen Altstadt von Koblenz war, für eine Umstrukturierung an.



Blick von Norden über den **Rauentaler Moselbogen**

Auf dieser im Norden des Stadtteils Rauental direkt an der Mosel gelegenen Fläche wird derzeit ein Standort für Dienstleistungsnutzungen entwickelt (Büropark Moselstausee). Die Entfernung zur Altstadt beträgt nur 1,5 km Luftlinie. Das Gebiet ist von normalen Hochwasserereignissen nicht betroffen.

Im Jahr 1999 haben Bund und Länder das Städtebauförderungsprogramm **„Stadtteile mit besonderem Entwicklungsbedarf – Soziale Stadt“** aufgelegt, mit dem die Lebensbedingungen in benachteiligten Stadtteilen verbessert werden sollen.

In den vergangenen Jahren konnten bereits Maßnahmen aus dem Programm Soziale Stadt in vier Koblenzer Stadtteilen in Zusammenarbeit mit der dortigen Bevölkerung umgesetzt werden. So entstand auf der **Karthause** ein neues Jugend- und Bürgerzentrum („JuBüZ“), in der **Goldgrube** wurde der Overbergplatz neu gestaltet und die Siedlung Am Luisenturm in Stadtteil **Asterstein** wurde durch die städtische Wohnungsbaugesellschaft in großen Teilen grundlegend saniert. Seit Oktober 2008 ist auch der Kernbereich von **Lützel,** der von sanierungsbedürftiger Bausubstanz sowie den Zäsuren stark befahrener Straßen geprägt ist, Teil des Förderprogramms Soziale Stadt. Schwerpunkte sind hier die Etablierung eines Bürgerzentrums, die Entwicklung eines Spiel- und Freiflächenkonzeptes, eine städtebauliche Aufwertung des zentralen Schüllerplatzes zum bewohnerfreundlichen Quartierplatz sowie die Optimierung der Verkehrsverhältnisse, insbesondere für Fußgänger und Radverkehr. Derzeitige Überlegungen betreffen die Weiterentwicklung des Programms für ein Fördergebiet im Stadtteil **Neuendorf** im Bereich der Großsiedlung „Weiße Stadt“.

Das Instrument der städtebaulichen Sanierung findet in Koblenz seit vielen Jahren Anwendung. Insgesamt bestehen innerhalb des Stadtgebietes vier **Sanierungsgebiete**.

Eine tragende Rolle für die Stadtentwicklung von Koblenz spielt zweifelsfrei das **Sanierungsgebiet Altstadt**, deren letzte Baustellen unlängst abgeschlossen wurden. Bereits Ende der 1960er Jahre machten sich die Stadtplaner zunehmend mit den Gedanken an die Sanierung des Koblenzer Stadtkerns vertraut, da auch im Kern der heutigen Altstadt – also in jenem Bereich, der von Altengraben, Entenpfuhl und Kornpfortstraße begrenzt wird – ein bedeutender Teil der historischen Bausubstanz dem Krieg zum Opfer gefallen war. Der Stadtteil **Ehrenbreitstein** bildet seit 1982 das flächenmäßig größte Sanierungsgebiet in Rheinland-Pfalz. In den vergangenen 30 Jahren wurden hier neben der Sanierung der zum Teil maroden Bausubstanz zahlreiche Maßnahmen wie etwa der Hochwasserschutz, die Verlegung ganzer Straßenzüge, die Neustrukturierung des innerörtlichen Verkehrs sowie die völlige Umorganisation der Entwässerung und der Trinkwasserversorgung umgesetzt. Das **Sanierungsgebiet Boelcke-Kaserne** im Koblenzer Stadtteil Rauental befindet sich auf einer bis zum Jahr 2000 militärisch genutzten Liegenschaft. Seit 1998 ist die städtische Wohnungsbaugesellschaft als Sanierungsträger für die gesamte Konversionsfläche von rund 4,5 ha tätig. Derzeit befinden sich die letzten Baufelder in der Vermarktung. Insgesamt werden rund 400 neue Wohneinheiten errichtet. Im Bereich des im Jahr 2005 ausgewiesenen Sanierungsgebiets **Zentralplatz** entsteht derzeit das Kulturforum der Stadt (Forum Confluentes) als öffentlich begehbares Architekturwahrzeichen mit Raum für Kommunikation, Erholung, Entspannung und Begegnung. Die neu angelegte Platzfläche und das ebenfalls hier entstandene neue Einkaufszentrum (Forum Mittelrhein) wurden bereits im Herbst 2012 in Betrieb genommen.



Blick von Westen über das Soziale-Stadt-Gebiet **Lützel**

Der Kernbereich des Stadtteils Lützel ist von enger und teilweise erheblich sanierungsbedürftiger Bausubstanz sowie von der Zäsur stark befahrener Straßen geprägt. Der Stadtteil weist darüber hinaus ein auffallendes Sozialraumprofil mit hohem Ausländer- und Migrantenanteil auf.



Blick von Norden über das Sanierungsgebiet **Ehrenbreitstein**

Ehrenbreitstein ist das größte Sanierungsgebiet von Rheinland-Pfalz. Hier wurde in den letzten 30 Jahren eine Vielzahl von Maßnahmen umgesetzt, unter anderem der Bau der neuen Ortsumgehung B 42. Die Sanierung steht kurz vor dem Abschluss.



Blick von Norden über das Sanierungsgebiet **Boelcke-Kaserne**

Die Kaserne wurde im Jahr 2000 aus der militärischen Nutzung entlassen. Auf der Grundlage einer umfänglichen städtebaulichen Rahmenplanung steht hier die Entwicklung eines neuen Wohnquartiers mit rund 400 Wohneinheiten kurz vor dem Abschluss.



Blick von Westen über das Sanierungsgebiet **Zentralplatz**

Der nach dem Krieg neu angelegte Zentralplatz befand sich in den vergangenen Jahren in einem desolaten Zustand. Hier entsteht derzeit das neue Kulturforum der Stadt Koblenz. Ein Einkaufszentrum und die neue Platzoberfläche wurden bereits fertig gestellt.

Freiraumstruktur

Das Landschaftsbild ist wie auch das Siedlungsbild in einem hohen Maße von der Topographie der Mittelgebirge, der Flusslandschaft von Rhein und Mosel und im Norden zusätzlich durch den Übergang zu den Freiräumen des Neuwieder Beckens geprägt. Die Freiraumstruktur von Koblenz ist ebenso wie die Siedlungsstruktur sehr vielgestaltig und unterscheidet sich in den drei Hauptteilbereichen von Koblenz – zwischen Rhein und Mosel, nördlich der Mosel und rechts des Rheins – deutlich voneinander.

Zwischen Rhein und Mosel, im Bereich südlich der Karthause, befinden sich im Koblenzer Stadtwald die größten zusammenhängenden Waldflächen von Koblenz. Die Bewaldung erstreckt sich in Richtung Norden auch entlang der Hänge der Karthause bis hin zum großen Freiraumkomplex des Koblenzer Hautfriedhofs südlich des Stadtteils Goldgrube.

Eine wichtige Freiraum- und Grünflächenverbindung besteht zudem entlang der Ufer von Rhein und Mosel. Diese erstreckt sich von den Sport- und Freizeitbereichen im südlichen Oberwerth über die Rheinlache und die Parkflächen der Rheinanlagen in Richtung Norden bis zum Deutschen Eck und dann in Richtung Westen entlang der Mosel.

Nördlich der Mosel liegt der überwiegende Teil der landwirtschaftlichen Flächen von Koblenz. Diese erstrecken sich in ost-westlicher Richtung vom Stadtteil Kesselheim über den Stadtteil Rübenach nach Bubenheim. Eine starke Zäsur zwischen den Freiräumen stellt die B 9 mit den angrenzenden Gewerbe- und Industriegebietsflächen dar. Lediglich ein schmaler Korridor entlang des Bubenheimer Baches sorgt hier für eine Vernetzung der Freiräume.

Westlich und südlich von Güls liegen noch große zusammenhängende Obstanbauflächen. Das Landschaftsbild ist hier außerordentlich abwechslungsreich und verschiedene Freiraumtypen liegen eng durchmischt nebeneinander. So findet sich hier neben den Obstanbauflächen und kleinen landwirtschaftlichen Flächen eine große Anzahl von Freizeitgärten. Auch einzelne Waldflächen liegen nördlich der Mosel, so zum Beispiel im sogenannten Rübenacher Wald ganz im Westen des Stadtgebiets oder in den Hanglagen westlich von Metternich.

Die **rechte Rheinseite** ist von großen Waldflächen auf den Höhenlagen geprägt. Diese erstrecken sich östlich der Siedlungsflächen in nord-südlicher Richtung. In die Waldflächen eingestreut finden sich zahlreiche Lichtungen und Offenlandbereiche, so zum Beispiel auf der im Süden im Übergang zu Lahnstein gelegenen Schmidtenhöhe. Diese Freiflächen entstanden unter anderem durch landwirtschaftliche und militärische Nutzung. Landwirtschaftliche Flächen liegen auch zwischen den Siedlungsflächen der rechtsrheinischen Stadtteile auf Halbhöhenlagen, so zum Beispiel auf dem sogenannten Hannarsch südlich von Immendorf oder dem Kreuzberg südlich von Niederberg.

In den Richtung Rhein verlaufenden Bachtälern finden sich an den Nordhängen noch größere Flächen für Weinanbau, so insbesondere im Mühlental zwischen Niederberg und Ehrenbreitstein. In anderen Bereichen, wie im Bienhorntal südlich vom Stadtteil Asterstein, sind diese Weinbauflächen schon seit längerem nicht mehr genutzt und unterliegen der Sukzession. Hier bilden sich langsam wieder Waldflächen. Die Südhänge der Bachtäler sind praktisch vollständig bewaldet.

An den Rändern der Siedlungsbereiche haben sich auf der rechten Rheinseite noch zahlreiche Streuobstwiesen erhalten, die hier zusammen mit den landwirtschaftlichen Flächen das Landschaftsbild prägen. Zur Bundesgartenschau 2011 entstand ein neuer Park auf dem Festungsplateau Ehrenbreitstein, der heute auf einer Fläche von 16 ha die größte zusammenhängende Parkfläche von Koblenz bildet.

Die **Zunahme der Siedlungs- und Verkehrsflächen** von 2001 bis 2011 beträgt rund 4,7 %. Der Schwerpunkt des Flächenzuwachses liegt dabei nördlich der Mosel im Bereich des neuen Gewerbe- und Dienstleistungszentrums von Bubenheim und des interkommunalen Güterverkehrszentrums an der A 61. Betroffen vom Siedlungswachstum sind insbesondere landwirtschaftliche Flächen, die nördlich der Mosel auf sehr fruchtbaren Böden liegen. Auch Streuobstwiesen, die häufig an den Siedlungsrändern der ehemals selbständigen Stadtteile liegen, sind oft durch Neubauvorhaben betroffen, so aktuell durch die Stadtteilerweitung Güls-Süd.

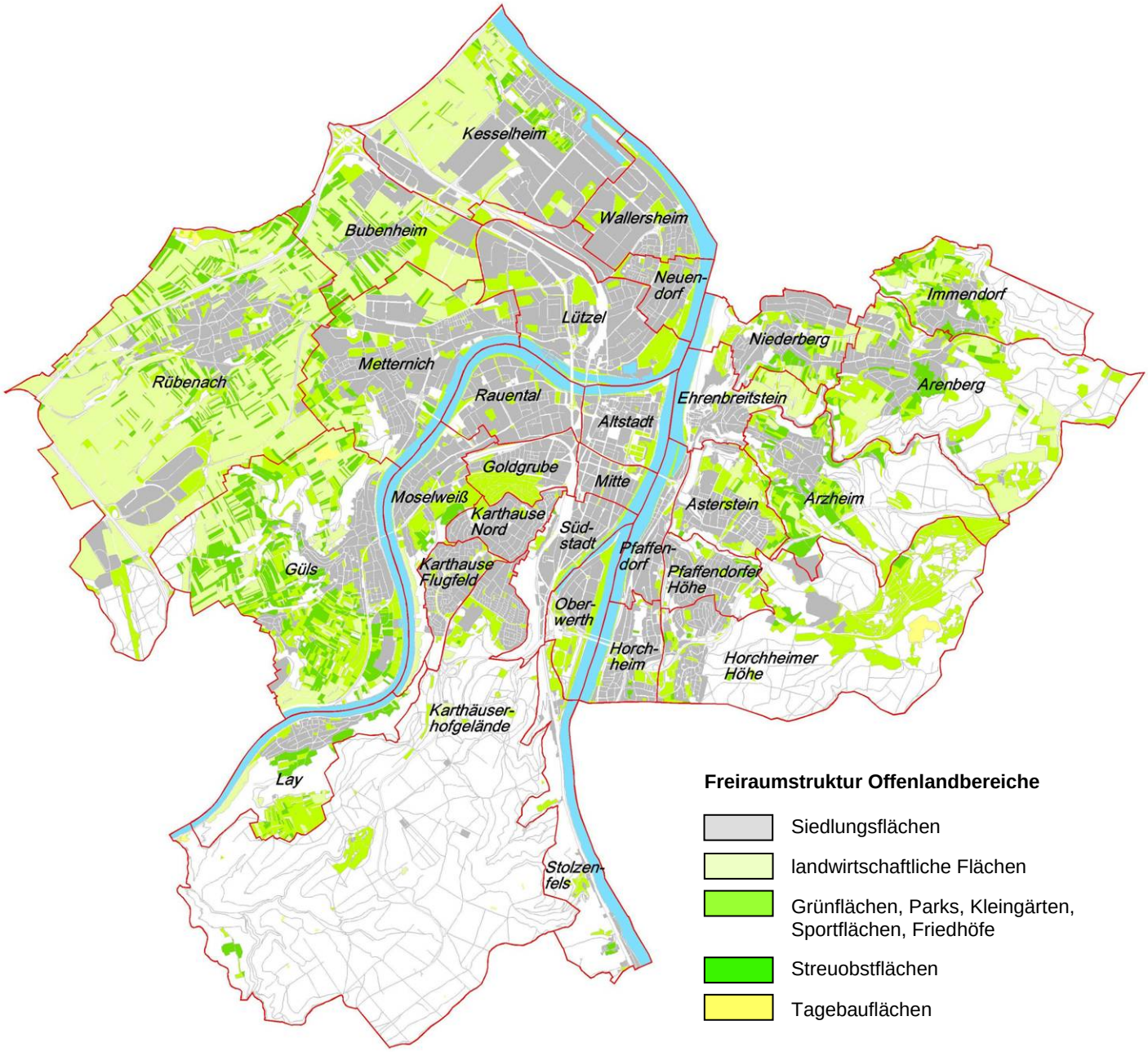
Insgesamt stellt sich die **Flächenverteilung im Stadtgebiet** wie folgt dar:

-	Gebäude- und Freiflächen	19,3 %
-	Betriebsflächen	1,1 %
-	Erholungsflächen	4,8 %
-	Verkehrsflächen	10,5 %
-	Landwirtschaftliche Flächen	23,9 %
-	Waldflächen	33,8 %
-	Wasserflächen	5,2 %
-	andere Nutzungen	1,3 %

unten: Der Siedlungsflächenzuwachs in Koblenz war nach dem Zweiten Weltkrieg besonders groß. Auf den beiden Luftbildern sind Flächen im Bereich Lützel, Neuendorf und Industriegebiet zu sehen, links 1969, rechts 2011.







Karte mit Bestandserfassung der Freiräume von Koblenz

Insbesondere die landwirtschaftlichen Flächen konzentrieren sich im Norden der Stadt im Übergang zum Neuwieder Becken.

rechts: Blick über eine typische Koblenzer Feldflur mit landwirtschaftlicher Nutzung, hier im Bereich des Stadtteils Rübenach im Norden von Koblenz. Die Offenlandbereiche bilden noch zusammenhängende Freiräume.





Karte mit Bestandserfassung der Waldflächen von Koblenz

Die großen zusammenhängenden Waldflächen der Stadt liegen im Süden auf den Höhenzügen des Hunsrücks und auf der rechten Rheinseite. Nördlich der Mosel gibt es nur vereinzelt bewaldete Bereiche.

rechts: Blick über die rechtsrheinische Schmidtenhöhe in Richtung des Koblenzer Stadtwaldes





Karte mit den übergeordneten Freiraumkomplexen in Koblenz

Während die Flächen nördlich der Mosel überwiegend von offenen Strukturen bestimmt werden, sind die Bereiche im Süden der Stadt und rechts des Rheins von großen Waldflächen oder gemischten Strukturen geprägt.

rechts: Blick von Norden über das Freiraummosaik aus Streuobstwiesen, Grünland und landwirtschaftlichen Flächen im Bereich des Ortsteils Güls-Bisholder. Rechts im Bild liegt auf dem Plateau der Bisholder Höhe der Flugplatz von Winningen.





Blick von Norden über die **landwirtschaftlichen Restflächen** im Bereich der Gewerbegebiete an der B 9

Zwischen B 9 und Bahnlinie ist ein renaturiertes Teilstück des Bubenheimer Baches zu erkennen. Die Flächen in diesem Bereich sind durch Siedlungstätigkeit stark beansprucht.



Blick von Osten über das **Mühlental** nördlich von Arzheim

Das Mühlental ist ein beliebtes Naherholungsgebiet auf der rechten Rheinseite, im westlichen Abschnitt des Tals findet noch Weinanbau statt.



Blick von Norden über die **Streuobstwiesen** nördlich der Passivhaussiedlung Asterstein

Die Streuobstwiesen stellen ein prägendes Element der rechtsrheinischen Kulturlandschaft auf den Hangterrassen dar.



Blick von Süden über die Freilandbereiche des Truppenübungsplatzes auf der **Schmidtenhöhe**

Die offene Landschaft auf der Schmidtenhöhe entstand überwiegend durch die militärische Nutzung. Deutlich sind die Übungswege für Panzerfahrzeuge zu erkennen.

Pflanzen, Tiere, Schutzgebiete und Vernetzungsachsen

Das Koblenzer Stadtgebiet beheimatet zahlreiche Tier- und Pflanzenarten. Einen besonderen Schutz genießen dabei die seltenen und gefährdeten Arten – wie beispielsweise die im ganzen Stadtgebiet vorkommenden Fledermausarten – und ihre Lebensräume (Biotope). Um die heimische Flora und Fauna und die wichtigsten Biotopkomplexe zu bewahren, wurde eine Reihe unterschiedlicher Gebiete zum Schutz von Pflanzen und Tieren und auch zum Erhalt des Landschaftsbildes nach dem Landschaftsschutzgesetz Rheinland-Pfalz und auf Grundlage europäischer Richtlinien eingerichtet. Diese Schutzgebiete decken insgesamt rund 40 % des Stadtgebiets ab.

Die Kategorie der **Naturschutzgebiete** (NSG) stellt dabei neben den NATURA 2000-Flächen die strengste gesetzliche Schutzgebietsform dar. Sie bietet den intensivsten Flächenschutz und wird nur für Flächen mit herausragender regionaler Bedeutung für den Arten- und Biotopschutz angewendet. Der Schutz seltener und gefährdeter und sehr empfindlicher Tier- und Pflanzenarten und deren Lebensräume steht hier im Allgemeinen im Vordergrund. Es gibt lediglich zwei Naturschutzgebiete in Koblenz, die „Tongrube auf dem Escherfeld“ im Bereich der Schmidtenhöhe und das „Eiszeitliche Lösprofil“ bei Koblenz Metternich mit einer Fläche von zusammen rund 6,4 ha.

Die vier **Landschaftsschutzgebiete** (LSG) in Koblenz, das „Moselgebiet von Schweich bis Koblenz“, das „Rheingebiet von Bingen bis Koblenz (Mittelrhein)“, das Gebiet „Heyerberg-Kimmelberg“ und das Gebiet „Am Angelberg“ umfassen zusammen rund 3.274 ha und stellen damit die flächenmäßig mit Abstand größte Schutzkategorie dar. Bei diesem Schutzgebietestyp stehen die Erhaltung und die Wiederherstellung der Leistungsfähigkeit des Naturhaushalts, der Eigenart, Schönheit und des Erholungswerts des Landschaftsbildes und die Verhinderung von Beeinträchtigungen des Landschaftshaushaltes im Vordergrund. So ist hier beispielsweise die Errichtung oder Erweiterung baulicher Anlagen ohne vorherige Genehmigung durch die Untere Naturschutzbehörde untersagt.

In den **geschützten Landschaftsbestandteilen** (GLB) sollen alle nachhaltigen Veränderungen und Störungen verhindert werden. Sie dienen auch der Belebung, Gliederung und Pflege des Orts- und Landschaftsbildes und umfassen sowohl flächige Gebiete als auch Einzelobjekte wie beispielsweise Bäume. Bei den drei flächigen Gebieten in Koblenz handelt es sich um das Feuchtgebiet „Im Otter“ in Koblenz-Rübenach, den „Kröll´sche Garten“ in Moselweiß und den „Teich am Mühlenbacher Hof“ südöstlich von Arenberg. Mit insgesamt rund 5,6 ha Fläche stellen sie nur einen sehr kleinen Anteil aller Schutzgebiete in Koblenz.

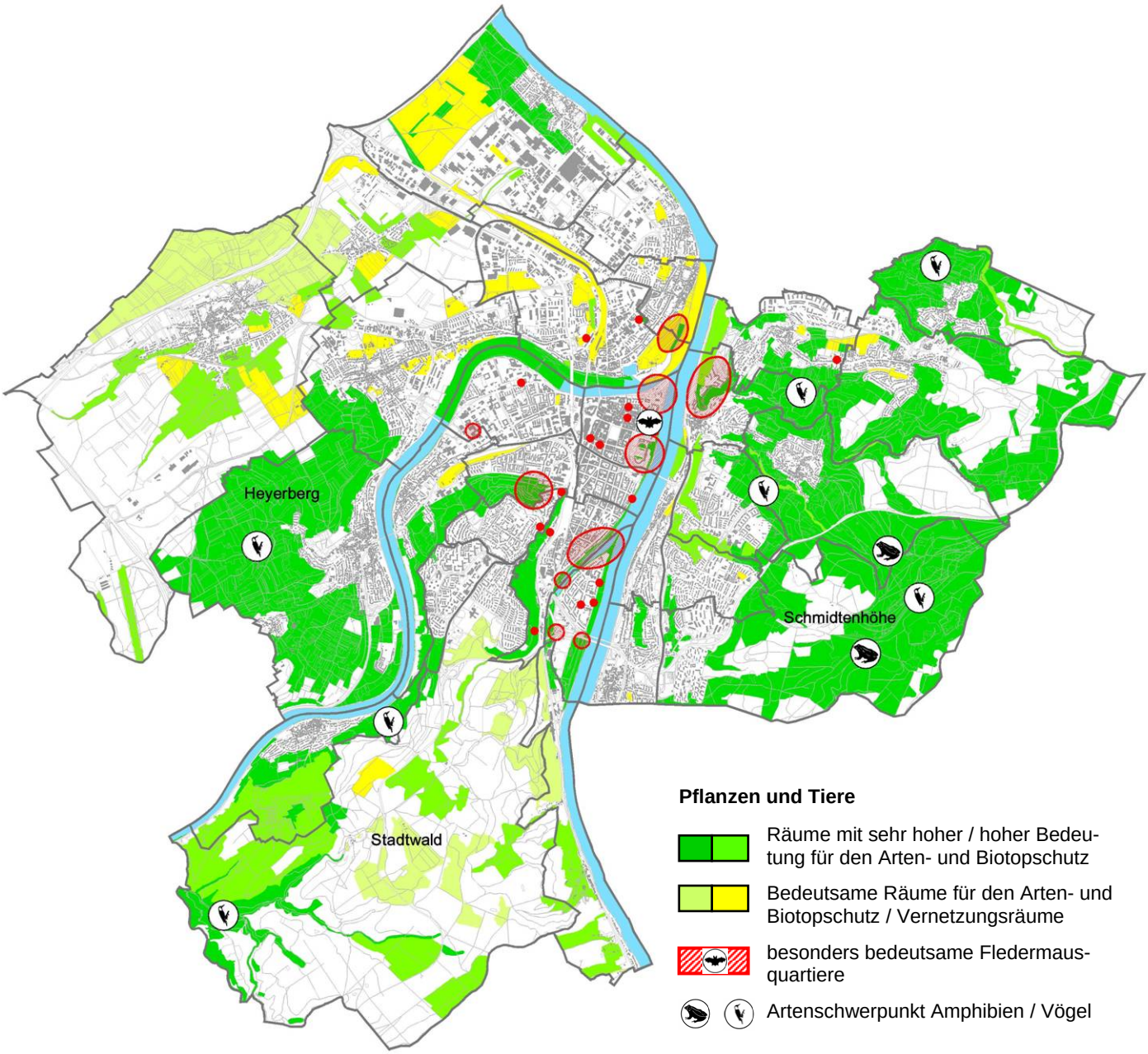
Auch bei den **Naturdenkmalen** (ND) kann zwischen flächigen Gebieten und Einzelobjekten unterschieden werden. Die Einzelobjekte umfassen überwiegend alte prägende Einzelbäume, Baumreihen und Baumgruppen. In Koblenz wurden vier flächige Naturdenkmale unter Schutz gestellt: das „Nellenköpfchen“ nördlich von Ehrenbreit-

stein, der „Rittersturz“ im Stadtwald, der „Baumbestand Friedhof Moselweiß“ und die „Platanenallee“ auf dem Koblenzer Hauptfriedhof“. Insgesamt sind derzeit 42 Naturdenkmale in Koblenz ausgewiesen.

Das Europäische Netz **NATURA 2000** fand über die europäische Gesetzgebung Eingang in das Bundesnaturschutzgesetz und die entsprechenden Landesgesetze. Es setzt sich zusammen aus **Vogelschutzgebieten** und sogenannten **Flora-Fauna-Habitat-Gebieten** (kurz FFH-Gebiete) und hat zum Ziel, den Erhalt schützenswerter Tier- und Pflanzenarten sowie deren Lebensräume in seiner Gesamtheit zu gewährleisten. Die Gebiete umfassen teilweise sehr große, gemeindeübergreifende Flächen. In Koblenz sind dies die FFH-Gebiete „Mittelrhein“, „Lahnhänge“, „Moselhänge und Nebentäler der unteren Mosel“ und „Mosel“, sowie die Vogelschutzgebiete „Lahnhänge“ bzw. „Mittel- und Untermosel“. Die NATURA-2000-Flächen in Koblenz haben eine Größe von insgesamt 2.069 ha und überlagern sich teilweise. Auch gibt es Überschneidungen beispielsweise mit Natur- und Landschaftsschutzgebieten.

Neben den bereits unter Schutz gestellten Flächen sind in der Stadt weitere Bereiche vorhanden, die ein hohes Aufkommen an schützenswerten Tier- und Pflanzenarten aufweisen. Vor allem auf der rechten Rheinseite gibt es eine Reihe zusammenhängender Flächen mit einer hohen Bedeutung für den Arten- und Biotopschutz sowie wichtigen Vorkommen an Vogel- und Amphibienarten, wobei letztere vor allem im Bereich der Schmidtenhöhe zu finden sind. Hier wurde auf Initiative des Naturschutzbundes (NABU) Rheinland-Pfalz im Jahr 2009 eine sogenannte „halboffene Weidelandschaft“ mit Taurusrindern und Konikpferden eingerichtet. Sie dient der Offenhaltung der Flächen des ehemaligen Truppenübungsplatzes sowie der Erhaltung der Lebensräume der verschiedenen Amphibienarten. Gleichzeitig werden Belange der Naherholung berücksichtigt. Auch die Hänge und Freiflächen im Bereich des Mühlentals und des Griesenbachtals sowie die Waldflächen nördlich von Immendorf weisen eine sehr hohe Wertigkeit, vor allem für den Vogelschutz, auf.

Die **Vernetzung** der Schutzgebiete und auch der großen Freiraumkomplexe in der Stadt ist von hoher Bedeutung für die nachhaltige Entwicklung der Umwelt und ihrer Tier- und Pflanzenarten. Die großen regionalen oder stadtteilübergreifenden Vernetzungsachsen liegen nördlich der Mosel im Bereich der offenen Feldflur von Bubenheim, Rübenach, Metternich und Güls, entlang der Hunsrückhänge an Mosel und Rhein in der Verbindung von Stadtwald, Karthause, Hauptfriedhof und auf der rechten Rheinseite im Bereich der Höhenlagen in der Verbindung des Naturraums Schmidtenhöhe mit den Bachtälern und den großen Streuobstwiesenbeständen in den Stadtteilen Asterstein, Arzheim, Arenberg und Immendorf. Auch die beiden Flüsse Rhein und Mosel stellen wichtige Vernetzungsachsen insbesondere für die dort vorkommenden Tierarten dar. So wurde im Jahr 2011 an der Moselstaustufe am Rauentaler Moselbogen eine „Fischtreppe“ fertig gestellt, die zum Beispiel Lachsen die Überwindung der Höhendifferenz von sechs Metern an der Staustufe ermöglicht. Zusammen mit der Fischtreppe wurde hier auch ein Informationszentrum über das Fischleben in der Mosel, das „Mosellum“, eröffnet.

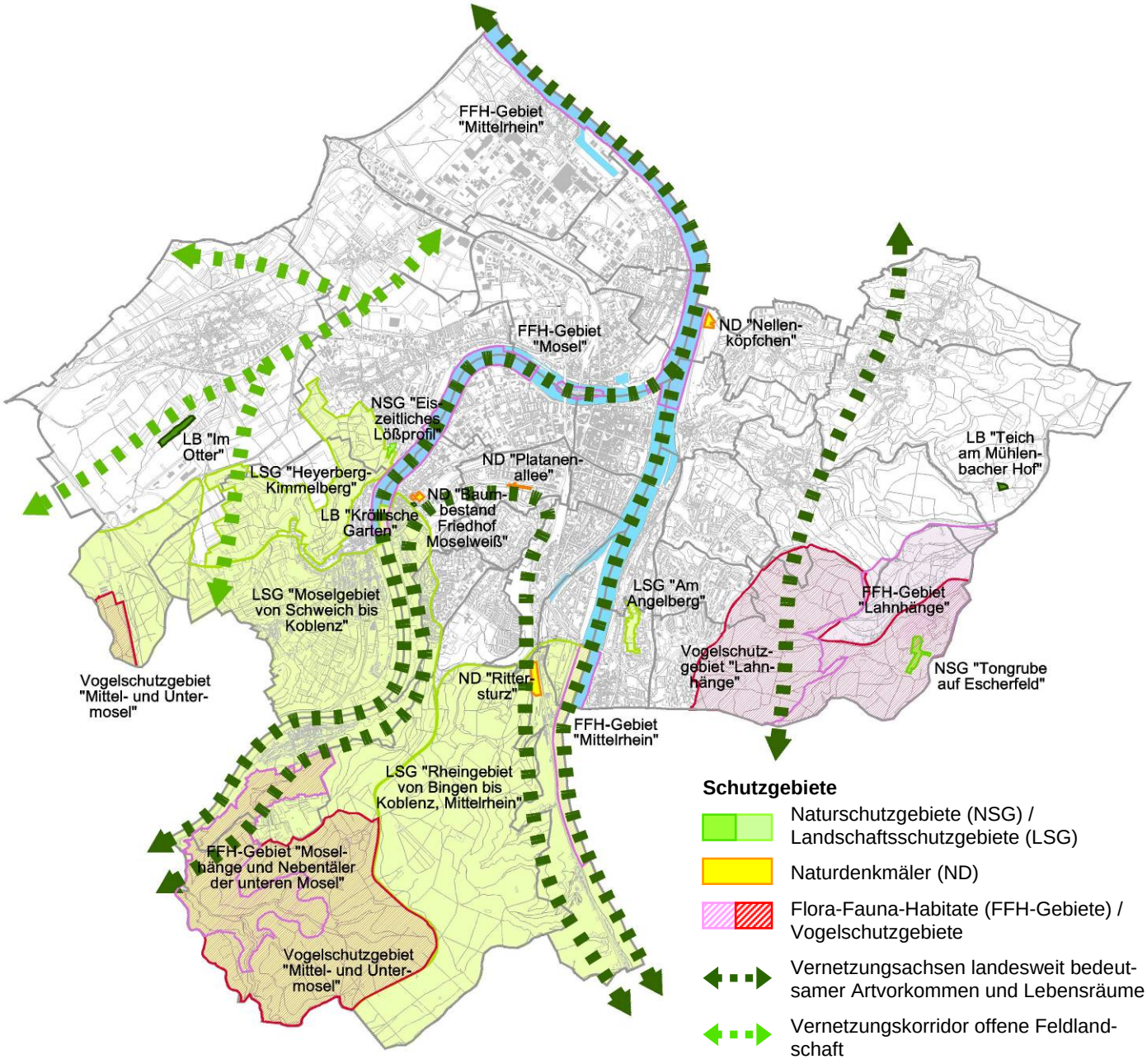


Karte der für den Arten- und Biotopschutz bedeutsamen Räume

Insbesondere im Bereich Heyerberg westlich des Stadtteils Güls und auf den Höhenlagen der rechten Rheinseite – wie zum Beispiel auf der Schmidtenhöhe – liegen besonders wertvolle Räume für den Schutz von Flora und Fauna.

rechts: Blick von Süden über die Schmidtenhöhe. In der Bildmitte ist die Tongrube zu erkennen, in deren nicht mehr genutzten Teilen das Naturschutzgebiet „Tongrube auf dem Escherfeld“ liegt.





Karte der verschiedenen Schutzgebiete und der großräumigen Vernetzungsachsen

Die großen zusammenhängenden Schutzgebiete liegen im Bereich des Stadtwaldes, im Bereich der Streuobstwiesenlandschaft bei Güls nordwestlich der Mosel und auf der rechtsrheinischen Schmidtenhöhe.

rechts: Blick von Westen über das LSG „Moselgebiet von Schweich bis Koblenz“. Im Vordergrund die Streuobstwiesenbestände südlich von Güls, im Bildhintergrund die Mosel und die westlichen Moselhänge der Karthause.



Stadtklima

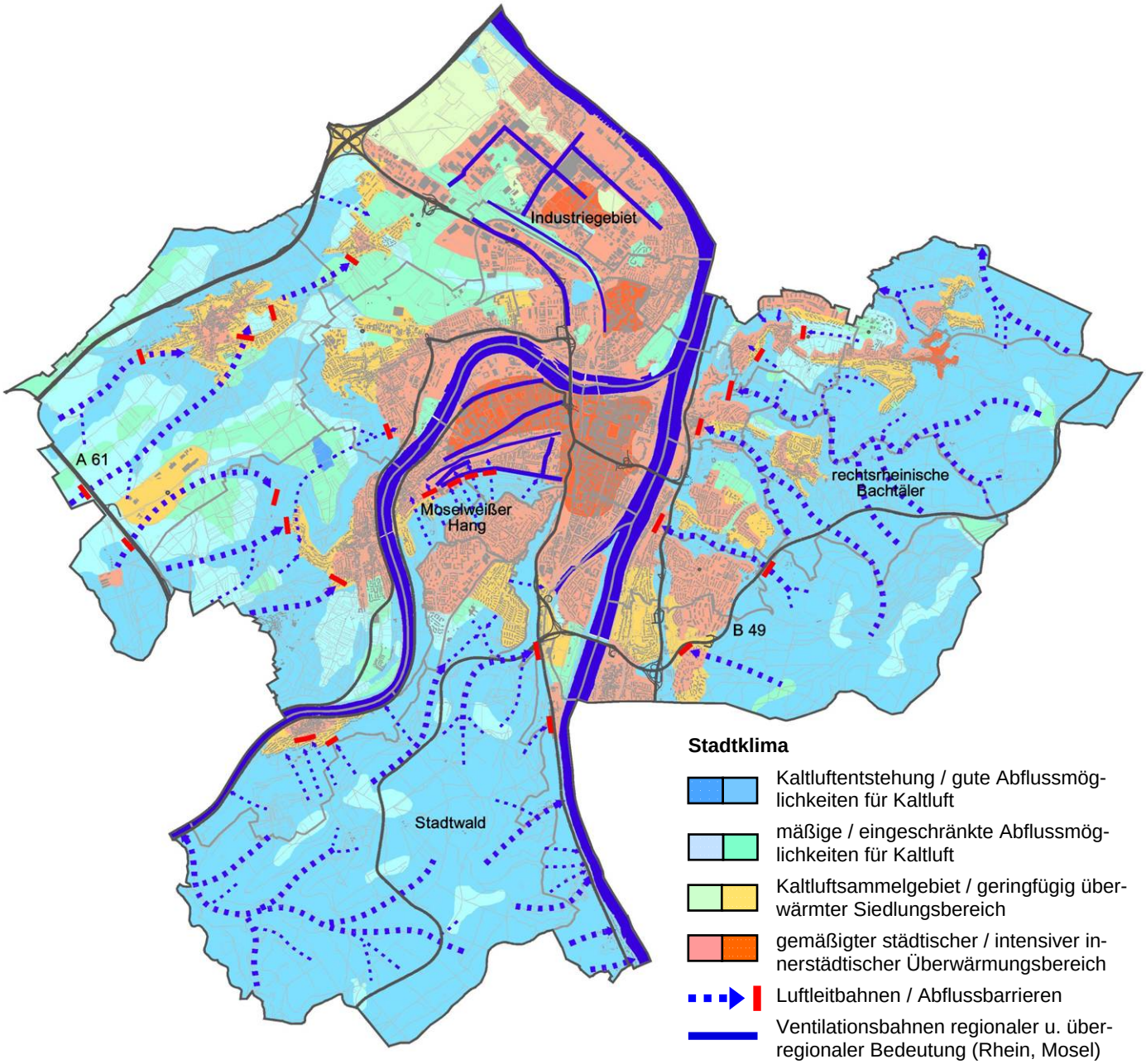
Koblenz liegt in der gemäßigten Klimazone Mitteleuropas. Die hier vorherrschenden Westwinde sorgen im Vergleich zu anderen Klimazonen für relativ milde Winter, mäßig warme Sommer und hohe Niederschläge.

Auf Grund der bereits dargestellten topographischen Situation von Koblenz im Übergangsbereich zwischen Oberen Mittelrheintal hin zum Neuwieder / Mittelrheinischen Becken und der Einbettung in die angrenzenden Mittelgebirge liegen große Teile der Stadt – insbesondere die innerstädtischen Bereiche auf den Niederterrassen von Rhein und Mosel – in einer Wärme- und Trockeninsel innerhalb des Rheinischen Schiefergebirges. So betrug die Jahresdurchschnittstemperatur in Koblenz in den vergangenen fünf Jahren rund 11,4 Grad Celsius und liegt damit rund 2 Grad über den bundesdeutschen Durchschnittswerten.

Die Siedlungsbereiche in Tallage – vor allem die Innenstadt, die Südstadt, der Stadtteil Rauental und die nördlich der Mosel angrenzenden Gebiete von Lützel bis Kesselheim – sind klimatisch als besonders belastet einzustufen. Der Grund hierfür sind die topographisch und auch baulich bedingten eingeschränkten horizontalen und vertikalen Austauschmöglichkeiten schadstoffbelasteter und erwärmter Luft, verstärkt durch windschwache Hochdruckwetterlagen. Hinzu kommen eine hohe Wärmebelastung im Sommer und eine häufige Nebelbildung in den Winterhalbjahren. Gerade die im Winter vermehrt auftretenden Inversionswetterlagen führen häufig zu einer die Gesundheit der Bewohner beeinträchtigenden Anreicherung von Schadstoffen in den bodennahen Schichten der Talniederungen. Überhitzungen des Stadtgebiets in den Sommermonaten wirken sich ebenfalls negativ auf die Gesundheit der Bewohner insbesondere der Kernstadt aus.

Von besonderer Bedeutung für das Stadtklima sind daher ausgleichende Klimafaktoren. Hierzu zählen insbesondere die Kaltluftzuflüsse der umliegenden Acker- und Grünlandflächen der Hangbereiche. Besonders bedeutsame Kalt- und Frischluftlieferanten stellen die Hanglagen im Süden und Osten des Stadtgebiets dar. Für die Innenstadt übernehmen vor allem der Stadtwald und der Moselweißer Hang diese klimatische Funktion. Auch die zahlreichen Bach- und Trockentäler im Stadtgebiet tragen zur Kalt- und Frischluftzufuhr für die Stadt bei, wobei hier die Ventilationsbahnen Rhein und Mosel eine wichtige innerstädtische Verteilerfunktion übernehmen. Breite Straßenzüge im Stadtzentrum, in den Stadtteilen Rauental und Moselweiß sowie im Industriegebiet bilden ebenso lokal wichtige Ventilationsbahnen für die Luftzirkulation in der Stadt. Eine sehr wichtige klimatische Ausgleichsfunktion übernehmen auch die innerstädtischen Grünflächen sowie Gehölz- und Baumbestände.

In den vergangenen Jahrzehnten hat sich die fortschreitende Überbauung großer Freiflächenanteile der Stadt negativ auf das Stadtklima ausgewirkt. Der Klimaausgleich durch Kalt- und Frischluftzufuhr wird durch eine Reihe baulicher Barrieren, Siedlungsflächen wie auch Straßenbauwerke, erschwert oder verhindert.



Karte der klimatischen Situation in Koblenz

Auffallend sind die großen zusammenhängenden Bereiche für Kaltluftentstehung mit den Abflussbereichen (Luftleitbahnen) im Stadtwald, auf der rechten Rheinseite und den Acker- und Grünlandbereichen nördlich der Mosel. Die großen Verkehrstrassen bilden teilweise Ventilationsbahnen.

rechts: Die Innenstadt von Koblenz. Auch die beiden Flüsse sind wichtige Ventilationsbahnen für die Kalt- und Frischluftversorgung.



Lärmbelastungen

Die Stadt Koblenz ist sehr stark durch den Straßen- und Schienenverkehr belastet, so dass der Verkehrslärm zu den größten Umweltproblemen der Stadt zählt.

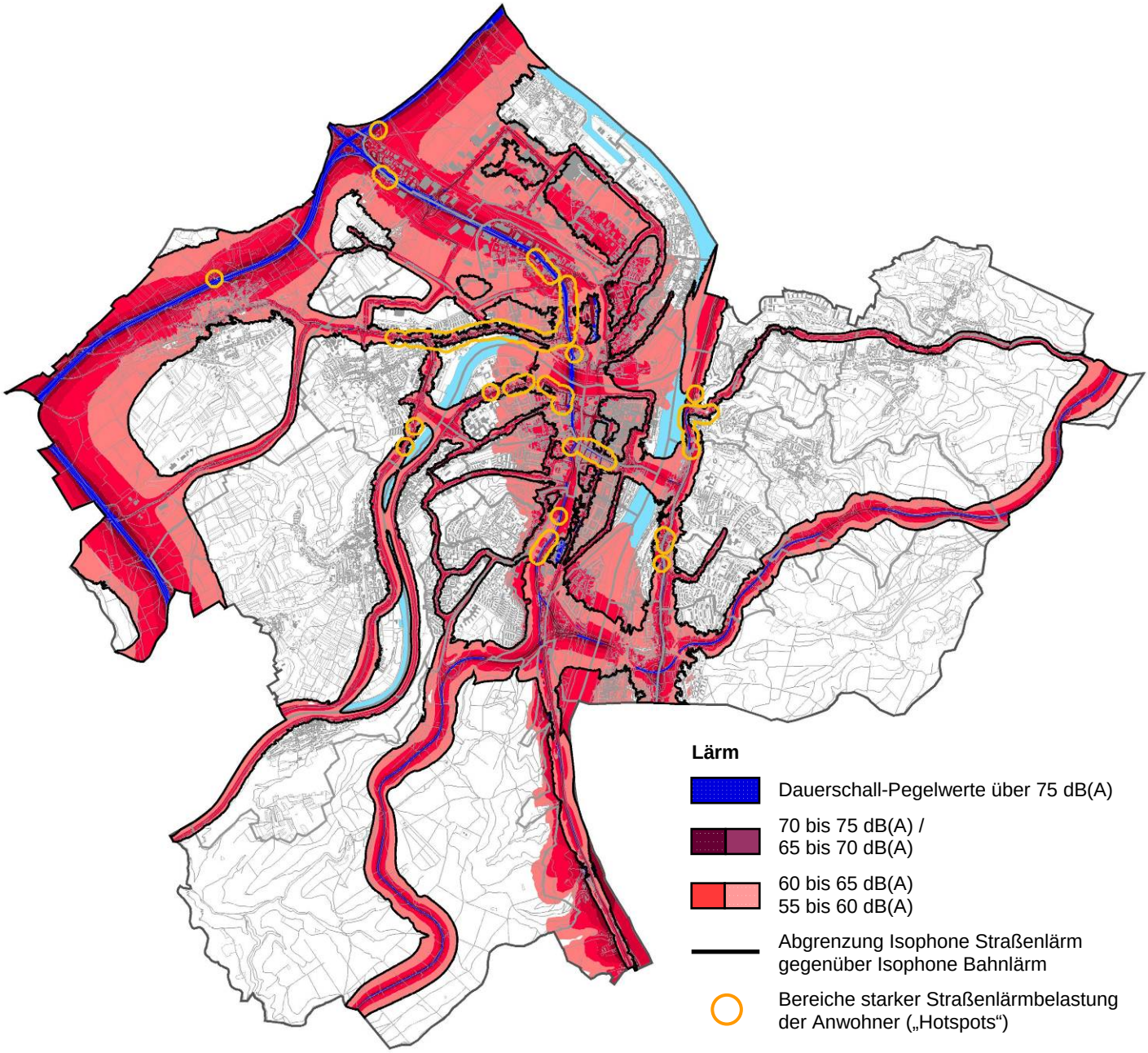
Auf Grundlage des Bundesimmissionsschutzgesetzes wurde im Auftrag der Stadt Koblenz eine **Lärmaktionsplanung** für das Stadtgebiet erstellt, die in der ersten Stufe alle Hauptverkehrsstraßen mit einem Verkehrsaufkommen von über 6 Mio. Kraftfahrzeugen (KFZ) im Jahr, das entspricht 16.400 KFZ täglich, umfasst. Hierunter fallen die zwei Bundesautobahnen A 48 und A 61, die Bundesstraßen B 9, B 42, B 49 und B 327 sowie die Landesstraßen L 52 und L 127. Für besonders betroffene Bereiche, die sogenannten „Hotspots“, wurden eine Reihe von Maßnahmen zur Minderung der Lärmbelastung wie der Bau von Lärmschutzwänden, die Reduzierung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit oder auch passive Schallschutzmaßnahmen wie der Einbau von Schallschutzfenstern als Handlungsempfehlungen entwickelt.

Vom Eisenbahnbundesamt (EBA) wurde eine entsprechende Kartierung der Hauptverkehrsstrecken mit einem Verkehrsaufkommen von über 60.000 Zügen im Jahr erstellt, die zunächst nur die linksrheinische Haupteisenbahnstrecke berücksichtigt. Vor allem durch die auf beiden Seiten des Rheins insbesondere nachts verkehrenden Güterzüge entsteht eine ernorme Lärmbelastung für die Bewohner der Stadt, da die Trassen, die bereits im 19. Jahrhundert angelegt wurden, dabei zum Teil direkt durch die Siedlungsflächen führen. Hierbei kommt es durch die Schallreflexion an den Hängen der angrenzenden Mittelgebirge zu einer Überlagerung der Schallwellen, wodurch sich der Schallpegel nochmals erhöht. Durch die anstehende Öffnung des Gotthard-Basistunnels in der Schweiz 2017 wird sich der Güterbahnverkehr bis zum Jahr 2020 nahezu verdoppeln. Die Planung einer Alternativstrecke für das Mittelrheintal wird derzeit unverständlicherweise nicht weiter verfolgt.

Im Rahmen der seit 1999 vom Bund finanzierten freiwilligen Leistungen im Zuge des Lärmsanierungsprogramms an bestehenden Bundesstrecken wurden seit dem Jahr 2006 auch im Stadtgebiet Koblenz für Streckenabschnitte der Deutschen Bahn bereits Lärmschutzmaßnahmen im Zuge der freiwilligen Lärmsanierung vorgenommen.

So konnten in den betroffenen Stadtteilen Stolzenfels, Pfaffendorf, Horchheim und Ehrenbreitstein, hier durch städtisches Engagement im Zuge der Bundesgartenschau 2011, aktive und passive Schallschutzmaßnahmen umgesetzt werden, die zum Bau von Lärmschutzwänden bzw. zum Einbau von schalldämmenden Fenstern geführt haben. Zuletzt wurde in den Jahren 2010/11 das Projekt „Lärmsanierungsmaßnahme Moselstrecke Koblenz“ mit dem Bau von Lärmschutzwänden in einer Länge von ca. 1,1 Kilometer und entsprechenden passiven Maßnahmen in den Koblenzer Stadtteilen Goldgrube, Rauental, Moselweiß und Güls umgesetzt.

In einer zweiten Stufe wurde die Lärmaktionsplanung auf Hauptverkehrsstraßen mit einem Verkehrsaufkommen von mehr als 3 Mio. KFZ im Jahr ergänzt. Für Bahnlinien mit mehr als 30.000 Zügen im Jahr ist eine solche Erhebung noch vorgesehen.



Karte des „Lärmteppichs“ über der Stadt Koblenz

Dargestellt ist eine Überlagerung der Lärmkartierung der Straßen mit einer Belastung von mehr als drei Millionen Fahrzeugen im Jahr (Abgrenzung durch schwarze Linie) mit der Lärmkartierung der linksrheinischen Bahnlinie. Die Karte zeigt die immensen Lärmbelastungen, denen die Innenstadt ausgesetzt ist.

rechts: Die Bundesstraße 9 stellt zusammen mit den Bahnlinien parallel zum Rhein die stärkste Lärmquelle im innerstädtischen Bereich von Koblenz dar.



Wasser- und Hochwasserschutz

Bedingt durch die Lage der Stadt an den beiden Flüssen Rhein und Mosel kommt es immer wieder zu hochwasserbedingten Überschwemmungen von Teilen des Stadtgebiets. Zu den großen **Hochwasserereignissen** in den vergangenen 130 Jahren gehören die Überschwemmungen von 1882, 1920, 1926, 1993 und 1995, allesamt mit einem Pegelstand des Rheins von über neun Metern (Normalstand: 2,37 Meter). Darüber hinaus gab es eine Reihe kleinerer Hochwasserereignisse, zuletzt 2011 kurz vor der Eröffnung der Bundesgartenschau. Besonders problematisch sind die sogenannten „Jahrhunderthochwasser“ wie das vom September 1993, bei dem ein Pegelstand von 9,49 Metern erreicht wurde. Bei den Jahrhunderthochwassern werden auch ansonsten hochwasserfreie Bereiche wie der Rauentaler Moselbogen überschwemmt. Der höchste je gemessene Hochwasserstand in Koblenz mit einem Rheinpegel von 10,20 Metern stammt aus dem Jahr 1784.

Von Hochwasser besonders stark betroffen waren bislang die Stadtteile Ehrenbreitstein, Lützel, Neuendorf und Wallersheim. Ehrenbreitstein wurde bereits in den Jahren 1997 bis 2003 komplett mit einem **Hochwasserschutz** ausgestattet. Im Zuge dieser Maßnahme wurden anschließend auch die B 42 und die rechtsrheinische Bahnlinien höher gelegt. Der Bau der neuen Hochwasserschutzanlage für Lützel, Neuendorf und Wallersheim wurde im Jahr 2006 begonnen und wird voraussichtlich 2014 abgeschlossen. Die Schutzanlage wird die Stadtteile vor 10-jährigen Hochwasserereignissen (Pegelstand Rhein bis 8,17 Meter) schützen.

Nach den Vorgaben des Wasserhaushaltsgesetzes des Bundes und des Landeswassergesetztes Rheinland-Pfalz wurden vom Land Verordnungen für Rhein und Mosel erlassen, in denen die jeweiligen Überschwemmungsgebiete der beiden Flüsse festgestellt wurden (Grundlage: 100-jähriges Hochwasser). Die Überschwemmungsgebiete gliedern sich in einen Abfluss- und einen Rückhaltebereich. Der Abflussbereich ist der Teil des Überschwemmungsgebiets, der unmittelbar an das Gewässer angrenzt und der dem möglichst ungehinderten Abfluss des Hochwassers dient. Für die Überschwemmungsgebiete und insbesondere die Abflussbereiche gelten strenge Schutzvorschriften, die neue bauliche Anlagen oder die Ausweisung neuer Baugebiete in diesen Bereichen untersagen bzw. nur unter Einhaltung eines umfänglichen Kriterienkatalogs ausnahmsweise zulassen. Eine „normale“ Bebauung innerhalb von Abflussbereichen ist praktisch ausgeschlossen.

Von den gesetzlichen Regelungen und Verordnungen ist insbesondere der Stadtteil Kesselheim betroffen, da hier die Ausweisung neuer Bauflächen in großen Teilen des Stadtteils praktisch ausgeschlossen wird. Für die Umnutzung bereits bebauter Flächen in Überschwemmungsgebieten wie beispielsweise im Stadtteil Oberwerth (Landesfeuerwehrschule, FH Oberwerth) werden Ausnahmegenehmigungen in der Regel einfacher erteilt, da in diesen Fällen die Funktionsfähigkeit der Überschwemmungsgebiete im Allgemeinen nicht beeinträchtigt wird. Dies gilt auch für die Schließung von Baulücken in Siedlungsflächen.

In Koblenz existieren derzeit drei **Wasserschutzgebiete** (WSG) zum Schutz des Grundwassers und zur Sicherstellung der Wasserversorgung, wobei das größte WSG im Gebiet nördlich der Mosel im Bereich des Industriegebiets, des Stadtteils Kesselheim und der Verbandsgemeinde Weißenthurm liegt. Rechts des Rheins im Bereich der Stadtteile Arenberg und Immendorf liegt ein weiteres WSG, ebenso zwischen Rhein und Mosel im Bereich Oberwerth und Stadtwald. Das Wasserwerk der Stadt Koblenz befindet sich ebenfalls auf dem Oberwerth.

In den Schutzgebietszonen I (Fassungsbereich) liegen in der Regel die Brunnen und Wasserwerke wie im Fall Oberwerth. Hier gelten die höchsten Anforderungen an den Schutz vor Verunreinigungen des Grundwassers. In den Zonen II (Engere Schutzzonen) sind im Allgemeinen die Errichtung und Erweiterung von baulichen Anlagen – insbesondere von gewerblichen und landwirtschaftlichen Betrieben – verboten. Teile des südlichen Oberwerths und die Feldflur westlich von Kesselheim liegen in solchen Zonen. In den Zonen III A und B (Weitere Schutzzonen) besteht kein Bauverbot, jedoch ist in der Regel hier zum Beispiel der Umgang mit wassergefährdenden Stoffen aller Art untersagt, die Anforderungen an die Abwasserentsorgung sind höher als in anderen Teilen des Stadtgebiets. Derzeit wird von Seiten des Landes auf Grundlage neuer hydrogeologischer Erkenntnisse eine Neuabgrenzung der Schutzgebietszonen im Bereich des Industriegebiets geplant. Die genauen Auswirkungen auf die weiteren Entwicklungsmöglichkeiten des Industriegebiets lassen sich noch nicht abschätzen.



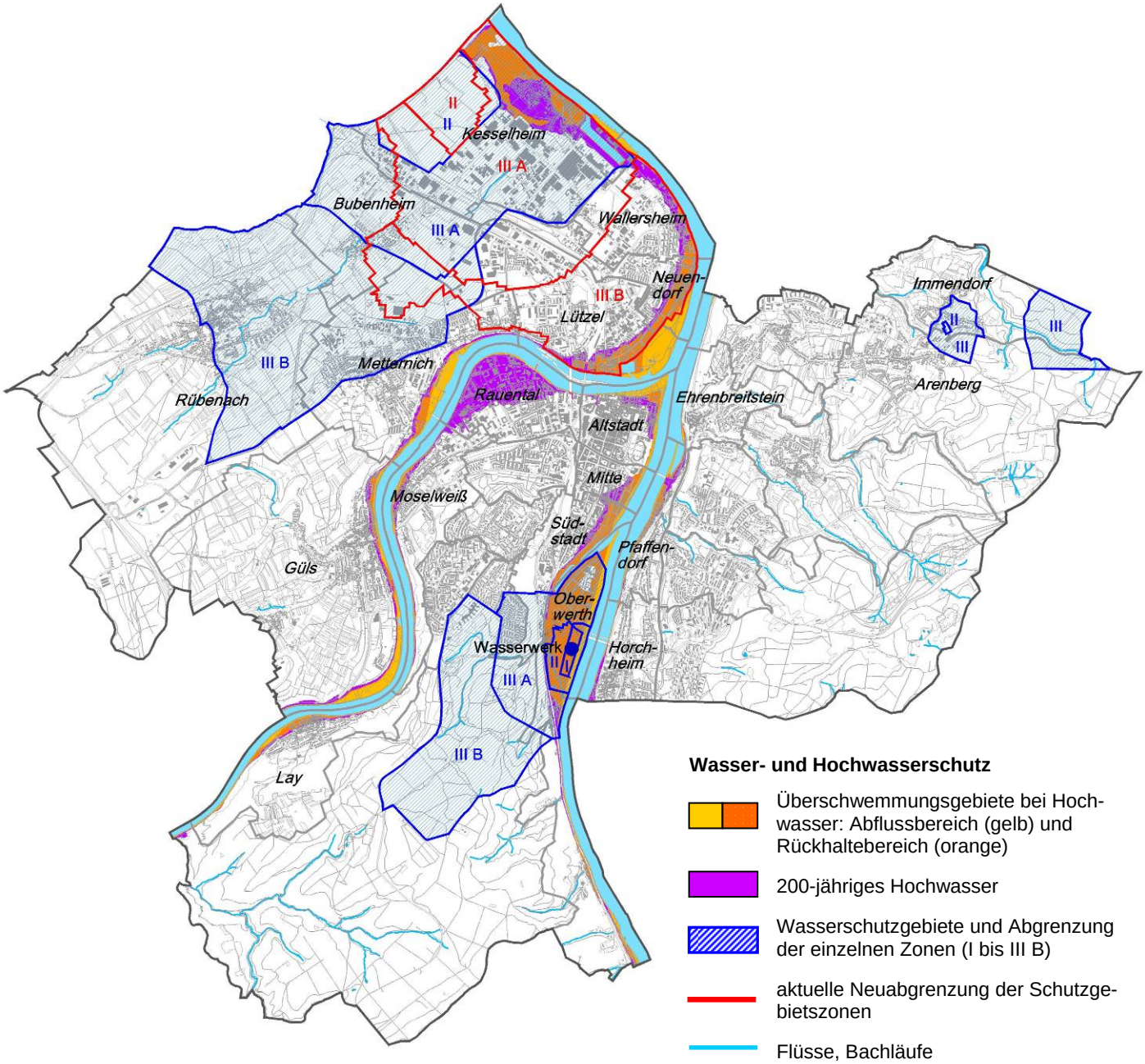
Blick über die nördlich der Mosel gelegenen Stadtteile Lützel, Neuendorf und Wallersheim.

Hier entsteht derzeit eine neue **Hochwasserschutzanlage**, die die Stadtteile vor einem 10-jährigen Hochwasser schützen wird.



Blick über das **Wasserschutzgebiet** im Bereich Industriegebiet, Kesselheim und Verbandsgemeinde Weißenthurm.

Die offene Feldflur westlich von Kesselheim liegt in der Schutzzone II. Eine Bebauung mit zum Beispiel Wohnhäusern oder landwirtschaftlichen oder Gewerbebetrieben ist in diesem Bereich untersagt.



Karte der Überschwemmungsgebiete bei Hochwasser und der Wasserschutzgebiete

Auf der Karte sind die Abfluss- und Rückhaltebereiche (Überschwemmungsgebiete) sowie die Flächen, die bei einem 200-jährigen Hochwasser überschwemmt werden, zu erkennen. Ebenfalls sind hier die Flächen der Wasserschutzgebiete in Koblenz mit der aktuellen Neuabgrenzung der Schutzgebietszonen im Bereich des Industriegebiets abgebildet.

rechts: Deutsches Eck während des Hochwassers von 1988



Zäsuren und Barrieren im Stadtgebiet

Während die naturräumliche Lage der Stadt Koblenz ausgesprochen attraktiv ist, bestehen bedingt durch die natürliche Topographie der angrenzenden Mittelgebirge und die Lage an zwei großen Flüssen jedoch auch eine Reihe von **natürlichen Barrieren**, die eine Verbindung der Innenstadt zu den umliegenden Stadtteilen und der Stadtteile untereinander teilweise erschweren. So stellen insbesondere die Hänge des Westerwaldes auf der rechten Rheinseite und die Ausläufer des Hunsrücks zwischen Rhein und Mosel natürliche Hindernisse zwischen den Flussufern und den auf den Höhenzügen gelegenen Stadtteilen dar. Besonders deutlich wird die topographisch bedingte Trennung einzelner Stadtteile im Bereich zwischen dem Höhenstadtteil Karthäuserhofgelände, dem Standort des neuen großen Campus der Fachhochschule Koblenz, und der Südstadt, einem bei Studenten sehr beliebten Wohnquartier. Beide Stadtteile, die nur wenige hundert Meter Luftlinie auseinander liegen, haben keinerlei direkte Verbindung insbesondere für Fußgänger, so dass lange Umwege die Folge sind.

Auf der rechten Rheinseite bilden die dortigen Bachtäler tiefe Geländeeinschnitte zwischen den Stadtteilen. Einstmals vorhandene Verbindungswege von den Höhen in die Täler sind heute teilweise verwildert oder baufällig und nicht mehr begehbar, wie zum Beispiel im Bereich des Mühlentals zwischen Niederberg, den Höhenlagen von Ehrenbreitstein und Arzheim oder von der Siedlung Luisenturm / Grüner Weg ins Griesenbachtal. An anderen Stellen fehlen Wege völlig, wie beispielsweise im Bereich des westlichen Bienhorntals unterhalb des Stadtteils Asterstein oder von den Höhenlagen von Ehrenbreitstein und Arzheim in Richtung Griesenbachtal.

Neben den Hängen der Mittelgebirge bilden auch Rhein und Mosel zwei natürliche Barrieren im Stadtgebiet. Zwar verbinden mehrere Brücken die Innenstadt mit den Stadtteilen auf der rechten Rheinseite und nördlich der Mosel, diese sind jedoch überwiegend dem motorisierten Verkehr vorbehalten und deshalb wie die meisten Straßen zu den Höhenstadtteilen für Fußgänger und Radfahrer wenig attraktiv. Eine positive Ausnahme bildet hier der Fußgängersteig über die Moselstaufstufe, der aber nicht barrierefrei ausgebildet ist. Zwischen der Innenstadt und den Stadtteilen Ehrenbreitstein und Lützel verkehren zwar noch zwei Personenfähren, der Betrieb erfolgt jedoch nur in den Sommermonaten. Im Rahmen der Bundesgartenschau 2011 (BUGA) wurde eine neue Fußgängerbrücke über die Mosel im Bereich Deutsches Eck vorgeschlagen, die aus finanziellen Gründen nicht realisiert werden konnte.

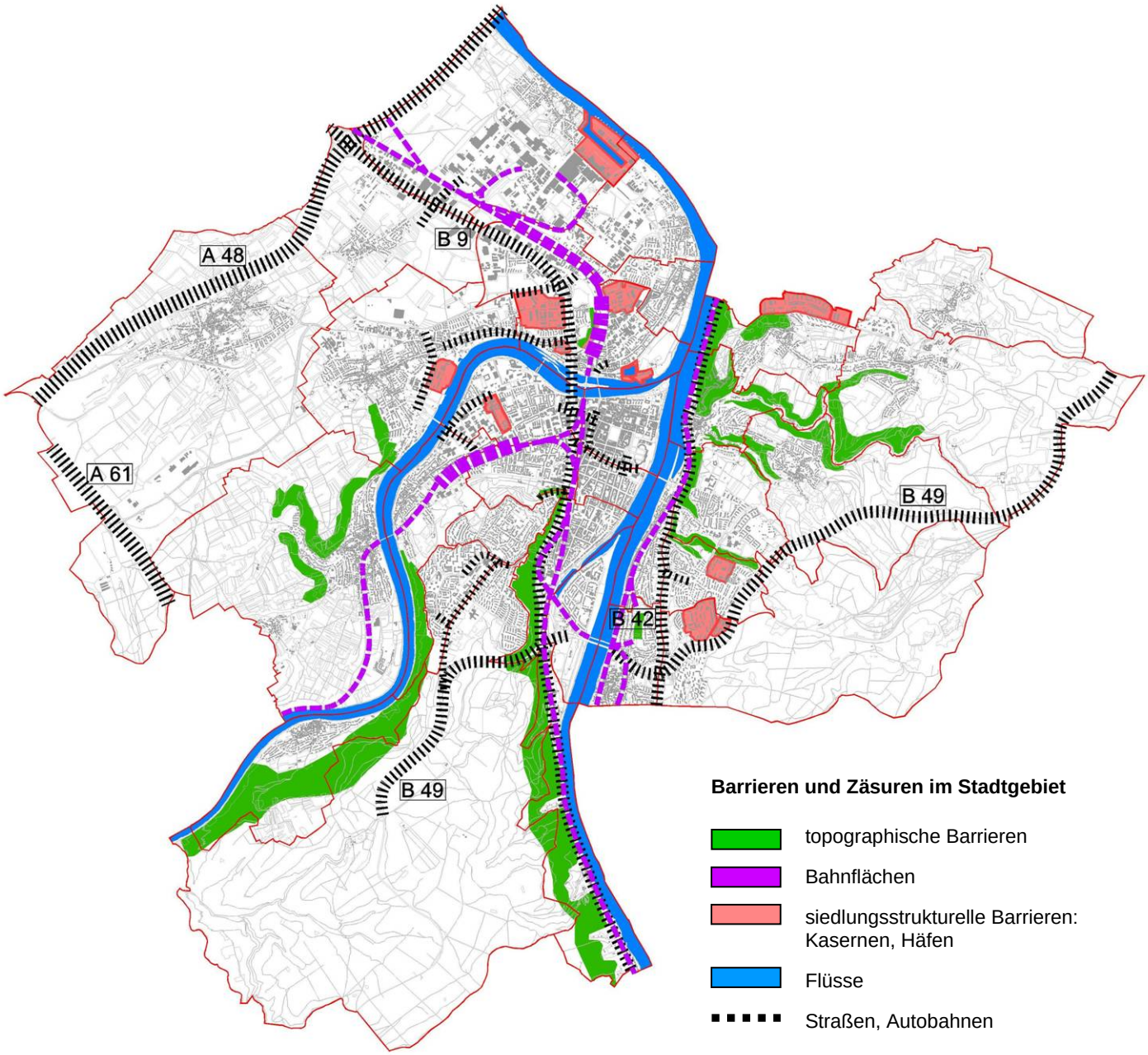
Ein neuer Weg zur Überwindung der natürlichen Hindernisse in der Stadt wurde im Zuge der BUGA mit der neuen Seilbahn beschritten, die die Innenstadt vom Deutschen Eck aus mit der rechtsrheinisch hoch über der Stadt gelegenen Festung Ehrenbreitstein verbindet. Die Seilbahn, als Transportmittel zur Bewältigung der Besucherströme der BUGA gebaut, überwindet den Rhein und einen Höhenunterschied von rund 112 Metern, so dass die Festung und der sich anschließende Park auf dem Festungsplateau von der Altstadt aus in wenigen Minuten zu erreichen sind.

Ebenfalls seit der Bundesgartenschau verbindet ein Schrägaufzug auf der Trasse eines alten Sessellifts den Stadtteil Ehrenbreistein direkt und barrierefrei mit der Festung und der dortigen Jugendherberge.

Neben den natürlichen Hindernissen existieren auch zahlreiche **gebaute Barrieren** im Stadtgebiet, wobei hier vor allem die großen Verkehrstrassen zu nennen sind. Innerstädtisch stellt die Bundesstraße 9 eine besonders starke Zäsur zwischen der Innenstadt und den westlich angrenzenden Stadtteilen Rauental, Goldgrube und Moselweiß dar. Auch nördlich der Mosel, im Stadtteil Lützel, bildet die B 9 eine sehr starke Barriere. Durch die hier parallel verlaufende linksrheinische Bahnlinie wird das Stadtgefüge zusätzlich gestört, besonders intensiv im Bereich des Güterbahnhofs Lützel. Eine ähnlich starke Barriere findet sich am Moselgüterbahnhof an der Grenze zwischen den Stadtteilen Goldgrube und Rauental. Die Querung dieser großen Verkehrstrassen für Fußgänger und Radfahrer ist nur an wenigen Stellen und in Form von Brücken oder Unterführungen möglich. Die Abstände zwischen diesen Querungsmöglichkeiten sind teilweise sehr groß. Im Bereich des Güterbahnhofs in Lützel beträgt dieser über einen Kilometer Luftlinie, in Bereich des Güterbahnhofs zwischen den Stadtteilen Goldgrube und Rauental sogar fast 1,7 Kilometer! Die Querungsmöglichkeiten für Radfahrer und Fußgänger an der B 9 innerstädtisch und nördlich der Mosel, vor allem auch im Bereich des Industriegebiets, sind ungenügend.

Auf der rechten Rheinseite ist es insbesondere die B 42, die teilweise eine sehr starke Barrierewirkung, verstärkt durch die unmittelbar östlich angrenzenden Hänge, entfaltet. So besteht beispielsweise keine direkte Fußwegeverbindung zwischen dem Stadtteil Asterstein und der unmittelbar westlich gelegenen Pfaffendorfer Brücke als direkter Verbindung zur Innenstadt. Eine alte Treppenanlage aus preußischer Zeit, die sogenannte „Teufelstreppe“, ist wegen Baufälligkeit gesperrt. Vom parallel zur B 42 verlaufenden Fuß- und Radweg aus ist die Pfaffendorfer Brücke an dieser Stelle nur über große Umwege zur erreichen.

Im Bereich der Siedlungsflächen bilden insbesondere die zahlreichen Kasernen als militärische Sperrgebiete „blinde Flecken“ in der städtischen Struktur, so zum Beispiel die Rhein-Kaserne, die Falckenstein-Kaserne und die ehemalige Standortverwaltung in Lützel und die Wehrtechnische Dienststelle (WTD 51) in Metternich. Durch das Gelände der WTD 51 wurde zudem noch bis 2011 die wichtige Rad-Fußwegebeziehung an der Mosel unterbrochen. Mittlerweile gibt es hier eine Wegeverbindung, die nur im Falle von militärischen Erprobungen auf dem Gelände kurzzeitig geschlossen wird. Zäsuren in den Rad- und Fußwegebeziehungen an Rhein und Mosel bestehen aktuell vor allem noch im Bereich der zivilen Nutzungen, so im Fall des Geländes des Wasser- und Schifffahrtsamts (WSA) in Lützel und des Geländes des Rheinhafens im Industriegebiet. Für den Bereich der Mündung des Schutzhafens des WSA in die Mosel wurden erste Planungen für eine Brücke bereits im Zusammenhang mit der BUGA erstellt, auch um das Zentrum von Lützel über die Moselanlagen besser mit dem östlich gelegenen Freibereichen zu verbinden. Die anschließende Moselwerft stellt hier jedoch ein weiteres Hindernis dar.



Karte der natürlichen, infrastrukturellen und baulichen Barrieren und Zäsuren im Stadtgebiet

Die Hänge der Mittelgebirge, die beiden Flüsse und die großen Verkehrstrassen bilden eine Vielzahl an Barrieren und Zäsuren im Stadtgebiet.

rechts: B 9 und Bahnlinie stellen eine städtebauliche Zäsur im Siedlungsgefüge der Stadt dar und bilden gleichzeitig eine starke Barriere zu den westlich der Innenstadt gelegenen Stadtteilen. Die B 9 ist zudem unzureichend in das Stadtbild integriert.





Barrieren und Zäsuren
(vgl. Legende S. 49)

fehlende / unattraktive Wegeverbindung für Fußgänger und Radfahrer

Verkehrsknotenpunkte mit Barrierewirkung

Karte der Barrieren und Zäsuren im innerstädtischen und innenstadtnahen Bereich der Stadt

Auffällig ist die starke Barrierewirkung der großen Verkehrstrassen insbesondere im Siedlungszusammenhang.

rechts: Das Foto zeigt den immensen Flächenbedarf für den ruhenden und fahrenden Individualverkehr im Übergangsbereich zwischen der Innenstadt und dem Stadtteil Rauental. Fußgänger und Radfahrer sind in diesem autogerechten Verkehrssystem deutlich untergeordnet.





Blick über die **B 9** und den **Saarkreisel**. Der Anschlusskomplex der B 9 über den Saarkreisel an die Stadtteile Rauental und Altstadt stellt eine der stärksten Beeinträchtigungen der Querbeziehungen für Fußgänger und Radfahrer zwischen der östlichen Innenstadt und den westlichen Stadtteilen dar.



Blick über den **Anschlussknoten B 9 / Neustadt**. Der planfreie Anschlussknoten, der die B 9 zwischen Friedrich-Ebert-Ring und Pfaffendorder Brücke mit der Straße Neustadt verbindet, gehört zu den großen innerstädtischen Barrieren für Fußgänger und Radfahrer und beeinträchtigt die stadträumlichen Zusammenhänge in diesem Bereich massiv.



Blick von Norden über die **B 9** und die Anschlussstelle Bubenheim. Die B 9 und die parallel verlaufende **Bahnstrecke** nördlich der Mosel können von Fußgängern und Radfahrern nur an wenigen Stellen gequert werden. Die Verbindung und Erreichbarkeit der Stadtteile und Freiräume beiderseits der Trassen wird dadurch stark eingeschränkt.



Blick von Westen über die **B 416** in Metternich. Die Bundesstraße zwischen Universitätscampus und **Wehrtechnischer Erprobungsstelle** (WTD 51) stellt eine starke Zäsur in Richtung Mosel dar. Durch die militärische Nutzung wird die Trennwirkung zwischen Stadtteil und Fluss noch verstärkt.



Blick von der Innenstadt in Richtung **Lützel.** Das Luftfoto macht sichtbar, wie stark der Stadtteil durch die großen **Verkehrsstrassen** in seiner Struktur zerrissen wird. Die Querbeziehungen für Radfahrer und Fußgänger parallel zur Mosel sind deutlich unterentwickelt. Der Stadtteil ist in Teilen zu einem Transferraum degradiert.



Blick über den **Moselgüterbahnhof** in Richtung Rauental. Der Güterbahnhof trennt die beiden Stadtteile Rauental und Goldgrube auf einer Länge von fast 1,7 km. Die Nahversorgungseinrichtungen im Rauental sind für die Bewohner der Goldgrube nur mit erheblichen Umwegen zu erreichen.



Der **Sicherheitshafen des Wasser- und Schifffahrtsamts** in Lützel. Die Mündung des Hafenbeckens in die Mosel und die anschließende Werft unterbrechen die wichtige Rad- und Fußwegebeziehung am Moselufer. Eine direkte Verbindung des Lützeler Zentrums mit den östlich gelegenen Freiflächen ist hier noch nicht gegeben.



Blick über den **Industriehafen** von Koblenz. Der Hafenkomplex südöstlich von Kesselheim bildet mit seinem großen geschlossenen Areal und der Hafenmündung eine großräumige Unterbrechung der Uferwegebeziehung am Rhein.



Blick von Norden über das Festungsplateau, den Rhein und die Altstadt. Die beiden **Flüsse Rhein und Mosel** stellen die stärksten natürlichen Barrieren innerhalb des Stadtgebiets dar. Im Rahmen der BUGA 2011 wurde mit einer Seilbahn eine direkte Verbindung zwischen der Altstadt und der Festung geschaffen.



Blick von Osten in das Bienhorntal, eines der **rechtsrheinischen Bachtäler**, die als natürliche Barrieren eine starke Trennwirkung zwischen den Höhenstadtteilen – so wie hier zwischen dem Stadtteil Asterstein und der Pfaffendorfer Höhe – entfalten.



Blick von Süden über die Karthause und die Südstadt. Die **Hänge der Karthause** bilden zusammen mit der B 9 eine starke räumliche Barriere zwischen der Südstadt, dem Oberwerth und den Höhenstadtteilen. Die Stadtteile auf der Karthause und die dort gelegene Hochschule sind nur über lange Umwege zu erreichen.



Blick über die Pfaffendorfer Brücke in Richtung Asterstein. Die auf der rechten Rheinseite verlaufende **B 42** und die **Hänge des Westerwaldes** entfalten hier eine starke Barrierewirkung. Zwischen dem Höhenstadtteil und dem Innenstadtzubringer Pfaffendorfer Brücke besteht keine direkte Fußwegeverbindung.

Quellenverzeichnis

Literatur

Caritasverband Koblenz e.V., Quartiersmanagement Lützel – „1. Fortschreibung des Integrierten Entwicklungskonzepts, Fördergebiet Koblenz-Lützel im Programm Soziale Stadt“, 2010

FIRU GfI – Gesellschaft für Immissionsschutz mbH im Auftrag der Stadt Koblenz – „Lärmaktionsplan Stadt Koblenz (Stufe 1)“, 2011

GfL Planungs- und Ingenieurgesellschaft GmbH im Auftrag der Stadt Koblenz – „Landschaftsplan der Stadt Koblenz“, 2007

GfL Planungs- und Ingenieurgesellschaft GmbH im Auftrag der Stadt Koblenz – „Schutzgebietskonzeption für das Stadtgebiet von Koblenz“, 2004

Gränitz, Frauke; Grundmann, Luise (Hrsg.) – „Das Mittelrheinische Becken – Eine landeskundliche Bestandsaufnahme im Raum Andernach, Bendorf, Koblenz, Mayen, Mendig, Münstermaifeld und Neuwied“, 2003

Ifeu – Institut für Energie- und Umweltforschung Heidelberg GmbH im Auftrag der Stadt Koblenz – „Integriertes Klimaschutzkonzept für die Stadt Koblenz, Endbericht“, 2011

Ingenieurgemeinschaft Hochwasserschutz Koblenz im Auftrag des Landes Rheinland Pfalz vertreten durch die Struktur- und Genehmigungsdirektion Nord, Regionalstelle Wasserwirtschaft, Abfallwirtschaft, Bodenschutz, vertreten durch die Stadt Koblenz, Tiefbauamt – „Hochwasserschutz für die Koblenzer Stadtteile Lützel, Neuendorf und Wallersheim – Unterlagen zur Planfeststellung gemäß § 31 WHG“

Kocks Consult GmbH im Auftrag der Stadt Koblenz – „Stadtteilrahmenplanung Koblenz-Bubenheim“, 2007

Landesamt für Umwelt, Wasserwirtschaft und Gewerbeaufsicht Rheinland-Pfalz – „Luftreinhalteplan Koblenz 2008-2015 (Entwurf)“, 2009

Stadt Koblenz (Hrsg.), ARGE Machbarkeitsstudie Bundesgartenschau Koblenz – „Machbarkeitsstudie Bundesgartenschau Koblenz “ (ohne Datumsangabe)

Stadt Koblenz, Umweltamt – „Liste der Naturdenkmäler in Koblenz“, Stand 08/2012

Statistikstelle Koblenz - „Statistisches Jahrbuch der Stadt Koblenz 2012“

Wassergesetz für das Land Rheinland-Pfalz in der Fassung der Bekanntmachung vom 22. Januar 2004

www.mosellum.rlp.de

www.rlp.nabu.de -> Schmidtenhöhe

www.wikipedia.org -> Hochwasserschutz Koblenz, Koblenzer Stadtteile

Abbildungen

alle Karten: Stabsstelle für integrierte Stadtentwicklung Koblenz

Fotos Seite 2, 3, 43, 46: Stabsstelle für integrierte Stadtentwicklung Koblenz

Luftfotos Seite 7, 8, 25, 26, 27, 29, 32, 33, 34, 35, 38, 39, 41, 45, 49, 50-53: Amt für Wirtschaftsförderung Koblenz

Luftfotos Seite 10 bis 23, Seite 27 drittes von oben: www.virtualglobetrotting.com

Luftfoto Seite 31 links: Landesbildstelle Rheinland-Pfalz, Koblenz (Hrsg.) – „Der Großraum Koblenz in Luftbildern“, 1972

Luftfoto Seite 31 rechts: Amt für Stadtvermessung und Bodenmanagement Koblenz

2.4 Demografische Entwicklung

Die gegenwärtige und zukünftige Entwicklung der Bevölkerung gehören zu den wichtigsten Rahmenbedingungen für die Planungen einer Stadt. Neben der voraussichtlichen Veränderung der Einwohnerzahlen sind auch die Kennwerte zur Zusammensetzung der Bevölkerung nach Alter und Herkunft sowie die Zusammensetzung der Privathaushalte von großer Bedeutung. Die Entwicklungen in der Vergangenheit und die voraussichtlichen Entwicklungen in der Zukunft werden in diesem Abschnitt beschrieben, wobei auch teilweise kurz auf die jeweiligen Trends in Deutschland und Rheinland-Pfalz eingegangen wird. Für die Stadt Koblenz wurden die Berechnungen und Berichte der Koblenzer Statistikstelle zugrunde gelegt, die die Situation in der Stadt Koblenz sehr ausführlich und fundiert beschreiben. An dieser Stelle können nur die wichtigsten Fakten und Trends wiedergegeben werden. Ein ausführliches Quellenverzeichnis findet sich am Ende dieses Abschnitts.

Bevölkerungsentwicklung bis heute

Auch die Großstadt Koblenz fing einmal klein an: erst zu Beginn des 19. Jahrhunderts überschritt die Einwohnerzahl die Grenze von 10.000 Personen. In den Jahrhunderten zuvor gab es neben einem sehr langsamen Anstieg der Bevölkerungszahl indes auch immer wieder tiefe Einschnitte in der Einwohnerentwicklung der Stadt. Vor allem in der Zeit des Dreißigjährigen Krieges und der sich anschließenden Epidemien sowie während des Pfälzischen Erbfolgekriegs wurde die Bevölkerung stark dezimiert. Im Jahr 1663 lebten nur rund 1.400 Einwohner in der Stadt. Zweihundert Jahre zuvor waren es lediglich rund 200 Personen weniger gewesen.

Im Jahr 1800 war die Einwohnerzahl auf rund 8.000 Einwohner angestiegen. Diese Zahl wuchs bis zum Ende des Jahrhunderts dann rasant auf über 45.000 Personen an, bedingt durch das allgemeine Bevölkerungswachstum in dieser Zeit, die Eingemeindung von Lützel und auch durch den starken Zuwachs von Militärpersonal in der Stadt. Nachdem Koblenz erneut zur Festungsstadt ausgebaut worden war, kam damals ein Angehöriger des preußischen Militärs auf je sechs Einwohner.

Allein in den 15 Jahren von 1895 bis 1910, also in der Folgezeit der Entfestigung der Stadt und der dadurch möglichen großen Stadterweiterung, nahm die Bevölkerung von rund 39.600 um fast 16.700 Einwohner auf rund 56.300 Einwohner nochmals sehr stark zu. In den Jahren von 1900 bis 1939 verdoppelte sich die Einwohnerzahl von Koblenz dann durch die zahlreichen weiteren Eingemeindungen von 45.000 auf fast 91.000 Einwohner.

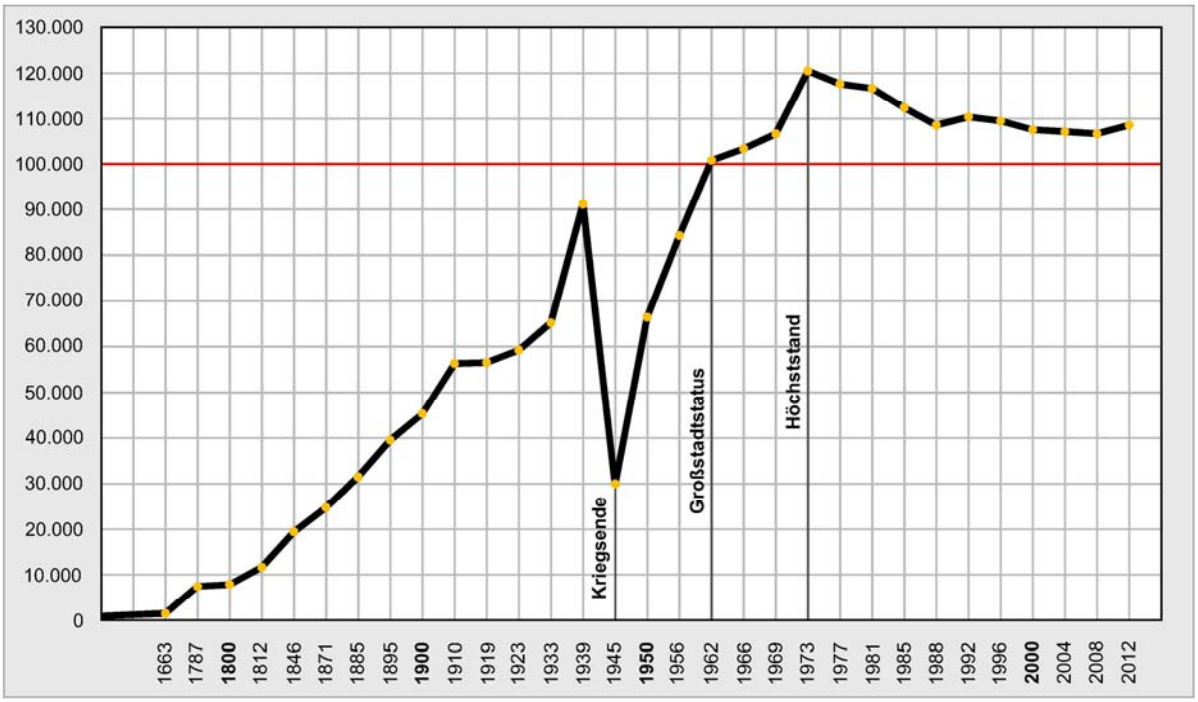
Die Zerstörungen des Zweiten Weltkriegs führten kurzfristig zu einem drastischen Einbruch bei der Zahl der Einwohner. Bei Ende der Kampfhandlungen waren gerade noch 12.000 Personen in der Stadt verblieben, Ende 1945 waren es aber bereits wieder knapp 48.000. Allerdings wurde erst Ende der 1950er Jahre der Vorkriegsstand wieder erreicht.

1962 überschritt Koblenz die 100.000-Einwohner-Marke und wurde die 54. westdeutsche Großstadt. Nach den letzten Eingemeindungen 1969 und 1970 erreichte die Einwohnerzahl 1973 mit über 120.000 ihren bis jetzt höchsten Stand. Prognosen vom Anfang der 1970er Jahre gingen von einem anhaltenden Anstieg der Koblenzer Bevölkerung auf bis zu 230.000 Einwohner aus. Entsprechende städtebauliche Planungen sahen für das Stadtgebiet mit Ausnahme der Waldflächen und Hänge eine fast vollständige Überbauung der freien Flächen vor.

Anstelle des weiteren sprunghaften Anwachsens nahmen die Bevölkerungszahlen jedoch spätestens seit Mitte der 1970er Jahre durch einen langjährigen Überschuss an Auswanderern aus der Stadt (Suburbanisierung), den allgemeinen Geburtenrückgang beginnend mit dem sogenannten „Pillenknick“ ab Mitte der 1960er Jahre und seit den 1990er Jahren auch durch den Truppenabbau der Bundeswehr wieder beständig ab. 1992 lebten noch rund 110.000 Menschen in der Stadt, Ende 2006 waren es dann nur noch rund 106.400.

Erst seit wenigen Jahren ist eine zumindest kurzfristige Trendwende zu beobachten. Erstmalig ziehen wieder mehr Personen nach Koblenz, als abwandern. Bei den Zuwanderern handelt es sich vor allem um junge Menschen, die zur Ausbildung oder zum Studium nach Koblenz kommen. Hinzu kam 2012 die Einführung der Zweitwohnungssteuer, die dazu führte, dass eine Reihe von neuen Erstwohnsitzen in der Stadt angemeldet wurde.

In Koblenz leben derzeit wieder fast 110.000 Menschen (Stand Dezember 2013).



Die Bevölkerungsentwicklung von Koblenz bis heute. Seit 1962 ist Koblenz Großstadt mit mehr als 100.000 Einwohnern. Der Höchststand wurde 1973 erreicht. Seit Mitte der 1970er Jahre nahm die Bevölkerungszahl rund 30 Jahre lang stetig ab. Erst in den letzten Jahren kam es auf Grund des Zuwanderungsüberschusses wieder zu einem leichten Bevölkerungsanstieg.

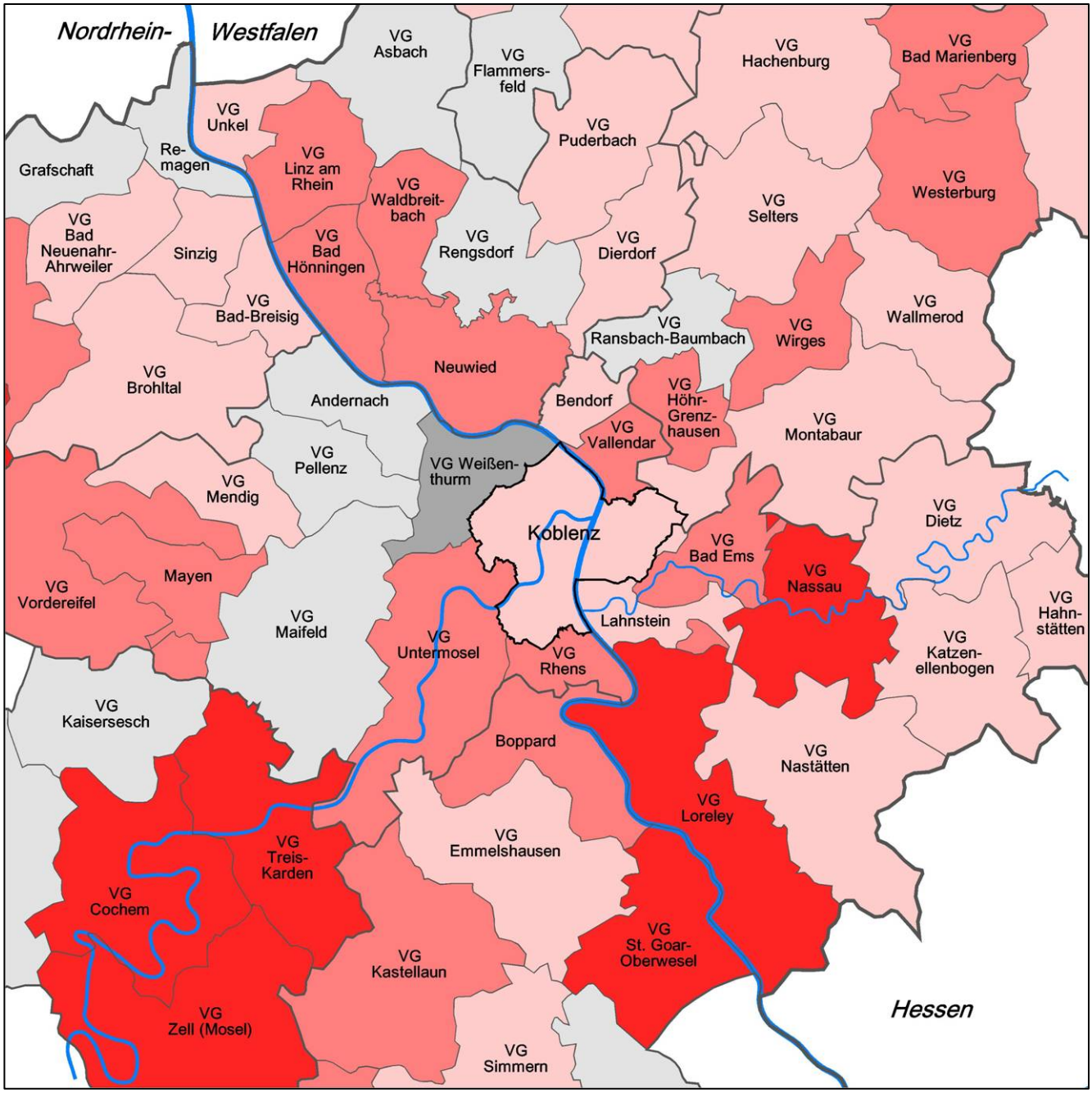
Bevölkerungsprognosen

Der demografische Wandel in **Deutschland** ist gekennzeichnet durch eine niedrige Geburtenrate und einen Rückgang der Bevölkerungszahl insgesamt bei gleichzeitigem Anstieg der Lebenserwartung. Seit dem Jahr 2003 nimmt die Bevölkerung in Deutschland ab, die Sterbefallüberschüsse werden seitdem nicht mehr durch Wanderungsüberschüsse ausgeglichen. Nach Modellberechnungen des Statistischen Bundesamts, dargelegt im Demografiebericht der Bundesregierung aus dem Jahr 2011, wird die Bevölkerung von derzeit 81,2 Millionen bis 2060 auf 65 bis 70 Millionen Menschen zurückgehen. Das entspricht einem Rückgang von rund einem Fünftel bzw. von rund 17 Millionen Einwohnern.

Auch **Rheinland-Pfalz** ist von dieser Entwicklung betroffen, wenngleich auch nicht so stark wie beispielsweise die neuen Bundesländer. Derzeit leben noch rund 4 Millionen Menschen im Land. In der mittleren Variante der aktuellen Dritten regionalisierten Vorausberechnung des Statistischen Landesamts wird davon ausgegangen, dass im Jahr 2030 noch rund 3,77 Millionen Menschen in Rheinland-Pfalz leben werden, dass sind 5,8 % weniger als im Jahr 2010. Bis 2060 wird die Bevölkerungszahl dann um insgesamt 20 % auf voraussichtlich 3,19 Millionen Einwohner sinken. Dass entspricht dem Bevölkerungsstand von 1952.

Der Bevölkerungsrückgang im Land erfolgt nicht gleichmäßig. Hiervon überproportional betroffen sind die ländlichen Gebiete und strukturschwachen Regionen wie der Kreis Südwestpfalz mit einem Rückgang von -16 % und Pirmasens mit einem Rückgang von -20 % bis 2030. Bis zum Jahr 2030 wird es nur fünf Gebiete in Rheinland-Pfalz mit einem Bevölkerungszuwachs geben: Mainz, Trier, Landau sowie die Landkreise Trier-Saarburg und Mainz-Bingen. Es sind also vor allem die eher dicht besiedelten Räume bzw. Bereiche in der Nähe von wirtschaftlich starken Ballungsräumen (Rhein-Main, Luxemburg), die in Bezug auf die Bevölkerungsentwicklung überdurchschnittlich gut aufgestellt sind. Dennoch werden bis 2060 voraussichtlich alle Kreise und kreisfreien Städte in Rheinland-Pfalz weniger Einwohner haben als heute.

Die fünf **Umland-Landkreise von Koblenz** – Mayen-Koblenz, Rhein-Lahn, Rhein-Hunsrück, Westerwald und Neuwied – werden gegenüber 2010 bis zum Jahr 2030 rund 68.600 Einwohner weniger haben. Von dieser Entwicklung besonders betroffen sind die unter anderem die Verbandsgemeinden Loreley und Nassau mit einem Rückgang von über minus 15 % oder auch die Verbandsgemeinden Neuwied und Vallendar mit einem Rückgang von minus 10 bis 15 %. Bis zum Jahr 2060 wird die Bevölkerung in den umliegenden Landkreisen voraussichtlich um weitere 130.300 Einwohner abnehmen. Dies bedeutet einen Rückgang von 815.600 Einwohnern auf 747.000 Einwohner im Jahr 2030 und 616.700 Einwohner im Jahr 2060. Die Landkreise um Koblenz verlieren also nach den Berechnungen des Landesamts für Statistik bis 2060 insgesamt rund ein Viertel ihrer Einwohner! Diese Zahlen sind insbesondere für die Stadt-Umland-Wanderungen von großer Bedeutung, die in diesem Kapitel weiter unten in einem eigenen Abschnitt behandelt werden.



Veränderung der Bevölkerung in den Verbandsgemeinden im Koblenzer Umland 2010 bis 2030

Die Karte oben zeigt die Rückgänge der Bevölkerung in den umliegenden Verbandsgemeinden, basierend auf der Bevölkerungsprognose des Statistischen Landesamts Rheinland-Pfalz (Basisjahr 2010).

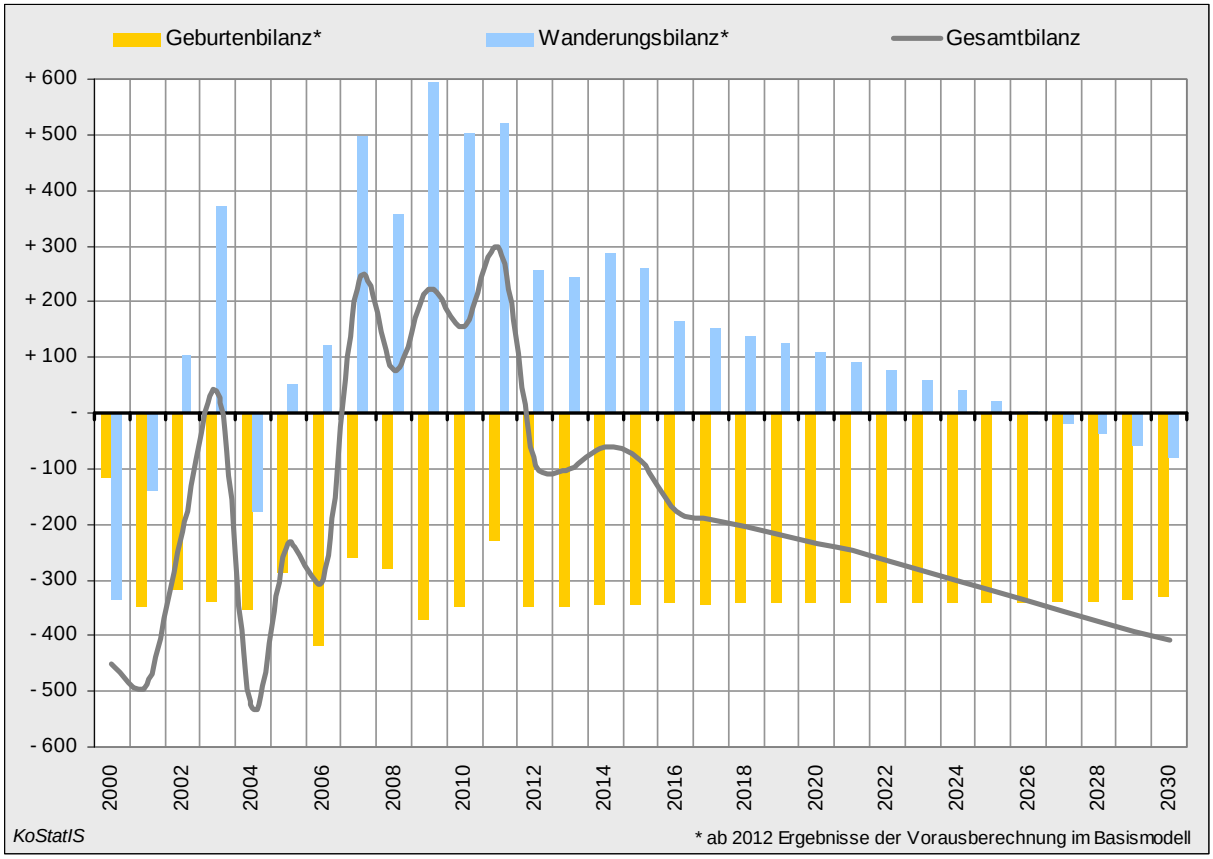
Insbesondere in den Verbandsgemeinden Nassau, Loreley, St. Goar-Oberwesel und in Teilen des Landkreises Cochem-Zell nimmt die Bevölkerung deutlich ab. Die einzige Verbandsgemeinde mit geringen Zuwächsen bis 2030 ist die VG Weißenthurm.

Auf Grund der rückläufigen Bevölkerung auch im Umland von Koblenz stehen zukünftig weniger potentielle Zuwanderer nach Koblenz zur Verfügung.

Bevölkerungsentwicklung

- -15% und mehr
- -10 bis unter -15%
- -5 bis unter -10%
- 0 bis unter -5%
- über 0%
- Verbandsgemeinden
- Landkreise
- Landesgrenzen

Von Seiten der Statistikstelle der **Stadt Koblenz** wurde erstmals 2006 eine eigene Bevölkerungsprognose für die Stadt Koblenz mit dem Prognosehorizont 2020 vorgelegt und durch den Stadtrat als verbindliche Grundlage für künftige Planungen der Stadt beschlossen. Im Jahr 2010 erfolgte die Aktualisierung der **Bevölkerungsvorausberechung** zusammen mit einer Ausweitung des Prognosehorizonts auf das Jahr 2030. Die künftige Bevölkerungsentwicklung der Stadt wird hier insgesamt positiver bewertet als in der Vorausberechnung des Landes (siehe unten). Die bereits erwähnte Einführung der Zweitwohnungssteuer hat allerdings dazu geführt, dass es zu einem kurzfristigen stärkeren Anstieg der in Koblenz gemeldeten Haushalte und damit auch bei den Einwohnern kam. Auf die unten genannten Zahlen aus der städtischen Bevölkerungsvorausberechnung sind von daher nach Angeben der Statistikstelle im Prinzip noch je 1.000 Personen hinzuzuzählen.



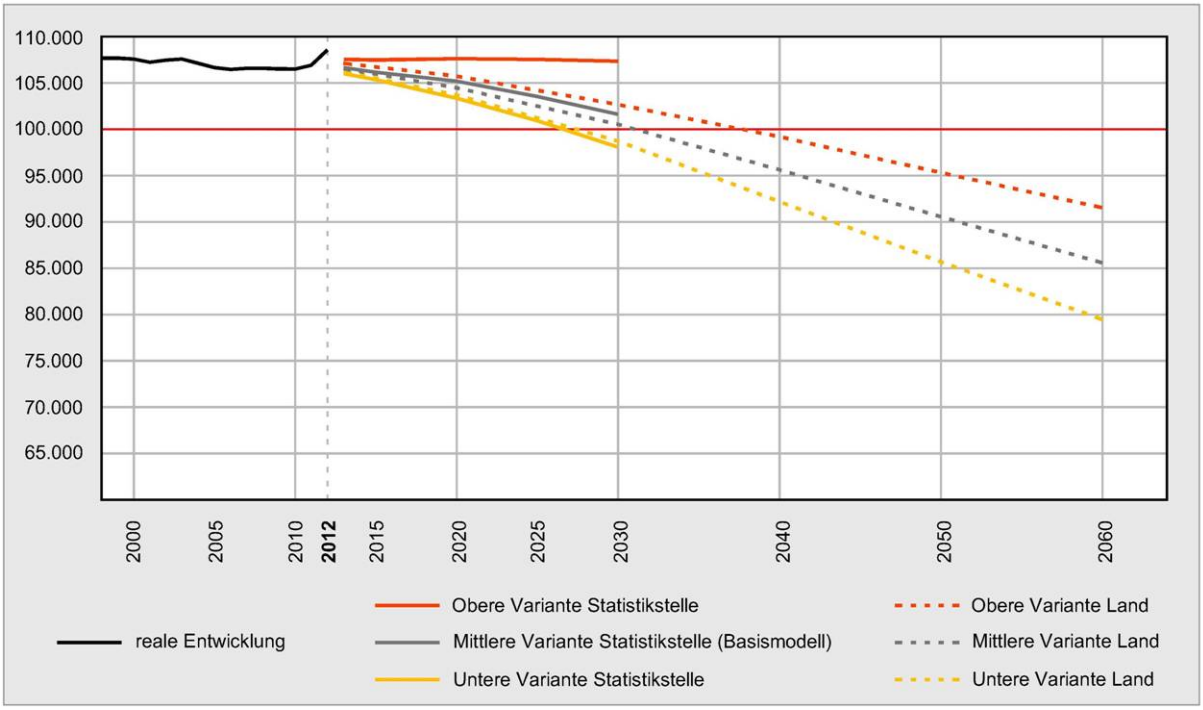
Jährliche Bilanzen der natürlichen und der räumlichen Bevölkerungsbewegungen in Koblenz bis zum Jahr 2030 (Basismodell). Die Gewinne aus den Stadt-Umland-Wanderungen können derzeit noch die negative Geburtenbilanz kompensieren.

Entscheidende Parameter bei der Vorausberechnung der Bevölkerungsentwicklung sind zum einen die Entwicklung der Anzahl der Geburten und deren Relation zu den Sterbefällen (Geburtenbilanz), zum anderen die Bilanzen der Verluste und Gewinne aus den Stadt-Umland-Wanderungen (Wanderungsbilanz), die weiter unten ausführlich betrachtet werden. Die Geburtenrate ist nunmehr bereits seit mehreren Jahrzehnten („Pillenknick“) auch in Koblenz rückläufig. Gab es im Jahr 1970 noch fast 1.500 Geburten in der Stadt, so waren es 2011 nur noch 984. Die Zahl der Sterbefälle hingegen lag 2011 mit 1.213 deutlich über der Anzahl der Geburten. Die positive

Wanderungsbilanz kann die negative Geburtenbilanz zwar derzeit mehr als ausgleichen, jedoch wird voraussichtlich auch hier auf Grund der rückläufigen Einwohnerzahlen im Umland eine Trendwende einsetzen.

Im Ergebnis der Prognose ergibt sich für die Stadt bis zum Jahr 2020 eine sehr moderate Schrumpfung der Einwohnerzahl auf rund 105.000, also ein Rückgang von rund 1,5 % gegenüber dem aktuellen Stand. In der zweiten Hälfte des Prognosezeitraums wird sich, durch die Eigendynamik des demographischen Wandels verstärkt, die Schrumpfung beschleunigen. Derzeit wird von Seiten der Koblenzer Statistikstelle im Basismodell (mittlere Variante) der Vorausberechnung für das **Jahr 2030 von einem Bevölkerungsstand von rund 101.800 Einwohnern** ausgegangen. Die von der Statistikstelle gerechnete untere Variante der Bevölkerungsentwicklung geht bis 2030 von einem Rückgang auf rund 98.000 Einwohner und die obere Variante von einem Rückgang auf 107.300 Einwohner aus. Bei der unteren Variante würde Koblenz ungefähr im Jahr 2027 unter die 100.000-Einwohner-Marke rutschen und damit seinen Status als Großstadt verlieren.

Im Vergleich hierzu geht in der mittleren Variante der Vorausberechnung des Statistischen Landesamts die Einwohnerzahl von Koblenz bis 2030 auf rund 100.600 und bis zum Jahr 2060 auf rund 85.500 Einwohner zurück. In der realen Entwicklung stellen sich die Einwohnerzahlen jedoch derzeit auf Grund der Überschüsse aus den Stadt-Umland-Wanderungen sogar besser dar, als sie selbst von der Koblenzer Statistikstelle in der mittleren Variante berechnet wurden. Die Zahlen der Statistikstelle Koblenz bilden die tatsächliche Entwicklung also insgesamt realistischer ab als die Prognose des Statistischen Landesamts.



Bevölkerungsprognosen zur Einwohnerentwicklung in Koblenz im Vergleich der verschiedenen Varianten der Statistikstelle der Stadt Koblenz und des Landesamts für Statistik Rheinland-Pfalz. Die aktuellen Entwicklungen stellen sich positiver dar, als in den Prognosen vorausberechnet.

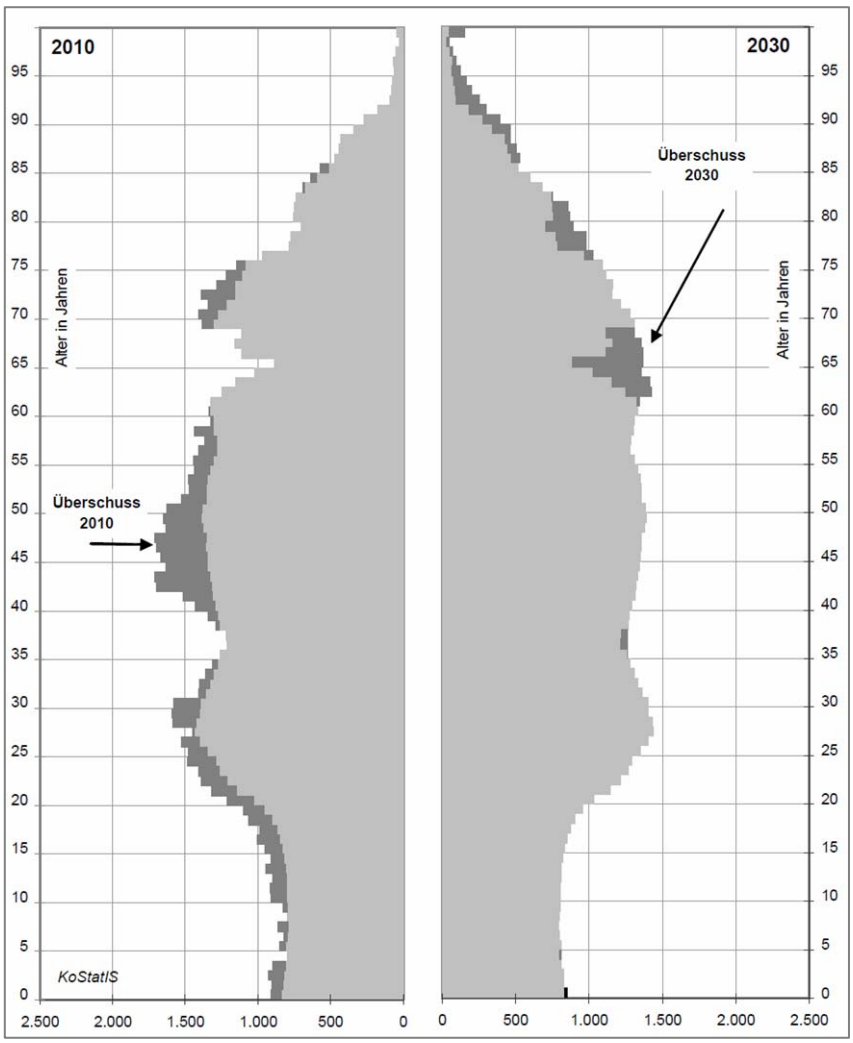
Altersstruktur der Bevölkerung

Mit dem allgemeinen Bevölkerungsrückgang in **Deutschland** ist auch ein deutlicher Rückgang der Menschen im erwerbsfähigen Alter bei gleichzeitigem Anstieg des Anteils älterer Menschen verbunden. Bereits im Jahr 2030 werden die über 65-Jährigen rund 29 % der Bevölkerung in Deutschland ausmachen, 2060 wird jeder Dritte mindestens 65 Jahre alte sein. Die Lebenserwartung wird in diesem Zeitraum weiter ansteigen, nach den Modellrechnungen des Statistischen Bundesamts bei neugeborenen Jungen bis zum Jahr 2060 um acht auf 85 Jahre und bei neugeborenen Mädchen um sieben auf 89,2 Jahre. Bereits heute ist Deutschland von der Zusammensetzung der Bevölkerung her das zweitälteste Land in der Welt nach Japan.

Auch **Rheinland-Pfalz** ist in einem großen Maße von der Veränderung der altersstrukturellen Zusammensetzung der Bevölkerung betroffen. Betrug 1950 das Durchschnittsalter der Menschen in Rheinland-Pfalz noch 32 Jahre, so liegt dieser Wert derzeit bei 44 Jahren. Das Durchschnittsalter wird bis 2030 auf 49 Jahre anwachsen und bis 2060 voraussichtlich sogar auf 51 Jahre steigen. Die Alterung verläuft regional dabei sehr unterschiedlich. Mittelfristig wird der Anteil der älteren Menschen über 65 Jahre in den Landkreisen mit 30 % (heute 21 %) höher sein als in den kreisfreien Städten mit 25 % (heute 20 %). 2060 werden insgesamt 34 % der Menschen in Rheinland-Pfalz älter als 65 Jahre sein. Der Anteil der unter 20-Jährigen sinkt langfristig von 19 % im Jahr 2010 auf 15 %. Der Anteil der 20- bis 65-Jährigen von derzeit 60 % auf 51 % im Jahr 2060.

So wie in Deutschland und Rheinland-Pfalz allgemein, so wird sich auch in **Koblenz** die Zusammensetzung der Bevölkerung in den kommenden Jahrzehnten deutlich verändern. Diese Veränderungen in der Altersstruktur werden weit massivere Auswirkungen insbesondere für die Sicherstellung der kommunalen Daseinsvorsorge haben, als der prognostizierte vergleichsweise moderate Rückgang der Einwohnerzahl. Nach den Ergebnissen der Koblenzer Bevölkerungsvorausberechnung wird der Anteil der unter 20-Jährigen bis 2030 um -10 % von derzeit rund 18.200 auf rund 16.600 Kinder und Jugendliche abnehmen. Die Gruppe der 20- bis 64-Jährigen wird um -8 % von derzeit 64.900 auf 59.600 schrumpfen, während die Altersgruppe der über 65-Jährigen insgesamt um 9 % von aktuell 23.600 auf 25.600 zunehmen wird, die Gruppe der über 85-Jährigen sogar um 30 %. Im Jahr 2030 werden also nahezu alle Altersklassen schwächer besetzt sein als aktuell, während sich die Zahl der Senioren und Hochbetagten deutlich erhöht. Auf 100 Einwohner im erwerbsfähigen Alter werden dann 43 mindestens 65-Jährige kommen.

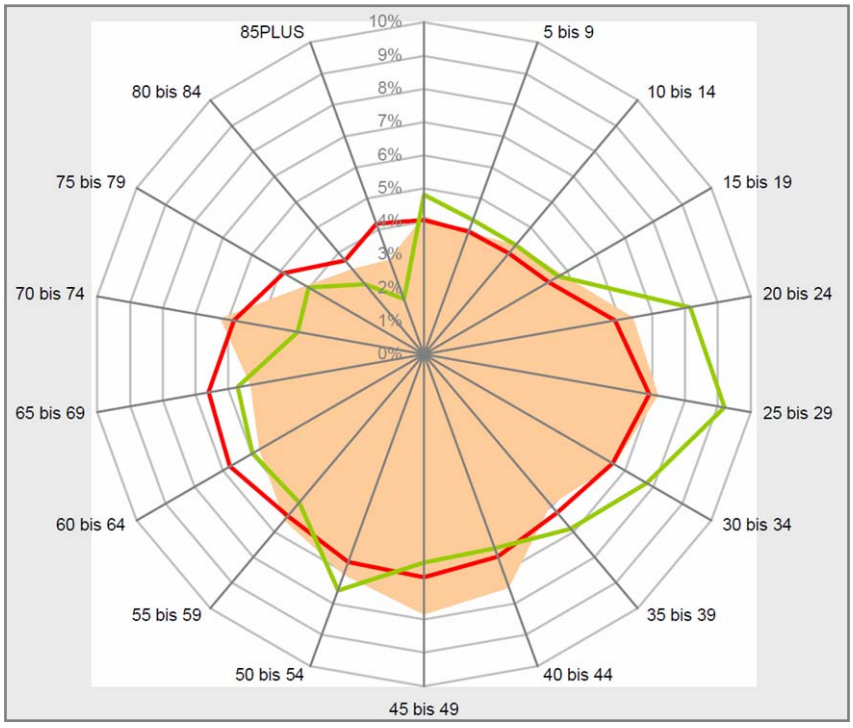
Das Durchschnittsalter der Einwohner von Koblenz beträgt zurzeit 43,2 Jahre. Unter allen Koblenzer Stadtteilen weisen die Bewohner von Stolzenfels derzeit mit 50,9 Jahren das höchste Durchschnittsalter auf, gefolgt vom Stadtteil Karthäuserhofgelände (47,4 Jahre) und Goldgrube (46,5 Jahre). Der mit einem Altersdurchschnitt von 38,5 Jahren her „jüngste“ Stadtteil ist Neuendorf, zugleich der einzige Stadtteil, dessen Einwohner im Durchschnitt noch unter 40 Jahre alt sind.



Altersbaum der Bevölkerung in Koblenz

Im Jahr 2030 werden nahezu alle Altersklassen unter 65 Jahren schwächer besetzt sein, während die Zahl über 65-Jährigen deutlich steigen wird.

Die dunkelgrauen Flächen zeigen die Differenzen bzw. Verschiebungen zwischen den beiden Altersbäumen.



altersstrukturelle Zusammensetzung der Bevölkerung

Die Grafik zeigt die Veränderung in der Struktur der Altersgruppen in Koblenz zwischen den Jahren 1990 und 2010 sowie die voraussichtliche Entwicklung bis zum Jahr 2030.

Deutlich zu erkennen ist insbesondere der Rückgang bei den Altersgruppen der 20-34-Jährigen.

Struktur der Bevölkerung nach Herkunft

Die Gesellschaft in **Deutschland** ist in den letzten Jahrzehnten auf Grund der Zuwanderung von Ausländern, die vor allem in den 1950/60er Jahren als sogenannte Gastarbeiter oder auch nach dem Umbruch in Osteuropa Ende der 1980er und Anfang der 1990er Jahre nach Deutschland kamen, deutlich vielfältiger geworden. Derzeit leben in der Bundesrepublik rund 7,2 Millionen Ausländer, insgesamt haben 15,9 Millionen Menschen einen Migrationshintergrund (Stand 2012). Bei den Ausländern stellen Personen aus der Türkei die größte Gruppe.

In **Rheinland-Pfalz** lebten im Jahr 2010 rund 290.000 Ausländer und knapp 750.000 Menschen mit Migrationshintergrund, das entspricht 7,2 % bzw. 18,7 % der Rheinland-Pfälzischen Bevölkerung. Den größten Anteil an der Gruppe der Ausländer stellen wie auch im Bundesgebiet Personen aus der Türkei mit 22,5 %, gefolgt von Personen aus Italien (9,1 %) und Polen (8,0 %). Den mit Abstand höchsten Ausländeranteil in Rheinland-Pfalz weist die Stadt Ludwigshafen mit 20,6 % aus.

In der **Stadt Koblenz** leben mittlerweile Menschen aus über 160 verschiedenen Herkunftsländern zusammen. Der Ausländeranteil beträgt in Koblenz 9,0 % (Stand Dezember 2013), dass sind rund 9.900 Personen. Unter den fünf Oberzentren von Rheinland-Pfalz ist das der zweitniedrigste Wert nach Trier mit 8,4 %. Den größten Anteil darunter stellen auch in Koblenz wiederum Personen aus der Türkei mit einem Anteil an den Ausländern von 18,5 %. Es folgen Personen aus der Ukraine (7,0 %) und der Russischen Föderation (6,7 %) und Polen (6 %).

Betrachtet man den Anteil der Personen mit Migrationshintergrund insgesamt, so liegt dieser nochmals deutlich über dem Ausländeranteil. Derzeit haben von den knapp 110.000 Koblenzern mehr als 29.400 Personen einen Migrationshintergrund, das entspricht rund einem Viertel der Einwohner der Stadt (26,8 %). Durch die insgesamt höheren Geburtenraten ist davon auszugehen, dass der Anteil der Bevölkerung in Koblenz mit Migrationshintergrund auch in Zukunft zunehmen wird.

Auffällig ist die Konzentration von Ausländern und Personen mit Migrationshintergrund in Koblenz auf bestimmte Stadtteile und Quartiere. Vor allen Dingen in Lützel und Neuendorf, aber auch in einzelnen Bereichen der Stadtteile Karthause Flugfeld (Hochhäuser), Rauental, der östlichen Goldgrube und in der Eifelsiedlung in Metternich beträgt der Anteil von Ausländern und von Personen mit Migrationshintergrund insgesamt über 40 %, wobei der Stadtteil Neuendorf mit fast 50 % den mit Abstand höchsten Anteil aufweist. An zweiter Stelle liegt der Stadtteil Lützel mit 43,4 %. Die Bereiche der Stadt, in denen der Anteil zwischen 30 und 40 % liegt, befinden sich überwiegend in unmittelbarem Anschluss an die oben beschriebenen Bereiche sowie in Teilbreichen der Stadteile Altstadt, Mitte, Kesselheim, Horchheimer Höhe und Ehrenbreitstein.

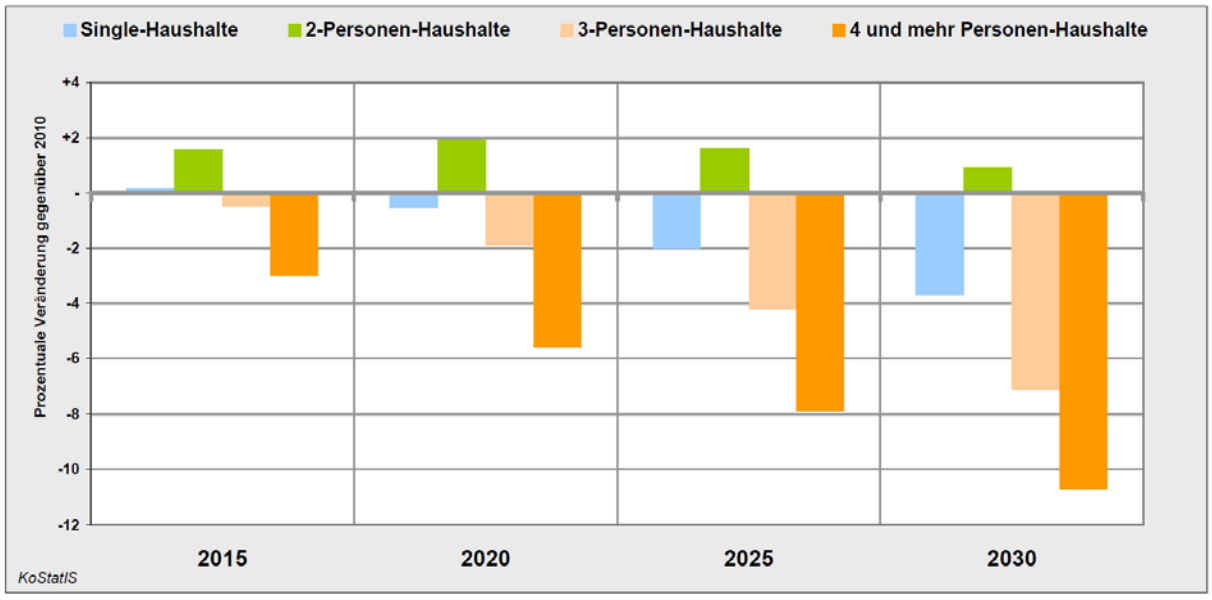
Auf Grund der beschriebenen räumlichen Konzentration besteht die Gefahr einer räumlichen Segregation und Stigmatisierung der Bewohner dieser Stadtteile.

Zusammensetzung der Privathaushalte

Die Zahl und die Art der Zusammensetzung der privaten Haushalte in der Stadt ist ein entscheidender Parameter im Zusammenhang mit der Nachfrage an Dienstleistungen, Produkten und Infrastrukturangeboten, sowohl quantitativ als auch qualitativ. Derzeit gibt es knapp 57.800 Privathaushalte in der Stadt Koblenz. Die anhaltende Verkleinerung der Haushalte vor allem hin in Richtung Singlehaushalte kann den allgemeinen Schrumpfungstrend in der Bevölkerung nicht kompensieren, so dass bis zum Jahr 2030 die Zahl der Haushalte um voraussichtlich 3,2 % auf dann rund 54.000 abnehmen wird.

Besonders groß sind die künftigen Verschiebungen bei der Anzahl der Personen, die in einem Haushalt leben. Unter den Privathaushalten sind rund 28.400 Einpersonen- bzw. **Single-Haushalte**. Mit einem Anteil von 49,1 % ist diese Haushaltsgruppe die mit Abstand größte in Koblenz. Die Anzahl der Zweipersonenhaushalte beläuft sich auf rund 16.990 und ist die zweitgrößte Gruppe mit 29,4 %. Mit rund 6.450 Haushalten (11,2 %) ist die Anzahl der Dreipersonenhaushalte deutlich kleiner, ebenso die der Vierpersonenhaushalte mit rund 4.270 (7,4 %). In rund 1.670 Haushalten leben fünf oder mehr Personen. Diese Gruppe ist mit einem Anteil von 2,9 % die kleinste.

Bis 2030 werden mit Ausnahme der Zweipersonenhaushalte alle Haushaltsgruppen schrumpfen, davon mit mehr als -10 % die Gruppe der Haushalte mit vier und mehr Personen am stärksten, gefolgt von den Dreipersonenhaushalten. Auch die Anzahl der Singlehaushalte wird insgesamt zurückgehen, wenn auch vergleichsweise moderater als bei den anderen Gruppen. Der Zuwachs bei den Zweipersonenhaushalten ist darauf zurückzuführen, dass die Kinder der Personen aus der Altersgruppe der sogenannten „Baby-Boomer“, also aus den geburtenstarken Jahrgängen der 1950er und 1960er Jahre, zunehmend den elterlichen Haushalt verlassen.



Veränderung in der strukturellen Zusammensetzung der Privathaushalte nach Haushaltsgröße. Auf Grund des demografischen Wandels wird der Rückgang bei den Mehrpersonenhaushalten am stärksten ausfallen.

Stadt-Umland-Wanderungen

Die Summen der Zu- und Wegzüge aus den Stadt-Umland-Wanderungen gehören zu den wichtigsten Kennziffern für die Entwicklung der Stadt, da Koblenz auf Grund des in diesem Kapitel dargestellten chronischen Unterschusses bei den Geburtenraten auf Zuwanderer in das Stadtgebiet angewiesen ist, um die Bevölkerungszahlen einigermaßen stabil zu halten. Bei den Wanderungen über die Stadtgrenze kann zwischen Fern- und Nahwanderungen unterschieden werden. Fernwanderungen vor allem über die Landesgrenzen vorn Rheinland-Pfalz hinaus sind überwiegend arbeitsplatzmotiviert. Die wirtschaftliche Entwicklung in Deutschland und der Region spielen von daher eine große Rolle für zukünftig zu erwartende Zu- und Abwanderungsströme über größere Distanzen. Die Nahwanderungen im Verflechtungsbereich zwischen Stadt und Umland sind oft durch den Wunsch gekennzeichnet, die Wohnung und das Wohnumfeld zu verbessern. Hier spielen auch das Miet- und Kaufpreisgefälle, das infrastrukturelle Angebot sowie Mobilitätskosten eine große Rolle.

In den Jahren 2008 bis 2011 konnten im Durchschnitt rund 13.000 Wanderungen über die Stadtgrenze Koblenz registriert werden sowie weitere 8.000 Umzüge innerhalb des Stadtgebiets. Die Wohnmobilität der Bevölkerung ist also sehr hoch: je 1.000 Einwohner im Bestand der Stadt Koblenz ziehen im Laufe eines Jahres fast 200 Personen um. Rund 42 % der Wanderungen spielten sich dabei im engeren Verflechtungsbereich zwischen dem Oberzentrum Koblenz und den Umland-Landkreisen (Mayen-Koblenz, Rhein-Lahn, Rhein-Hunsrück, Westerwald und Neuwied) ab, 50 % aller Umzüge in einem Radius von 15 km um die Stadt Koblenz herum. Besonders eng waren dabei die Wanderungsverflechtungen zu den Städten Neuwied, Mülheim-Kärlich und Lahnstein. Hier fanden jährlich mehr als 250 Zu- und Wegzüge statt. Mit einem Anteil von etwas über 30 % stellen die Fernwanderungsbewegungen innerhalb Deutschlands (ohne Rheinland-Pfalz) die zweitgrößte Gruppe dar.

Während im Jahr 1996 im Saldo noch 650 Einwohner an die Umlandkreise verloren gingen, so ist seit Mitte der 2000er Jahre aus diesem Minus für die Stadt Koblenz ein jährlicher Zugewinn von über 200 Einwohnern geworden. Dieser Zugewinn hat auch dazu geführt, dass die Bevölkerungsprognosen positiv übertroffen wurden. Voraussichtlich ab Ende der 2020er Jahre wird sich dieser Trend jedoch wieder umkehren, da auch im Umland die Bevölkerung auf Grund des demografischen Wandels abnimmt (vergleiche Abschnitt „Bevölkerungsprognosen“) und somit insgesamt deutlich weniger Personen insbesondere in den jungen Altersklassen im Umfeld der Stadt leben, die nach Koblenz ziehen könnten.

Betrachtet man die Stadt-Umland-Wanderungen nach Altersgruppen, so fällt auf, dass vor allem die Gruppe der jungen Haushaltsgründer (18- bis unter 25 jährige) verstärkt in die Stadt zieht. Im Vergleich zu Mitte der 1990er Jahre beträgt der Anstieg der Umzugsrate in dieser Altersgruppe über 25%. Dies liegt überwiegend in der hohen Anzahl an Ausbildung- und Arbeitsplätzen in der Stadt, den stark gestiegenen Mobilitätskosten und einer Wertschätzung urbanen Flairs begründet. Dabei sind für

diese Gruppe vor allem die Stadtteile in zentraler Lage (Altstadt, Mitte und Süd) am attraktivsten.

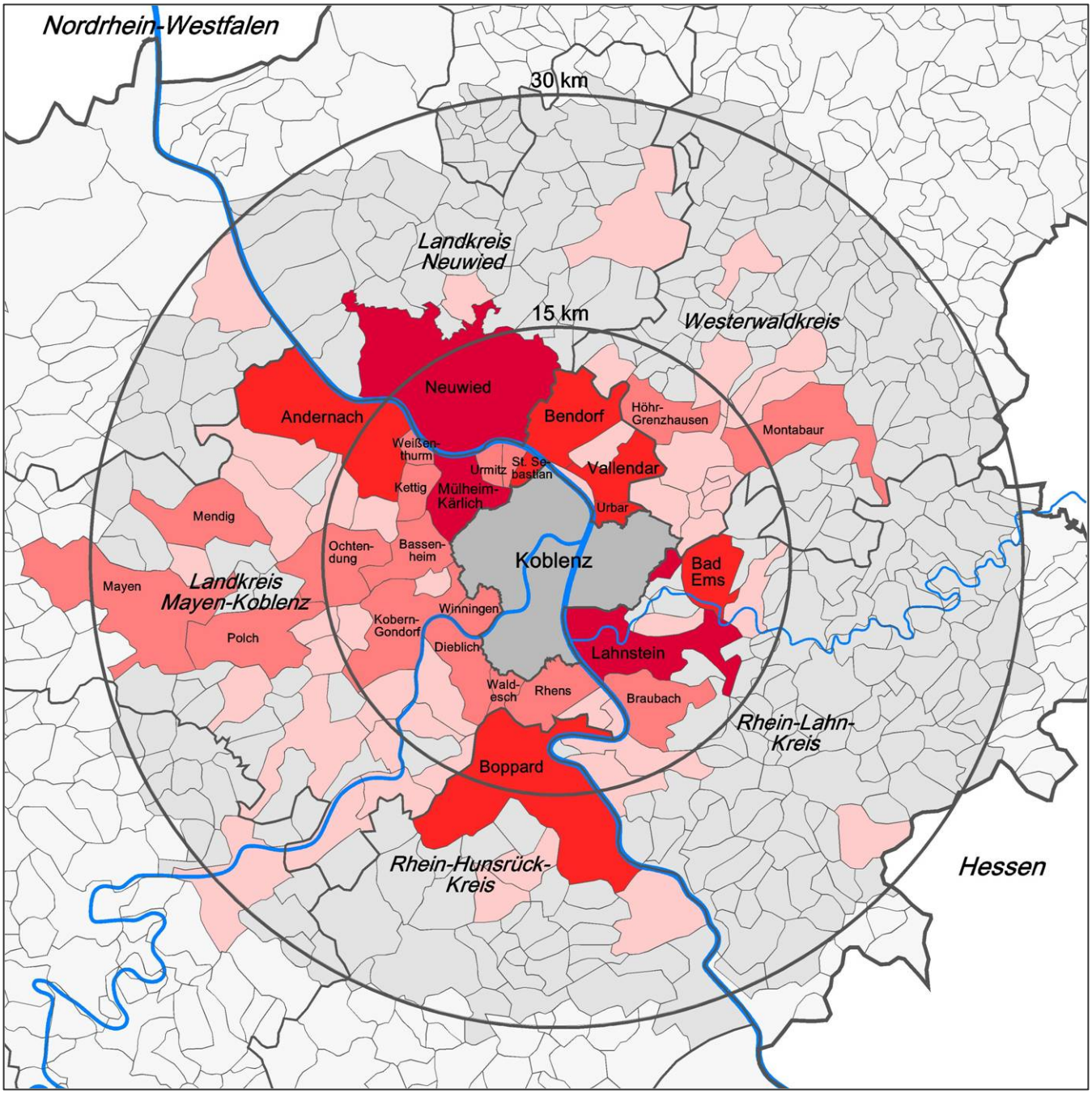
Bei den jungen und konsolidierten Familien – also einer Gruppe, die klassischerweise einen im Vergleich zu innerstädtischen Lagen günstigeren Wohnstandort im Grünen bevorzugt und die in den vergangenen Jahrzehnten die größte Gruppe unter den Abwanderern stellte – ist ein deutlicher Rückgang der Wegzüge in das Umland zu beobachten. Dies liegt zum einem daran, dass diese Gruppe insgesamt auf Grund des demografischen Wandels schrumpft, zum anderen aber auch an einer mittlerweile positiveren Bewertung der vielfältigen urbanen Qualitäten des Zentrums und der innenstadtnahen Koblenzer Stadtteile gegenüber dem Umland (Ergebnis der Koblenzer Wanderungsmotivbefragung unter zu- und abgewanderten Personen aus dem Jahr 2008).

Interessanterweise kehren zunehmend Menschen aus der Altersgruppe der 50- bis unter 65-jährigen der Stadt den Rücken. Bei der Zuwanderung spielte diese Gruppe mit gerade 7 % in den Jahren zwischen 2005 und 2009 ebenfalls eine sehr untergeordnete Rolle. Bei den Zuwanderern im Rentenalter beträgt der Anteil gerade 5 %. Die oft postulierte These eines Trends der Rückwanderung älterer Menschen in die Stadt kann derzeit für Koblenz auf Grundlage der statistischen Daten nicht belegt werden. Auf Grund des generellen Anwachsens dieser Altersgruppe kann jedoch von einem kontinuierlichen Anstieg hochbetagter Zuwanderer nach Koblenz ausgegangen werden.

Von den Zuzügen in die Stadt Koblenz profitieren am stärksten die zentral gelegenen Stadtteile des Stadtzentrums: Altstadt, Mitte und Süd. Bei den Neubürgern handelt es sich dabei ganz überwiegend um junge Gründer- bzw. Single-Haushalte, jedoch ziehen auch Personen der Generation „50Plus“ bevorzugt in die citynahen Wohngebiete. Der ältere Wohnungsbestand der Vorkriegs- und unmittelbaren Nachkriegszeit in Mehrfamilienhäusern ist im Stadt-Umland-Wanderungsgeschehen absolut dominant. Rund 40 % der Abwanderer ins Umland kommen aus diesem Wohnungsbestand und ein noch größerer Anteil der Zuwanderer bezieht diesen neu, wobei die zentrale Lage und die Bezahlbarkeit dieses Wohnraums ausschlaggebend sind.

Auch Stadtteile mit stärkerer Neubautätigkeit wie Rauental, Bubenheim und Asterstein und mit gehobenen Wohnlagen weisen Wanderungsgewinne aus. Allerdings haben nur rund 3,4 % der Zuwanderer in den vergangenen Jahren eine Neubauwohnung in Koblenz bezogen. Insgesamt konzentrierte sich der Zuzug nach Koblenz zu 50 % auf nur sieben der 30 Koblenzer Stadtteile.

Am stärksten von Abwanderung ins Umland betroffen sind die am Stadtrand gelegenen Stadtteile vor allem links der Mosel wie Kesselheim und Rübenach, die direkt an das Umland angrenzen. Die peripher gelegenen Stadtteile sind auch für Zuwanderer weniger interessant, da hier die Grundstückspreise im Vergleich zum Umland immer noch höher sind, jedoch ohne dass diese die urbane Dichte, Zentralität und Attraktivität der innerstädtischen oder innenstadtnahen Stadtteile aufweisen.



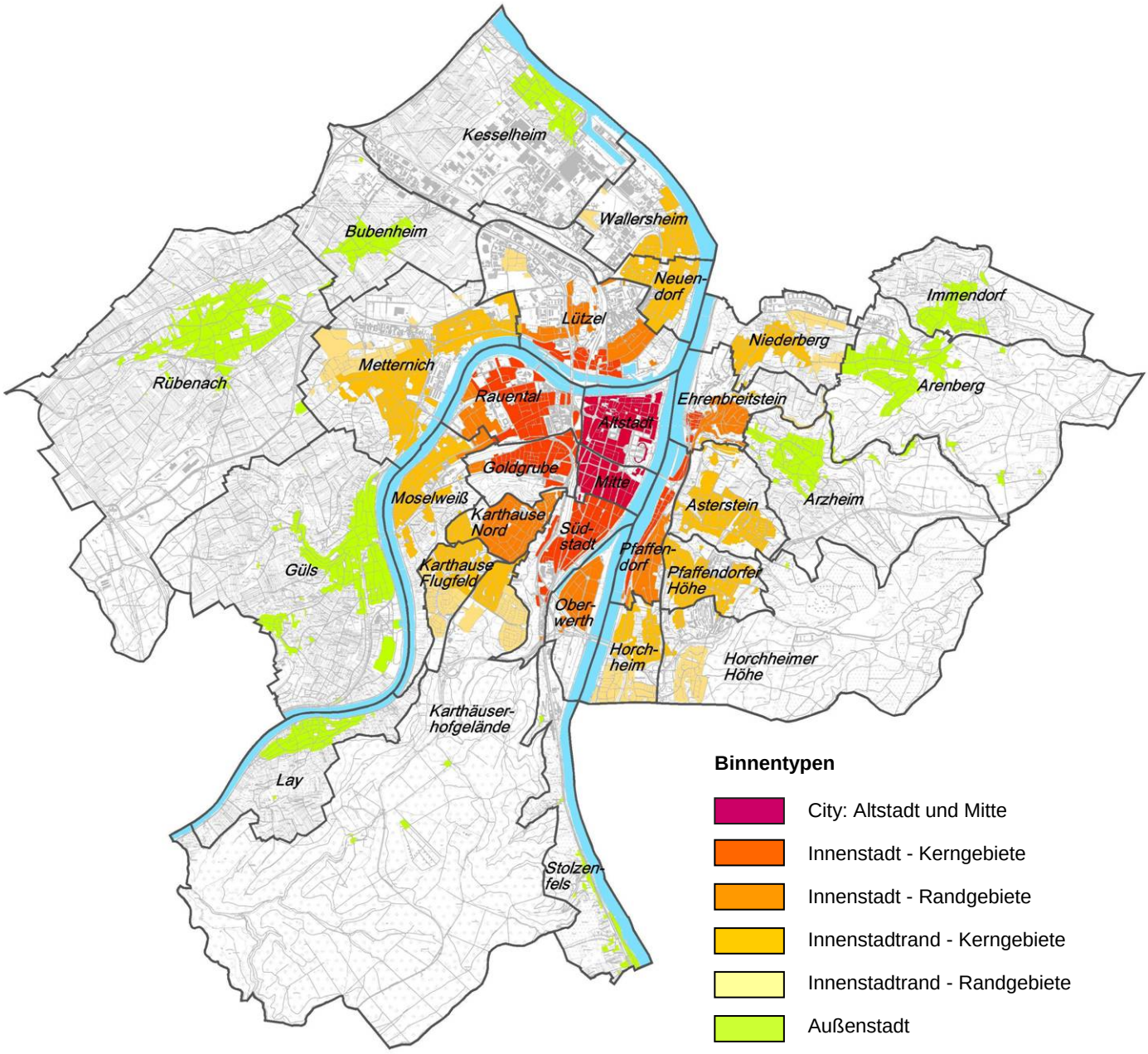
Wanderungsverflechtungen zwischen Koblenz und den umliegenden Gemeinden

Die Karte oben zeigt die Intensität der Wanderungsverflechtungen zwischen Koblenz und den Umlandgemeinden als Mittelwert der Jahre 2008 bis 2011. Jährlich fanden im Durchschnitt mehr als 13.000 Umzüge von und nach Koblenz statt.

Besonders intensiv waren und sind die Umzugsraten innerhalb eines Radius von 15 km um die Stadt. Über 40 % der Umzüge finden in diesem engeren Verflechtungsbereich statt.

Summe der Zu- und Wegzüge

- 250 und mehr
- 100 bis unter 250
- 50 bis unter 100
- 10 bis unter 50
- unter 10
- Gemeindegrenzen
- Landkreise
- Landesgrenzen

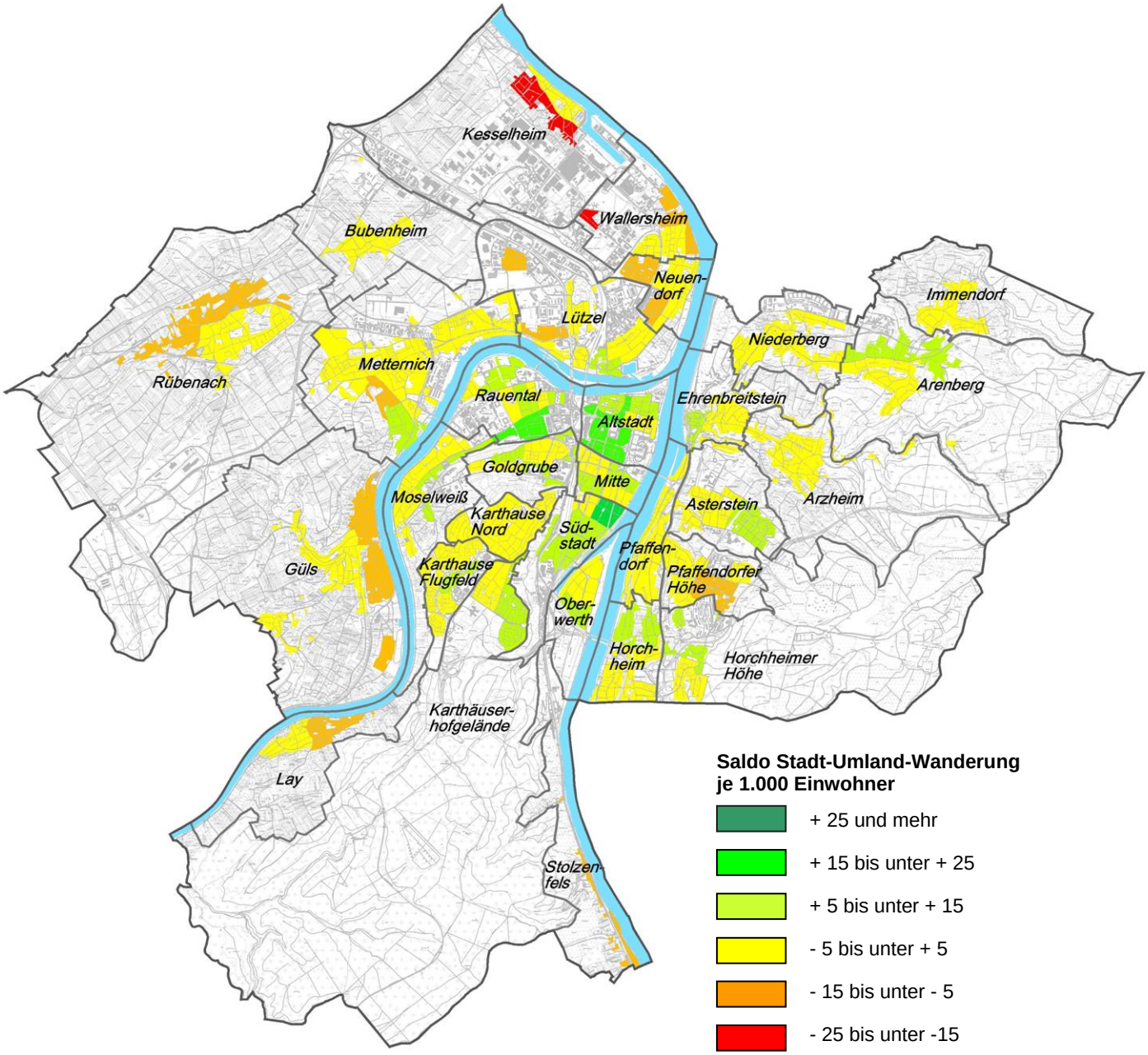


Die räumliche Verteilung der Stadtteile und Quartiere nach Lagegunst (Binnentypen)

Die Stadtteile in den zentralen Lagen, vor allem die Innenstadt mit den Stadtteilen Altstadt, Mitte und Südstadt, gehören zu den Gewinnern der Stadt-Umland-Wanderungen. Die Stadtteile am Rand der Stadt, vor allem nördlich der Mosel, verlieren mehr Einwohner an das Umland, als aus diesem zuziehen.

rechts: Blick über die Südstadt, einem der beliebtesten Quartiere bei vor allem jungen Neubürgern.





Wanderungsbilanz der Stadt-Umland-Wanderungen in den Jahren 2007 bis 2011

Die Karte zeigt die jährlichen durchschnittlichen Wanderungsgewinne bzw. -verluste pro 1.000 Einwohner. Deutlich zu erkennen sind die tendenziellen Zuwanderungsgewinne der zentralen Stadtteile gegenüber den randständigen Stadtteilen. Am besten schneiden die Stadtteile Rauental, Mitte, Süd- und Altstadt ab.

rechts: Der Stadtteil Kesselheim hatte in den vergangenen Jahren die größten Wanderungsverluste.



Quellenverzeichnis

Literatur

Bevölkerungsentwicklung bis heute

Statistikstelle Koblenz - „Statistisches Jahrbuch der Stadt Koblenz 2012“, 2012, S. 36-39

Stabsstelle für integrierte Stadtentwicklung – Karte „Künftige Einwohnerzahl und Zuwachsquote der Verdichtung und Neuplanung“, 1971

www.wikipedia.org -> Koblenz

Bevölkerungsprognosen

Bundesministerium des Innern – „Demografiebericht, Bericht der Bundesregierung zur demografischen Lage und künftigen Entwicklung des Landes – Kurzfassung“, 2011, S. 1

Statistisches Landesamt Rheinland-Pfalz - „Dritte regionalisierte Bevölkerungsvorausberechung (Basisjahr 2010)“, 2012, insbesondere S. 11-12, 112-119

Statistikstelle Koblenz - „Bevölkerungsvorausberechnung Koblenz 2030“, 2011

Altersstruktur der Bevölkerung

Bundesministerium des Innern – „Demografiebericht, Bericht der Bundesregierung zur demografischen Lage und künftigen Entwicklung des Landes – Kurzfassung“, 2011, S. 2

Statistisches Landesamt Rheinland-Pfalz - „Dritte regionalisierte Bevölkerungsvorausberechung (Basisjahr 2010)“, 2012, u.a. S. 9

Statistikstelle Koblenz - „Bevölkerungsvorausberechnung Koblenz 2030“, 2011, S. 57-68

Statistikstelle Koblenz - „Statistisches Jahrbuch der Stadt Koblenz 2012“, 2012, S. 57

Struktur der Bevölkerung nach Herkunft

Internetseite Statistisches Bundesamt -> Migration & Integration

Ministerium für Integration, Familie, Kinder, Jugend und Frauen – „Zuwanderungs- und Integrationsbericht der Landesregierung Rheinland-Pfalz 2009-2010“, 2011, u.a. S.107

Statistikstelle Koblenz - „Statistisches Jahrbuch der Stadt Koblenz 2012“, 2012, S. 36-39

Statistikstelle Koblenz – „Monatliche Bevölkerungszahlen September 2012“, S. 14, 15

Zusammensetzung der Privathaushalte

Statistikstelle Koblenz – „Statistischer Quartalsbericht der Stadt Koblenz – 2. Quartal 2012“, S. 2

Statistikstelle Koblenz - „Bevölkerungsvorausberechnung Koblenz 2030“, 2011, S. 69-72

Stadt-Umland-Wanderungen

Statistikstelle Koblenz – „Stadt-Umland-Wanderungen in Koblenz“, 2009

Statistikstelle Koblenz - „Bevölkerungsvorausberechnung Koblenz 2030“, 2011, S. 90-91

Abbildungen

Seite 2, 4: Stabsstelle für integrierte Stadtentwicklung, basierend auf Daten der Statistikstelle Koblenz

Seite 5: Statistikstelle Koblenz, „Bevölkerungsvorausberechnung Koblenz 2030“, S. 53

Seite 6: Stabsstelle für integrierte Stadtentwicklung, basierend auf Daten der Statistikstelle Koblenz und des Statistischen Landesamts Rheinland-Pfalz

Seite 8: Statistikstelle Koblenz, „Bevölkerungsvorausberechnung Koblenz 2030“, S. 58, 59

Seite 10: Statistikstelle Koblenz, „Bevölkerungsvorausberechnung Koblenz 2030“, S. 72

Seite 13: Stabsstelle für integrierte Stadtentwicklung, basierend auf Daten der Statistikstelle Koblenz

Seite 14 oben, Seite 15 oben: Stabsstelle für integrierte Stadtentwicklung, basierend auf Daten der Statistikstelle Koblenz

Seite 14 unten, Seite 15 unten: Amt für Wirtschaftsförderung Koblenz

3. Leitlinien der Stadtentwicklung

Die Leitlinien für eine integrierte Stadtentwicklung in Koblenz setzen sich aus übergeordneten und allgemeingültigen Leitbildern – „Europäische Stadt“ und „Innenentwicklung vor Außenentwicklung“ – und konkret auf die Stadt Koblenz bezogenen Aspekten zusammen. Dabei gibt es nicht „das eine“ Leitbild an sich. Vielmehr verbinden sich die in diesem Kapitel vorgeschlagenen Strategien zusammen mit den Rahmenbedingungen aus dem vorangegangenen Kapitel sowie den möglichen Handlungsfeldern aus dem folgenden Kapitel „Themenfelder der Stadtentwicklung“ zu einem großen **Leitrahmen** für die Stadtentwicklung.

In den vergangenen Jahrzehnten – vor allem in der Zeit seit dem Zweiten Weltkrieg – haben die Siedlungsflächen in der Stadt Koblenz und in der Region stark zugenommen (vgl. S. 11). Zugleich kam es im Zuge dieser Entwicklung zu einer weitgehenden **Trennung der städtischen Funktionen** von Wohnen, Arbeiten und Freizeit (vgl. Exkurs „Historische städtebauliche Leitbilder“ am Ende dieses Kapitels). In der Folge wurden die Wege, die zwischen Wohnung und Arbeitsplatz zurückgelegt werden müssen, immer größer. Aus der Tendenz zur Entmischung der städtischen Strukturen resultierte eine **dramatische Zunahme des Verkehrs** und daraus wiederum die Notwendigkeit für einen massiven Ausbau der Verkehrsinfrastruktur. Durch die Konzentration von Arbeitsplätzen, gerade auch in zentralen Bereichen der Stadt, ist Koblenz heute eine Pendlerstadt mit einer weit überdurchschnittlichen Arbeitsplatzdichte (rund 1.400 Arbeitsplätze auf 1.000 Einwohner im erwerbsfähigen Alter). Täglich finden rund 60.000 Pendlerbewegungen über die Koblenzer Stadtgrenze statt. Ein Großteil dieser Pendler fährt mit dem Auto in die Stadt.

Aus dieser Entwicklung resultiert eine Reihe von **Umweltbelastungen** für die Stadt Koblenz: Zum einen wurden (und werden) wertvolle Böden für die Siedlungsentwicklung versiegelt und stehen damit nicht mehr als Lebensraum für Pflanzen, für Regenwasserversickerung, für die Entstehung von Kaltluft und andere Teilaspekte des Naturhaushalts zur Verfügung. Auch geht dies zu Lasten der Landwirtschaft und der Naherholungsflächen für die Bewohner der Stadt. Die großen Verkehrstrassen, die die Stadt und die Landschaft zur Erschließung der ausgedehnten Siedlungsflächen zerschneiden, stellen teilweise erhebliche Barrieren für Menschen und Tiere oder auch Luftleitbahnen dar (vgl. Abschnitte „Klima“ und „Barrieren“ im Kapitel „Rahmenbedingungen der Stadtentwicklung“). Die zahlreichen Kraftfahrzeuge, die zusammen täglich viele tausend Kilometer Strecke im Stadtgebiet zurücklegen, produzieren große Mengen an Abgasen, die sich nachteilig auf die Gesundheit der Menschen und auch schädigend auf die Natur auswirken. Neben der Industrie und den Privathaushalten ist der Verkehr auch der Haupterzeuger von Feinstaubbelastungen im Stadtgebiet. Nicht zuletzt stellt der Verkehr eine große Lärmquelle dar, die die Lebensqualität in der Stadt Koblenz nicht unerheblich beeinträchtigt (vgl. Abschnitt „Lärm“ im Kapitel „Rahmenbedingungen der Stadtentwicklung“).

Die geschilderten Entwicklungen haben eine **Abwärtsspirale** in Gang gesetzt. Die Zunahme des Verkehrs durch die Ausdehnung der Siedlungsflächen und die Trennung der städtischen Funktionen führt zu mehr Straßen und damit zu einer Zunahme von Umweltbelastungen. Da die Stadt in Folge unattraktiver wird, kehren Menschen der Stadt den Rücken. Je mehr Menschen aber im Umland wohnen, desto größer werden wiederum das Verkehrsaufkommen und damit die Dichte insbesondere des Kraftfahrzeugverkehrs, um die Arbeitsplätze und die verschiedenen Infrastruktureinrichtungen erreichen können. Noch mehr Straßen und Parkplätze führen zu weiteren Barrieren in der Stadt, zu erheblichen Beeinträchtigungen des Stadtbildes und der Lebensqualität – vor allen in den zentralen Bereichen der Stadt und der Stadtteile. In der Folge kehren noch mehr Menschen der Stadt den Rücken. So hat die Stadt Koblenz über viele Jahre hinweg vor allem junge Familien an das Umland verloren.

Die **demographische Entwicklung** wird in Zukunft zu einer deutlichen Abnahme der Bevölkerungszahlen in der Stadt und im Umland sowie Veränderung der Bevölkerungszusammensetzung mit einem steigenden Anteil an älteren Menschen führen. (vgl. Abschnitt „Demographische Entwicklung“ im Kapitel „Rahmenbedingungen der Stadtentwicklung“). Künftig werden also auch weniger Menschen die gebaute technische und soziale Infrastruktur nutzen, unterhalten und finanzieren können. Gleichzeitig hat die Stadt durch zahlreiche Aufwertungsmaßnahmen – wie die Sanierungsgebiete und zuletzt die Entwicklungen im Rahmen der BUGA 2011 – auch wieder an Attraktivität gewonnen, so dass mittlerweile ein **Trend zurück in die Stadt** beobachtet werden kann und der oben geschilderte „Teufelskreis“ zumindest ansatzweise durchbrochen werden konnte: Menschen aus dem Umland ziehen wieder verstärkt in die Stadt. Die beliebtesten Quartiere sind dabei die innerstädtischen und innenstadtnahen Stadtteile. In den zentralen Lagen der Stadt existiert wiederum noch eine ganze Reihe von **Potentialflächen für eine Innenentwicklung,** insbesondere auch für die Schaffung von Wohnraum: Konversionsflächen, mindergenutzte Grundstücke, Baulücken und Bereiche für Nachverdichtungen. Auf Grund der hohen Arbeitsplatzdichte besteht zudem ein großes Potential für Neubürger in der Stadt.

Die in diesem Kapitel vorgeschlagenen Hauptleitbilder „**Europäische Stadt**“ und „**Innenentwicklung vor Außenentwicklung**“ reagieren auf die geschilderten Entwicklungen. Durch eine stärkere Konzentration auf die Innenentwicklungspotentiale wird die Stadt langfristig aufgewertet und als Wohnstandort insbesondere auch in zentralen Teilen der Stadt und der Stadtteile aufgewertet. Die städtischen Funktionen wie Wohnen, Arbeiten, Einkaufen und Freizeit sollten wieder stärker durchmischt werden, zumal moderne Arbeitsplätze vor allem im Dienstleistungssektor in der Regel völlig wohnverträglich sind. Durch kürzere Wege in der Stadt wird der Verkehr reduziert, was wiederum zu einer weiteren Aufwertung der Stadt als Lebensraum führt. Der Flächenverbrauch durch Siedlungstätigkeit wird deutlich eingedämmt, damit bleibt die Landschaft dauerhaft für Naherholung und Natur erhalten. Die Leitlinien der Stadtentwicklung werden im Folgenden ausführlich dargestellt.

3.1 Koblenz und das Leitbild der Europäischen Stadt

Koblenz liegt im Herzen von Europa und ist auf Grund seiner besonderen strategischen Lage in hohem Maße auch von der europäischen Geschichte geprägt. Neben der individuellen Stadtstruktur weist Koblenz auch zahlreiche Merkmale auf, die sie mit anderen Städten in Deutschland und Europa verbindet und die unter dem „Leitbild der Europäischen Stadt“ zusammengefasst werden. Diese Merkmale unterscheiden die Europäische Stadt von Städten in anderen Regionen der Welt.

Das spezifische Modell der Europäischen Stadt gibt es bereits seit rund 1000 Jahren. Die Wertschätzung gegenüber diesem Stadtmodell und die Definition ihrer grundlegenden Eigenschaften kommt in der 2007 durch die für Stadtentwicklung zuständigen Minister der Mitgliedsstaaten der Europäischen Union beschlossenen „**Leipzig Charta**“ zum Ausdruck. Diese Charta ist ein klares Bekenntnis zur gewachsenen europäischen Stadt als wertvolles und unersetzliches Wirtschafts-, Sozial- und Kulturgut. Die Europäische Stadt zeichnet sich danach durch eine Reihe wesentlicher Eigenschaften aus:

▶ **Die Geschichte der Stadt ist in ihrem Stadtbild präsent.** Die Stadt ist ein steingewordenes Buch ihrer eigenen, der nationalen und auch europäischen Vergangenheit und Gegenwart. Die Strukturen der Stadt, ihre spezifische Form, die Abfolge ihrer Straßen und Plätze ist von daher ein besonders schützenswertes Gut und unverzichtbar, um kommenden Generationen ein lebendiges Geschichts- und Heimatbewusstsein zu vermitteln.

▶ **Die Europäische Stadt zeichnet sich durch ein Nebeneinander von Arbeiten, Wohnen, Handel, Freizeit, Verkehr, Jungen und Alten, Eingesessenen und Fremden aus.** Sie ist sowohl in ihren Funktionen als auch in ihrer sozialen Zusammensetzung durchmischt. Quartiere, in denen Funktionen und die soziale Zusammensetzung durchmischt sind, sind nicht nur lebendiger, sie können zumeist auch besser auf Veränderungen reagieren.

▶ **Die Europäische Stadt ist ein kompakter urbaner Lebensraum mit eigener Öffentlichkeit und komplexen sozialen Beziehungen.** Sie entfaltet dabei große soziale Integrationskräfte. Alle Bereiche und Angebote der Stadt müssen dabei im Allgemeinen für alle zugänglich sein.

▶ **Die Europäische Stadt ist ein Produkt bewusster Planung.** Generationen von Architekten, Stadtplanern und Bauherren haben zu ihrer heutigen Gestalt beigetragen. Die Planung der Stadt hat dabei auch immer ihre Gestaltung eingeschlossen. Die Europäische Stadt ist eine Stadt, die nach Schönheit strebt, ein Ort einzigartiger kultureller und baulicher Qualität.

▶ **Die Europäische Stadt ist ein politisch selbstverwaltetes Gemeinwesen.** Sie erbringt und organisiert darüber hinaus die Leistungen der kommunalen Daseinsvor-

sorge für ihre Bürgerinnen und Bürger und ist somit auch wirtschaftlich tätig. Ihre technische, soziale und kulturelle Infrastruktur ist für alle öffentlich zugänglich.

▶ **Die Europäische Stadt ist ein Ort größter wirtschaftlicher Innovationskraft** und ökonomischer Entwicklungschancen. Der Großteil der technischen Erfindungen wurde und wird in der Stadt oder in urbanen Ballungsräumen erdacht und entwickelt. Die Stadt ist der zentrale Motor des Fortschritts in den westlichen Gesellschaften.

Integrierte Stadtentwicklungspolitik – an Stelle einer „Sektorisierung" von Fachplanungen – ist eine zentrale Voraussetzung für die Sicherung und Weiterentwicklung der Europäischen Stadt. In der Leipzig Charta werden alle europäischen Städte aufgefordert, die Entwicklung integrierter Stadtentwicklungskonzepte auf gesamtstädtischer Ebene zu prüfen. Die Erstellung des Masterplans für Koblenz entspricht dieser Forderung. Die Leipzig Charta beschreibt Handlungsstrategien einer integrierten Stadtentwicklungspolitik, die zur Stärkung der Wettbewerbsfähigkeit europäischer Städte als besonders wichtig angesehen werden. Diese sind auch für die Stadt Koblenz von großer Bedeutung und werden im Folgenden vorgestellt.

▶ **Herstellung und Sicherung qualitätvoller öffentlicher Räume**, also das Zusammenwirken von Architektur, Infrastrukturplanung (insbesondere Verkehrsplanung) und Stadtplanung mit dem Ziel der Schaffung attraktiver, nutzerorientierter öffentlicher Räume auf einem hohen baukulturellen Niveau. Die Qualität von öffentlichen Räumen, von Architektur und Städtebau spielen nicht nur für die Lebensbedingungen der Stadtbewohner eine zentrale Rolle, sie sind darüber hinaus als weiche Standortfaktoren für Unternehmen, qualifizierte und kreative Arbeitskräfte und den Tourismus von großer Bedeutung.

▶ **Anpassung des Stadtverkehrs an die Nutzungsansprüche von Wohnen, Arbeiten, Umwelt und öffentlicher Räume**. Ein wesentlicher Beitrag für die Lebens-, Umwelt- und Standortqualität in der Stadt ist der Zugang zu effektiven und preisgünstigen Stadtverkehrssystemen des öffentlichen Personennahverkehrs mit abgestimmten Verbindungen zu den regionalen Verkehrssystemen. Dabei ist dem Verkehrsmanagement und der Verknüpfung der Verkehrsträger einschließlich des Rad- und Fußgängerverkehrs eine besondere Beachtung zu schenken. Nur ein stadtverträglicher Verkehr bietet auf Dauer die Grundlage für die Entwicklung einer lebenswerten Stadt, in der Menschen auch Wohnen und ihre Zeit verbringen wollen!

▶ **Modernisierung der Infrastruktur und Steigerung der Energieeffizienz**, also die rechtzeitige Ertüchtigung der technischen Infrastruktur, insbesondere der Informations- und Kommunikationstechnologien und die Verbesserung der Energieeffizienz im Gebäudebestand. Eine wichtige Grundlage für die effiziente und nachhaltige Nutzung der Infrastrukturen und einen sparsamen Umgang mit Ressourcen ist eine kompakte Siedlungsstruktur. Als besonders nachhaltig hat sich dabei das Konzept der Mischung von Wohnen, Arbeiten, Bildung, Versorgung und Freizeit in den städtischen Quartieren erwiesen.

▶ **Aktive Innovations- und Bildungspolitik**, also die optimale Nutzung des Wissenspotentials der Stadt durch ein breites Bildungs- und Weiterbildungsangebot mit möglichst hoher Qualität. Dabei kommt der integrierten Stadtentwicklung die Aufgabe zu, Standortstrukturen zu optimieren, Wissensnetzwerke und lebenslanges Lernen zu unterstützen und den sozialen und interkulturellen Dialog zu fördern.

Der Masterplan Koblenz ist ein klares Bekenntnis zu den Werten der Europäischen Stadt Koblenz in ihrer ganz spezifischen Ausprägung und Schönheit. Ziel jeder zukünftigen städtebaulichen Entwicklung in Koblenz – besonders in den zentralen Bereichen der Stadt und der Stadtteile – sollte sein, die Vielschichtigkeit der Funktionen, die geschichtliche Dimension und den Abwechslungsreichtum der Stadt, ihre spezifische „Körnung“ und Kleinteiligkeit zu bewahren und in einer zeitgemäßen Form weiter zu entwickeln.

Die Struktur und die Bausteine der Europäischen Stadt

Die Zukunftsaufgabe für die Stadt Koblenz lautet, die Moderne des 21. Jahrhunderts positiv aufzunehmen im Respekt vor den Traditionen der klassischen europäischen Stadt. Dabei soll nicht an einem überkommenen Bild von Stadt festgehalten werden. Dennoch ist es für eine funktional, sozial und auch ästhetisch sinnvolle Fortentwicklung der Stadt von großer Wichtigkeit, sich über die Bedeutung der sie konstituierenden Bausteine im Klaren zu sein. Nicht jede Struktur bringt automatisch auch „Stadt“ hervor. An und für sich sinnvolle Nutzungen können an der falschen Stelle und in der falschen Form – strukturell wie gestalterisch – für das Gesamtbild und die Funktion der Stadt eher schädlich als von Nutzen sein.

Die im Folgenden vorgestellten **wesentlichen städtebaulichen Elemente**, die die Struktur bzw. das Gewebe der klassischen europäischen Stadt bildeten und nach wie vor bilden, haben sich vor dem Hintergrund der Erfahrungen mit den verschiedenen städtebaulichen Leitbildern des 20. Jahrhunderts (vergleiche Exkurs am Ende dieses Kapitels) als die funktional, sozial und ästhetisch nachhaltigsten und damit zukunftsfähigsten Stadtbausteine erwiesen. Sie sind vor allem für die innerstädtischen Bereiche der Stadt nach wie vor unverzichtbare „Elementarteilchen“. Insbesondere die Entwicklungen in den vergangenen zwanzig Jahren haben zahlreiche zeitgemäße Neuinterpretationen dieser klassischen Elemente hervorgebracht.

Parzelle und Stadthaus

Vergleichbar mit den Zellen eines Körpers bilden die Parzellen in der Stadt seit jeher die **elementarste Grundeinheit des Stadtkörpers**. Parzellen gibt es dabei in den verschiedensten Größen und Zuschnitten und befinden sich im Allgemeinen in privatem Eigentum. Die Parzellen gehören zu den mit Abstand am langlebigsten Elementen in der Stadt. Während Häuser altersbedingt abgerissen und neu gebaut wer-

den, bleiben die Parzellenzuschnitte oft über Jahrhunderte die gleichen. Im eigentlichen Sinne ist es die Parzelle, die das Gedächtnis der Stadt ausmacht. Die Beharrlichkeit des Grundbuchs gegenüber planerischen Vorstellungen hat sich insbesondere in der Zeit nach dem Zweiten Weltkrieg gezeigt, als viele hochfliegende Neustrukturierungsplanungen an den realen Besitzverhältnissen vor Ort scheiterten. Aus heutiger Sicht ist dies ein großer Glücksfall, da in diesen Bereichen im allgemeinen wieder urbane städtische Strukturen entstanden, während neu geplante Viertel zumeist eher „Vororten“ in der Stadt gleichen. Ein Beispiel in Koblenz hierfür ist das Kastorviertel nordöstlich der Altstadt. Hier wurde die Parzellenstruktur der alten Kastorstraße nach Enteignung der Besitzer zu Gunsten einer einheitlichen Zeilenbauweise mit großem Grünanteil aufgegeben. Obgleich hier eine gute Wohnqualität in der Stadt entstanden ist, so sind die Struktur und die Architektur völlig beliebig. Die Wohnzeilen nehmen keine Bezüge zur Geschichte oder Lage des Ortes auf und könnten letztendlich überall liegen. Urbanes städtisches Leben kann hier nicht entstehen (vgl. Schwarzpläne Altstadt, Seite 10).

Der große Vorteil der privaten Parzelle liegt neben ihrer Beständigkeit und Beharrlichkeit gegenüber städtebaulichen Moden. Im Vergleich zu anonymen Großstrukturen, wie sie beispielsweise im sozialen Wohnungsbau üblich waren, ermöglichen Parzellen eine **Identifikation des Eigentümers** mit dem Viertel und der Stadt. In der Regel gilt: je kleiner die Parzelle, desto höher die Wahrscheinlichkeit, dass sich ein lokaler Investor oder Einwohner im Eigentum des Grundstücks befindet. Kleinere Parzellen lassen sich auch von einheimischen Bauherren aus finanzieller Sicht leichter neu bebauen. Dies ist beispielsweise der Fall, wenn sich interessierte Bauherren zu Baugemeinschaften zusammenschließen.

Untrennbar von der Parzelle ist das **städtische Haus** das bestimmende räumliche Element in der Stadt, die kleinste dreidimensionale Zelle im Städtebau. Stadthäuser gibt es, seitdem es Städte gibt. In der europäischen Stadt weist der vorherrschende Stadthaustyp eine **repräsentative Schaufassade zum öffentlichen Raum**, eine private Rückseite sowie Brandwände zum Anschluss von Nachbarbebauung auf. Die öffentliche Fassade des Stadthauses bewegt sich dabei immer im Spannungsfeld des Gestaltungswillens von Bauherr und Architekt sowie den Anforderungen der Öffentlichkeit an Stadtgestaltung. Die Fassade gehört von daher sowohl dem Eigentümer des Hauses, als auch der Stadtbevölkerung, die sich täglich mit der äußeren Gestaltung des Hauses auseinandersetzen muss.

Das städtische Haus kann in seiner Struktur vielfältige Nutzungen aufnehmen, da es von seinem grundlegenden Zuschnitt her nutzungsneutral ist. Obwohl klassischerweise Wohnhaus, können hier auch Büros, Einzelhandels- und Versorgungseinrichtungen untergebracht werden. Oft sind die Nutzungen schon innerhalb eines Gebäudes durchmischt. Für den Erhalt eines urbanen Kontextes ist es von großer Bedeutung, dass Gebäude und die ihnen zugewiesenen Nutzungen nicht zu viel Raum innerhalb des städtischen Gewebes einnehmen, da sonst monofunktionale Inseln entstehen können.

Block

Stadthäuser gruppieren sich in der klassischen Europäischen Stadt zu Blöcken. Blöcke bilden dabei neben der Parzelle die zweite wesentliche Grundeinheit in der Stadt. Städtische Blöcke sind zumeist vier- bis sechsgeschossig und weisen eine hohe bauliche und Einwohner-Dichte auf. Diese Dichte und die durch die Parzellenstruktur mögliche Nutzungsmischung sind Grundvoraussetzungen für das Entstehen von urbanem städtischem Leben.

Die „Rückseite“ der Blöcke wird durch die privaten Innenhöfe gebildet. Diese übernehmen im Gegensatz zu den gestalteten Blockaußenseiten keine repräsentativen Aufgaben, es sei denn, der Blockinnenhof ist öffentlich zugänglich. Der Blockinnenbereich bietet vielfältigen Raum für private Grünflächen, Stellplätze, Gewerbe und andere Nutzungen. Je nach Größe eines Blocks und der Zusammensetzung der Eigentümer können die Flächen auch für Gemeinschaftsflächen, wie zum Beispiel größere Grünflächen, zusammengeschlossen werden. Ebenso besteht die Möglichkeit, im Innenbereich eines städtischen Blocks im Zuge einer Nachverdichtungsmaßnahme neuen Wohnraum zu realisieren. In diesem Fall kommen auch kleinteilige Bauformen wie Reihenhäuser oder kleine Stadtvillen in Betracht. Eine moderate Verdichtung der Blockinnenbereiche führt oft zu ausgesprochen attraktiven und meist sehr ruhigen Wohnlagen mitten in der Stadt.

Blöcke können auch von Solitärgebäuden wie zum Beispiel Stadtvillen (früher freistehende Bürgerhäuser) gebildet werden. Auch hier gilt die Regel, dass sich die Schauseite des Gebäudes zur öffentlichen Straße hin orientiert, während die private Seite zum Blockinnenbereich liegt. Im östlichen Bereich der Südstadt und auf dem Oberwerth ist diese „offene“ Bauweise mit Bauwich (seitlicher Abstand der Gebäude zueinander) vorherrschend. Bei einer Blockbebauung mit freistehenden Gebäuden handelt es sich zumeist um reine Wohnviertel, teilweise auch mit Dienstleistungsnutzungen (freie Berufe), die eher am Randbereich des Zentrums zu finden sind. Die Dichte und Durchmischung einer durchgehenden Randbebauung wird hier nicht erreicht. In den zentralen Bereichen der Stadt sollte von daher von einer offenen Bauweise abgesehen werden.

Straßen und Plätze

Straßen und Plätze, zusammen mit den öffentlichen Grünflächen auch etwas technisch als „öffentlicher Raum“ bezeichnet, bilden gleichsam das städtebauliche „Bindemittel“, welches die Stadt in der horizontalen Ebene zusammenhält. Straßen und Plätze sind neben ihrer Funktion für die Verkehrsabwicklung die **Bühne, auf der das städtische Leben stattfindet** und von daher für eine funktionierende Stadt von allergrößter Bedeutung. Straßen und Plätze sind von daher auch immer **multifunktional**. In der klassischen europäischen Stadt bieten sie Raum für Kommunikation, Selbstausdruck, öffentliche Demonstration, Handel. Folglich ist auch eine stadtver-

trägliche Einbindung des Verkehrs eine unabdingbare Voraussetzung dafür, dass sich städtisches Leben im öffentlichen Raum entwickeln und entfalten kann.

Straßen und Plätze bedürfen dabei im Allgemeinen keiner besonders aufwendigen Gestaltung. Eine Überinstrumentalisierung durch sogenannte „Stadtmöbel“, Oberflächengestaltungen, Bepflanzungen und Beschilderungen ist im Gegenteil sogar häufig von Nachteil. Im Idealfall bietet der öffentliche Raum einen ruhigen Hintergrund, um die zuvor geschilderten vielfältigen Nutzungen zu ermöglichen und die Architektur der angrenzenden Gebäude zur Geltung bringen zu können. Von großer Wichtigkeit für den öffentlichen Raum in der Stadt ist der Umgang mit dem ruhenden Verkehr. Je mehr Raum für ebenerdige Stellplätze zur Verfügung gestellt wird, desto weniger Platz bleibt für die Entfaltung städtischen Lebens. Die verschiedenen Nutzungsansprüche an den öffentlichen Raum müssen in einem ausgewogenen Verhältnis zueinander stehen. Eine gute Lösung ist die Konzentration von Parkplätzen in unterirdischen, öffentlich nutzbaren Parkhäusern. Private Stellplätze gehören im Innenstadtbereich bei Neubauvorhaben generell unter die Erde.

Viertel

Die Blöcke und der öffentliche Raum wiederum fügen sich zu individuellen Vierteln und Stadtteilen zusammen, dem dritten Grundelement der klassischen europäischen Stadt. Es sind die Eigenart der Bebauung und der Straßen, Plätze und Grünanlagen und die Zusammensetzung der Nutzungen sowie der Einwohner, die spezifische und voneinander abgrenzbare Viertel oder Stadtteile entstehen lassen. Diese „Quartiere“ bringen oft ein ganz eigenes Lebensgefühl hervor und die Bewohner identifizieren sich zumeist mit ihrem Quartier – noch mehr als mit der Stadt, zu der ihre Nachbarschaft gehört. Dies gilt insbesondere auch für die ehemals selbstständigen Orte, die in die Stadt eingemeindet wurden. Der Stadtteil, das Quartier oder Viertel ist groß genug, um ein eigenständiges Lebensumfeld zu bilden – sowohl hinsichtlich des infrastrukturellen Angebots für die Bedarfe des täglichen Lebens, als auch sozial in Bezug auf die Beziehungen zu anderen Menschen. Gleichzeitig ist ein Viertel so überschaubar, dass man es sich „zu eigen“ machen kann. Für die Funktionsfähigkeit einer Stadt sind die Quartiere von einer sehr großen Bedeutung. Von daher ist es wichtig, ihren spezifischen Charakter zu respektieren.

Kontext

Die Bausteine der Stadt leben davon, dass sie in einen Kontext, ein **städtisches Gewebe** eingebaut werden. Gleichzeitig sind die zuvor beschriebenen „Elementarteilchen der Stadt“ in der Lage, dieses Gewebe überhaupt erst zu bilden. Durch die Abfolge der einzelnen Stadthäuser und Blöcke an städtischen Straßen und Plätzen entstehen städtische Räume. Der städtische Kontext dabei durch durchgängige **Raumkanten**. Die Raumkanten, die Begrenzungen des öffentlichen Raums, sorgen dafür, dass Raum auch als solcher erlebt werden kann. Solitärgebäude müssen insofern die Ausnahme bleiben.

Auf sich bezogene Einzelgebäude, die sich diesem städtischen Gewebe entziehen bzw. sich „quer“ zu diesem verhalten, sprengen den Stadtkörper, lösen die räumlichen Begrenzungen auf und zerstören im Allgemeinen den Kontext der Stadt. Die Räume der Stadt sind dann nicht mehr fassbar, nicht mehr wahrnehmbar. Sie werden als unangenehm empfunden. So ist im Bereich des innerstädtischen Verlaufs der Bundesstraße 9 ein vollständiges Fehlen von städtischem Gewebe sowie von klaren Raumkanten und damit einhergehend ein völliger Verlust jeglicher ästhetischen Qualität festzustellen. Die ohnehin schon starke Barrierewirkung bzw. städtebauliche Zäsur der teilweise in Hoch- und Tieflage geführten B 9 wird zwischen der östlichen Innenstadt und dem Stadtteil Mitte sowie den westlichen erweiterten Innenstadtbereichen der Goldgrube und des Rauentals durch das Fehlen räumlicher Bezüge noch deutlich verstärkt.

Ist der städtische Kontext dagegen gewahrt, so bilden sich **städtebauliche Ensembles**, die grundlegend einen ästhetischen und auch meist funktionalen, sozialen und kulturellen Mehrwert gegenüber einer reinen Ansammlung von Einzelgebäuden besitzen. Ein möglichst durchgängiges städtisches Gewebe ist vor allem für die zentralen Bereiche der Stadt von einer großen Wichtigkeit. Im Fall der Stadt Koblenz sind diese zentralen Bereiche die Stadtteile Altstadt, Mitte, Südstadt, Teile der Goldgrube, des Rauentals, von Lützel und von Ehrenbreitstein. In diesen Bereichen der Stadt sollte größter Wert auf eine hochwertige und kontextorientierte Bebauung gelegt werden, da diese Stadtteile das „urbane Herz“ der Stadt bilden.

Eine Stadt, die sich in ihren zentralen Bereichen auflöst, ist auf kurz oder lang nicht mehr in der Lage, urbanes städtisches Leben zu entwickeln. Besonders drastische Beispiele für eine solche Negativ-Entwicklung lassen sich in einer Vielzahl von amerikanischen Großstädten finden. Diese sind oft in großen Teilen austauschbar und auf einen reinen Nutzwert in Hinblick auf private Gewinnmaximierung reduziert. Soziale, gesellschaftliche und kulturelle Aspekte spielen hier nur eine geringe oder gar keine Rolle. Dieses Verständnis von Stadt als Ware ist das exakte Gegenteil zum Verständnis und zur Tradition der „Europäischen Stadt“.

Urbanität

Unter Urbanität ist in erster Linie das typische städtische Lebensgefühl zu verstehen, welches entsteht, wenn sich in einer funktionierenden Stadt viele Bereiche und Aspekte des Lebens – Wohnen, Arbeiten, Kultur, Freizeit, soziale Kontakte, Einkaufen – überlagern und Teile eines großen bewohnbaren Stadtorganismus werden. Gerade die klassische europäische Stadt ist in ihrer Kompaktheit, Dichte, Lebendigkeit und Durchmischung prädestiniert, um ein solches Lebensgefühl hervorzubringen. Städte wie zum Beispiel Paris, Wien oder Berlin sind hochurbane Bereiche, die auf Grund ihrer Vielschichtigkeit, aber auch wegen ihrer Schönheit ausgesprochen attraktiv und beliebt sind. Urbanität ist aber nicht auf Großstädte allein beschränkt. Auch mittelgroße Städte wie Koblenz bringen in ihren zentralen Bereichen, den verdichteten und nutzungsgemischten Stadtzentren und Stadtteilen, ein urbanes Lebensgefühl hervor.

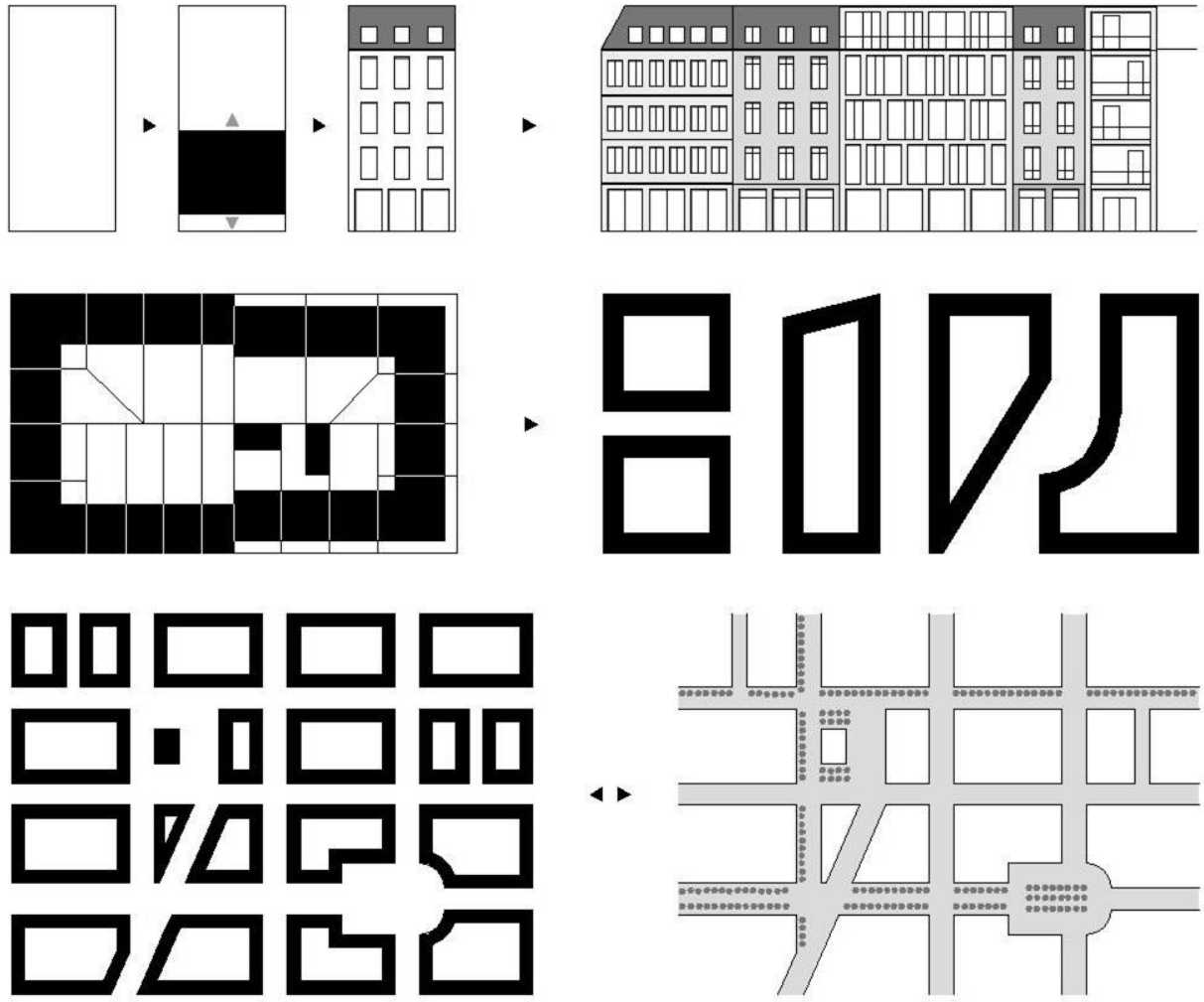
Dies macht sie auch zum Anziehungspunkt für die sie umgebende Region, für Neubürger und Touristen. Im Kontrast hierzu steht der raumgreifende „Siedlungsmatsch“ im Umland der Städte und Gemeinden, auch „Zwischenstadt“ genannt. Versuche, hier künstlich städtisches Lebensgefühl in Form von Erlebniswelten oder Veranstaltungen in Einkaufszentren und auf Parkplätzen erzeugen zu wollen, ist regelmäßig zum Scheitern verurteilt – schon allein deshalb, weil es sich hierbei um private und nicht um öffentliche Räume handelt.

Echte, authentische Urbanität ist immer an das Vorhandensein einer physischen Stadt mit konkreten, öffentlichen Räumen gebunden. Hier besteht der Freiraum, in dem Unvorhergesehenes geschehen und wo man Unbekanntem begegnen kann. Ein **urbanes Lebensgefühl ist der Mehrwert einer Stadt**, der das Leben im städtischen Raum mit den zumeist höheren Umweltbelastungen und Wohnungskosten gegenüber dem „ruhigen Leben“ auf dem Land überhaupt erst erstrebenswert macht. Urbanität ist untrennbar abhängig von erlebbaren städtischen Räumen und einer Durchmischung städtischer Funktionen.

Durchmischung und Maßstab

Die Durchmischung der verschiedenen Nutzungen in der Stadt ist für das Entstehen städtischen Lebens von größter Wichtigkeit. Rein monofunktional strukturierte Stadtviertel sind nie urban. Die Nutzungsmischung bedarf dabei auch einer gewissen Kleinteiligkeit. Im Idealfall durchdringen sich verschiedene Nutzungen wie Wohnen, Dienstleistungen und Einzelhandel sogar in den einzelnen Gebäuden selbst. Das entscheidende Kriterium ist hierbei die Größe der Nutzungseinheiten. Hierbei sollte der Maßstab nicht durch das Auto gebildet werden. In der Stadt – vor allem in den zentralen Bereichen der Stadt – ist vielmehr der Fußgänger der richtige „Maßstabsgeber“. Die Distanzen, die zu Fuß zurückgelegt werden können, und die Geschwindigkeit des Fußgängers sind die bestimmenden Faktoren für ein konkretes und sinnliches Erleben der Europäischen Stadt.

Werden einzelne Nutzungen in den zentralen Bereichen der Stadt zu dominant, sprengen sie also den Maßstab der Stadt, so geht dies zu Lasten des durchgängigen städtischen Gewebes. Dies hat im Allgemeinen zur Folge, dass Wege auch innerhalb der Stadt nicht mehr zu Fuß zurückgelegt werden, sondern mit dem Auto. Die „toten Bereiche“ der Stadt werden quasi überbrückt. Dies wiederum führt dazu, dass weitere kleinteilige Strukturen, vor allem Einzelhandelsnutzungen, in Mitleidenschaft gezogen werden, da sie auf Fußgängerfrequenz angewiesen sind. Dies kann negative Entwicklungstrends in Gang setzen, die ganze Stadtviertel nachhaltig schädigen können. Geht der „richtige“ Maßstab in der Stadt verloren, leidet darunter zumeist auch die Gestaltung der Stadt erheblich. Diese wird dem Auto angepasst mit dem Ergebnis einer deutlichen Vergröberung der Stadtgestalt.



Die Elemente der Europäischen Stadt

oben: Ausgehend von der Parzelle und dem einzelnen Stadthaus bilden sich Blöcke. Diese können unterschiedlichste Größen und Zuschnitte haben. Aus Blöcken fügen sich wiederum Quartiere, Viertel und Stadtteile zusammen, die schließlich die kompakte und durchmischte Europäische Stadt bilden.

unten: Die beiden Schwarzpläne zeigen im Vergleich von Vorkriegszustand (links) und heutiger Situation (rechts) die enormen strukturellen Veränderungen im Bereich der nordöstlichen Koblenzer Altstadt (Kastorviertel) und die damit einhergehende Auflösung von städtischen Strukturen.




Florinsmarkt


Mehlgasse


Brunnenhof Königspfalz


Münzplatz / Paradies


Altengraben


Görresplatz / Firmungstraße


Görresplatz

Europäische Stadt I – Altstadt

Das Gewebe der Stadt ist in den zentralen Bereichen von Koblenz weitestgehend erhalten. Insbesondere im Bereich der Altstadt ist auf Grund der kleinen Parzellen ein hoher Durchmischungsgrad von Wohn- und Geschäftshäusern gegeben. Die Erdgeschosszonen beinhalten zumeist Ladenlokale oder Gastronomie. Die vorhandene Vielfalt an Nutzungen erzeugt ein urbanes Lebensgefühl. Die Gestaltqualität der Architektur ist insgesamt hoch. Moderne Gebäude bereichern das Stadtbild, wenn sie sich strukturell und gestalterisch einfügen.


Firmungstraße


Münzstraße


Am Plan


Jesuitenplatz


Eltzerhofstraße


An der Liebfrauenkirche


Altstadt – Friedrich-Ebert-Ring


Altstadt –
Am Wöllershof


Altstadt – Schloßstraße


Altstadt – Schloßstraße


Altstadt –
Herz-Jesu-Kirche


Altstadt – Schloßstraße


Schloßstraße / Neustadt (Schloßrondell)

Europäische Stadt II – Altstadt und Mitte

Die Architektur der Nachkriegszeit prägt die zentralen Bereiche der Stadt Koblenz in einem hohen Maße. Da Parzellenstrukturen zumeist erhalten blieben und der Wiederaufbau noch einheitlichen Gestaltideen folgte, bilden oft gerade die Architekturen der 1950er Jahre wirkungsvolle Ensembles, wie beispielsweise in der Schlossstraße und im Schlossrondell. Alte und neue städtebauliche Dominanten bereichern das Stadtbild. Auch große Gebäude lassen sich bei entsprechender Gestaltung mühelos in das Gewebe der Stadt einfügen.


Mitte – Bahnhofstraße / Rizzastraße


Mitte – Bahnhofstraße


Mitte – Rizzastraße / Löhrstraße


Mitte – Bahnhofstraße / Rizzastraße


Mitte – Rizzastraße


Mitte – Bahnhofstraße


Markenbildchenweg


Markenbildchenweg


Hohenzollernstraße / Roonstraße


Schenkendorfstraße


St.-Josef-Kirche


St.-Josef-Platz


Hohenzollernstraße / Sachsenstraße

Europäische Stadt III – Südstadt

Insbesondere die städtebauliche Struktur und die Gründerzeitarchitektur der Südstadt verkörpern die positiven Merkmale der Europäischen Stadt in idealer Form. Die Struktur dieses Stadtteils ist dicht, kleinteilig und durchmischt. Die Gebäude bilden raumwirksame und ästhetische Ensembles – wie zum Beispiel in der Südallee – und dort vor allem im Bereich der Kirche St. Josef. Die Südstadt gehört auf Grund ihrer Qualitäten zu den urbansten Stadtteilen und den beliebtesten Wohnstandorten von Koblenz.


Hohenzollernstraße


St.-Josef-Straße


Südallee


Schenkendorfplatz


St.-Josef-Straße


Kurfürstenstraße


Lützel – „Lützelhof“, Gartenstraße


Lützel – Neuendorfer Straße


Lützel – Neuendorfer Straße


Lützel – Gartenstraße


Lützel – Neuendorfer Straße


Lützel – Schüllerplatz


Rauental – Moselweißer Straße

Europäische Stadt IV – Stadtteile

Auch im erweiterten Innenstadtbereich, in den zentralen Teilen der Goldgrube und des Rauentals, von Lützel und von Ehrenbreitstein, finden sich urbane städtische Blockstrukturen mit einer kleinteiligen Nutzungsmischung und durchgehenden, geschlossenen Straßen- und Platzräumen. Diese Strukturen sind jedoch noch stärker als in der Kernstadt von einem schleichenden „Erosionsprozess“ – einer Verdünnung und Auflösung des städtischen Gewebes – bedroht, so vor allem in Lützel und in Teilen des Rauentals.


Ehrenbreitstein – Hofstraße


Ehrenbreitstein – Am Markt


Ehrenbreitstein – Kapuzinerplatz


Ehrenbreitstein – Kapuzinerstraße


Ehrenbreitstein – Humboldtstraße


Ehrenbreitstein – Kellereibotsgasse


Altstadt – Kastorviertel


Altstadt – Schängel-Center


Altstadt – Kastorpfaffenstraße


Altstadt – Parkhaus Altlöhrtor


Südstadt – Ev. Stift St. Martin


Altstadt – Kastorstraße


Südstadt – Parkhaus Südallee

Städtebauliche Problemzonen in der Stadt I

Strukturen wie zum Beispiel Zeilenbauten, die sich quer zum Gewebe der klassischen Stadt (Parzelle und Block) verhalten, erzeugen in den zentralen Bereichen oft einen Abbruch der städtischen Struktur zu Lasten der Urbanität. Dies gilt auch für große monofunktionale Nutzungsbereiche. Hier bilden sich regelmäßig „blinde Flecken“ innerhalb der Stadt. Großstrukturen, die nicht sorgfältig in die Stadtstruktur integriert sind und in ihrer Gestaltung Mängel aufweisen, sprengen den Maßstab der Umgebung.


Altstadt / Rauental – Am Saarplatz


Altstadt – Schängel-Center


Altstadt / Rauental – Parkhaus Am Saarplatz


Rauental – Steinstraße


Ehrenbreitstein – B 42

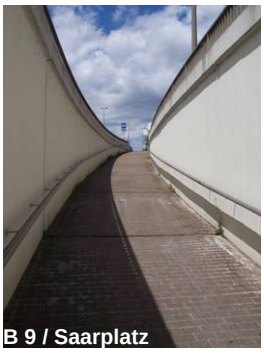

Mitte – Bahnhofstraße


B 9 / Innenstadt


B 9 / Saarplatz


B 9 / Fußgängerbrücke


B 9 / Höhe Goldgrube


B 9 / Saarplatz


B 9 / Richtung Rauental


B 9 / Baedekerstraße

Städtebauliche Problemzonen in der Stadt II

Besonders problematisch für den inneren Zusammenhalt der Stadt, das Stadtbild und letztlich für die Lebensqualität in der Stadt sind städtebaulich wie gestalterisch nicht integrierte Verkehrs-Trassen. Große Verkehrsbauwerke wie überbreite Straßen, Rampen, Brücken und Tröge zerreißen das städtische Gewebe und bilden durch ihre optischen und akustischen Störungen regelrechte „Erosionszonen“ in der Stadt. Besonders deutlich ist diese Entwicklung entlang des innerstädtischen Abschnitts der B 9 zu beobachten.


Am Mainzer Tor / Neustadt


Lützel – Langemarckplatz


Altstadt – Straße Neustadt



Lützel – Rampe Balduinbrücke


Ehrenbreitstein – B 42


Ehrenbreitstein – B 42

3.2 Innenentwicklung vor Außenentwicklung

In den letzten Jahrzehnten wurden in Deutschland täglich zwischen 100 und 120 ha Freifläche für Siedlungs- und Verkehrsfläche umgenutzt. In einem Jahr entspricht dies der Fläche der Stadt München. Die Gründe hierfür waren vor allem die Massenmotorisierung nach dem Zweiten Weltkrieg und ein massiver Suburbanisierungsprozess, also die Verlagerung von städtischen Funktionen wie Wohnen und Einkaufen vor die Tore der Stadt: in die Vororte und auf die so genannte „Grüne Wiese“. Die Novelle des **Baugesetzbuches** im Jahr 2013 reagiert auf den nach wie vor fast ungebremsten Flächenverbrauch mit einer verstärkten Ausrichtung der Bauleitplanung auf die Innenentwicklung unter Berücksichtigung von Baulücken, Brachflächen, Gebäudeleerständen und Nachverdichtungspotentialen. Zudem soll auf Basis der nach wie vor gültigen **nationalen Nachhaltigkeitsstrategie** der Bundesregierung aus dem Jahr 2002 der tägliche Flächenverbrauch bis 2020 auf 30 ha verringert werden.

Um dieses Ziel zu erreichen, bedarf es einer verstärkten Aktivierung von Flächenpotentialen im Innenbereich, also auch der Nutzung brach gefallener Flächen und nicht genutzter Gebäude sowie Maßnahmen zur Nachverdichtung von Siedlungsflächen. Eine verstärkte Innenentwicklung ist nicht nur in Bezug auf den **Freiraum-, Boden, Arten- und Klimaschutz** dringend geboten. Innenentwicklung führt auch zu einer deutlich verbesserten Auslastung bzw. **Nutzungsoptimierung der vorhandenen technischen und sozialen Infrastruktur** und ist damit ebenso ökonomisch sowohl für die Stadt (durch geringere Infrastrukturkosten), als auch für die Bürgerinnen und Bürger (durch geringere Gebühren) von großem Nutzen. Im Gegensatz dazu müssen alle neu geschaffenen Infrastruktureinrichtungen, wie beispielsweise Straßen, künftig neben den alten Anlagen unterhalten und erneuert werden. Dies ist vor allem vor dem Hintergrund des demografischen Wandels und den in Folge abnehmenden Einwohnerzahlen äußerst problematisch. Eine bestandsorientierte Siedlungsentwicklung ist von daher schon aus finanzieller Sicht für die Stadt praktisch alternativlos.

Darüber hinaus wird die Stadt zunehmend als urbaner und attraktiver Lebensraum von vielen Menschen wieder entdeckt. Dies betrifft zum einen das Wohnen in der Stadt, welches sich immer größerer Beliebtheit erfreut. Durch eine maßvolle Nachverdichtung alter Quartiere kann beispielsweise neuer Wohnraum geschaffen werden, der zur **Sicherung von sozial stabilen Stadtteilen** beiträgt. Gleichzeitig wird so die **Bewahrung des baukulturellen Erbes** durch die „Inwertsetzung“ alter Quartiere unterstützt. Zum anderen schätzen auch Unternehmen, insbesondere im Bereich der Dienstleistung, zunehmend ein interessantes urbanes Umfeld mit einem breiten Angebot an Möglichkeiten für ihre Angestellten. Durch den generellen Rückgang der Industrie und des verarbeitenden Gewerbes ist ein Nebeneinander von Wohnen und Arbeiten schon lange kein Widerspruch mehr.

Innenentwicklung heißt also im Prinzip nichts anderes, als die vorhandene Stadt aufwertend weiterzubauen. Das Ideal der Innentwicklung ist eine **kompakte, urbane, grüne Stadt** mit einem durchgängigen städtischen Gewebe, die dem Leitbild der

durchmischten „Europäischen Stadt“ entspricht. Dies ist auch eine **Stadt der kurzen Wege**, in der vielfältigste Angebote schnell und leicht erreichbar sind, am besten zu Fuß oder mit dem Fahrrad, ohne zeitraubende Autofahrten. Für eine konkrete Umsetzung der Strategie der Innenentwicklung kommen vor allem die Modernisierung und Umnutzung vorhandener Gebäude, die Schließung von Baulücken, die Reaktivierung von Brach- oder mindergenutzten Flächen, die Nachverdichtung und Arrondierung bestehender Quartiere sowie der Neubau von Gebäuden nach dem Rückbau von alter Bausubstanz in Betracht. Begleitet werden diese Maßnahmen idealerweise durch eine Aufwertung des öffentlichen Raums in den entsprechenden Quartieren und eine Verbesserung der Situation beim ruhenden und fließenden Verkehr.

Geeignete Ansätze zur Umsetzung der Innentwicklung sind **Flächen- und Gebäuderessourcen-Managementsysteme**. Hier werden die Freiflächen-, Nachverdichtungs- und Gebäudepotentiale einer Stadt transparent abgebildet und wenn möglich aktiv vermarktet. Diese Managementsysteme umfassen **Leerstands- und Baulückenkataster** und werden von der Stadt als Information für potentielle Bauherren zur Verfügung gestellt. Eine Umsetzung solcher Systeme kann bzw. sollte in Koblenz im Zuge der Erstellung des Wohnraumversorgungskonzepts für die Stadt erfolgen. Die Ermittlung von Folgekosten für städtebauliche Entwicklungen ist in diesem Zusammenhang ebenfalls von Bedeutung. Die **Folgekostenbetrachtung** kann vor dem Hintergrund der demografischen Entwicklung helfen, teure Fehlinvestitionen im Bereich der gemeindlichen Infrastruktur- und Gemeinbedarfseinrichtungen zu vermeiden und den finanziellen Vorteil von Innenentwicklungsmaßnahmen gegenüber der Erschließung von Neubauflächen durch die mögliche Nutzung vorhandener Infrastrukturen zu dokumentieren. Das Modellvorhaben „Folgekostenrechner Rheinland-Pfalz“ des Ministeriums für Wirtschaft, Klimaschutz, Energie und Landesplanung Rheinland-Pfalz stellt diesbezüglich einen ersten Ansatz für die Unterstützung der Kommunen bei der Ermittlung der Kosten für unterschiedliche Erschließungsmodelle im Bereich des Wohnungsbaus dar.

Die generell höheren Aktivierungskosten von „vorbelasteten“ Flächen gehören zu den größten Hindernissen bei der Innenentwicklung. Oft wird nur ein geringer Anteil des Innenentwicklungspotentials einer Stadt durch den privaten Immobilienmarkt allein einer (neuen) Nutzung zugeführt. Der Einsatz von **Städtebauförderungsmitteln** ist hier für die Aufbereitung von zum Beispiel Konversionsflächen von großer Bedeutung. Über Modellvorhaben wie das Förderprogramm „Zurück in die Mitte“ bzw. „Aktive Innenstadt“, aber auch über die klassischem Städtebauförderungsinstrumente wie Städtebauliche Sanierung und Soziale Stadt können die Kommunen und damit private Bauherren Unterstützung für Innenentwicklungsprojekte gewinnen.

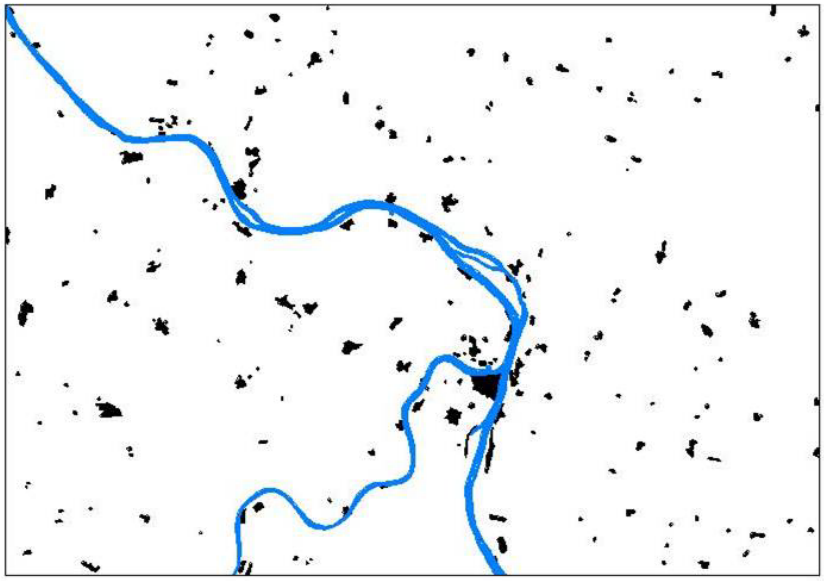
In diesem Zusammenhang ist zu erwähnen, dass in Koblenz bereits eine umfassende **Raumbeobachtung** existiert. Diese ist mit einer Vielzahl statistischer Daten (unter anderem über die soziale Situation der Bewohner und das Baualter der Gebäudesubstanz) für einzelne Raumeinheiten der Stadt hinterlegt und wird von der Statistikstelle der Stadt Koblenz betreut. Sich abzeichnende Veränderungen in einzelnen

Quartieren, die auch einen Handlungsbedarf im Hinblick auf die Weiterentwicklung der Gebäudesubstanz auslösen können (zum Beispiel durch die Überalterung eines Quartiers), können so frühzeitig ermittelt werden. Diese Datenbasis ist auch eine Grundlage für die Ausweisung von Städtebauförderungsgebieten vor allem im Rahmen der Sozialen Stadt, in denen die städtebaulichen Maßnahmen auch bei Neubauten neben einer Verbesserung der sozialen Situation im Allgemeinen auch eine Weiterentwicklung von Quartieren im vorhandenen Kontext zum Ziel haben.

Die Wahrscheinlichkeit einer Entwicklung von städtischen Potentialflächen durch private Bautätigkeit steigt dann deutlich an, wenn sich mit den Vorhaben gute Renditen erzielen lassen. Dies setzt eine entsprechende Nachfrage für zum Beispiel Wohnraum und Büroflächen voraus. Die Nachfragesituation wiederum hängt davon ab, wie attraktiv eine Stadt für Wohnungssuchende und Gewerbetreibende ist. Die bereits erläuterten urbanen Qualitäten der Europäischen Stadt nehmen dabei mit steigender Dichte eher zu als ab. Erst ab einer bestimmten Dichte lassen sich darüber hinaus Projekte einer gewissen Komplexität überhaupt erst realisieren, da zusammen mit der Kompaktheit der Stadt auch der **Wert der Baugrundstücke** steigt. Innenentwicklung setzt von daher auch einen „Innwertsetzungsprozess“ in Gang, der Bauen in der Stadt zu einer besonders wert- und nachhaltigen Investition macht. Dieser Trend wird durch die Entwicklungen in einer Vielzahl deutscher Städte belegt.

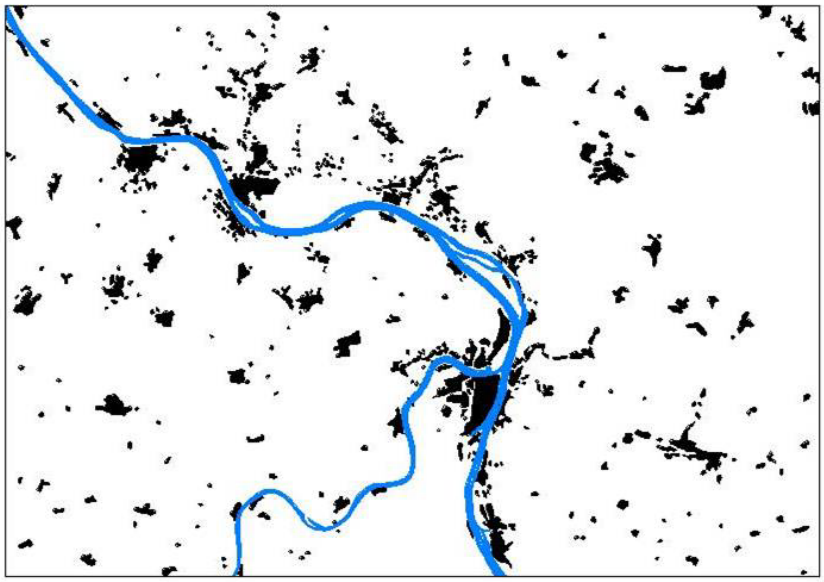
Das Thema der Innenentwicklung bedarf generell einer begleitenden **Öffentlichkeitsarbeit**, um die Akzeptanz für eine bestandsorientierte Stadtplanung zu erhöhen und generell für städtebauliche Themen zu sensibilisieren. Die Einstellung, dass Fortschritt gleich Wachstum ist, bedarf einer gründlichen Revision. Einen wichtigen Ansatz hierfür stellt in Koblenz die Veranstaltungsreihe „Grüne Stadt am Wasser“ dar, in deren Verlauf bereits über eine Vielzahl von aktuellen Entwicklungen und Zukunftstrends – unter anderem in den Themenbereichen Städtebau, Freiraumplanung, Tourismus und Verkehr – berichtet wurde. In Flyern und Broschüren oder entsprechenden Internetangeboten sollte zusätzlich über mögliche Umsetzungsmodelle für innerstädtisches Bauen informiert werden. Dies können Informationen über Bauherren- und Finanzierungsmodelle sein und auch Best-Practice-Beispiele sowie Leuchtturmprojekte für gelungene Innenentwicklungsvorhaben.

Von Seiten der Politik kann die Innenentwicklung durch einen **bodenschutzpolitischen Grundsatzbeschluss** des Stadtrats – also ein klares Bekenntnis der Politik zum Vorrang der Innenentwicklung gegenüber der Außenentwicklung – und durch eine **Reduzierung von Baulandreserven** bzw. Neubauflächen im Flächennutzungsplan der Stadt unterstützt werden. Die Entwicklung von oftmals vorbelasteten und privaten Flächen im Innenbereich ist zwar im Allgemeinen mit einem höheren Aufwand verbunden, als neue Flächen auf der „Grünen Wiese“ zu erschließen. Der Mehrwert einer qualitätvollen Innenentwicklung mit der einhergehenden Pflege des Stadtbildes und einer Sicherung der urbanen Lebensqualität gegenüber einer weiteren Ausdünnung der Stadt durch Ausweisung von Siedlungsflächen im Außenbereich rechtfertigt diesen Aufwand jedoch deutlich.



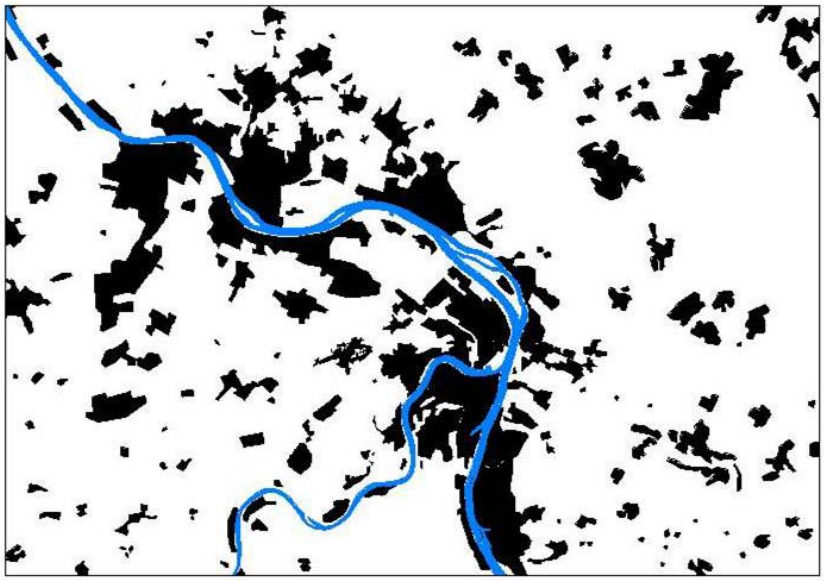
Koblenz und die Region um 1850

Die Karte zeigt die Region um Koblenz kurz vor Beginn der Industriellen Revolution. Noch ist die Landwirtschaft die vorherrschende Wirtschaftsform. Koblenz ist als preußische Festungsstadt in ein Korsett von Befestigungsanlagen eingezwängt. Die Städte und Gemeinden in der Region sind räumlich deutlich voneinander getrennt und in die Landschaft eingebettet.



Koblenz und die Region um 1930

Im Zuge der Industrialisierung und der Zunahme der Bevölkerung fangen die Städte und Gemeinden an, sich in das Umland auszudehnen. Insbesondere in Koblenz kommt es nach der Aufgabe der Festungsanlagen zu einem großen Entwicklungsschub. Erste Tendenzen eines Zusammenwachsens der Siedlungsstrukturen und zur Bildung einer größeren Agglomeration, vor allem im Neuwieder Becken, zeichnen sich ab.



Koblenz und die Region heute

Die enorme Zunahme von Siedlungsflächen nach dem Zweiten Weltkrieg hat dazu geführt, dass sich in den zentralen Bereichen der Region das Verhältnis von besiedeltem Raum zu Freiraum praktisch umgedreht hat. Die freie Landschaft liegt nunmehr innerhalb einer zusammenhängenden Siedlungsagglomeration, die von Andernach im Norden bis Lahnstein im Süden reicht. Die großen Verkehrs-Trassen sind hier noch nicht einmal mit abgebildet.

3.3 Baukultur

„Ich verlange von einer Stadt, in der ich leben soll: Asphalt, Straßenspülung, Haustorschlüssel, Luftheizung, Warmwasserleitung. Gemütlich bin ich selber.“ Dieser ironische Satz von Karl Kraus aus dem Jahr 1909 scheint für Jahrzehnte das Credo vieler Bauherren, aber auch Architekten und Stadtplaner gewesen zu sein. Dabei ist die Stadt der wichtigste **Lebensraum** des Menschen. Entsprechend hoch sollte von daher auch der Anspruch an die Qualität dieses Lebensraums sein. Der Baukultur – also der möglichst qualitätvolle Gestaltung der geplanten und gebauten Umwelt – kommt somit ein sehr hoher Stellenwert zu.

Baukultur bedeutet dabei nicht, den Fokus auf das Besondere, den herausragenden bzw. ungewöhnlichen Entwurf, der oft schon nach wenigen Jahren „aus der Mode“ gekommen ist wie ein extravagantes Kleidungsstück, zu legen. Vielmehr geht es um die **Qualität des Alltäglichen**, die 99 % unserer gebauten Umwelt ausmacht. Genau hier ist anzusetzen, wenn die ästhetische Dimension der Stadt verbessert werden soll. Baukultur umfasst alle Aspekte der gestalteten und gebauten Umwelt, angefangen vom Städtebau über den öffentlichen Raum, Parks und Grünanlagen bis hin zur Gestaltung von Wohn-, Büro- und Gewerbegebäuden, Schulen, Kindergärten und auch Verkehrsbauwerken und anderer Zweck- bzw. Ingenieurbauwerke.

Baukultur trägt in einem sehr hohen Maße zur **Lebensqualität** in den Städten bei und ist somit ein herausragender weicher **Standortfaktor** im interkommunalen Wettbewerb um Arbeitsplätze und Einwohner. Eine ästhetisch ansprechende Umwelt wirkt sich deutlich positiv auf die **Zufriedenheit** der Bewohner mit ihrer Stadt aus. Gestalterische Qualität trägt zur **Identifikation** mit der eigenen Stadt bei. Auch hat ein hochwertiges Stadtbild einen erheblichen Einfluss auf die **touristische Attraktivität**. Umgekehrt wirkt sich eine unattraktive Umwelt nicht nur negativ auf die Lebensqualität aus, sondern auch auf die Funktion der Stadt als **Wirtschaftsstandort**. Knapp formuliert: Hässlichkeit ist geschäftsschädigend.

Baukultur lässt sich nicht auf eine einfache Formel bringen, unter dem Motto: „Schön ist, was gefällt.“ Sie entsteht vielmehr immer wieder neu in der **Auseinandersetzung** mit verschiedenen Rahmenbedingungen wie dem „**Genius Loci**“, also dem konkreten Ort, oder der Bauaufgabe. **Angemessenheit** und Maßstäblichkeit, Respekt vor der **Geschichte** der Stadt und regionaler **Traditionen** sind weitere wichtige Aspekte.

Baukultur geht alle an, denn alle Menschen leben in einer geplanten und gebauten Umwelt. Baukultur ist also eine **gesamtgesellschaftliche Aufgabe**. Der Wert der Baukultur wurde durch die Gründung der „Bundesstiftung für Baukultur“ und zahlreicher Landesinitiativen wie der Initiative „Baukultur Rheinland-Pfalz“ dokumentiert. Die Aufnahme des Oberen Mittelrheintals in die **UNESCO-Welterbeliste** verpflichtet auch Koblenz und die Region, sich dieses Themas verstärkt anzunehmen. Wichtige Instrumente zur Förderung der Baukultur sind städtebauliche, freiraumplanerische und architektonische **Wettbewerbe** sowie **Gestaltungsbeiräte**.

Ein Gestaltungsbeirat für Koblenz

Gestaltungsbeiräte sind in vielen Städten erprobte Instrumente zur Förderung der Baukultur. Es handelt sich bei ihnen um **unabhängige Beratungsinstanzen** für Städtebau und Architektur. Sie erhöhen die Wahrscheinlichkeit für qualitativ hochwertige Lösungen und tragen gleichzeitig dazu bei, „störende Architektur“ zu verhindern. Gestaltungsbeiräte setzen sich zumeist aus **Experten** zusammen, die ihren Wohnsitz nicht in der betreffenden Stadt haben. Dies ermöglicht einen unvoreingenommenen, neutralen Blick auf die Vorhaben. Die Vorschläge eines Gestaltungsbeirats sind rechtlich nicht bindend, sondern setzen auf Argumente und Überzeugungskraft. In der Diskussion mit Bauherren und Architekten werden **Optimierungsmöglichkeiten** gesucht und konkretisiert. Diese ersetzen nicht die Entscheidungen der städtischen Gremien oder der Baubehörden.

Bauen ist eine öffentliche Angelegenheit. Mit einem Bauwerk müssen die Menschen in der Stadt zumeist für eine lange Zeit leben. Von daher muss jedes Bauprojekt – insbesondere wenn es maßstabssprengend oder durch mangelhafte und willkürliche Gestaltung das Stadtbild zu beeinträchtigen droht – auch mit einer öffentlichen Thematisierung rechnen. Gestaltungsbeiräte können einen Beitrag dazu leisten, oft polemisch geführt **Diskussionen** zu **versachlichen** und in einem möglichst frühen Entwurfsstadium qualitätsfördernd zu unterstützen. Insofern wirkt ein Gestaltungsbeirat auch nicht projektverzögernd. Im Gegenteil: da oft nicht so sehr das „Was“ – die Art der künftigen Nutzung – die entscheidende Frage darstellt, sondern das „Wie“ – die Art der Gestaltung – kann durch das Anstreben des höchstmöglichen Entwurfs-Niveaus die Akzeptanz von Projekten deutlich positiv beeinflusst und damit sogar zu einer Beschleunigung gerade bei umstrittenen Vorhaben beigetragen werden.

Entscheidend für den Erfolg eines Gestaltungsbeirats ist der **Rückhalt in der Politik**. Idealerweise nehmen Vertreter der einzelnen Fraktionen an den Beiratssitzungen teil, so dass die Bewertungen des Beirats transparent und nachvollziehbar sind. Hierzu sollte auch eine umfassende **Öffentlichkeitsarbeit** beitragen. Die Tätigkeit eines Gestaltungsbeirats kann so zu einem wichtigen Multiplikator für das Thema Baukultur werden, insbesondere wenn sie ein entsprechendes Echo in den Medien findet. Als herausragendes Beispiel ist der Gestaltungsbeirat der Stadt Regensburg hervorzuheben, Hier haben sich positive Bewertungen mittlerweile bereits als „Qualitätssiegel“ bzw. „Marke“ bei Investoren etabliert haben („beiratsgeprüft“). Die Tatsache, dass jedes einzelne neue Gebäude einen bereichernden Beitrag zum Stadtbild leisten kann, macht die Arbeit eines Gestaltungsbeirats **langfristig** so wertvoll.

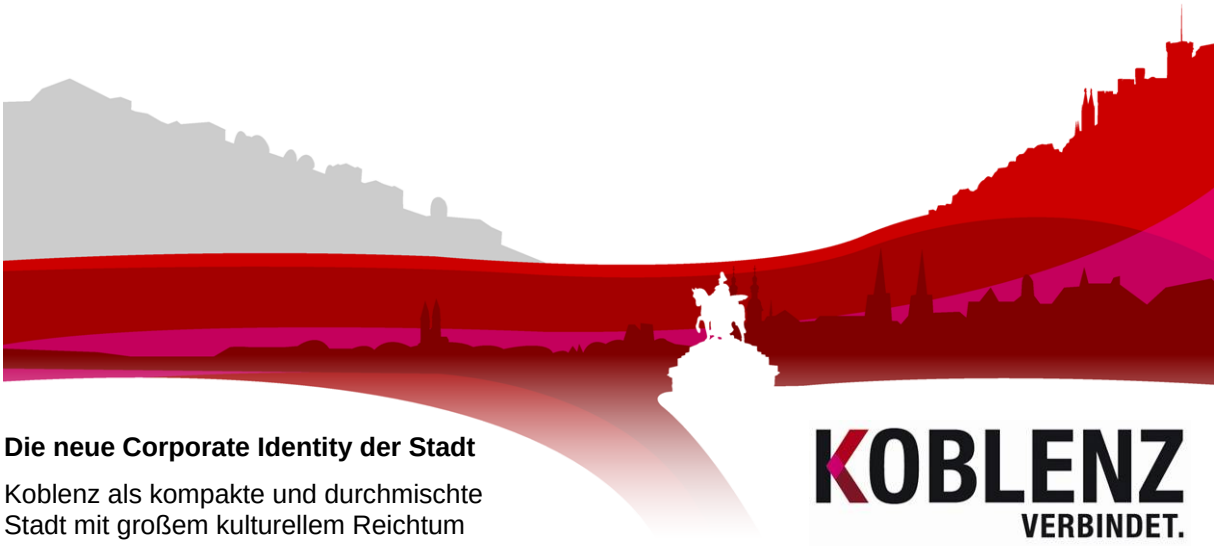
Der Vorschlag für die Etablierung eines Gestaltungsbeirats für die Stadt Koblenz wurde von der Kammergruppe Koblenz-Neuwied der Architektenkammer Rheinland-Pfalz eingebracht. Dies zeigt, dass gerade die „betroffene“ Berufsgruppe die Arbeit von Gestaltungsbeiräten als Chance für mögliche Optimierungen von Vorhaben begreift. Umgekehrt sollte die Stadt die Expertise der Fachleute für Gestaltung für eine kontinuierliche **Anhebung des baukulturellen Niveaus** in Koblenz nutzen.

3.4 Koblenzer Dachmarke

Bereits in den Jahren 1997/98 wurde eine Stadtkonzeption als **Leitbild** und „realistische Utopie“ für Koblenz erstellt, die als „Polarstern für die Fahrt in die Zukunft“ die Frage beantworten soll: „Was will Koblenz und was kann Koblenz in einigen Jahren sein?“. Die vielfältigen Antworten auf diese Frage lassen sich in Kurzform in dem alten Koblenzer Markennamen „**Magnet am Deutschen Eck: Die Stadt zum Bleiben**“ zusammenfassen. Viele der Ziele haben auf Grund ihrer allgemeinen Formulierung auch heute noch Gültigkeit und werden, wenn möglich, in die Themenfelder des Masterplans übernommen. Die Handlungsfelder des Leitbilds bzw. der Stadtkonzeption unterscheiden sich in ihrer Zusammenstellung von den Themenfeldern des Masterplans für Koblenz, da sich der Masterplan stärker an der Raumwirksamkeit von Zielen orientiert.

Unter dem neuen Markennamen „**Koblenz verbindet“** erfolgt eine klare Positionierung der Stadt und ihrer Werte. In erster Linie ist diese neue Corporate Identity eine Kommunikationsstrategie, die die vielen Potentiale und die Vielfalt der Stadt unter einer Dachmarke vereint. Dabei beschränkt sich die neue Marke nicht auf ein einziges Alleinstellungsmerkmal: Koblenz ist eine Stadt zum Wohlfühlen, in der man gerne lebt, die zum Bleiben einlädt und die viele Facetten miteinander verbindet. Dies betrifft alle Bereiche des Lebens, auch verschiedene Lebensstile, Kulturen, Religionen, die allesamt als Potential für die Stadt gesehen werden.

Die neue Corporate Identity der Stadt betont also auf der einen Seite die Vielfalt, die Stadt klassischerweise auszeichnet. Gleichzeitig wird durch die Grafiksprache – die Silhouette der Stadt Koblenz mit Altstadt, Deutschem Eck, dem stilisierten Verlauf von Rhein und Mosel, den Mittelgebirgszügen mit Festung Ehrenbreitstein und Schloss Stolzenfels – das Bild einer kompakten und urbanen Stadt mit einem großen baukulturellen Reichtum erzeugt. Damit entspricht dieses neue „Kurzleitbild“ im Prinzip exakt dem „Bild im Kopf“, welches im Allgemeinen mit einer urbanen, lebendigen und kompakten Europäischen Stadt in Verbindung gebracht wird.



Die neue Corporate Identity der Stadt

Koblenz als kompakte und durchmischte Stadt mit großem kulturellem Reichtum

3.5 Koblenz und seine Stadtteile

Mit insgesamt 30 Stadtteilen verfügt Koblenz über eine große Vielfalt an Quartieren mit unterschiedlichem Charakter und starker eigener Identität. Während die Innenstadt durch eine dichte Bebauung und hohe Durchmischung mit Handels- und Dienstleistungsfunktionen geprägt ist, dominiert in den Höhenstadtteilen wie der Karthause oder der Horchheimer oder Pfaffendorfer Höhe deutlich die Wohnnutzung. Alte dörfliche Strukturen haben sich u.a. in Lay, Güls, Neuendorf, Moselweiß, Rübenach, Bubenheim, Immendorf und Horchheim erhalten.

Der eigene Charakter eines Stadtteils oder Quartiers, von der Urbanität der Innenstadt und innenstadtnahen Bereiche bis hin zur Ortsverbundenheit in den noch dörflich geprägten Stadtteilen, ist eine der wesentlichen Grundlagen für die Identifikation der Bewohnerinnen und Bewohner mit ihrem Umfeld. Die Eigenheiten und die jeweils typische Atmosphäre der Stadtteile und Quartiere stellen also ein großes Potential für die Stadt dar, das es zu schützen und weiterzuentwickeln gilt.

Von besonderer Bedeutung ist ein behutsamer Umgang mit den vorhandenen Strukturen. Insbesondere im Bereich der Infrastrukturmaßnahmen, und hier wiederum besonders bei Verkehrsprojekten, ist auf eine Verträglichkeit der Maßnahmen mit den oft kleinteiligen Strukturen von Stadtteil und Quartier zu achten. Auch Neubauten sollen sich in ihre Umgebung einfügen und diese nicht dominieren. Dabei muss zeitgemäße Architektur nicht im Widerspruch zu zum Beispiel alten Ortskernen stehen, solange der Maßstab und der Charakter der Umgebung respektiert werden.

Ein besonderes Augenmerk ist auf die Entwicklung der benachteiligten Stadtteile und Quartiere zu legen. Die bereits zitierte Leipzig Charta formuliert folgende allgemeingültige Ziele der Quartiersentwicklung:

▶ Verstetigung städtebaulicher Aufwertungsstrategien, da eine hochwertige Qualität von Architektur, Städtebau und öffentlichen Räumen die Identifikation der Bewohnerinnen und Bewohner in ihrem Stadtteil stärkt und dessen Attraktivität und Anziehungskraft erhöht.

▶ Stärkung der lokalen Wirtschaft und der lokalen Arbeitsmarktpolitik, also eine Sicherung und Unterstützung gebietsbezogener Wirtschaftsstrukturen im Stadtteil.

▶ Aktive Bildungs- und Ausbildungspolitik für Kinder und Jugendliche, also eine Verbesserung der lokalen Bildungs- und Ausbildungssituation, um eine Chancengleichheit der Kinder und Jugendlichen in der Stadt zu gewährleisten.

▶ Sozialverträglichen Stadtverkehr fördern, also wenn nötig die öffentliche Verkehrsanbindung benachteiligter Stadtquartiere verbessern, negative Umweltauswirkungen insbesondere des Individualverkehrs reduzieren und Verkehr so gestalten, dass die Stadtteile und Quartiere besser in das Stadt- und Regionalgefüge integriert werden. Hierzu gehört ein gutes Fuß- und Radwegenetz.

3.6 Exkurs: Historische städtebauliche Leitbilder

Insbesondere im 20. Jahrhundert fand ein rascher Wechsel von städtebaulichen Leitbildern statt, der vor allem auf die großen gesellschaftlichen Umbrüche und technischen Entwicklungen in diesem Zeitraum zurückzuführen ist. Dabei haben sich die Struktur und das Bild der Stadt, die bis in das späte 19. Jahrhundert hinein von einer relativ großen Kontinuität geprägt waren, teilweise deutlich verändert.

Im Folgenden wird ein kurzer Überblick über die wichtigsten städtebaulichen Leitbilder und Epochen seit dem Ende der Gründerzeit gegeben. In diesem Zeitraum der letzten 140 Jahre entstand der überwiegende Teil unserer gebauten Umwelt, zumal ein Großteil der historischen Bausubstanz in Deutschland im Zweiten Weltkrieg verloren gegangen ist. Ein Verständnis der vorangegangenen städtebaulichen Ideen, Konzepte und Leitbilder ist eine wichtige Voraussetzung dafür, Fehlentwicklungen nicht zu wiederholen und um auf eine angemessene Weise mit der vorhandenen Stadt, ihren Quartieren, Vierteln und Siedlungen umgehen zu können. Nur aus dem diesem Verständnis heraus können richtige Entscheidungen für den Weiterbau der Stadt getroffen werden (vgl. auch „Rahmenbedingungen der Stadtentwicklung“, Unterthema „Siedlungsstruktur“).

Gründerzeit

In der zweiten Hälfte des 19. Jahrhunderts setzte in Europa, bedingt durch die Industrielle Revolution und das allgemeine Anwachsen der Bevölkerung, ein extensives Wachstum der Städte ein. In Deutschland kam es vor allem nach der Reichsgründung 1871 zu großen Stadterweiterungen, die heute als gründerzeitlicher Städtebau bezeichnet werden. In Form von konzentrischen Ringen wurden die neuen Viertel, die durch eine Blockbebauung an repräsentativen Straßen und Plätzen gekennzeichnet waren, um die mittelalterlichen Kernstädte gelegt. Das bekannteste Beispiel für den Städtebau der Gründerzeit ist Berlin. In Koblenz entstanden in dieser Zeit die Stadtteile Mitte und die Südstadt als geschlossene städtebauliche Ensembles. Auch andere Stadtteile erfuhren in der Gründerzeit ein deutliches Wachstum, so zum Beispiel Lützel, Metternich oder auch Pfaffendorf. Die Bebauung war, vor allem in den innerstädtischen Bereichen, auf Grund der Überbauung der Hinterhöfe oft hoch verdichtet. Erste Reformansätze im städtischen Maßstab wurden in der Form von Blockrandbebauungen ohne Hinterhofbebauung entwickelt. Diese „Reformblöcke“ genannten Anlagen waren in vielen Großstädten zu finden, vor allem in Berlin. Beim „Lützelhof“ im Stadtteil Lützel handelt es sich um einen Reformblock.

Gartenstadt

Die Idee der Gartenstadt war eine unmittelbare Antwort auf den gründerzeitlichen Städtebau mit seinen oft sehr hohen Bebauungs- und Belegungsdichten und den daraus resultierenden negativen Begleiterscheinungen. An Stelle der klassischen Stadt sollten nun vorstädtische Reihenhaussiedlungen treten, geplant nach hygieni-

schen, funktionalen und ästhetischen Aspekten, die den Bewohnern ein gesünderes Leben als in den dicht besiedelten Großstädten ermöglichen sollten. Wegbereiter dieser Idee war der Engländer Ebenezer Howard, der 1898 sein programmatisches Buch „Gartenstädte von Morgen“ veröffentlichte. Die Bebauung in der Gartenstadt ist weit weniger dicht als in der mittelalterlichen oder gründerzeitlichen Stadt. Zumeist handelt es sich um Reihenhäuser mit großen Gärten, die zu Hausgruppen zusammengeschlossen und raumwirksam um Wohnhöfe oder Wohnstraßen gruppiert wurden. Die Gesamtanlagen haben zumeist einen malerischen, romantischen Charakter. Vor allem Teile der Bebauung der Goldgrube sind vom Gedanken der Gartenstadt geprägt, ebenso die Wohnanlage „Im Hüttenstück“ in Neuendorf. Planungen für gartenstadtähnliche Stadterweiterungen und Siedlungen von Stadtbaurat Franz Xaver Rogg für Lützel und Metternich wurden hingegen nicht umgesetzt.

Charta von Athen, Klassische Moderne

Nach den großen Umbrüchen des Ersten Weltkrieges bildete sich in den 1920er Jahren eine neue Avantgarde in Architektur und Städtebau. In dieser Zeit wurden die Grundlagen für die sogenannte „Klassische Moderne“ gelegt. Die neuen Leitbilder im Städtebau stellten eine radikale Abkehr von der alten Stadt dar. An die Stelle der „rue corridor“, der klassischen Blockrandbebauung an Straßen und Plätzen, trat nun die Idee einer völlig nach funktionalen Gesichtspunkten neu gestalteten Stadt. Unter dem Motto „Licht, Luft und Sonne“ wurden Zeilenbauten – eingebettet in große Grünflächen – die neuen konstituierenden Bausteine für eine Stadt, in der eine strenge **Trennung der städtischen Funktionen Wohnen, Arbeiten und Freizeit** ein glückliches und gesundes Leben ermöglichen sollte. In der „Charta von Athen“, erstellt nach dem Internationalen Kongress für moderne Architektur 1933, wurden die Grundsätze der neuen Stadt exemplarisch beschrieben. Vor allen Dingen das hier propagierte Prinzip der **Funktionstrennung** hatte eine starke Wirkung bis weit in die Nachkriegszeit hinein und drückt sich in Teilen noch heute in grundlegenden Regelungen des Baugesetzbuchs und der Baunutzungsverordnung aus. Besonders bedeutsame Beispiele für die Architektur und den Städtebau dieser Zeit finden sich in Frankfurt am Main in den Siedlungen des Neuen Frankfurt von Ernst May. In Koblenz entstanden keine Siedlungen im Stil der Klassischen Moderne, jedoch eine Reihe von Einzelbauwerken, von denen die meisten im und nach dem Krieg zerstört wurden. Im Stadtteil Rauental und der Goldgrube finden sich gemäßigt moderne Wohnanlagen, überwiegend noch im Kontext von Blockrandbebauungen.

Heimstätten und Monumentalanlagen

Die Ideologie des Dritten Reichs bedeutete wiederum eine deutliche Abkehr von den Reformbestrebungen der Moderne, insbesondere in Bezug auf die progressiven gesellschaftlichen Vorstellungen. Im Nationalsozialismus wurde gleichwohl pragmatisch mit ästhetischen Bildern umgegangen. Im Wohnungsbau dominierte der Heimatschutzstil und es entstanden zahlreiche Siedlungen, zumeist mit freistehenden klei-

nen Siedlungshäusern mit großen Gärten zur Selbstversorgung und in gartenstädtischer Anmutung. Auch in Koblenz gibt es mehrere Siedlungen, die in dieser Zeit entstanden, so beispielsweise auf der Altkarthause (Karthause Nord), im Osten von Ehrenbreitstein und am Volkspark in Lützel. Der Monumentalstil war den repräsentativen Staatsbauten vorbehalten. Am bekanntesten sind die Planungen für die große Nord-Süd-Achse in Berlin. Die zahlreichen Großplanungen für Koblenz wurden allesamt nicht umgesetzt. Im Dritten Reich entstanden auch zahlreiche moderne Gebäude, diese waren jedoch hauptsächlich im Bereich der Industrie zu finden.

Aufgelockerte und gegliederte Stadt

Das Leitbild der „Aufgelockerten und gegliederten Stadt“ war die Antwort der Nachkriegszeit auf den Städtebau des Dritten Reichs. An die Stelle von großen Achsen und Monumentalität traten nun organisch geformte Stadt- und Siedlungsanlagen. Straßen waren nun nicht mehr gerade, sondern geschwungen und erinnern in ihrer Linienführung an das System von Blutgefäßen, die sich, ausgehend von einer Hauptader, immer feiner verzweigen. Oft sind Straßen und Fußwege getrennt geführt, letztere verlaufen dann in von Straßen unabhängigen Grünzügen, die die neuen Siedlungen und Stadtviertel durchziehen. Die „Aufgelockerte und gegliederte Stadt“ wurde auch als die „Autogerechte Stadt“ bezeichnet, damals noch mit positivem Vorzeichen. Die vorherrschende Bauform ist hier die Zeile. In den 1950/60er Jahren war diese Form des Städtebaus vor allem bei Neubauvierteln absolut dominant und es entstanden zahllose Siedlungen in ganz Deutschland. Herausragende Beispiele sind die Sennestadt bei Bielefeld und die Wohnsiedlung „Neue Vahr“ bei Bremen, beide von Hans-Bernhard Reichow. In Koblenz folgen vor allem die Anlagen auf dem Karthäuserhofgelände, die Siedlungsanlagen im Bereich der Pfaffendorfer Höhe und das Kastorviertel in der Altstadt diesem Leitbild.

Urbanität durch Dichte

Spätestens seit Mitte der 1960er Jahre wurde zunehmend Kritik am Leitbild der aufgelockerten und gegliederten Stadt geübt, die in ihrer Monofunktionalität jegliche Urbanität, also städtisches Leben und Lebensgefühl, vermissen lies. Zunehmend beteiligten sich nun auch Soziologen an städtebaulichen Diskussionen. Gefordert wurde wieder eine stärkere Nutzungsmischung und Verdichtung von Wohnvierteln, um die Langweiligkeit der Siedlungen der Wiederaufbauzeit zu überwinden. Unter dem Leitbild „Urbanität durch Dichte“ entstanden nun große neue Trabantenstädte. Hauptmerkmal dieser neuen Stadtteile ist die durch Hochhauskomplexe erzeugte sehr große Bewohnerdichte. Zwei sehr bekannte Beispiele für den Städtebau dieser Zeit sind das Märkische Viertel und die Gropiusstadt in Berlin. Mangelnde Gestaltung, das nicht eingelöste Versprechen einer besseren Nutzungsdurchmischung und die oft randständige Lage in der Stadt führten dazu, dass sich diese Quartiere in der Folge oft zu sozialen Brennpunkten entwickelten. In Koblenz entstanden in dieser Zeit der neue Stadtteil Karthause Flugfeld und die Horchheimer Höhe.

Stadterneuerung und behutsame Sanierung

Der Ölschock von 1973 zeigte exemplarisch die Grenzen eines unbeschränkten Wachstums auf, der die Denkweise der Moderne bis zu diesem Zeitpunkt maßgeblich geprägt hatte. In Bezug auf die Betrachtung der Stadt setzte ein Sinneswandel ein: nicht mehr großflächige Abrisse alter Stadtquartiere und der Neubau von ganzen Stadtvierteln standen nun im Vordergrund, sondern eine wachsende Wertschätzung für die Leistungen vorangegangener Epochen, eine Rückbesinnung auf traditionelle Stadtformen. So ist es auch kein Zufall, dass 1975 das erste europäische Denkmalschutzjahr ausgerufen wurde. Insbesondere die Altstädte profitierten von diesem Sinneswandel. In Koblenz wurden die Sanierungsgebiete in der Altstadt und in Ehrenbreitstein eingerichtet. Auch bei Neubauten wurde nun wieder vermehrt darauf geachtet, dass sich Gebäude in vorhandene städtebauliche Strukturen einfügen. In der Architektur spricht man in diesem Zusammenhang von der sogenannten „Postmoderne“ – einer Entwurfshaltung, die nicht mehr starr an den Dogmen der klassischen Moderne ausgerichtet ist, sondern auch traditionelle Stilelemente der Architektur aufgreift und in Bezug auf den Städtebau situativ, also der gegebenen städtebaulichen Situation entsprechend sensibel, reagiert.

Stadtumbau, Neue Urbanität und Leitbild Europäische Stadt

Nach dem Ende des Kalten Krieges und der Wiedervereinigung Deutschlands kamen neue Aufgaben auf die Stadtplanung zu. Zum einen wurden große vormals militärisch genutzte Flächen für eine Umnutzung freigegeben. Auf diesen oft sehr zentral gelegenen Flächen konnten so teilweise ganz neue Stadtviertel realisiert werden. Dabei kamen nun verstärkt wieder klassische Bauformen wie Stadthäuser und Stadtvillen in Blockrandbebauungen zum Zuge. Die so entstandenen neuen Quartiere weisen oft wieder Wesenszüge einer urbanen Stadt auf, da hier auch Ansätze für eine stärkere Nutzungsdurchmischung umgesetzt wurden. Ein besonders gelungenes Beispiel für eine solche Entwicklung ist das „Französische Viertel“ in Tübingen, wo nach dem Muster der klassischen europäischen Stadt Parzellen im Blockrand von unterschiedlichen Bauherrengemeinschaften bebaut wurden, wobei die Erdgeschosszonen Raum für Dienstleistungen, Gastronomie und soziale Einrichtungen bieten. Diese **neue Urbanität in Architektur und Städtebau**, die Lust an der in zeitgemäßen Formen neu interpretierten alten Stadt, spiegelt sich mittlerweile in vielen deutschen und europäischen Städten wider. Die neu entwickelten Bauformen – insbesondere die sich an den klassischen Stadtbausteinen orientierenden neuen Formen von Stadthäusern – bilden eine perfekte Grundlage für eine Weiterentwicklung der Städte im Sinne des in diesem Kapitel vorgestellten Leitbildes der Europäischen Stadt. Sie sind zugleich modern und zukunftstauglich, negieren dabei aber nicht die alte Stadt und ihre Struktur. Sie entsprechen zudem einem größer werdenden Bedürfnis nach urbanen Wohnformen und Strukturen und bieten darüber hinaus ein großes Gestaltungspotential, sowohl in Bezug auf das Einzelbauwerk, als auch im Hinblick auf die Bildung von städtebaulichen Ensembles.

Quellenverzeichnis

Literatur

Brenner, Klaus Theo – „Die schöne Stadt – Handbuch zum Entwurf einer nachhaltigen Stadtarchitektur“, 2010

Bund Deutscher Architekten BDA (Hrsg.) – „Gestaltungsbeiräte – Mehr Kommunikation, mehr Baukultur“, Informationsbroschüre, 2011

Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung (Hrsg.) – „LEIPZIG CHARTA zur nachhaltigen europäischen Stadt“, angenommen anlässlich des informellen Ministertreffens zur Stadtentwicklung und territorialen Zusammenarbeit in Leipzig am 24./25. Mai 2007

Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung (Hrsg.) – „Weißbuch Innenstadt, Starke Zentren für unsere Städte und Gemeinden“, 2011

Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung (Hrsg.) – „Ist gut gemeint auch gut gemacht- wie kommt das Schöne in die Welt?“, Dokumentation Baukulturwerkstatt, 2012

Deutsches Architektenblatt, Ausgabe November 2012 – „Boom der Beiräte“

StadtBauKultur NRW, Europäisches Haus der Stadtkultur e.V. (Hrsg.) – „Beiräte für Stadtgestaltung in Nordrhein-Westfalen, Beispiele aus der Praxis“, ohne Datumsangabe

Kiepe, Folkert – „Die Europäische Stadt – Auslaufmodell oder Kulturgut und Kernelement der Europäischen Union?“, Thesenpapier, Symposium zur Stadtentwicklung im Rahmen der 154. Sitzung des Bau- und Verkehrsausschusses des Deutschen Städtetags am 07.05.2007 in Köln

Krings, Ivo; Nähr, Norbert – „dialog URBAN – Visionen für eine neue Stadtlandschaft“, Diplomarbeit Technische Universität Hamburg-Harburg, ohne Jahresangabe (ca. 1995)

Reinborn, Dietmar – „Städtebau im 19. und 20. Jahrhundert“, 1996

Penn-Bressel, Gertrude – „Urban, kompakt, durchgrünt – Strategien für eine nachhaltige Stadtentwicklung“, Umweltbundesamt, 2005

Siebel, Walter – „Was ist eine europäische Stadt?“, in: *EuropaKulturStadt*, Beilage des Deutschen Kulturrates und der Kulturstiftung des Bundes in *politik und kultur*, Ausgabe Januar/Februar 2005

Spangenberger, Volker – „Zukunftsaufgabe Innenentwicklung – Umsetzung in der Planungspraxis“ in: *Umwelt und Planungsrecht,* Ausgabe 6/2009

Stadt Koblenz (Hrsg.) – „Das Leitbild der Stadt Koblenz, Magnet am Deutschen Eck: Die Stadt zum Bleiben“, 1998

Stadt Koblenz (Hrsg.) – „Stadtkonzeption – Maßnahmen zur Umsetzung der Stadtkonzeption auf der Basis des Leitbildes“, 2000

Stadt Koblenz (Hrsg.) – „Haushaltsplan 2013 - Rede des Oberbürgermeisters und Stadtkämmerers Prof. Dr. Hofmann-Göttig in der Sitzung des Stadtrates am 09.11.2012“, 2012

Stadt Regensburg, Geschäftsstelle Gestaltungsbeirat (Hrsg.) – Reihe „Regensburg plant & baut“: u.a. „Gestaltungsbeirat 1998-2008, Ein Erfolgsmodell“, 2008

Stimmann, Hans – „Stadthäuser – Handbuch und Planungshilfe“, 2011

Umweltbundesamt (Hrsg.) – „Leitkonzept – Stadt und Region der kurzen Wege, Gutachten im Kontext der Biodiversitätsstrategie“, 2011

www.architektur-baukultur.de

www.baukultur.rlp.de

www.bundestiftung-baukultur.de

Abbildungen

Alle Fotos und Pläne: Stabsstelle für integrierte Stadtentwicklung

4. Themenfelder der Stadtentwicklung

Die Leitlinien der Stadtentwicklung – insbesondere das „Leitbild der Europäischen Stadt“ und die Leitlinie „Innenentwicklung vor Außenentwicklung – aus dem vorangegangenen Kapitel stellen die konzeptionelle Grundlage für die in diesem Kapitel behandelten „Themenfelder der Stadtentwicklung“ dar. Die sechs Themenfelder bilden in Form einer umfassenden Betrachtung aller Fachdisziplinen und Aufgabenfelder der Stadt mit Raumbezug den eigentlichen Hauptteil des Masterplans. Die Themenfelder sind in insgesamt 76 Einzelthemen untergliedert und weisen einen standardisierten Aufbau aus Texten, Bildern und Karten auf. So wird ein „Blick über den Tellerrand“ möglich, **Synergieeffekte** zwischen den zahlreichen Einzelthemen können erkannt und genutzt, widersprüchliche Entwicklungen vermieden werden. Entsprechend wurde für die meisten der insgesamt 71 Themenkarten dieses Kapitels ein einheitlicher, gesamtstädtischer Betrachtungsmaßstab gewählt.

Bei den sechs Themenfeldern handelt es sich im Einzelnen um:

4.1 Wohnen
4.2 Gewerbe, Industrie und Handel
4.3 Mobilität und Verkehr
4.4 Freiraum, Natur und Landschaft
4.5 Freizeit, Kultur und Tourismus
4.6 Bildung und Soziales

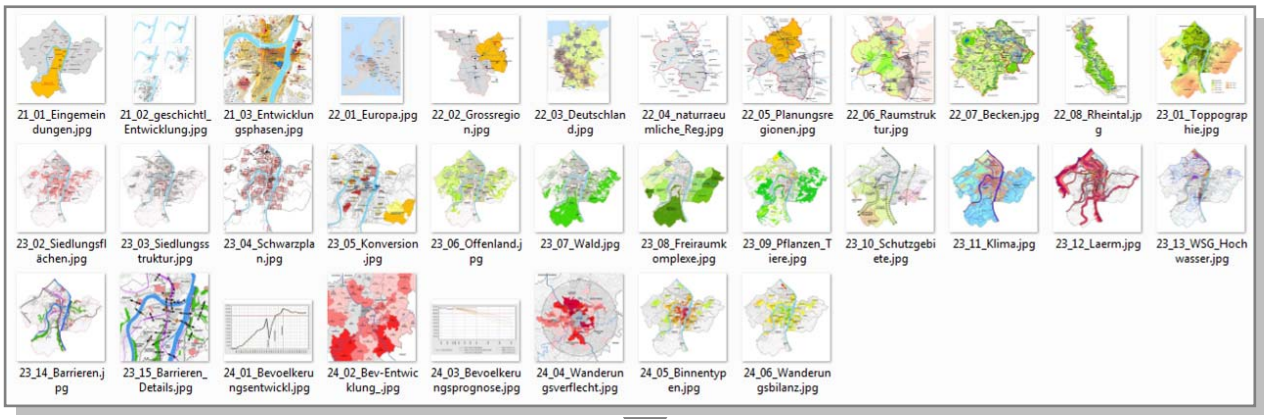
Die in den Themenfeldern formulierten möglichen **Handlungsfelder** haben einen empfehlenden Charakter und ersetzen nicht die Fachplanungen und Konzepte der der Fachämter oder Behörden. Vielmehr wurden vorhandene Fachplanungen – soweit möglich und sinnvoll – in den Masterplan integriert (vgl. auch Übersichtsliste im ersten Kapitel „Aufgabe und Ziel des Masterplans“, Seite 3). Sämtliche in den Themenfeldern vorgeschlagenen Handlungsfelder sind mit der Zielsetzung einer ganzheitlichen und integrierten Stadtentwicklung aufeinander abgestimmt. Am Ende jedes Einzelthemas wird auf **Querbeziehungen** zu anderen Themen hingewiesen. Auf diese Weise können fachübergreifende Verknüpfungen innerhalb desselben oder auch mit anderen Themenfeldern hergestellt werden.

Auf der folgenden Seite ist zum besseren Verständnis der Bedeutung der Themenfelder innerhalb des Masterplans eine Übersicht der **Kapitelhierarchie** wiedergegeben. Die einzelnen Bausteine des Masterplans bauen dabei aufeinander auf: die „Rahmenbedingungen“ bilden die analytische Grundlage für die „Leitlinien“, diese wiederum bilden das innere Bindeglied der „Themenfelder“.

Eine kompakte Zusammenschau der Themenfelder und der verschiedenen möglichen Handlungsfelder findet sich schließlich im fünften Kapitel des Masterplans, „Zusammenfassung und Ausblick“.

1. Aufgabe und Ziel des Masterplans

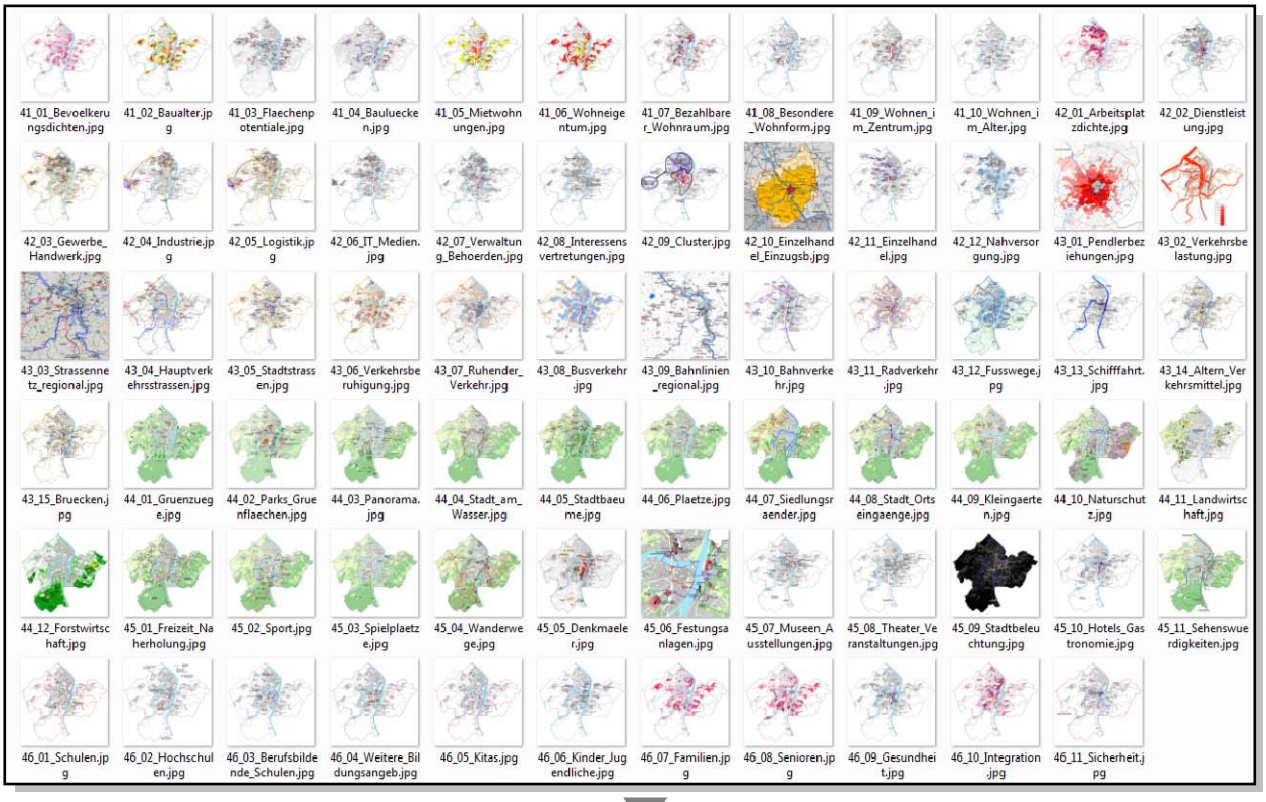
2. Rahmenbedingungen der Stadtentwicklung *(Analyse)*



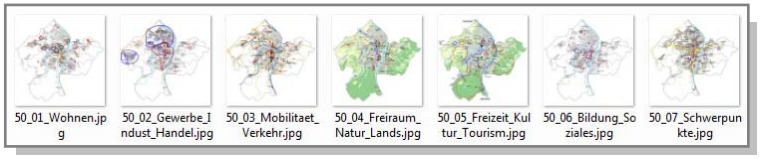
3. Leitlinien der Stadtentwicklung

Basis für…

4. Themenfelder der Stadtentwicklung *(mit Handlungsfeldern)*



5. Zusammenfassung und Ausblick
(mit möglichen Schwerpunkten und Prioritäten)

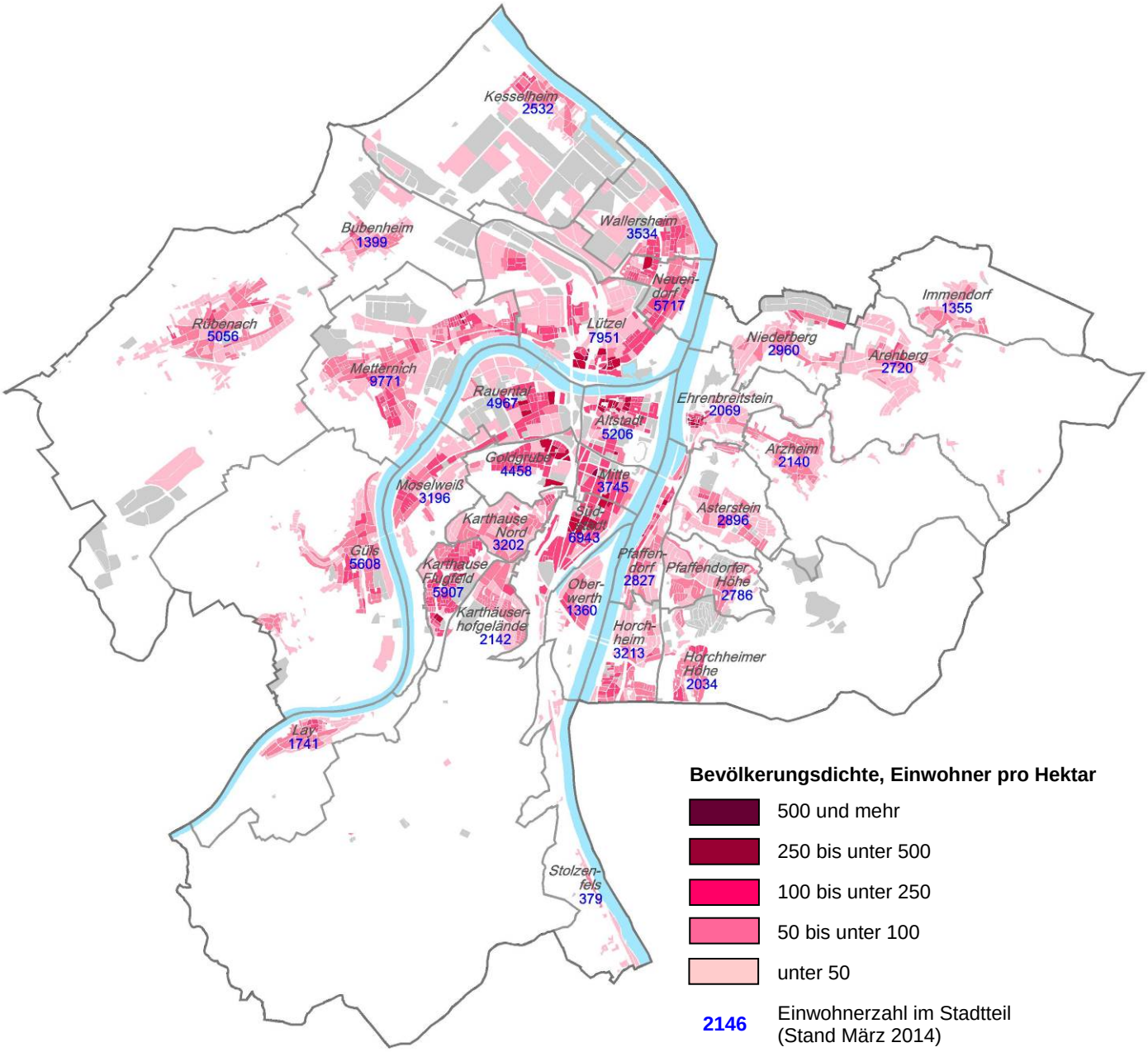


4.1 Wohnen

Die weitaus meisten Gebäude in der Stadt dienen der Wohnnutzung. Sie bilden in ihrer Masse den größten Teil des Stadtkörpers. „Wohnen“ ist also nicht nur ein menschliches **Grundbedürfnis**, „Wohnen“ ist auch ein **Motor der Stadtentwicklung**. Nach den Berechnungen des neuen Wohnraumversorgungskonzepts der Stadt Koblenz besteht bis zum Jahr 2030 ein Neubaupotential von rund 4.000 Wohnungen (Mietwohnungen und Wohneigentum), verteilt zu 56 % auf den Geschossbau und zu 44 % auf das Segment von Ein- und Zweifamilienhäusern. Das entspricht einem jährlichen Neubau von 235 Wohnungen. Von entscheidender Bedeutung wird dabei sein, wo und in welcher Form dieser Neubau stattfinden wird. Während in den vergangenen Jahrzenten überwiegend eher vorstädtische Strukturen (in Form von Siedlungen oder Neubaugebieten mit einer starken Dominanz von Ein- und Zweifamilienhäusern) entstanden sind, ist mittlerweile wieder ein **Trend „Zurück in die Stadt“** festzustellen. Hiervon profitieren insbesondere die zentralen innerstädtischen Lagen wie beispielsweise die Südstadt, die als Wohnstandorte sehr stark nachgefragt werden. Die Leitlinien der Stadtentwicklung – „Innenentwicklung vor Außenentwicklung“ und „Leitbild der Europäischen Stadt“ – haben zum einen das Ziel, verstärkt **innerstädtische Potentialflächen für Wohnnutzung** zu aktivieren, zum anderen urbane und auch nutzungsdurchmischte Formen des Wohnens zu stärken.

Das Themenfeld „Wohnen“ umfasst insgesamt 12 Einzelthemen. Nach einer kurzen Betrachtung der „Altersstruktur des Wohnungsbestandes“ folgen Darstellungen zum „Wohnflächenpotential“ und den „Baulücken“ in Koblenz. Im Sinne einer konsequenten Innenentwicklung sollten diese Flächen künftig im Fokus der Stadtentwicklung stehen. Die Themen „Mietwohnungen“ und „Wohneigentum“ beziehen sich stark auf die Empfehlungen des Wohnraumversorgungskonzepts, ebenso das Einzelthema „Wohnen im Alter“. Eine große Herausforderung ist in diesem Zusammenhang die Bereitstellung von „bezahlbarem Wohnraum“. Lösungsansätze hierfür finden sich u.a. im „Wohnen in der Gemeinschaft“ oder auch in „besonderen Wohnformen“, wie beispielsweise Baugemeinschaften (Baugruppen), Wohnungsgenossenschaften oder generationenübergreifenden Wohnprojekten. Für die zukünftige Stadtentwicklung stellt das „Wohnen im Zentrum“ – sowohl in den innerstädtischen Lagen, als auch in den zentralen Bereichen der Stadtteile – ein wesentliches Thema dar. Eine wichtige Rolle spielt dabei die Qualität des „Wohnumfeldes“. Da sich die meisten Wohnungen im Altbaubestand befinden, tragen Maßnahmen der „Sanierung und Stadterneuerung“ wesentlich dazu bei, diesen Bestand auch für die Zukunft attraktiv zu erhalten.

Zu den wichtigsten Grundlagen für das Themenfeld „Wohnen“ gehören das Wohnraumversorgungskonzept der Stadt Koblenz und das Berichtswesen zum Thema „Wohnen“ der Koblenzer Statistikstelle. Ferner wurden umfangreiche Ortsbegehungen zur Erfassung des Wohnungsbestandes durchgeführt. Eine Übersicht der verwendeten Quellen befindet sich am Ende dieses Themenfeldes.



Karte der Bevölkerungsdichte in Koblenz

Die Karte zeigt die unterschiedlichen Bevölkerungsdichten im Koblenzer Stadtgebiet. Die höchsten Werte werden in Teilen der Altstadt sowie der Stadtteile Mitte, Rauental, Goldgrube, Lützel und Ehrenbreitstein erreicht. Der bevölkerungsreichste Stadtteil ist Metternich, gefolgt von Lützel, der Südstadt und Karthause Flugfeld.

rechts: Blick über den Stadtteil Karthause Flugfeld mit einer hohen Bevölkerungsdichte auf Grund von Hochhausbebauung



Altersstruktur Wohnungsbestand

Das Alter der Wohnungen allgemein – und eine starke **räumliche Konzentration** von Wohnungsbeständen aus der gleichen Baualterskategorie im Speziellen – geben Hinweise auf mögliche **Modernisierungs- und Ersatzbedarfe**. Insbesondere die Wohnungsbestände der Nachkriegszeit und den 1960/70er Jahren weisen oft einen erhöhten Sanierungsbedarf auf. Insgesamt betrachtet befindet sich der Wohnungsbestand der Stadt Koblenz überwiegend in Gebäuden, die entweder bereits vor dem Zweiten Weltkrieg oder im Nachkriegsjahrzehnt errichtet wurden. Bei einem Gesamtbestand von rund 58.000 Wohnungen stammen fast 16.000 Wohnungen aus dieser Zeit. Auch die Bauphase der 1960/70er Jahre ist für das heutige Erscheinungsbild von Koblenz in Teilen prägend. Jede vierte Wohnung wurde in diesem Zeitraum fertig gestellt. In den anschließenden drei Jahrzehnten hat die Bautätigkeit deutlich nachgelassen. Nach 1976 wurden nur noch rund 13.000 Wohnungen errichtet. Eine erhebliche Zäsur in der Baualtersstruktur des Koblenzer Wohnungsbestandes stellen die Zerstörungen in Folge des Zweiten Weltkrieges dar, von denen insbesondere die zentralen Stadtteile betroffen waren. Fast ein Drittel aller mehrgeschossigen Wohngebäude in Koblenz ist in der Nachkriegszeit bis 1962 entstanden, um eine schnelle Versorgung der Bevölkerung mit Wohnraum zu gewährleisten.

Die einzelnen Koblenzer **Stadtteile** unterscheiden sich – bedingt durch ihre Lage und die damit verbundene bauhistorische Entwicklung – deutlich in der Altersstruktur ihrer Wohnungsbestände. Während die Wohnungen in Stadtteilen wie Rübenach, Moselweiß, Güls oder Bubenheim eine relativ gleichmäßige Verteilung auf unterschiedliche Baualtersphasen aufweisen, sind beispielsweise die Wohngebäude in den Stadtteilen Horchheimer Höhe oder Karthause Flugfeld überwiegend in den 1960/70er Jahren in einem kurzen Zeitrahmen von rund zehn Jahren entstanden und von daher in ihrer Altersstruktur sehr homogen. Andere Stadtteile wiederum verfügen über große Siedlungsbestände, die ebenfalls in einheitlicher Form und Struktur in kurzen Zeiträumen gebaut wurden. Hierzu zählen unter anderem die Zeilenbauten im Bereich Pionierhöhe (Karthäuserhofgelände) oder auf der Pfaffendorfer Höhe aus den späten 1950er bzw. frühen 1960er Jahren.

Mögliche Handlungsfelder

▶ Weiterführung des Monitorings des Wohnungsbestandes (-> Statistikstelle)

▶ „Artgerechter“ Umgang mit Baubeständen aus unterschiedlichen Bauphasen, sowohl hinsichtlich der Gestaltung der Gebäude bei Sanierungen, als auch im Hinblick auf zeittypische städtebauliche Strukturen

Querbeziehungen

Mietwohnungen, Wohneigentum, Bezahlbarer Wohnraum, Wohnen im Alter, Wohnumfeld, Sanierung und Stadterneuerung, Denkmalpflege


historisches Koblenz
Altstadt – Jesuitenplatz


Ende 19. Jahrhundert
Altstadt –
Eltzerhofstraße


Ende 19. Jahrhundert
Mitte – Markenbildchenweg


1910/20er Jahre
Oberwerth – Eichendorffstraße


1920er Jahre
Goldgrube –
Gutenbergstraße


1930er Jahre
Lützel – Bodelschwinghstraße


1950/60er Jahre
Karthause – Pionierhöhe


1950/60er Jahre
Pfaffendorfer Höhe –
Altenbergerhofstraße

Baualter Wohnungsbestand

Koblenz weist Wohnungsbestände aus den unterschiedlichsten Zeitepochen auf. Eine starke Zäsur in der Altersstruktur resultiert aus den Zerstörungen in Folge des Zweiten Weltkriegs. Hiervon waren insbesondere die zentralen Teile der Stadt betroffen. Entsprechend groß ist die Zahl der Wohnungen aus der Nachkriegszeit.


1960/70er Jahre
Horchheimer Höhe

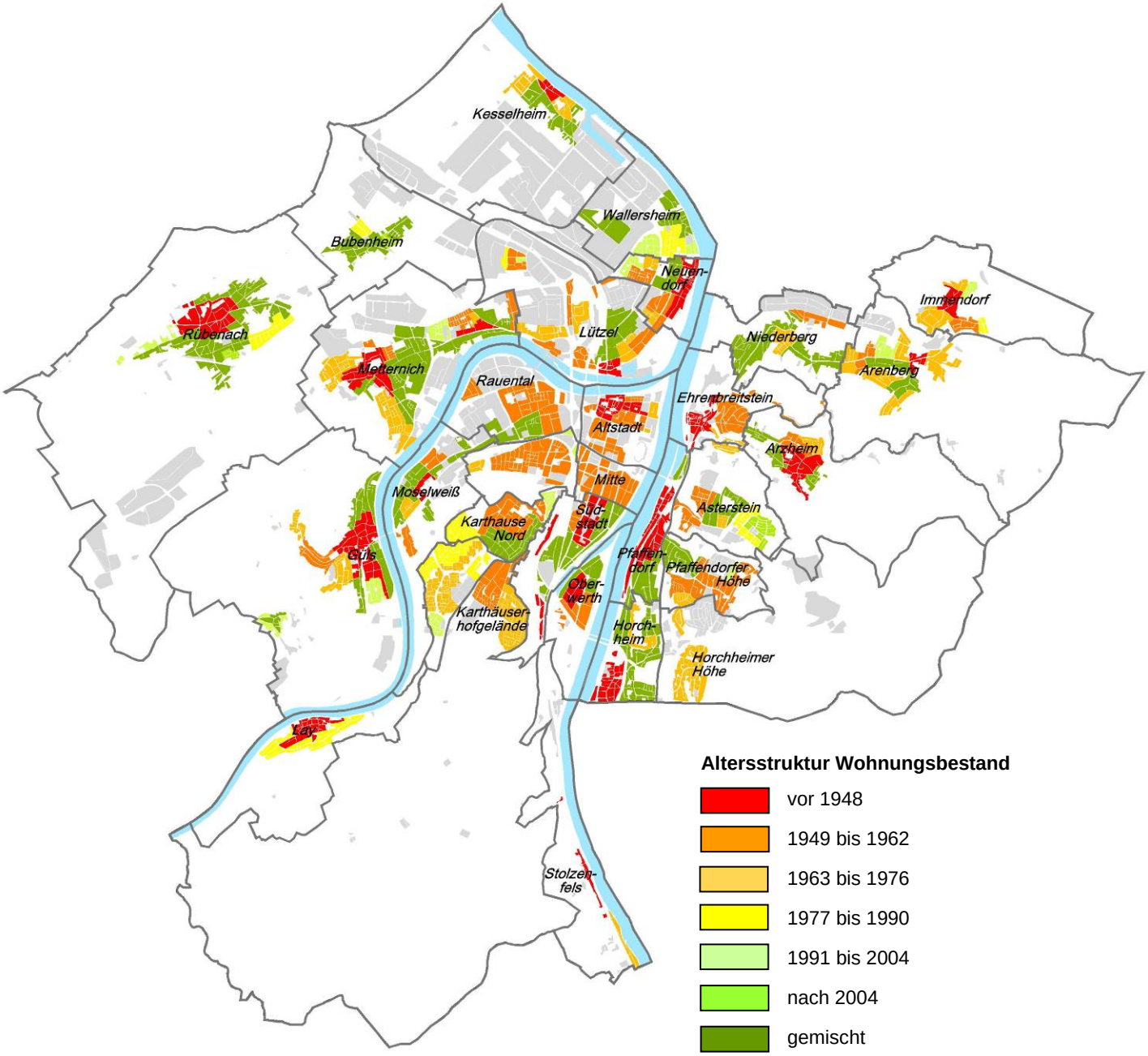

1960/70er Jahre
Karthause Flugfeld –
Stralsunder Straße


1980er Jahre
Karthause – In der Hohl


1990er Jahre
Karthause Flugfeld – Austinstraße


heute
Bubenheim –
Im Kirschgarten


heute
Güls – Baugebiet „Güls Süd“



Karte der Altersstruktur des Wohnungsbestandes in Koblenz

Auf der Karte ist die (vereinfachte) Altersstruktur des Wohnungsbestandes in Koblenz zu erkennen. In der Altstadt und den alten Ortskernen der Stadtteile sind, zumindest in Teilbereichen, die Wohnungen aus der Zeit vor dem Zweiten Weltkrieg dominierend. Große Siedlungsbereiche, wie z.B. auf der Karthause, weisen einen sehr altershomogenen Wohnbestand auf.

rechts: Blick über den Stadtteil Mitte, enges Nebeneinander von Vor- und Nachkriegsbebauung



Wohnflächenpotentiale

Die im Masterplan vorgeschlagenen Leitlinien der Stadtentwicklung – „Innenentwicklung vor Außenentwicklung“ und „Leitbild Europäische Stadt – bilden die konzeptionelle Grundlage für eine künftige stärkere Fokussierung der Stadtentwicklung auf Potentialflächen innerhalb der Siedlungszusammenhänge. Dies betrifft insbesondere die Wohnflächenpotentiale im Innenbereich, die im Folgenden dargestellt werden.

Größere **Bauflächen in Entwicklung** befinden sich derzeit am Südrand von Güls (B-Plan Nr. 260 „Güls Süd“) und in Arenberg (B-Plan Nr. 210 „Ober den Höfen“). Hinzu kommen eine Reihe noch verfügbarer Grundstücke im Bereich der Passivhaussiedlung im Stadtteil Asterstein. Zu den **vorhandenen Wohnflächenpotentialen der Innenentwicklung** zählen die Bereiche „In der Grünwies“ und „Burggelände Mauritiusstraße“ (B-Plan Nr. 284 in Aufstellung) in Rübenach. Für die „Grünwies“ ist ein rechtskräftiger Bebauungsplan (Nr. 237) vorhanden, für den jedoch eine Überarbeitung mit Vergrößerung des Geltungsbereichs in Richtung Süden und ggf. die Integration eines Lebensmittel-Nahversorgers angeregt wird. In Metternich bestehen Entwicklungspotentiale in den Bereichen Ortsmitte, Bachweg und Pollenfeld (B-Plan Nr. 56, derzeit Änderungs- und Ergänzungsverfahren), in Güls in den Bereichen Halfenhof und Am Teufelsgraben. Hinzu kommen Wohnflächenpotentiale in der Goeben-Siedlung im Stadtteil Asterstein (B-Plan Nr. 151a in Aufstellung), an der Reiffenbergstraße in Horchheim und an der Bogenstraße im Stadtteil Goldgrube.

Weitere Potentiale für Wohnflächen liegen in Bereichen, die auf Grund von praktischen oder rechtlichen **Restriktionen** nicht oder nur mit erhöhtem Aufwand entwickelt werden können. So sind die am Westrand von Rübenach gelegenen Flächen am Oberen Bassenheimer Weg und an der Sendnicher Straße durch Lärmemissionen der A 48 belastet. Eine Entwicklung ist hier nur bei Einrichtung einer Lärmschutzanlage möglich. Auch die Bereiche „Trifter Weg“ in Metternich (Hubschrauberlandeplatz Bundeswehr-Zentralkrankenhaus), „Rohrerhof“ (Nähe zur Wehrtechnischen Dienstelle der Bundeswehr) sowie „Hintermark“ und „Trillbach“ in Kesselheim (Nähe zum Industriegebiet Rheinhafen) sind Lärmbelastungen ausgesetzt, wobei die letzteren beiden Flächen – wie auch eine mittig in Kesselheim gelegene und potentiell nutzbare Freifläche – zusätzlich im Überschwemmungsgebiet des Rheins liegen. Vor dem Hintergrund der derzeitigen Rechtslage zum Hochwasserschutz ist auch eine denkbare zeitgemäße Rekonstruktion der zerstörten nördlichen Altstadtsilhouette an der Kastorstraße aller Voraussicht nach derzeit nicht umsetzbar.

Neue Siedlungsflächen im Außenbereich sollten zukünftig nur noch in Form von **Ortsteilarrondierungen** – also behutsamen und moderaten Erweiterungen von Siedlungsrändern an städtebaulich sinnvollen Stellen – erschlossen werden. Hierfür bietet sich u.a. der Bereich „In der Krummfuhr“ am Ostrand von Rübenach im Zusammenhang mit einer möglichen Verlegung der Kreisstraße K 12 an. Potential für eine Ortsteilarrondierung besteht auch am südöstlichen Stadtteileingang sowie am Südrand („In der Flötz“) von Bubenheim. Weitere Flächen liegen darüber hinaus in

Immendorf (Bereich zwischen den Straßen Fuhrweg und Im Wiesengrund), Arzheim (Westrand), Arenberg (östlicher Teilbereich „Auf dem Forst“) und Niederberg („Lehmkaul links“ -> B-Plan Nr. 171a in Aufstellung, sowie „Lehmkaul rechts“).

Die mit Abstand größten Wohnflächenpotentiale befinden sich in den Bereichen der **militärischen Konversionsflächen**. Hierbei ist an erster Stelle die Fritsch-Kaserne in Koblenz-Niederberg zu nennen, die mit den beiden Teilbereichen Mitte und Technischer Bereich West (TBW – derzeit noch militärisch gewidmet) eine Fläche von rund 17,5 ha umfasst. Bei einer militärischen Entwidmung der Gneisenau-Kaserne im Stadtteil Horchheimer Höhe stünden weitere rund 16 ha für eine Wohnflächenentwicklung zur Verfügung. Potentielle Wohnstandorte (teilweise in Kombination mit Dienstleistungsnutzungen) stellen auch die ebenfalls derzeit noch militärisch genutzten Flächen der Langemarckkaserne in Lützel, der Wehrtechnischen Dienststelle (WTD) in Metternich sowie Teile des Komplexes Koblenzer Hof des Bundesamts für Ausrüstung, Informationstechnik und Nutzung der Bundeswehr (BAAINBw) in der Altstadt dar. Zu klären ist die Zukunft der Wehrtechnischen Studiensammlung der Bundeswehr, durch die die Liegenschaften Langemarckkaserne und TBW Fritsch-Kaserne in ihrer weiteren Entwicklung „blockiert“ sind. Im Falle einer Entwicklung des TBW müsste zudem die Kompostierungsanlage an der Niederberger Höhe auf Grund der von dieser Anlage ausgehenden Geruchsemissionen verlagert werden. Für die Flächen des ehemaligen Soldatenbads in Horchheim wird derzeit bereits ein Bebauungsplan (Nr. 43) für eine Entwicklung als Wohnstandort erstellt.

Flächenpotentiale für künftige Wohnnutzungen lassen sich auch durch eine Umnutzung **ziviler Konversionsflächen** erschließen. Ein möglicher Entwicklungsbereich befindet sich auf den Flächen des ehemaligen Fachhochschulstandorts im Umfeld der Reste der Feste Kaiser Alexander im Stadtteil Karthause Nord (vgl. Themenfeld „Freizeit, Kultur und Tourismus“ -> Einzelthema „Die Koblenzer Festungsanlagen“). Ein weiteres attraktives Wohnflächenpotential stellt der ehemalige Hochschulstandort im Stadtteil Oberwerth dar, dessen Entwicklung durch das Land Rheinland-Pfalz betrieben wird (rechtskräftiger B-Plan Nr. 67 „Musikerviertel“). Die Schließung des alten Stadtbads Mitte ermöglicht darüber hinaus eine Umnutzung von Teilflächen der Weißer Gasse am westlichen Altstadtrand. Hier könnte langfristig als kleinteiliges, nutzungsdurchmischtes und urbanes neues Quartier entstehen.

Durch eine verstärkte **Nutzungsdurchmischung von Wohnen und Arbeiten** könnten künftig zusätzliche Wohnflächen in innerstädtischen Lagen entstehen. Potentialflächen liegen vor allem im Bereich des Büroparks Moselstausee im Rauental, so z.B. auf den Flächen des ehemaligen Nutzviehhofs. Für eine Entwicklung von Wohnflächen im Büropark ist jedoch eine Verlagerung störender gewerblich-industrieller Restnutzungen erforderlich. Auch durch **Umstrukturierung von innerstädtischen Gewerbegebieten** ließen sich kombinierte Dienstleistungs- und Wohnstandorte entwickeln, so insbesondere im Bereich des Gewerbegebiets Franz-Weis-Straße an der B 9 im Zusammenhang mit der Etablierung einer zentralen Dienstleistungsachse (Wohnen in der „zweiten Reihe“). Durch moderate **Nachverdichtungen** könnten zu-

dem neue Wohnflächen im Bereich der sogenannten „Cité des Cadres“ im Stadtteil Pfaffendorfer Höhe oder in Blockinnenbereichen, beispielsweise an der Hohenzollernstraße im Stadtteil Mitte oder in Arzheim („Heugericht“ Nord), entstehen.

Im gültigen **Flächennutzungsplan** (FNP) der Stadt Koblenz ist eine Reihe von großen geplanten Wohnbauflächen im Außenbereich dargestellt. Gemäß der Leitlinie „Innenentwicklung vor Außenentwicklung“ sollten diese Flächen im Zuge der Fortschreibung des FNP entfallen. Hierbei handelt es sich um die Bereiche „Im Himmelreich“ in Bubenheim, Nordrand Kesselheim, Nordwestrand Immendorf, „Kreuzberg“ in Ehrenbreitstein / Niederberg, „Arzheimer Schanze“ zwischen Arzheim und Ehrenbreitstein und „Auf dem Forst“ in Arenberg. Auf Grund weiterer Restriktionen sollten die Flächen östlich der Passivhaussiedlung Asterstein (Ausgleichsflächen, Lärmbelastung durch B 49) und am Moselufer in Neuendorf (neue Hochwasserschutzanlage) aus dem FNP herausgenommen werden.

Mögliche Handlungsfelder

▶ Generell Vorrang der Nutzung von Wohnflächenpotentialen im Innenbereich gegenüber der Neuerschließung von Wohnflächen im Außenbereich

▶ Nutzung von vorhandenen und künftigen militärischen Konversionsflächen (Fritsch-Kaserne, Gneisenau-Kaserne, Langemarckkaserne, WTD in Metternich) für Wohnzwecke, teilweise in Kombination mit Dienstleistungsunternehmen

▶ Nutzung vorhandener ziviler Konversionsliegenschaften (u.a. ehemalige Fachhochschule Karthause Nord, ehemaliger Nutzviehhof Rauental) und Nachverdichtungspotentiale (u.a. Ortsmitte Metternich, „Cité des Cadres“ Pfaffendorfer Höhe)

▶ Förderung einer verstärkten Nutzungsdurchmischung von Wohnen und Arbeiten (Büropark Moselstausee), Nutzung von Flächenpotentialen im Rahmen langfristiger Umstrukturierungen (z.B. Gewerbegebiet Franz-Weis-Straße, Rauental)

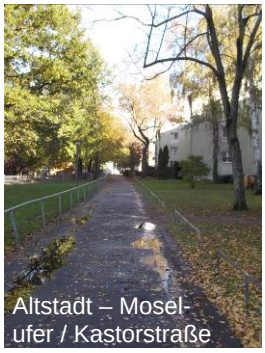
▶ Nutzung des Potentials für Ortsteilarrondierungen (z.B. „In der Flötz“ in Bubenheim, „In der Krummfuhr“ in Rübenach), Herausnahme großflächiger Außenbereichs-Neubaugebiete aus dem Flächennutzungsplan (z.B. Bubenheim, Immendorf)

▶ Klärung Zukunft Wehrtechnische Studiensammlung, ggfs. Verlagerung Kompostierungsanlage Niederberg für Entwicklung TBW Fritsch-Kaserne

Querbeziehungen

Baulücken, Wohnen im Zentrum, Besondere Wohnformen, Wohnen im Alter, Sanierung und Stadterneuerung, Öffentliche Verwaltung und Behörden, Nahversorgung, Siedlungsränder, Grünzüge, Kleingärten, Die Koblenzer Festungsanlagen, Museen und Ausstellungen


Altstadt – Quartier „Weißer Gasse“


Altstadt – Mosel-ufer / Kastorstraße

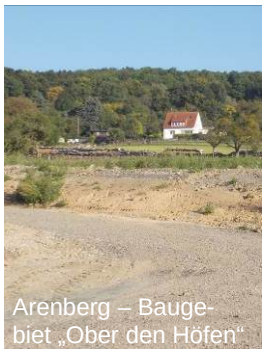

Südstadt – Blockinnenbereich Hohenzollernstraße


Rauental – Büropark Moselstausee


Rauental – ehe-maliger Nutzviehhof


Goldgrube – Bogenstraße / Gutenbergstraße


Güls – Baugebiet „Güls Süd“


Arenberg – Bauge-biet „Ober den Höfen“

Wohnflächenpotentiale I

Bei der Entwicklung neuer Wohnflächen sollte der Fokus gemäß der Leitlinie „Innenentwicklung vor Außenentwicklung“ künftig verstärkt auf Bereiche im Siedlungszusammenhang gelegt werden. In der Stadt gibt es eine Reihe potentieller Innenentwicklungsflächen, insbesondere militärische und zivile Konversionsflächen.


Horchheim – Reiffenbergstraße


Karthause Nord – ehe-maliges FH-Gelände


Horchheim – ehemaliges Soldatenbad


Oberwerth – Musikerviertel


Metternich – Trifter Weg


Metternich – Ortsmitte


Bubenheim –
südlicher Ortsrand, In der Flötz


Rübenach –
In der Grünwies


Rübenach – In der Krummfuhr


Asterstein – Goeben-Siedlung


Arzheim – Nordwest


Arenberg – Auf dem Forst / Hannarsch


Kesselheim – zwischen Kurfürst-Schönbornstraße und Kaiser-Otto-Straße


Niederberg –
Lehmkaul links

Wohnflächenpotentiale II

Zu den Innenentwicklungspotentialen zählen auch Flächen für eine mögliche Nachverdichtung, z.B. in Blockinnenbereichen, oder eine verstärkte Nutzungsdurchmischung von Wohnen und Arbeiten. Neue Siedlungsbereiche im Außenbereich sollten nur noch im Rahmen von behutsamen Ortsteilarrondierungen erschlossen werden.


Lützel – Langemarckkaserne

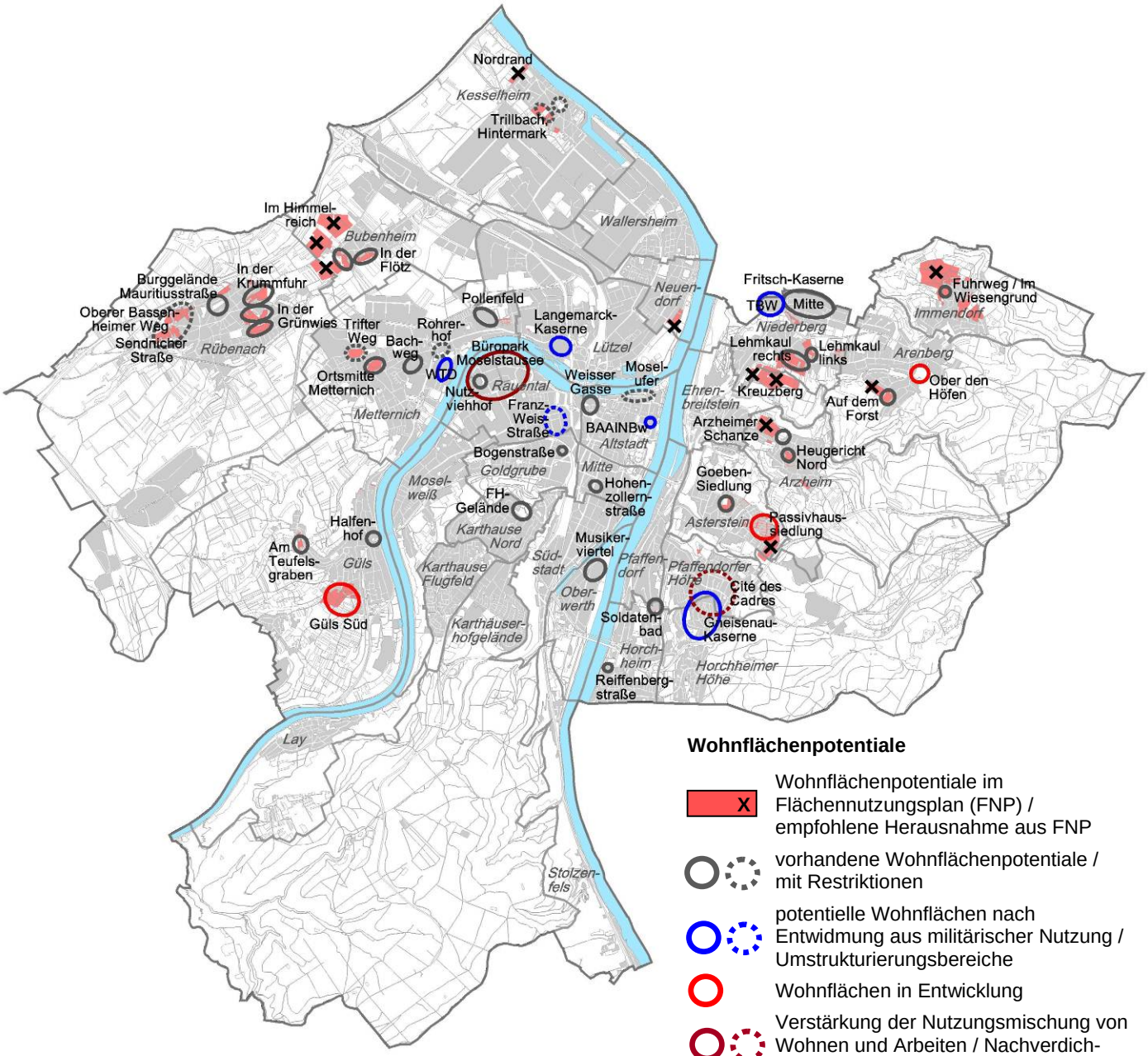

Lützel –
Langemarckkaserne


Niederberg – Fritsch-Kaserne
Technischer Bereich West (TBW)


Niederberg – Fritsch-Kaserne


Niederberg –
Fritsch-Kaserne


Hochheimer Höhe – Gneisenau-Kaserne



Wohnflächenpotentiale

- X — Wohnflächenpotentiale im Flächennutzungsplan (FNP) / empfohlene Herausnahme aus FNP
- vorhandene Wohnflächenpotentiale / mit Restriktionen
- potentielle Wohnflächen nach Entwidmung aus militärischer Nutzung / Umstrukturierungsbereiche
- Wohnflächen in Entwicklung
- Verstärkung der Nutzungsmischung von Wohnen und Arbeiten / Nachverdichtungspotential

Karte Wohnflächenpotentiale

Auf der Karte sind die zahlreichen Flächenpotentiale für eine mögliche künftige Wohnnutzung in Koblenz zu erkennen. Mit Ausnahme von Flächen für Ortsteilarrondierungen (z.B. Rübenach, Bubenheim) liegen diese ausschließlich innerhalb der vorhandenen Siedlungszusammenhänge und entsprechen damit der Leitlinie „Innenentwicklung vor Außenentwicklung“.

rechts: Blick über die Fritsch-Kaserne in Koblenz-Niederberg, das größte Wohnflächenpotential in Koblenz



Baulücken

Die Schließung von Baulücken wie auch die bessere Ausnutzung von mindergenutzten Grundstücken entspricht in einem sehr hohen Maß den im Masterplan vorgeschlagenen Leitlinien „Innenentwicklung vor Außenentwicklung“ und „Leitbild Europäische Stadt“. Zum einen wird hierdurch ein **Beitrag für eine Reduzierung des Flächenverbrauchs** durch neue Siedlungsflächen geleistet. Zum anderen können vorhandene technische oder auch soziale Infrastrukturen durch die **Erhöhung der städtischen Dichte** besser ausgelastet werden. Dies ist gerade auch vor dem Hintergrund des demographischen Wandels von einer großen Wichtigkeit. Darüber hinaus wird auf diese Weise auch das **Stadtbild** zumeist deutlich verbessert.

Bei **Baulücken** handelt es sich um unbebaute, oft zentral gelegene und in der Regel voll erschlossene Grundstücke. Die Art der Baulücken reicht dabei von durch Brandwände gebildeten klassischen „Lücken“ in einer geschlossenen Randbebauung (vorzugsweise Innenstadtbereiche) bis hin zu allseitig offenen Grundstücksflächen (insbesondere Wohnsiedlungen der Stadtrandbereiche). Auch die Größe von Baulücken kann recht unterschiedlich sein. Die Spannweite reicht von kleinsten Grundstücken im Altstadtbereich oder in den Stadtteilkernen bis hin zu großen offenen Straßenfronten, die in Abhängigkeit vom Maßstab der Nachbarbebauung Breiten von 50 Metern und mehr umfassen können. Insofern kein Bebauungsplan vorhanden ist, richtet sich die Bebaubarkeit von Baulücken innerhalb der im Zusammenhang bebauten Siedlungsbereiche (sog. „Innenbereich“) nach den Vorgaben des § 34 Baugesetzbuch. Grundstücke außerhalb von Siedlungsflächen (sog. „Außenbereich“) zählen explizit nicht zu den Baulücken. Hierunter fallen beispielsweise auch Flächen für potentielle Ortsteilarrondierungen (vgl. Einzelthema „Wohnflächenpotentiale“). Für Vorhaben in diesen Bereichen ist in der Regel ein Bebauungsplan zu erstellen.

Auch **mindergenutzte Grundstücke** stellen ein nicht unerhebliches Flächenpotential in der Stadt dar. Bei diesen Grundstücken handelt es sich grundsätzlich um Flächen, die zu weniger als 50 Prozent der rechtlich zulässigen Nutzung bebaut sind. Auf diesen Grundstücken vorhandene Baulichkeiten bleiben in der Regel in ihrer Geschossigkeit deutlich hinter der Nachbarbebauung zurück (beispielsweise ein- oder zweigeschossige, oft kioskartige Bebauung bei vier- oder fünfgeschossiger Umgebung). Zu den Mindernutzungen können auch Lagerflächen, Garagenanlagen, Parkplätze, gewerblich genutzte Immobilien in zentralen Lagen oder – im Hinblick auf das Stadtbild – baulich nicht in die Umgebung integrierte Lebensmittel-Nahversorger gehören.

Für die Stadt Koblenz sind derzeit rund 500 Baulücken erfasst. Hinzu kommen zahlreiche mindergenutzte Grundstücke und auch Potentiale für **Nachverdichtungen** wie beispielsweise im Bereich der „Cité des Cadres“ im Stadtteil Pfaffendorfer Höhe. Baulücken und Mindernutzungen sind zwar über das gesamte Stadtgebiet verteilt, ihre Anzahl ist jedoch insgesamt in den Stadtteilen am Stadtrand (z.B. Rübenach, Bubenheim) deutlich höher als in den zentralen Lagen der Stadt. Insbesondere in der Altstadt konnten in den vergangenen Jahren mehrere „prominente“ Baulücken und

mindergenutzte Grundstücke geschlossen bzw. einer Neunutzung zugeführt werden; ein Trend, der erfreulicherweise anhält. Dies kann sicherlich unter anderem auf die positiven Effekte der BUGA 2011 und auch auf die Maßnahmen im Zusammenhang mit der Sanierung des Zentralplatzes zurückgeführt werden.

Da sich die überwiegende Mehrzahl der Baulücken wie auch der mindergenutzten Grundstücke in privatem Eigentum befindet, kann eine Aktivierung dieser Flächen durch die Stadt nicht direkt gesteuert werden. Gleichwohl bestehen indirekte Möglichkeiten der Einflussnahme auf die Grundstückseigentümer. Empfohlen wird insbesondere die Erstellung eines **Baulücken- und Brachflächenkatasters** im Rahmen eines **Baulandmanagements** für die Stadt Koblenz. Ein solches Kataster sollte nach Möglichkeit neben einer interaktiven Stadtkarte zur Verortung der Grundstücke auch Empfehlungen für die Art der potentiellen Nutzung, das Maß der Grundstücksausnutzung und die planungsrechtliche Situation enthalten. Die Veröffentlichung eines solchen Katasters im Internet (unter Beachtung der datenschutzrechtlichen Vorgaben) mit begleitenden Informationen dient zum einen ganz allgemein der Sensibilisierung der Bevölkerung hinsichtlich des Themas, zum anderen kann Interesse bei potentiellen Bauinteressenten und Investoren an den entsprechenden Flächen geweckt werden. Auch könnten Grundstückseigentümer gezielt angesprochen oder angeschrieben werden, um sie auf die Vorteile einer Entwicklung ihrer Flächen und vorhandene **Beratungs- und Informationsangebote** seitens der Stadt hinzuweisen.

Da eine Häufung von Brachflächen, Baulücken und mindergenutzten Grundstücken auch ein Hinweis auf städtebauliche Missstände sein kann, stellt ein Baulücken- und Brachflächenkataster zusätzlich ein wichtiges **Informations- und Steuerungsinstrument** für die Stadtentwicklung dar. Dieses sollte entsprechend fortgeschrieben und aktualisiert werden.

Mögliche Handlungsfelder

▶ Generell Versuch der verstärkten Aktivierung von Baulücken und mindergenutzten Grundstücken zur Förderung der Innenentwicklung

▶ Erstellung sowie Fortschreibung eines Baulücken- und Brachflächenkatasters im Rahmen eines Baulandmanagements für die Stadt Koblenz

▶ Informationsbereitstellung mit Beratungshinweisen für Grundstückseigentümer sowie potentielle Bauinteressenten und Investoren, ggfs. direktes Ansprechen bzw. Anschreiben von Grundstückseigentümern

Querbeziehungen

Wohnflächenpotentiale, Mietwohnungen, Wohneigentum, Wohnen im Zentrum, Sanierung und Stadterneuerung, Dienstleistung


Altstadt – Görresstraße


Altstadt – Entenpfuhl


Mitte – Löhrstraße / Rizzastraße


Mitte - Hohenstaufenstraße


Goldgrube – Cusanusstraße


Mitte – Hohenzollernstraße


Rauental – Moselweißer Straße


Rauental – Moselweißer Straße

Baulücken

Im Stadtgebiet befinden sich zahlreiche Baulücken und mindergenutzte Grundstücke. Eine Schließung dieser Lücken bzw. eine bessere Ausnutzung dieser Flächen trägt in hohem Maße zur Stärkung der Innenentwicklung, zur besseren Auslastung der Infrastrukturen und generell zur Verbesserung des Stadtbildes bei.


Immendorf – Im Kettengarten

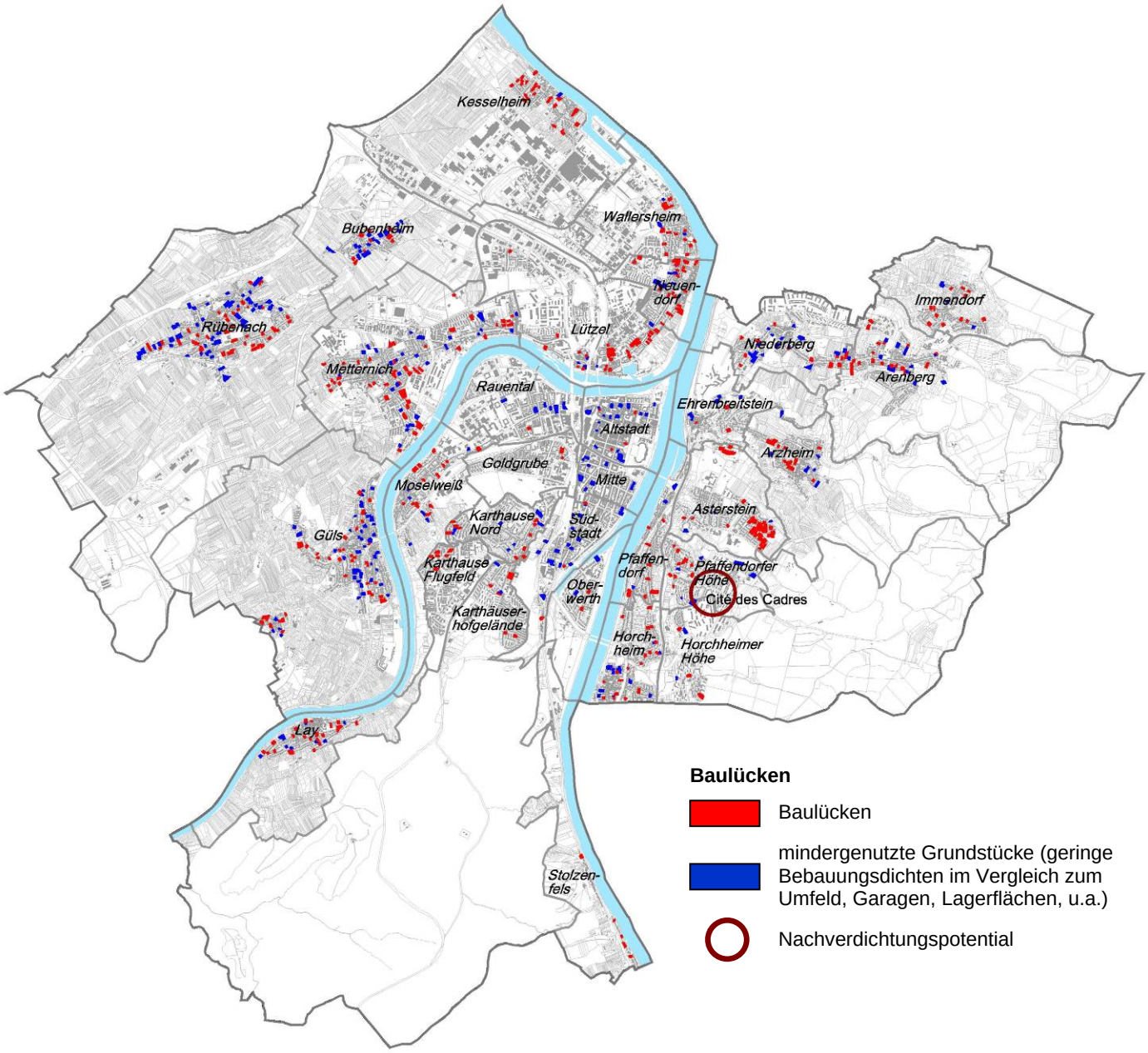

Wallersheim – Langenaustraße


Metternich – Auf der Lay


Karthause Flugfeld – Wepeling-Hole-Str.


Lützel – Brenderweg


Lay – Legiastraße



Karte Baulücken und mindergenutzte Grundstücke in Koblenz

Auf der Karte sind die zahlreichen Baulücken und mindergenutzten Grundstücke im Stadtgebebiet von Koblenz zu erkennen, soweit diese bislang erfasst wurden. Baulücken und Mindernutzungen sind zwar über die gesamte Stadt verteilt, insgesamt jedoch in den Stadtteilen am Stadtrand deutlich häufiger anzutreffen als in den zentralen Lagen der Innenstadt.

rechts: Blick über die Passivhaussiedlung im Stadtteil Asterstein mit (noch) vorhandenen Baulücken



Mietwohnungen

Dem Koblenzer Mietwohnungsmarkt kommt zur Versorgung der Bevölkerung mit Wohnraum eine ausgesprochen große Bedeutung zu, da die Mehrheit der Menschen in der Stadt zur Miete wohnt. Die höchsten Anteile an Mietwohnungen finden sich in den zentralen Bereichen der Stadt (Altstadt, Mitte, Südstadt) und den innenstadtnahen Stadtteilen (u.a. Goldgrube, Rauental und Lützel). Darüber hinaus finden sich lokale Mietwohnungskonzentrationen insbesondere in den Großsiedlungen (z.B. Neuendorf, Karthause Flugfeld). Der Anteil an Mietwohnungen nimmt zum Stadtrand hin insgesamt ab und beträgt teilweise unter 20 % (z.B. östlicher Asterstein).

Mit einem durchschnittlichen **Mietpreis** von 6,04 Euro pro Quadratmeter ist Wohnen in Koblenz teurer als im Umland (rund 5,20 Euro/qm). Im Vergleich zu anderen kreisfreien Städten in Rheinland-Pfalz liegt der Mietpreis in Koblenz jedoch trotz in den vergangenen Jahren gestiegener Mieten noch unter dem Durchschnitt von 6,30 Euro/qm. Die Mietpreissteigerungen der letzten Jahre sind dabei für die innerstädtischen Bereiche der Stadt deutlich höher ausgefallen. Ein weiterer Anstieg der Mieten ist vor dem Hintergrund der aktuellen Entwicklungen am Wohnungsmarkt nicht unwahrscheinlich. Zu **Mietpreissegmenten** zusammengefasst, liegt ein Viertel der Wohnungsangebote in Koblenz unterhalb von 5,20 Euro/qm, die mittlere Hälfte unterhalb bzw. oberhalb von 5,80 Euro/qm (Mittelwert) und das „teure“ Viertel oberhalb von 6,60 Euro/qm. Vor allem im hochpreisigen Segment sind überdurchschnittliche **Lagequalitäten** und hochwertige Ausstattungsmerkmale erforderlich, um hier eine gute Nachfrage erzielen zu können.

Hinsichtlich der **Wohnungsgröße** bestehen nach Angaben des neuen Wohnraumversorgungskonzepts der Stadt Koblenz deutliche Unterschiede in der Nachfragesituation. Insbesondere kleine, kostengünstige Wohnungen bis 60 qm werden auf Grund ihrer Eignung für Singles, einkommensschwache Paare und auch Studenten sehr gut nachgefragt. Dem steht ein nur geringes Angebot in diesen Größenklassen gegenüber. Das größte Wohnungsangebot besteht derzeit in der Größenklasse zwischen 60 und 80 qm, wobei hier eine „nur“ durchschnittliche Nachfrage besteht. Für Wohnungen bis zu einer Größe von 105 qm ist die Nachfrage eher gering. Sehr große Wohnungen hingegen sind wiederum gut bis sehr gut nachgefragt. Eine hohe Nachfrage ist auch bei Wohnungen festzustellen, die vor 1949 errichtet wurden. Diese **Baualtersklasse** umfasst insbesondere die beliebten und zumeist auch zentral gelegenen Gründerzeithäuser, die in mittleren und guten Wohnlagen bereits oft modernisiert wurden. Die größten **Erneuerungsbedarfe** weisen die Wohnungsbestände der 1950/60er Jahre wie auch der 1970er Jahre (oftmals in Großwohnsiedlungen) auf, weshalb die Nachfrage hier entsprechend geringer ausfällt. Eine Ausnahme bilden Wohnungen in innerstädtischen oder innenstadtnahen Lagen, z.B. in der Goldgrube oder im Rauental. Generell werden nicht sanierte Wohnungen mit ungünstigen oder veralteten Wohnungsgrundrissen, die dazu noch in randständigen Bereichen der Stadt liegen, künftig deutlich schwerer zu vermieten sein, so dass hier eine großer Handlungsbedarf für die Wohnungseigentümer besteht.

Im Hinblick auf die **Wohnungsart** sind außergewöhnliche Wohnungsgrundrisse – wie beispielsweise bei Maisonette- oder Terrassenwohnungen – sehr beliebt und begehrt. Diese umfassen jedoch lediglich einen sehr geringen Marktanteil, der gleichwohl ausgebaut werden könnte. In Bezug auf die **Wohnungsausstattung** haben sich Balkons oder Loggien mittlerweile fast zu einer Mindestanforderung entwickelt, die bereits von mehr als jeder zweiten angebotenen Wohnung erfüllt wird. Ebenso werden wohnungsbezogene Gartennutzungen stark nachgefragt. Entsprechende Gartenflächen ließen sich insbesondere in Blockinnenbereichen im Rahmen von Altbausanierungen und auch bei urbanen Wohnungsbauprojekten realisieren.

Handlungs- und Investitionsschwerpunkte im Mietwohnungsmarkt sollten nach den Empfehlungen des neuen Wohnraumversorgungskonzepts der Stadt Koblenz in mehreren Bereichen gesetzt werden: Vor dem Hintergrund des demografischen Wandels und steigender Qualitätsansprüche könnte langfristig der **Rückbau** nicht mehr vermietbarer Wohnungsbestände insbesondere in randständigen Lagen im Sinne einer Marktbereinigung sinnvoll sein. Für zentrale Lagen ist ein Abriss nicht sanierungswürdiger Bausubstanz mit anschließendem **Neubau** („Qualitätstausch“) zu empfehlen, zumal hierdurch Impulse für eine Quartiersentwicklung durch Schaffung neuer städtebaulicher Qualitäten ausgelöst werden können. Generell sollte der Neubau nach Möglichkeit nicht auf der „grünen Wiese“, sondern auf Flächen im Innenbereich (vgl. Einzelthemen „Wohnflächenpotentiale“ und „Baulücken“), vorzugsweise in integrierten Lagen, stattfinden. Das **Neubauvolumen** sollte rund 30 Mietwohnungen jährlich umfassen, mit einer überwiegenden Ausrichtung auf die Zielgruppen der „Best Ager“ (50plus), Senioren und berufstätigen Paare mit mittleren bis höheren Einkommen. Zur Schaffung von günstigem Wohnraum durch Wohnungsbauunternehmen mit sozialem Anspruch / Auftrag bedarf es Möglichkeiten einer Quersubventionierung. Da sich die meisten Wohnungen im vorhandenen Bestand befinden, sollte die **Erneuerung** des Wohnungsbestandes prioritär betrieben werden.

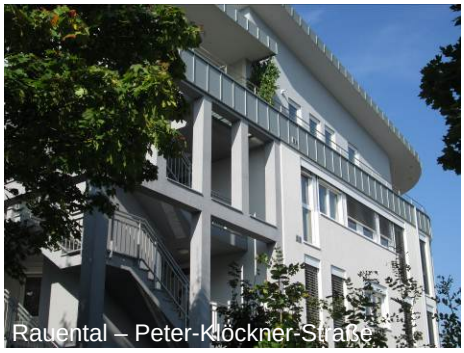
Mögliche Handlungsfelder

▶ Bereitstellung bzw. bauleitplanerische Vorbereitung von Entwicklungsflächen für Mietwohnungsbau, vorzugsweise in der Innenstadt bzw. zentrumsnah, prioritäre Ausrichtung auf Bestandssanierung

▶ Schaffung der Voraussetzungen für ein jährliches Neubauvolumen von rund 30 Mietwohnungen (Zielgruppe Best Ager, Senioren, berufstätige Paare)

Querbeziehungen

Wohnflächenpotentiale, Baulücken, Bezahlbarer Wohnraum, Besondere Wohnformen, Wohnen im Zentrum, Wohnen in der Gemeinschaft, Wohnen im Alter, Wohnen in der Gemeinschaft, Wohnumfeld, Sanierung und Stadterneuerung, Stadtstraßen und Ortsdurchfahrten


Rauental – Peter-Klöckner-Straße


Wallersheim – Langenaustraße

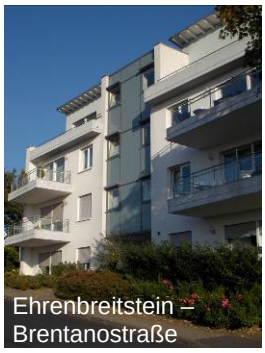

Altstadt – Kastorpfaffenstraße


Pfaffendorf – Hermannstraße


Horchheimer Höhe


Asterstein – Lehrhohl


Karthause Flugfeld – Austinstraße


Ehrenbreitstein – Brentanostraße

Mietwohnungen

Da die meisten Menschen nach wie vor zur Miete wohnen, kommt dem Mietwohnungsmarkt eine ausgesprochen wichtige Funktion bei der Versorgung der Bevölkerung mit Wohnraum zu. Zu den prioritären Handlungsfeldern gehört insbesondere die Pflege und Modernisierung der vorhandenen Wohnungsbestände.


Karthause Flugfeld – Wismarer Straße

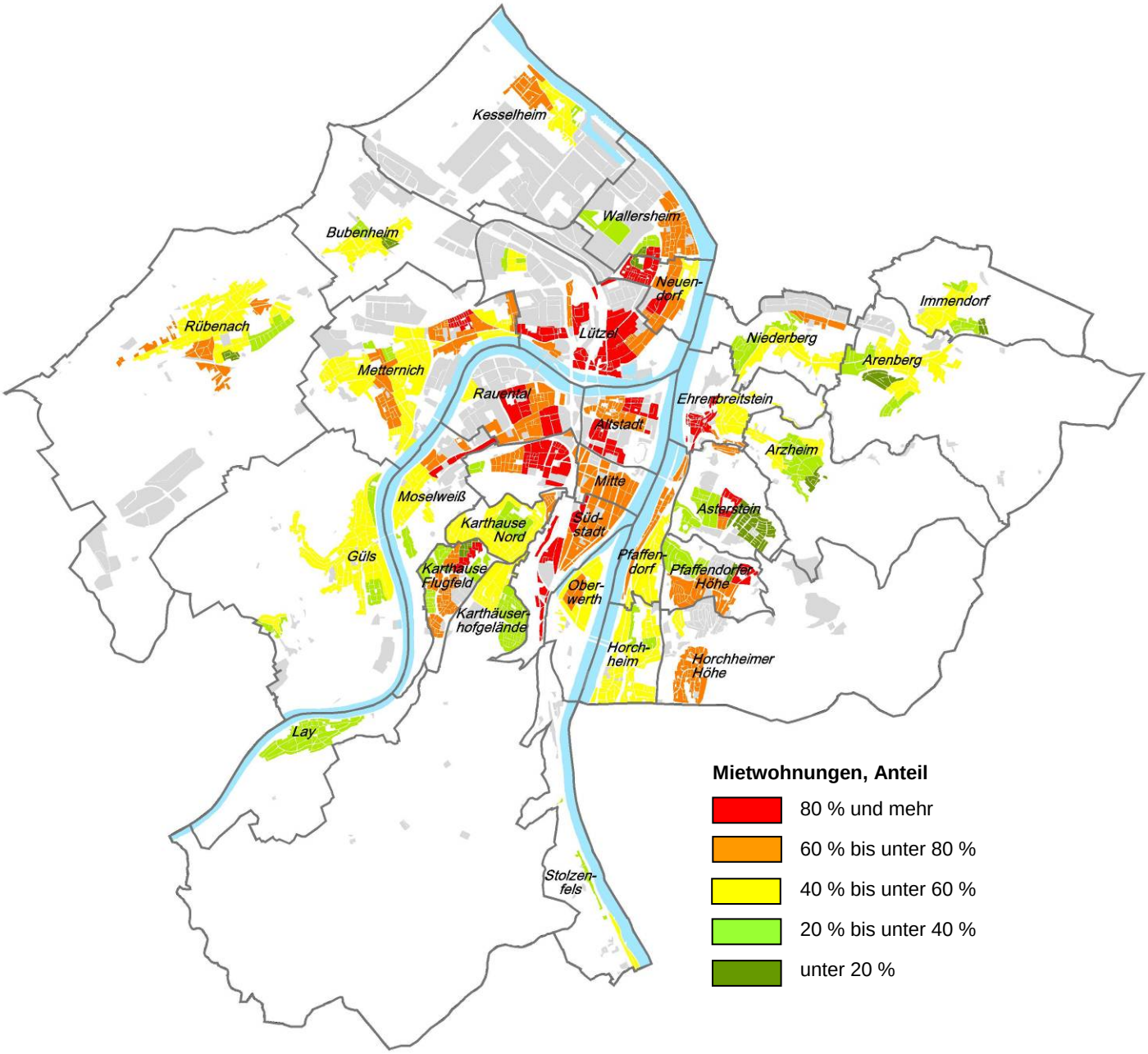

Karthause Nord – Am Fort Konstantin


Metternich – Oberweiher


Rauental – Boelcke Straße


Neuendorf / Wallersheim – Großsiedlung


Metternich - Raiffeisenstraße



Karte des Anteils des Mietwohnungsbestandes in Koblenz

Auf der Karte ist die Verteilung des Mietwohnungsbestandes in Koblenz zu erkennen (vorläufige Datengrundlage: Gebäude- und Wohnungszählung im Rahmen des „Zensus 2011“). Mietwohnungen konzentrieren sich insbesondere in den zentralen Lagen und im Bereich von Großwohnsiedlungen. Ihr Anteil nimmt zum Stadtrand hin ab.

rechts: Großwohnsiedlung Karthause Flugfeld (Stralsunder Straße), klassischer Mietwohnungsbestand aus den 1960/70er Jahren.



Wohneigentum

Beim Wohneigentum ist auf der einen Seite zwischen Eigenheimen – also Ein- und Zweifamilienhäusern (freistehendes Einfamilienhaus und Doppelhaus) sowie Reihenhäusern – und Eigentumswohnungen im Geschosswohnungsbau auf der anderen Seite zu unterscheiden. Während sich auf Grund der höheren städtebaulichen Dichte die Eigentumswohnungen vor allem in der Innenstadt und den innenstadtnahen Gebieten konzentrieren, sind Eigenheime typischerweise insbesondere am Stadtrand anzutreffen. Urbane städtische Reihenhäuser („Stadthäuser“, auch Baugruppen) stellen Sonderformen dar (vgl. Einzelthema „Besondere Wohnformen“).

Familien mit Kindern gehören zu den klassischen Nachfragern von **Ein- und Zweifamilienhäusern**. In diesem Segment sind zwischen 2008 und 2011 durchschnittlich 70 Wohnungen jährlich errichtet worden. Das entspricht rund 0,5 Wohnungen pro 1.000 Einwohner. Damit weist Koblenz im Vergleich zu anderen kreisfreien Städten in Rheinland-Pfalz eine der geringsten **Bauintensitäten** auf. Die **Bodenpreise** in Koblenz sind in den vergangenen Jahren auf Grund des knappen Angebots an Wohnbauflächen leicht gestiegen und reichen aktuell von 135 bis 310 Euro/qm in mittleren Lagen. Im Umland von Koblenz liegen die Bodenpreise deutlich unter dem Koblenzer Niveau. Im Gesamtvergleich mit den kreisfreien Städten in Rheinland-Pfalz liegt Koblenz im Mittelfeld. Die **Nachfragesituation bei Eigenheimen** ist in Koblenz im Vergleich zur Region leicht überdurchschnittlich. Am Markt werden überwiegend freistehende Einfamilienhäuser angeboten, die auf eine hohe Nachfrage treffen. Der Durchschnittspreis liegt hier bei rund 270.000 Euro. Die stärkste Nachfrage besteht bei Reihenhäusern, die für durchschnittlich 190.000 Euro angeboten werden. Generell gilt: besonders preiswerte Häuser sind auch besonders stark nachgefragt. Dies gilt allerdings nicht für Immobilien, die einen hohen Sanierungsaufwand erfordern. Auch im mittleren Preisniveau von 250.000 bis 330.000 Euro und sogar in den oberen Preissegmenten besteht eine solide bis hohe Nachfrage. Diese kann gerade für hochwertige Objekte in sehr guten Lagen derzeit kaum befriedigt werden, so dass Abwanderungen von Interessenten ins Umland stattfinden.

Nach den Empfehlungen des Wohnraumversorgungskonzepts der Stadt Koblenz sollte bei der Neubautätigkeit im Eigenheimbereich auf der einen Seite die gesamte Bandbreite von Ausstattungsqualitäten und Preiskategorien bedient werden, auf der anderen Seite ein Fokus auf die **Zielgruppen** der Familienhaushalte mit geringem Einkommen (Angebote: klassische Reihenhäuser, standardisierte Fertighäuser, aber auch Nutzung des Altbaubestandes zur Eigentumsbildung), der breiten Mittelschicht (Angebote: Doppelhaushälften, freistehende Eigenheime) und der einkommensstarken Haushalte (Angebote: freistehende Einfamilienhäuser, zentrale und urbane Stadthäuser) gelegt werden. Insgesamt ergibt sich bis 2030 im Eigenheimbau ein **Neubaupotential** von 1.650 Wohneinheiten (WE). Das entspricht einem jährlichen Neubauvolumen von 100 WE, das bis 2030 auf 90 WE reduziert werden kann. Eine Erhöhung des Anteils an Wohneigentum auch in innerstädtischen Lagen kann durch besondere Baumodelle, wie beispielsweise Baugruppen, erfolgen.

Im Segment der **Eigentumswohnungen** ist eine vor allem im Vergleich zum Umland deutlich überdurchschnittliche Nachfrage festzustellen, dem jedoch ein nur durchschnittliches Angebot gegenübersteht. Das Preisniveau ist mit 1.500 Euro/qm für Neubau- und Bestandswohnungen relativ günstig, dieses liegt in den anderen kreisfreien Städten deutlich höher. Das im Umland niedrigere Preisniveau ist für Eigentumswohnungen als typisch anzusehen, da bei dieser Wohnform Zentralität und Urbanität eine große Rolle bei der Standortwahl spielen. Insgesamt sind die Preise in diesem Segment seit 2010 um 15 % (für Neubau) gestiegen. Auch hier wirkt sich ein zu geringes Angebot an Bauland für den Geschosswohnungsbau preissteigernd aus. Die **Hauptnachfragegruppe** für Eigentumswohnungen sind Paare ohne bzw. mit einem Kind, Singlehaushalte sowie „Best Ager“ (50 plus) und Senioren. Hinzu kommen als potentielle Erwerber auch Kapitalanleger. Sehr gut nachgefragt werden vor allem große Wohnungen ab 80 qm, während für kleine Wohnungen unter 50 qm eine nur geringe Nachfrage besteht. Sehr gut angenommen werden auch neu errichtete, altengerechte Wohnungen in guter und zentraler Lage. Nachfragesteigernd wirken eine größere Anzahl von Zimmern und besondere Ausstattungsmerkmale wie das Vorhandensein einer Dachterrasse oder Zugang zu einem Garten.

Bei den Eigentumswohnungen besteht ein **Neubaupotential** von insgesamt 1.220 Wohneinheiten (WE) bis zum Jahr 2030. Dies entspricht einem jährlichen Neubauvolumen von 75 WE, das bis zum Jahr 2030 auf 70 WE jährlich reduziert werden kann. **Schwerpunktbildungen** sollten nach den Empfehlungen des Wohnraumversorgungskonzepts bei den Zielgruppen der Best Ager (Angebote: Eigentumswohnungen mit 80 bis 120 qm, drei bis vier Zimmer, in überschaubaren Wohngebäuden wie z.B. Stadtvillen), der Seniorenhaushalte ab 65 Jahren (Angebote: Wohnungsgrößen zwischen 75 und 110 qm, barrierefrei, sowohl im Neubau als auch im Bestandsumbau an ruhigen Standorten mit gutem Nahversorgungsangebot) und der jungen, kaufkräftigen Paare und Singles (Angebote: Neubau, vor allem mit besonderen und „stylischen“ Wohnformen) erfolgen.

Mögliche Handlungsfelder

▶ Förderung des Eigenheimbaus und von Eigentumswohnungen im Geschosswohnungsbau durch Bereitstellung von entsprechenden Wohnflächenpotentialen, insbesondere im Innenbereich (Konversionsflächen etc.)

▶ Erhöhung des Anteils an Wohneigentum auch in zentralen Lagen der Stadt, auch durch besondere Bauformen (z.B. Stadthäuser, Baugruppen)

Querbeziehungen

Wohnflächenpotentiale, Baulücken, Bezahlbarer Wohnraum, Besondere Wohnformen, Wohnen im Zentrum, Wohnen in der Gemeinschaft, Wohnen im Alter, Wohnumfeld, Sanierung und Stadtumbau


Güls – Auf den Elf Morgen


Oberwerth – Schumannstraße

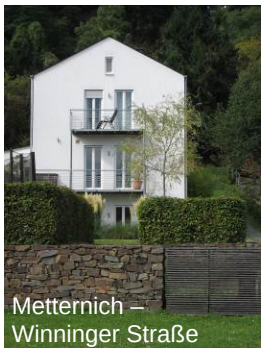

Metternich – Emilie Engel Straße


Pfaffendorfer Höhe – Auf der Steinreusch


Metternich – Auf dem Hellen Weyer


Pfaffendorfer Höhe – Im Schenkelsberg

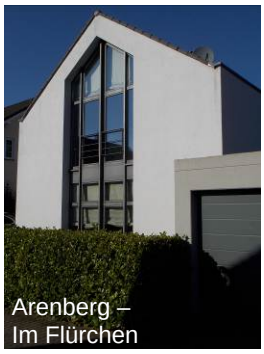

Rübenach – In der Klause


Metternich – Winninger Straße

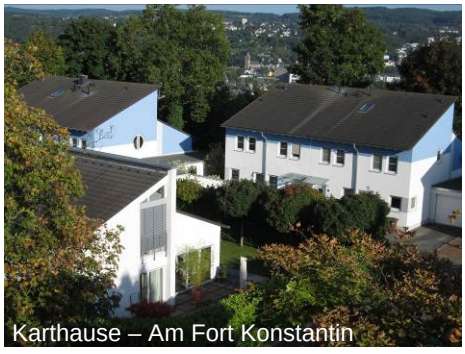
Wohneigentum

Eigenheime, also Ein- und Zweifamilienhäuser sowie Reihenhäuser, sind vor allem in den Gebieten am Stadtrand anzutreffen. Eigentumswohnungen konzentrieren sich klassischerweise in den urbanen Lagen der Innenstadt und am Innenstadtrand. Daneben gibt es auch Sonderformen wie städtische Reihenhäuser.


Asterstein – Passivhaussiedlung

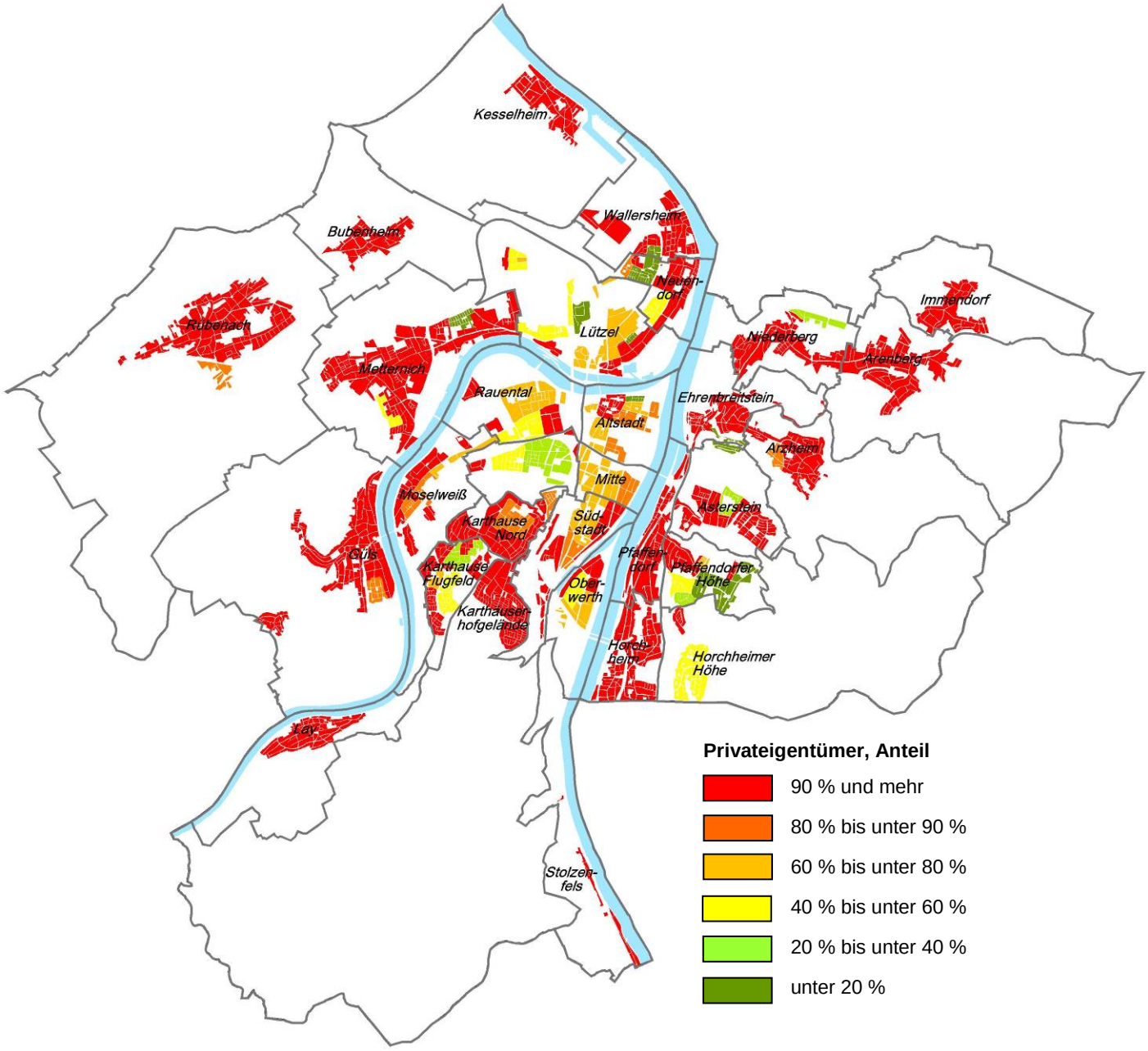

Arenberg – Im Flürchen


Arenberg – Am Hemels


Karthause – Am Fort Konstantin


Immendorf – Kettengarten


Güls – Baugebiet „Güls Süd“



Karte Wohneigentum

Auf der Karte sind die Anteile von Privateigentümern und Eigentümergemeinschaften am Wohnungsbestand in Koblenz zu erkennen (vorläufige Datengrundlage: Gebäude- und Wohnungszählung im Rahmen des „Zensus 2011“). Durch besondere Bauformen – wie beispielsweise Stadthäuser oder Baugruppen – könnte der Anteil des Wohneigentums auch in zentralen Lagen der Stadt gesteigert werden.

rechts: Blick über das Neubaugebiet Passivhaussiedlung Asterstein mit Ein- und Zweifamilienhäusern



Bezahlbarer Wohnraum

Die Bereitstellung von bezahlbaren Wohnungen insbesondere für einkommensschwache Haushalte stellt eine wichtige Herausforderung dar. Vor dem Hintergrund der bundesweit **fortschreitenden Spreizung der Einkommens- und Vermögensentwicklung** ist künftig von einer verstärkten Nachfrage nach günstigen Wohnungen auszugehen. Diese Entwicklung wird durch den demografischen Wandel verstärkt, da bei tendenziell sinkenden Renten aller Voraussicht nach der Anteil der von Altersarmut betroffenen Menschen in Zukunft deutlich ansteigen wird.

Zu den **Nachfragern von bezahlbarem Wohnraum** gehören insbesondere die Gruppen der Geringverdiener (niedriger Einkommensbereich, Anspruch auf Wohnberechtigungsschein für sozial geförderten Wohnraum, jedoch keine staatlichen Transferleistungen), der Bedarfsgemeinschaften (Alleinlebende und Mehrpersonenhaushalte mit Bezug von staatlichen Transferleistungen im Sinne des SGB II), der Bezieher von Mindestsicherung (Sozialhilfeempfänger nach SGB XII – „Grundsicherung im Alter“ und „voll erwerbsgeminderte Personen“) und der Haushalte mit Bezug von Wohngeld (Mietzuschuss für Haushalte mit niedrigem Erwerbseinkommen). Hinzu kommen auch Studenten, die günstigen Wohnraum in der Stadt suchen. **Bedarfe** bestehen vor allem bei preiswerten kleineren Wohnungen mit Größen von 50 bis 60 qm zur Versorgung von Single-Haushalten unterschiedlichen Alters oder von Alleinerziehenden. In diesem Segment ist die Marktsituation als sehr angespannt zu bezeichnen. Ein hoher Bedarf ist auch an barrierefreien seniorengerechten Wohnungen vorhanden, vorzugsweise in der Nähe von Infrastrukturen.

Dem staatlich **geförderten, sozialgebundenen Wohnraum** kommt bei der Versorgung der Bedarfsgruppen eine große Bedeutung zu, auch wenn dieser nur einen kleinen Anteil am Gesamtwohnungsbestand ausmacht (aktuell rund 4 %). Die Anzahl der geförderten Wohnungen ist in den letzten Jahren deutschlandweit deutlich zurückgegangen. Dies liegt in der Logik des Fördersystems begründet. Die Sozialbindung einer Wohnung entfällt nach Rückzahlung des Förderdarlehens, in der Regel nach 25 bis 45 Jahren. Ab diesem Zeitpunkt ist eine Sozialwohnung eine ganz normale Wohnung auf dem Markt. Bei der Wohnraumförderung handelt es sich also quasi um eine Form der „sozialen Zwischennutzung“. In Koblenz hat sich die Zahl der sozial gebunden Wohnungen seit dem Jahr 2007 um über 22 % reduziert. Aktuell stehen nur noch rund 1.600 geförderte Wohnungen zur Verfügung, wobei die stadteigene Koblenzer WohnBau mit einem Anteil von rund 85 % den größten Anbieter darstellt. Bis zum Jahr 2022 werden weitere 276 geförderte Wohnungen aus der Bindung fallen. Vor dem Hintergrund extrem niedriger Marktzinsen sind die aktuellen Förderbedingungen des Landes Rheinland-Pfalz für Investoren wenig attraktiv, so dass derzeit kaum neue sozial gebundene Wohnungen gebaut werden. Dies trägt zusätzlich zu einer Marktverengung im Segment der preisgünstigen Wohnungen bei. Nach den Empfehlungen des Wohnraumversorgungskonzepts sollten im **Neubau** jährlich rund 30 geförderte Wohnungen geschaffen werden, um zumindest die bis 2022 aus der Bindung fallenden Einheiten zu kompensieren.

Der überwiegende Teil des preiswerten Wohnraums wird durch den **frei finanzierten Wohnungsmarkt** zur Verfügung gestellt. Das Angebot günstiger Wohnungen ist dabei in den vergangenen Jahren tendenziell gesunken. Dies betrifft insbesondere kleine Wohnungen unter 50 qm und große Wohnungen ab 90 qm. Für einen Wohnungsneubau auf eigenem Grundstück (ohne Erwerbskosten) müsste für die Refinanzierung der Baukosten eine monatliche Nettokaltmiete von mindestens 7,50 Euro/qm angesetzt werden. Die Bemessungsgrenze der Mietpreise für Bedarfsgemeinschaften beträgt in der Stadt Koblenz knapp fünf Euro/qm. Die Schaffung von bezahlbarem Wohnraum ist daher für die Wohnungsbauunternehmen im Endeffekt nur dann möglich, wenn eine **Quersubventionierung** der preiswerten Wohnungen durch wirtschaftliche Projekte im Mittel- und Hochpreissegment stattfinden kann. Hierzu sollten wiederum geeignete **Flächenpotentiale** in der Stadt aktiviert werden. Insgesamt ist jedoch festzustellen, dass der frei finanzierte Wohnungsbestand den Bedarf im geförderten Wohnungsbau nicht (vollständig) decken kann.

Alternative Modelle zur Versorgung mit preiswertem Wohnraum könnten (wieder) an Bedeutung gewinnen, wenn durch Wohnbauförderung und den freien Wohnungsmarkt nicht ausreichend günstige Wohnungen geschaffen werden können. Hier sind an erster Stelle **Wohnungsgenossenschaften** zu nennen, die sich bereits in der Vergangenheit hinsichtlich der Versorgung ihrer Mitglieder mit bezahlbarem Wohnraum sehr bewährt haben. Allein die Genossenschaft Modernes Wohnen Koblenz verfügt über einen Bestand von rund 1.000 Wohnungen im Stadtgebiet. Auch durch **Gemeinschaftswohnprojekte** oder beispielsweise Zusammenschlüsse von Bauherren zu Baugruppen (vgl. Themenfelder „Besondere Wohnformen“ und „Wohnen in der Gemeinschaft“) können preisgünstige Wohnformen entstehen, sowohl zur Miete, als auch im Wohneigentum. Auch hierzu bedarf es geeigneter Flächen in der Stadt, vorzugsweise in zentralen Lagen. Darüber hinaus sollten Informationen für alternative und kostengünstige Wohnmodelle zur Verfügung gestellt werden.

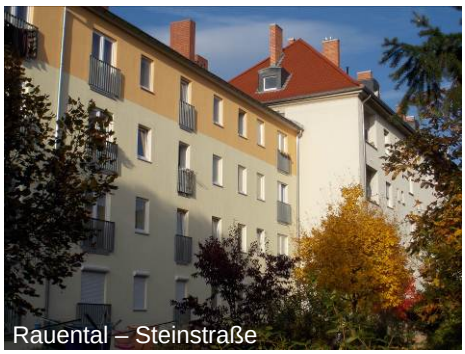
Mögliche Handlungsfelder

▶ Aktivierung geeigneter Flächenpotentiale für bezahlbaren Wohnraum allgemein und für alternative und kostengünstige Wohnmodelle im Speziellen (Genossenschaften, Gemeinschaftswohnprojekte, Baugruppen), Information und Beratung

▶ Optionen für attraktive und wirtschaftliche Wohnprojekte im Mittel- und Hochpreissegment auch für die städtische Wohnungsbaugesellschaft zwecks Querfinanzierung von preiswertem Wohnraum

Querbeziehungen

Wohnflächenpotentiale, Baulücken, Mietwohnungsbau, Wohneigentum, Besondere Wohnformen, Wohnen in der Gemeinschaft, Wohnen im Alter, Familien, Senioren, Integration


Rauental – Steinstraße


Lützel – Mittelweiden


Lützel – Mittelweiden


Karthause – Am Fort Konstantin


Neuendorf / Wallers-heim – Großsiedlung


Neuendorf / Wallersheim – Großsiedlung


Rauental – Steinstraße


Rauental – Steinstraße

Bezahlbarer Wohnraum

Die Bereitstellung von bezahlbarem Wohnraum gehört zu den wichtigen Aufgaben kommunaler Wohnungspolitik. Vor dem Hintergrund einer derzeit nur wenig attraktiven staatlichen Förderkulisse kann künftig auch alternativen Modellen, wie Genossenschaften oder Gemeinschaftswohnprojekten, ein höherer Stellenwert zukommen.


Karthause Flugfeld

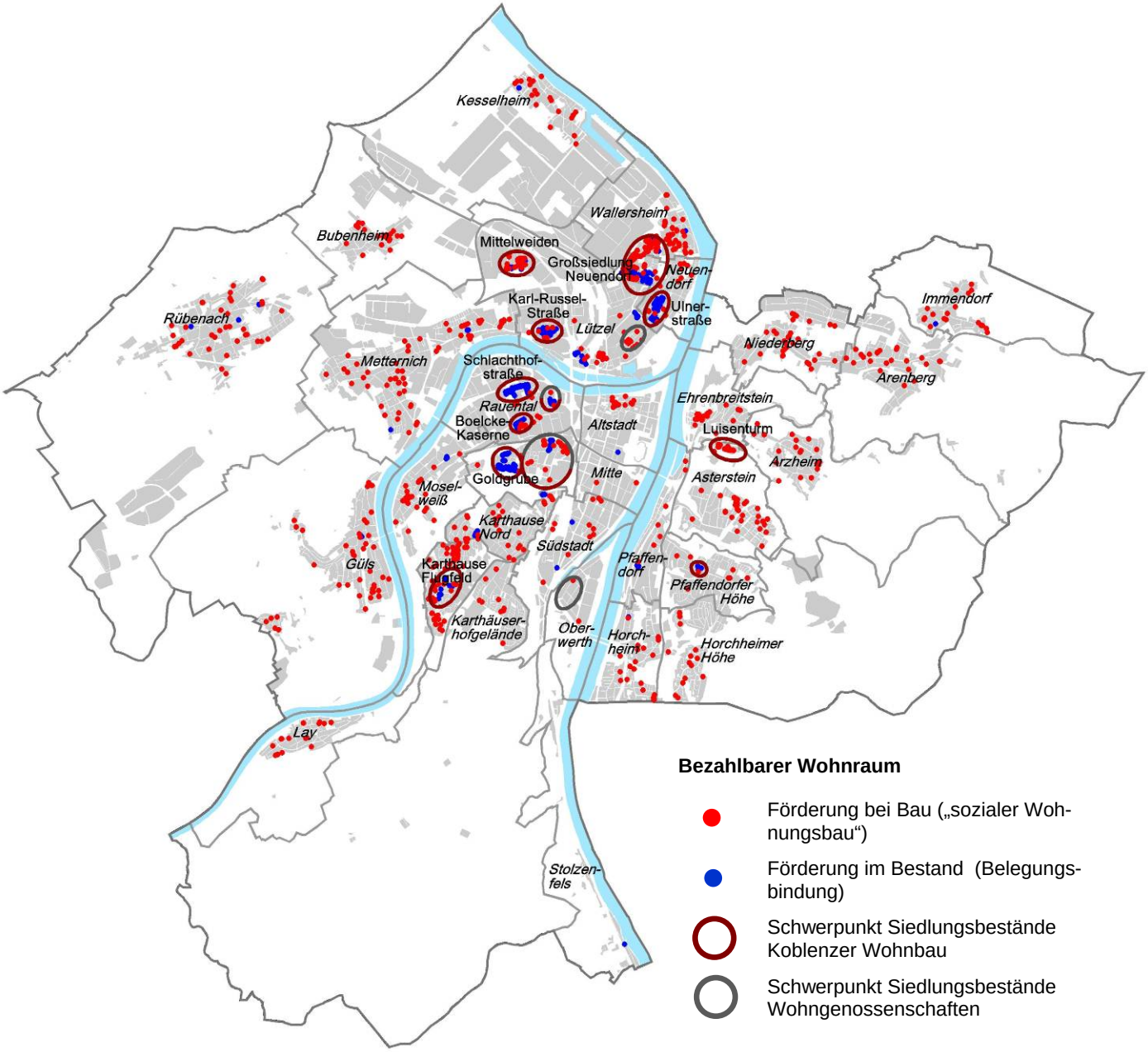

Goldgrube – Lindenstraße


Goldgrube – Waisenhausstraße


Metternich – Pollenfeldsiedlung


Metternich – Pollenfeldsiedlung


Lützel – Karl-Russell-Straße



Karte des geförderten Wohnungsbaus in Koblenz

Auf der Karte sind die aktuellen Bestände von gefördertem Wohnraum in Koblenz zu erkennen. Daneben gibt es eine Reihe von Standorten mit größeren Konzentrationen von preiswerten Wohnungen der städtischen Wohnungsbaugesellschaft und der Koblenzer Wohnungsgenossenschaften, so im Rauental, in Neuendorf, in der Goldgrube und auf der Karthause.

rechts: Blick über den Stadtteil Goldgrube mit einem hohen Anteil genossenschaftlicher Wohnungen



Besondere Wohnformen

Der überwiegende Teil des Wohnungsbaus spielt sich im Rahmen klassischer Bauformen, Organisationsmodelle und Grundrisstypologien ab. Daneben existieren aber auch zahlreiche Beispiele für besondere Wohnformen, die sich hinsichtlich ihrer Lage, Ästhetik, der Bauherren, Zielgruppen oder anderer Merkmale vom herkömmlichen Markt absetzen. Vor dem Hintergrund der allgemeinen **Differenzierung und Individualisierung der Lebensformen** spiegeln diese außergewöhnlichen Formen des Wohnens zum einen die Wertvorstellungen der Bewohner. Ein spezieller Lebensstil ist darüber hinaus oftmals mit besonderen Ansprüchen an die Qualität der Wohnung verbunden. Zum anderen kann es sich bei den besonderen Wohnformen aber auch um „massentaugliche“ Bautypologien handeln, die – wie beispielsweise Wohnhochhäuser – schlicht aus der Mode gekommen sind. Im Allgemeinen stellen Wohnformen „außer der Reihe“ **Nischenprodukte am Wohnungsmarkt** dar.

Auf Grund der besonderen topographischen Lage der Stadt Koblenz ergeben sich auch besondere **Wohnlagen**. Trotz potentieller Hochwassergefahr ist das **Wohnen am Wasser** eine sehr beliebte Wohnform. Flächenpotentiale hierfür bestehen – bei entsprechender städtebaulicher Umstrukturierung – u.a. im Bereich der Wehrtechnischen Dienststelle in Metternich oder im Bereich des Büroparks Moselstausee. Eine neue Wohnform für Koblenz könnten in diesem Zusammenhang auch „schwimmende Häuser“ darstellen, wie sie beispielswiese in den Niederlanden weit verbreitet sind. Hierfür bedarf es jedoch geeigneter Liegeplätze mit Versorgungsanschlüssen. Ein möglicher Standort könnte sich langfristig im Bereich des Pfaffendorfer Hafens entwickeln, wie dies bereits im Rahmen der BUGA 2011 vorgeschlagen wurde. Die **Hanglagen** ermöglichen dagegen ein Wohnen mit Fernblick. Bautypologien, die die Topographie im Entwurf berücksichtigen (z.B. Terrassenhäuser und Split-Level-Bauweise mit höhenversetzten Wohnebenen) bieten dabei interessante Alternativen zu konventionellen Haustypen mit „eingegrabenen“ Zimmern.

Zu den besonderen Wohnformen gehört auch der **verdichtete Wohnungsbau**, da hier oftmals mit ungewöhnlichen Grundrisslösungen hohe städtebauliche Dichten bei gleichzeitig hoher Wohnqualität erreicht werden können. Ein Beispiel hierfür stellen die sogenannten „**Teppichsiedlungen**“ dar, die aus Atrium- oder Patio-Häusern mit kleinen, vor Einblicken geschützten Innenhöfen gebildet werden. Die platzsparende Bauweise mit Grundstücksgrößen ab 150 qm schont die Baulandreserven und erleichtert durch geringere Grundstückskosten auch jungen Familien den Erwerb eines Eigenheims. Potential für eine solche Wohnlage besteht insbesondere im Technischen Bereich West (TBW) der Fritsch-Kaserne. Das **Wohnhochhaus** ist eine Sonderform des verdichteten Wohnungsbaus. Mangelnde gestalterische Qualität, schlechte Bauausführung und in der Folge oftmals auftretende soziale Probleme haben diesen Bautyp in der Vergangenheit in Verruf gebracht. Gleichwohl hat international eine Reihe sehr guter Beispiele von neuen Wohnhochhäusern das Potential dieser Wohnform aufgezeigt. In Koblenz könnte ein Boarding-Wohnhochhaus (Wohnen auf Zeit) als Stadteingang im Bereich der Langemarckkaserne entstehen.

Eine große Vielfalt ungewöhnlicher und alternativer Wohnformen entsteht beispielsweise durch **Umnutzung, Umbau oder Erweiterung von alten Bestandsgebäuden** (u.a. ungenutzte Denkmäler, gewerbliche Gebäude, Bahnhöfe, Kasernen) zu Wohnzwecken. Auch auf den ersten Blick für hierfür ungeeignete Anlagen, wie z.B. Bunker, können – insofern sie über eine entsprechend hochwertige Lage verfügen – zu attraktiven Wohnstandorten aufgewertet werden. In Koblenz trifft diese Voraussetzung insbesondere auf die Bunker in der Nagelsgasse (Altstadt) und in der Goethestraße (Stadtteil Oberwerth) zu. Darüber hinaus existieren zahlreiche weitere Sonderformen des Wohnens, so z.B. hinsichtlich der **Art des Zusammenlebens** (vgl. Einzelthemen „Wohnen in der Gemeinschaft“, „Wohnen im Alter“).

Sogenannte **Baugruppen** unterscheiden sich von gewöhnlichen Wohnprojekten weniger in der Bauform, als vielmehr in der Organisation der Bauherrenschaft. Bei Baugruppen oder auch Baugemeinschaften handelt es sich um Zusammenschlüsse von einzelnen Bauherrenparteien zum gemeinsamen Erwerb eines Grundstücks und dessen gemeinschaftlicher Bebauung. Bei dieser Organisationsform muss die Grunderwerbssteuer nur auf den Wert des Grundstücks und nicht – wie bei Erwerb und Bebauung durch einen Bauträger – auf den Kaufpreis der Gesamtimmobilie entrichtet werden. Geld lässt sich ebenso durch gemeinsame Beauftragung eines Architekten und bei den Baukosten sparen. Hierdurch werden auch im Vergleich teurere, dafür aber infrastrukturnahe und urbane innerstädtische Lagen für Baugruppen und damit für Familien, Paare und Singles finanzierbar. Ein weiterer Vorteil liegt in der guten Umsetzbarkeit moderner Wohnkonzepte und hoher Qualitätsstandards durch individuelle Planung. Wie zahlreiche Beispiele aus verschiedenen deutschen Städten zeigen (u.a. Berlin, Tübingen, Freiburg), sind Baugruppen für Projekte der Innenentwicklung, (z.B. Nachnutzung von Konversionsflächen, Schließung von Baulücken) hervorragend geeignet. Baugruppenprojekte sollten seitens der Stadt insbesondere durch Informationen und Beratung sowie eine Bereitstellung von geeigneten Grundstücken (z.B. Potentialbereich Quartier Weißer Gasse) unterstützt werden.

Mögliche Handlungsfelder

▶ Bereitstellung bzw. bauleitplanerische Vorbereitung geeigneter Flächen für besondere Wohnformen wie verdichteter Wohnungsbau (Potentialbereich TBW Fritsch-Kaserne) oder Baugruppen (Potentialbereich Quartier Weißer Gasse)

▶ Informationen und Beratung für Möglichkeiten besonderer Wohnformen, insbesondere für Baugruppenprojekte

Querbeziehungen

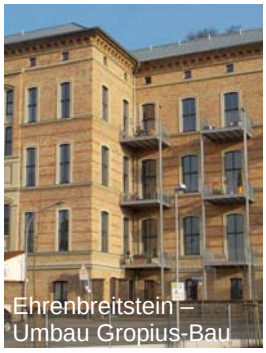
Wohnflächenpotentiale, Baulücken, Mietwohnungen, Wohneigentum, Bezahlbarer Wohnraum, Wohnen im Zentrum, Wohnen in der Gemeinschaft, Wohnen im Alter, Sanierung und Stadterneuerung, Stadt am Wasser, Panorama Koblenz


Metternich –
Wohnen am Wasser, Winninger Straße


Wallersheim –
Wohnen am Wasser,
St.-Bernhard-Straße

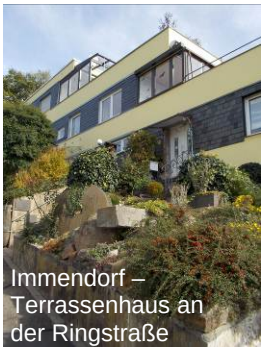

Rauental – Wohnen am Wasser,
Peter-Klöckner-Straße


Altstadt – Bunker Nagelsgasse


Ehrenbreitstein –
Umbau Gropius-Bau


Moselweiß –
Umbau alter Bahnhof, Beatusstraße


Horchheimer Höhe


Immendorf –
Terrassenhaus an
der Ringstraße

Besondere Wohnformen

Besondere Wohnformen setzen sich hinsichtlich ihrer Bauformen, Grundrisstypologien, Ästhetik, Lage oder auch in Bezug auf die Zusammensetzung der Bewohnerschaft vom herkömmlichen Wohnungsmarkt ab. In ihrer Erscheinung spiegeln sie oftmals die individuellen Lebensstile und Wertvorstellungen ihrer Bewohner.


Güls – In der Laach

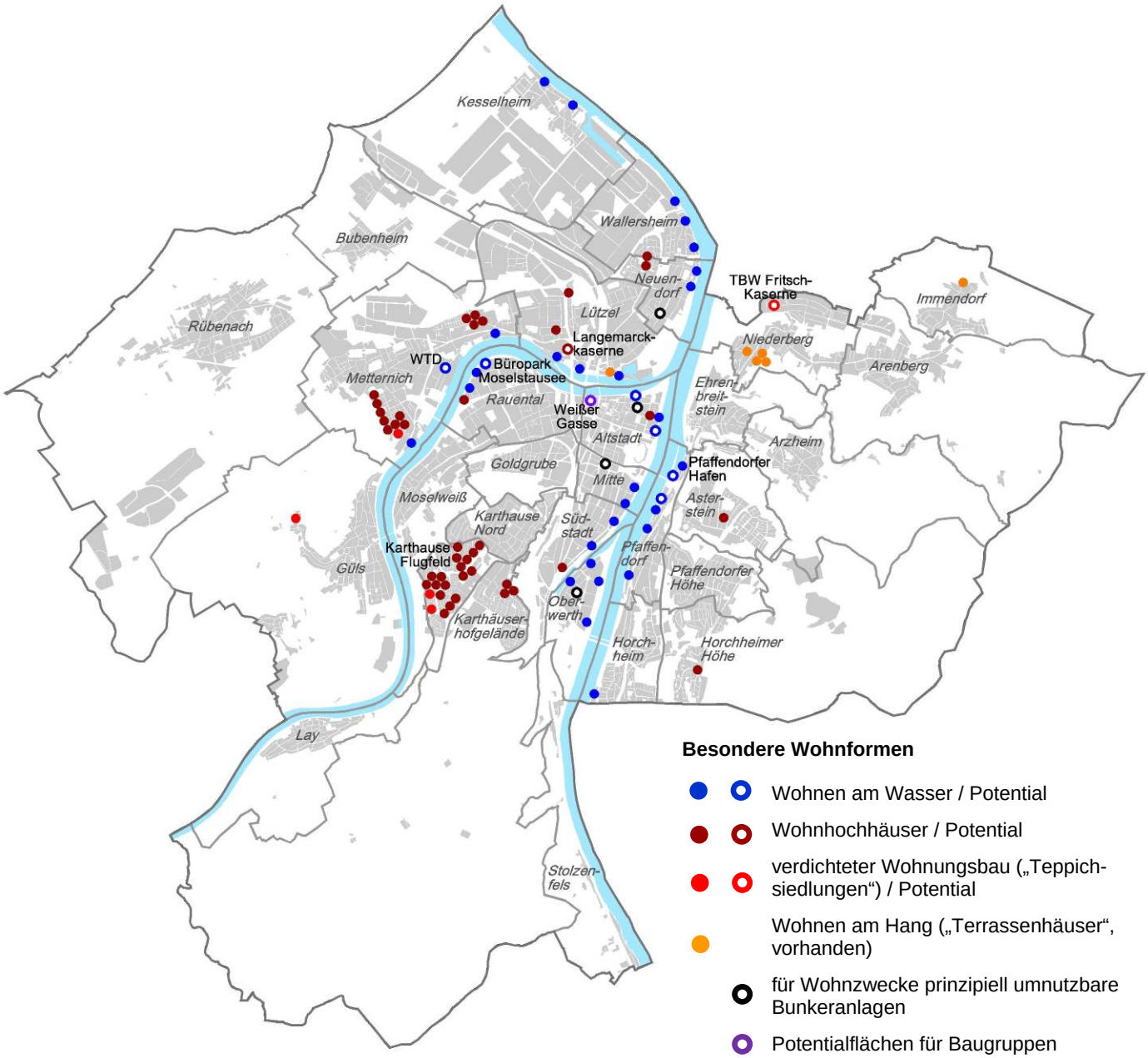

Ehrenbreitstein –
Brentanostraße


Arzheim – Henkericht


Karthause Flugfeld –
Weimarer / Geraer Straße


Oberwerth –
Patio-Haus in der
Schillerstraße

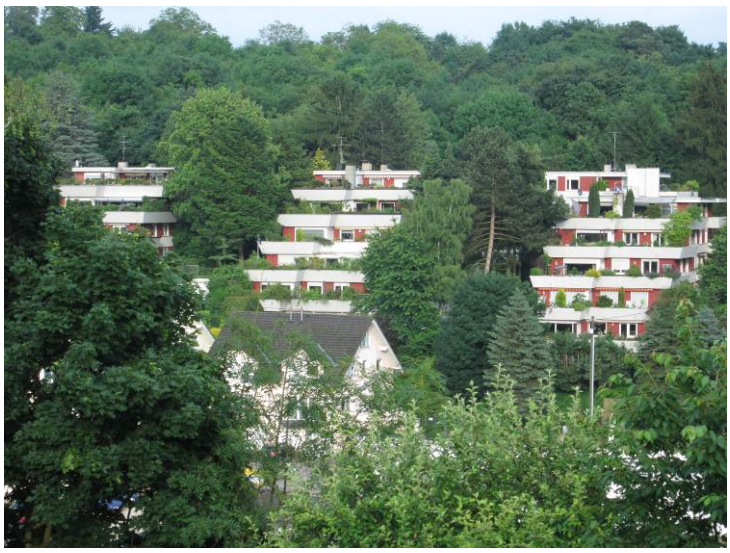

Güls – Unter der Fürstenwiese



Karte Besondere Wohnformen

Auf der Karte sind besondere Wohnlagen und Bereiche mit besonderen Wohnformen in Koblenz zu erkennen. Potential für verdichteten Wohnungsbau in Form von Atrium- oder Patio-Häusern („Teppichsiedlung“) besteht insbesondere im Technischen Bereich West der Fritsch-Kaserne. Auch könnten neue Wohnlagen am Wasser erschlossen werden, u.a. im Bereich der Wehrtechnischen Dienstelle (WTD) in Metternich.

rechts: Terrassenhäuser in Koblenz-Niederberg (Neuer Weg)



Wohnen im Zentrum

Zentral gelegene Wohnstandorte, vor allem in der Innenstadt und am Innenstadtrand, erfreuen sich nach Jahrzehnten eines Suburbanisierungsprozesses wieder steigender Beliebtheit. Dieser Trend ist auch in Koblenz festzustellen, wie die statistischen Zahlen zeigen (vgl. „Rahmenbedingungen der Stadtentwicklung“ -> „Demografische Entwicklung“ -> „Stadt-Umland-Wanderungen“). Zu den **Vorzügen des Wohnens im Zentrum** zählen die Nähe zu infrastrukturellen Einrichtungen (Einkaufen, Nahversorgung, Kultur, Freizeit, Bildung) und ganz allgemein ein städtisches, urbanes Lebensgefühl. Die Möglichkeiten und Vorteile, die sich aus dem Leben in der Stadt ergeben, werden zunehmend auch von jüngeren Familien geschätzt, insofern geeigneter und bezahlbarer Wohnraum verfügbar ist. Darüber hinaus gewinnen die zentralen Wohnlagen mit ihren kurzen Wegen vor dem Hintergrund des demografischen Wandels insbesondere auch für die Gruppen der „Best Ager“ (Altersklasse 50plus) und Senioren an Attraktivität (Stichwort „aktives Altern“).

Die Koblenzer Innenstadt und der Innenstadtrand bilden zusammen die **innerstädtischen (Wohn)Lagen**. Die eigentliche Innenstadt besteht aus der Altstadt und dem Stadtteil Mitte. Zu den Lagen des Innenstadtrandes zählen die Südstadt sowie die Stadtteilkerne von Rauental, der Goldgrube, Lützel, Ehrenbreitstein und Pfaffendorf. Die Grenze zwischen Innenstadt und Innenstadtrand ist im Fall der Südstadt fließend. Hier kann von einer erweiterten Innenstadt gesprochen werden. Ähnlich würde es sich am Westrand der Innenstadt verhalten, wenn die Barrierewirkung der B 9 langfristig durch eine städtebauliche Integration überwunden werden könnte (Projekt „Dienstleistungsachse B 9“, vgl. Themenfeld „Gewerbe, Industrie und Handel“ -> Einzelthema „Dienstleistung“). Die innerstädtischen Lagen bieten insgesamt eine Reihe von **Entwicklungspotentialen** für neue Wohnnutzungen (vgl. Einzelthemen „Flächenpotentiale“ und „Baulücken“). Insbesondere die Entwicklung neuer innerstädtischer Quartiere, wie sie beispielsweise im Bereich der Weißer Gasse möglich wäre, könnte erheblich zu einer Stärkung der zentralen Wohnlagen beitragen. Im Bereich der innenstadtnahen Stadtteilzentren von Rauental und insbesondere Lützel bestehen deutliche **Aufwertungspotentiale** bzw. auch Handlungsbedarfe hinsichtlich einer Stärkung als Wohnstandort. So sollte in Lützel ein langfristig angelegter Stadtumbau erfolgen. Dabei ließen sich hier Maßnahmenvorschläge aus praktisch allen im Masterplan behandelten Themenfeldern idealtypisch miteinander verknüpfen (u.a. Aufwertung des Bahnhofs, Etablierung von neuen Dienstleistungsnutzungen).

Von großer Bedeutung für die künftige Entwicklung innerstädtischer Wohnlangen ist die Art der in diesen Bereichen verwendeten **Bautypen** (vgl. „Leitlinien der Stadtentwicklung“ -> „Die Struktur und die Bausteine der Europäischen Stadt“). Problematisch ist hier die Etablierung von Strukturen geringer städtebaulicher Dichte, wie sie üblicherweise am Stadtrand zu finden sind. So sollten beispielsweise Reihenhäuser oder gar freistehende Ein- oder Zweifamilienhäuser in der Innenstadt und am Innenstadtrand grundsätzlich nicht gebaut werden. Eine Ausnahme bildet der Bautyp des städtischen Reihenhauses bzw. des Stadthauses mit einer teilweise höheren Ge-

schossigkeit (und Dichte) sowie vor allem mit einem dezidiert urbanen Charakter (vgl. Einzelthema „Besondere Wohnformen“). Da sich dieser Bautyp hervorragend als „Stadtbaustein“ eignet und gleichzeitig eine hohe Wohnqualität bietet, sollte seine Verwendung explizit gefördert werden (z.B. durch die bauleitplanerische Vorbereitung von geeigneten Wohnbauflächen). „Vorstädtische“ Reihenhäuser sollten im Innenstadtbereich oder am Innenstadtrand nur in Ausnahmefällen zur Nachverdichtung von städtischen Blockinnenbereichen eingesetzt werden. Als Straßenrandbebauung (insbesondere an größeren Stadtstraßen) verwendet, stören sie den urbanen Charakter der innerstädtischen Wohnbereiche empfindlich und nachhaltig.

Praktisch alle Koblenzer Stadtteile verfügen über eigene **Stadtteilzentren**, insbesondere in den Bereichen der alten Ortskerne. Auch hier sollten, wenn möglich, Flächenpotentiale für Wohnnutzungen verstärkt aktiviert werden, zumal damit auch der vorhandene Einzelhandel gestärkt werden könnte (vgl. Themenfeld „Gewerbe, Industrie und Handel“ -> Einzelthemen „Einzelhandel“ und Nahversorgung“). In den Stadtteilzentren ist ebenso wie in den innerstädtischen Lagen auf die Wahl angemessener Bautypen zu achten. Diese ergeben sich nicht zuletzt auch aus der spezifischen Umgebung und den **lokalen Strukturen und traditionellen Bauweisen** der Stadtteile. Zusätzlich sollte Wert auf eine möglichst hohe architektonische Qualität gelegt werden. Städtebauliche **Aufwertungspotentiale** bestehen insbesondere in den Stadtteilzentren von Metternich und Neuendorf.

Ein langfristiges Potential für die Ausbildung eines **neuen Stadtteilzentrums** ist im Stadtteil Karthause Nord im Bereich der ehemaligen Hochschule / Umfeld Reste Feste Kaiser Alexander vorhanden (vgl. Einzelthema „Wohnflächenpotentiale“, Themenfeld „Gewerbe, Industrie und Handel“ -> „Nahversorgung“, sowie Themenfeld „Freizeit, Kultur und Tourismus“ -> Einzelthema „Die Koblenzer Festungsanlagen“). Auch der mittlere Abschnitt der „Cité des Cadres“ im Stadtteil Pfaffendorfer Höhe bietet ein langfristiges Entwicklungspotential für ein neues Stadtteilzentrum. Hierbei können bestehende Strukturen (Nahversorger-Standort an der Straße Ellingshohl und Balthasar-Neumann-Schule) sowie – nach erfolgter militärischer Entwidmung – Flächen der Gneisenau-Kaserne einbezogen werden. Darüber hinaus bietet die „Cité“ ein gewisses Nachverdichtungspotential für Wohnnutzungen.

Neben den zentralen Bereichen der Innenstadt und der Stadtteilzentren findet sich im Stadtgebiet auch eine Reihe **linearer Strukturen** mit einer hohen städtebaulichen Dichte. Diese sind überwiegend im Laufe der gründerzeitlichen Stadterweiterungen entlang von wichtigen Ausfallstraßen entstanden, weisen einen dichten Besatz mit mehrgeschossigen Wohnhäusern in einer weitestgehend geschlossenen Bauweise auf und sind darüber hinaus in Teilen auch Standort von Läden sowie Bürogebäuden. Mit einer Länge von rund zwei Kilometern stellt der Straßenzug Mayener / Trierer Straße zwischen den Stadtteilzentren Lützel und Metternich die längste verdichtete **Siedlungsachse** in Koblenz dar. Sie ist Bestandteil der großräumigen bandstadtartigen Siedlungsstruktur, die von Metternich im Westen über Lützel und Neuendorf bis nach Wallersheim sowie – unterbrochen durch den Rheinhafen – Kesselheim im

Nordosten reicht. In östlicher Richtung verbindet der Brenderweg das Stadtteilzentrum von Lützel mit dem Zentrum bzw. alten Ortskern von Neuendorf.

Verdichtete lineare Strukturen finden sich auch zwischen den Stadtteilen Rauental und Moselweiß (Koblenzer Straße), zwischen Ehrenbreitstein und dem Stadtteilzentrum Pfaffendorf (nördliche Emser Straße), im südlichen Pfaffendorf Richtung Horchheim (mittlerer Abschnitt der Emser Straße), in der Südstadt (Schützenstraße) sowie in Resten nordöstlich des Stadtteilzentrums von Ehrenbreitstein in Richtung Niederberg. Der Wohnanteil ist an allen genannten Straßenzügen sehr hoch. Insbesondere der Straßenzug Mayener / Trierer Straße weist eine hohe Verkehrsbelastung auf, wodurch die Wohnqualität eingeschränkt wird. Um die **Attraktivität entlang der Siedlungsachsen** zu **stärken**, empfehlen sich Maßnahmen der Verkehrsberuhigung, des teilweisen Straßenumbaus (auch mit Reduzierung des Straßenquerschnitts, z.B. an der Mayener / Trierer Straße) und der Straßenraumbegrünung mit Stadtbäumen. Darüber hinaus sollte in auch diesen Bereichen – auf Grund ihrer besonderen städtebaulichen Bedeutung für das Stadtgefüge – Wert auf eine hochwertige Architektur sowie zusätzlich auf die Schließung von Baulücken und die Umstrukturierung mindergenutzter Grundstücke gelegt werden.

Mögliche Handlungsfelder

▶ Generell Aufwertung und Stärkung von zentralen Wohnlagen im Stadtgebiet (innerstädtische Lagen und Stadtteilzentren), an linearen Strukturen hoher städtebaulicher Dichte (z.B. Trasse Mayener / Trierer Straße) sowie an Stadtstraßen und Ortsdurchfahrten, weitere Attraktivierung des öffentlichen Wohnumfeldes

▶ Aktivierung von Flächenpotentialen (Brachen, Baulücken) für Wohnen in innerstädtischen Lagen und Stadtteilzentren, Nutzung von Nachverdichtungspotentialen

▶ Angemessene Bautypenwahl in Abhängigkeit von der Lage der entsprechenden Grundstücke (insbesondere städtische Bautypen in innerstädtischen Lagen)

▶ Langfristperspektive für die Entwicklung zentraler neuer Wohnquartiere (z.B. Quartier Weißer Gasse)

▶ Ggfs. Stadtumbaumaßnahmen in einzelnen Stadtteilen (Lützel, Neuendorf, Metternich und Rauental) durch Verknüpfung von unterschiedlichen Maßnahmenvorschlägen (z.B. Lützel: Aufwertung Bahnhof, Etablierung Dienstleistung u.a.)

Querbeziehungen

Wohnflächenpotentiale, Baulücken, Mietwohnungen, Wohneigentum, Bezahlbarer Wohnraum, Besondere Wohnformen, Wohnen in der Gemeinschaft, Wohnen im Alter, Wohnumfeld, Verkehrsberuhigung, Dienstleistung, Einzelhandel, Nahversorgung, Stadtbäume, Die Koblenzer Festungsanlagen


Altstadt – Eltzerhofstraße


Altstadt – Florinsmarkt


Altstadt – Burgstraße


Mitte – Markenbildchenweg


Mitte – Markenbildchenweg


Mitte – Januarius-Zick-Straße

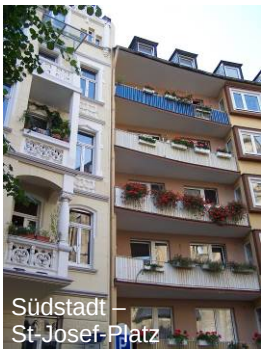

Südstadt - Hohenzollernstraße


Mitte – Januarius-Zick-Straße

Wohnen im Zentrum I

Zentrale Wohnstandorte erfreuen sich auch in Koblenz einer wachsenden Beliebtheit. Zu den innerstädtischen Lagen (Innenstadt und Innenstadtrand) zählen die Altstadt, der Stadtteil Mitte, die Südstadt sowie die Stadtteilzentren von Rauental, der Goldgrube, Lützel, Ehrenbreitstein und Pfaffendorf.


Südstadt – Südallee


Südstadt – St-Josef-Platz


Rauental – Yorckstraße


Lützel – Blumenstraße


Goldgrube – Gutenbergstraße


Lützel – Neuendorfer Straße


Ehrenbreitstein – Helfensteinstraße


Ehrenbreitstein – Mählerplatz


Bubenheim – St-Maternus-Straße


Neuendorf – Am Ufer


Neuendorf – Brenderweg


Neuendorf – Pastor-Lang-Straße


Immendorf – Ringstraße


Immendorf – Ringstraße

Wohnen im Zentrum II

Praktisch alle Koblenzer Stadtteile verfügen über eigene Stadtteilzentren, insbesondere in den alten Ortskernen. Auch hier sollten verstärkt Flächenpotentiale für Wohnnutzungen aktiviert werden, auch um den Einzelhandel in diesen Bereichen zu stärken. Dabei sollte Wert auf den Erhalt ortstypischer Strukturen gelegt werden.



Güls – Planstraße

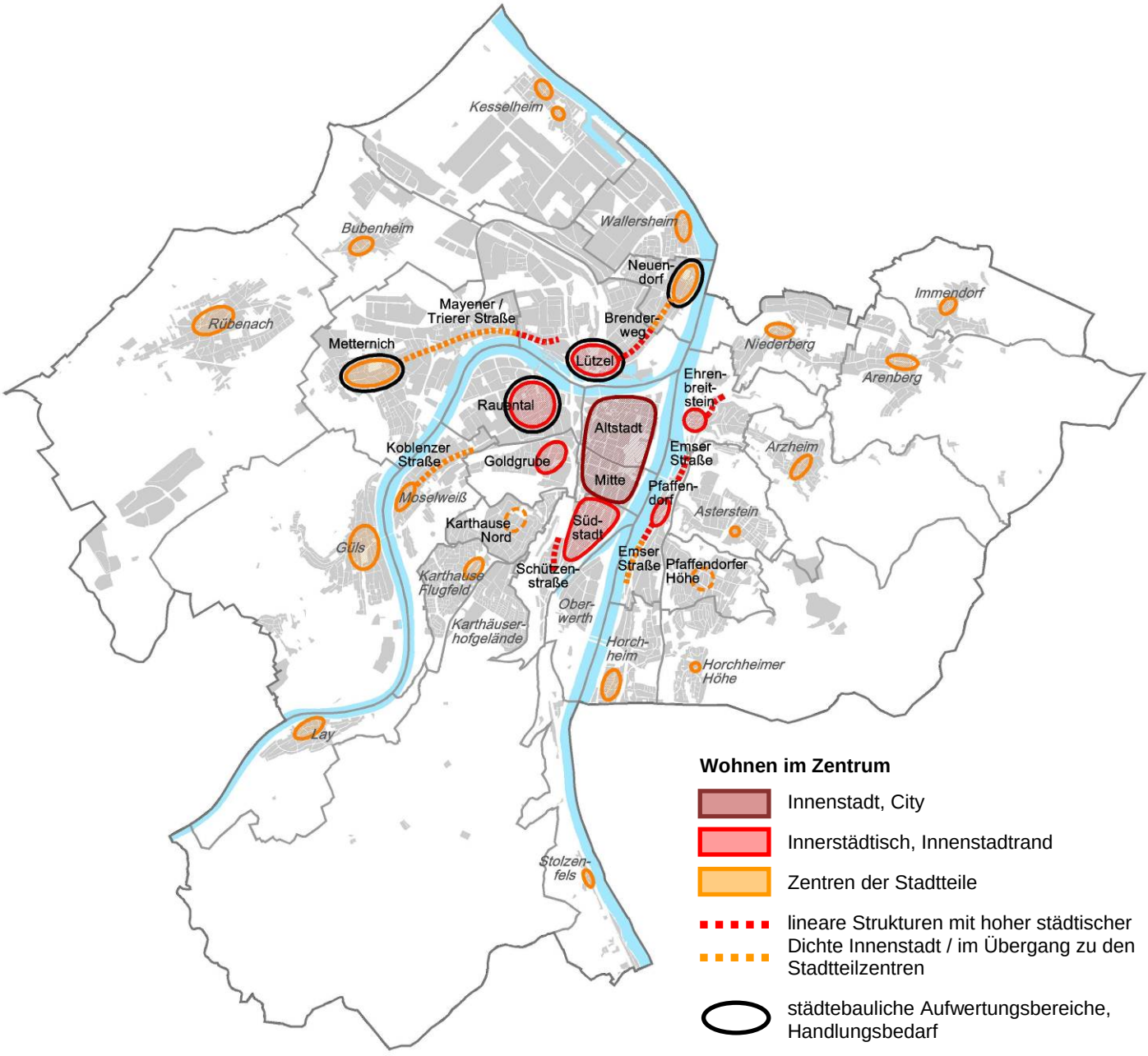

Karthause Flugfeld – Berliner Ring


Karthause Flugfeld – Berliner Ring


Rübenach – Gedächtnisstraße


Rübenach – Von-Eltz-Straße


Arenberg – Silberstraße / Ecke Pfarrer-Kraus-Straße



Karte Wohnen im Zentrum

Auf der Karte sind die zentralen (Wohn)Lagen der Innenstadt (Altstadt, Mitte), des Innenstadtrands (Südstadt, Rauental, Goldgrube, Lützel, Ehrenbreitstein und Pfaffendorf) sowie der zahlreichen Stadtteilzentren zu erkennen. Städtebauliche Aufwertungspotentiale und Handlungsbedarfe bestehen in den Zentren von Rauental, Metternich, Neuendorf und insbesondere von Lützel.

rechts: Blick über die Blockstrukturen der Südstadt, einem der beliebtesten Wohnstandorte in Koblenz



Wohnen in der Gemeinschaft

Parallel zu einer anhaltenden Ausdifferenzierung von Lebensstilen und Wohnwünschen besteht bei einer wachsenden Zahl von Menschen auch ein Bedürfnis nach gemeinschaftlichen Lebens- und Wohnformen – dem Teilen von Ideen und Räumen. Dabei muss beim Wohnen in der Gemeinschaft keinesfalls auf Individualität verzichtet werden. Im Gegenteil können z.B. von **Baugemeinschaften oder Baugruppen** (vgl. Einzelthema „Besondere Wohnformen“) realisierte Wohnprojekte ganz neue Spielräume für hochindividuelle Wohnkonzepte eröffnen – gerade auch in zentralen städtischen Lagen – die von Einzelbauherren nicht finanzierbar gewesen wären. Dass es sich hierbei keinesfalls um reine Nischenprodukte handelt, zeigt beispielsweise die Tatsache, dass in Berlin im Jahr 2011 bereits mehr als 10 % aller Neubauten als gemeinschaftliche Wohnprojekte realisiert wurden.

Die **Spannweite gemeinschaftlichen Wohnens** reicht von einheitlich gestalteten Siedlungsgemeinschaften oder Wohnanlagen mit eher „konventionellen“ Nachbarschaften über Hausgemeinschaften mit räumlich abgeschlossenen Wohnungen und gemeinschaftlich genutzten Räumen oder Einrichtungen (z.B. Party- oder Gästeräume, Innenhöfe, Gartenanlagen, Spielplätze) bis hin zu Wohngemeinschaften mit engen räumlichen und sozialen Bezügen. Dazwischen sind alle Arten von Mischformen denkbar. Dies betrifft auch die **Zusammensetzung der Bewohner**. So erfreuen sich z.B. Mehrgenerationen-Wohnprojekte steigender Beliebtheit, in denen „vom Säugling bis zum Greis“ alle Altersklassen vertreten sind. Insbesondere für Senioren stellt diese Wohnform eine interessante Alternative zum alleine wohnen dar (vgl. Einzelthema „Wohnen im Alter“). Auf Initiative des Vereins „Gemeinsam Wohnen in der Region Koblenz“ konnte bereits ein solches Mehrgenerationen-Projekt in der Boelcke-Kaserne (Rauental) realisiert werden.

Ein großer Vorteil gemeinschaftlicher Wohnformen liegt in der sehr hohen Wohnzufriedenheit bei den Bewohnern und der daraus resultierenden **sozialen Stabilität** dieser Strukturen. Die Identifikation mit der Nachbarschaft und der Stadt ist im Allgemeinen sehr ausgeprägt, so dass es sich hierbei um eine nachhaltige und förderwürdige Form des Wohnens handelt. Zu den gängigen Rechtsformen von Baugemeinschaften zählen Genossenschaften und Gesellschaften bürgerlichen Rechts.

Mögliche Handlungsfelder

▶ Förderung von gemeinschaftlichen Wohnmodellen (z.B. Baugruppen) durch Bereitstellung von Informationen (Broschüren, Internet) und Beratung

Querbeziehungen

Mietwohnungen, Wohneigentum, Bezahlbarer Wohnraum, Wohnen im Alter, Wohnumfeld, Familien, Senioren


Rauental – Mehrgenerationen-Wohnprojekt Boelcke-Kaserne


Rauental – Mehr-generationenwohnen

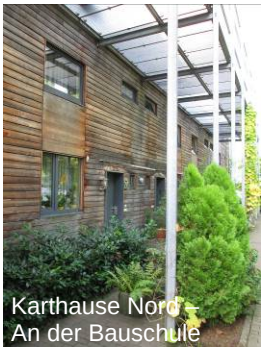

Rauental – Mehrgenerationen-Wohnprojekt Boelcke-Kaserne


Oberwerth – Blockinnenbereich


Oberwerth – Seba-stian-Bach-Straße


Güls – Auf den Elf Morgen


Karthause Nord – An der Bauschule


Karthause Nord – An der Bauschule

Wohnen in der Gemeinschaft

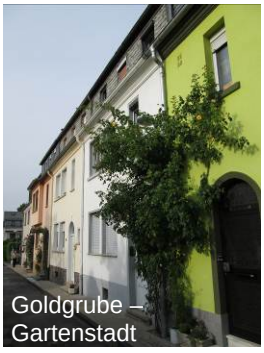
Gemeinschaftliche Wohnformen umfassen eine große Spannweite unterschiedlicher Bautypen und Organisationsmodelle. Baugemeinschaften wie z.B. Baugruppen stellen in Koblenz bislang noch eine Ausnahme dar. Ein Mehrgenerationen-Wohnprojekt wurde durch den Verein „Gemeinsam Wohnen in der Region Koblenz“ initiiert.


Metternich – Auf der Ochsenhell


Metternich – In der Weglänge


Lützel – Mittelweiden


Güls – Auf den Elf Morgen


Goldgrube – Gartenstadt


Rauental – Steinstraße

Wohnen im Alter

Auf Grund des **demografischen Wandels** wird die Zahl älterer Menschen – insbesondere auch Hochbetagter – in den kommenden Jahren und Jahrzehnten bundesweit deutlich zunehmen. Diese Entwicklung zeichnet sich bereits jetzt ab, so auch in Koblenz (vgl. „Rahmenbedingungen der Stadtentwicklung“ -> „Demografische Entwicklung“ -> „Altersstruktur der Bevölkerung“). Entsprechend ist das Wohnen im Alter ein Markt mit steigender Nachfrage. „Ältere“ sind dabei keine homogene Gruppe. Auch bei Senioren hat eine Ausdifferenzierung der Lebensstile zu einer Pluralisierung der Wohnwünsche geführt. Dieser Trend wird sich in Zukunft voraussichtlich noch erheblich verstärken. Es wird also nicht nur „mehr“, sondern auch „andere“ Senioren geben. Somit sind auch **neue Wohnmodelle für ältere Menschen** gefragt. Dabei stehen vor dem Hintergrund einer zunehmenden Polarisierung der Vermögensverhältnisse zunehmend die gestiegenen Ansprüche seitens finanziell gut situierter Senioren den eingeschränkten finanziellen Möglichkeiten einer wachsenden Gruppe von älteren Menschen gegenüber, die von Altersarmut bedroht oder betroffen und auf Grundsicherung im Alter angewiesen sind.

Die weit überwiegende Mehrheit älterer Menschen bevorzugt das **Leben in einer „normalen“ Wohnung**, vorzugsweise im angestammten Quartier. Auf Grund einer oftmals eingeschränkten Mobilität im zunehmenden Alter bestehen in der Regel besondere Anforderungen an den Wohnraum, um den Alltag selbständig bewältigen zu können. Dabei ist in erster Linie eine weitest mögliche Barrierefreiheit, zumindest jedoch Barrierearmut, zu nennen. Hieraus ergibt sich ein wachsender Bedarf für einen **seniorengerechten Umbau** von Wohnungen. Gerade private Einzeleigentümer passen ihren Wohnraum derzeit jedoch nur in geringem Maße an die Bedürfnisse älterer Menschen an. Zu empfehlen ist diesbezüglich eine gezielte Öffentlichkeitsarbeit, um den Marktakteuren die Vorteile und Vermarktungs-Chancen von barrierefreien Wohnungsangeboten (die zunehmend auch von anderen Altersgruppen, wie beispielsweise jungen Familien, nachgefragt werden -> „generationenneutrales Wohnen“) nahe zu bringen. Darüber hinaus sollten öffentliche Fördermöglichkeiten für Umbaumaßnahmen aufbereitet und leichter zugänglich gemacht werden.

Eine hohe Nachfrage besteht bei **altersgerechten Wohnungen im Neubau** sowohl im Miet-, als auch im Eigentumswohnungs-Segment. In Koblenz ist das entsprechende Angebot, insbesondere am Mietwohnungsmarkt, defizitär. Wohnanlagen mit altersgerechten Wohnungen werden u.a. von der Koblenzer WohnBau (Lützel), der Herberge zur Heimat (ebenfalls Lützel) und dem Gemeinnützigen Bauverein (Goldgrube) betrieben. Hinzu kommt eine Reihe von Anlagen, die **altersgerechte Wohnungen mit ergänzenden Dienstleistungsangeboten** (betreutes Wohnen) anbieten. Diese Einrichtungen umfassen derzeit rund 950 Wohnungen und sind häufig einem Pflegeheim zur Mitnutzung der vorhandenen Infrastruktur angegliedert. Insgesamt besteht eine hohe Nachfrage nach betreuten Wohnungsangeboten, vor allem bei der Gruppe der einkommensschwächeren Senioren. Nach Berechnungen des Wohnraumversorgungskonzepts besteht ein Potential für neue 320 Wohnungen in

betreuten Anlagen bis zum Jahr 2030. Empfohlen werden ein Neubau von 15 Wohnungen im Jahr sowie die Schaffung weiterer betreuter Wohnungen durch Bestandsumbau. Generell sollten seniorengerechte Wohnungen dispers im Stadtgebiet verteilt werden, z.B. in kleineren, übersichtlichen **Wohnanlagen** mit bis zu 30 Wohneinheiten. Dabei ist die fußläufige Nähe zu Infrastrukturen, insbesondere der Nahversorgung, ein ausgesprochen wichtiges Standortkriterium. Lagen „auf der grünen Wiese“ sollten, ebenso wie wenig fußgängerfreundliche Hanglagen, vermieden werden.

War bis vor kurzem das Alten- und Pflegeheim die vorherrschende Wohnform für ältere Menschen, wenn ein Wohnen in den angestammten „eigenen vier Wänden“ nicht mehr möglich war, so haben sich mittlerweile eine Reihe neuer alternativer Wohnmodelle herausgebildet bzw. wurden teilweise auch wiederentdeckt. Vor allem **gemeinschaftliche Wohnmodelle** gewinnen zunehmend an Bedeutung. Sie entsprechen in einem hohen Maße dem Wunsch nach einem selbstbestimmten Leben bei gleichzeitigem sozialen Anschluss sowie gegenseitiger Hilfe und Unterstützung. Die Gefahr einer Vereinsamung im Alter ist hierbei deutlich geringer. Zu den Gemeinschaftswohnformen zählen generationenübergreifende Wohnprojekte in Anlehnung an die frühere Mehr-Generationen-Großfamilie oder altershomogene Wohnmodelle wie Senioren-Wohngemeinschaften oder Hausgemeinschaften. Kennzeichnend ist eine Kombination von eigenem, individuellen Wohnraum und gemeinschaftlich genutzten Bereichen. Generationenübergreifendes Wohnen kann z.B. bedeuten, dass ältere Bewohner auf die Kinder jüngerer Bewohner aufpassen, während diese beispielsweise im Gegenzug für die Älteren einkaufen. In Koblenz wurde eine solche Wohnform bereits als Gemeinschaftsprojekt des Vereins „Gemeinsam Wohnen in der Region Koblenz“ und der Koblenzer WohnBau in der Boelcke-Kaserne (Rauental) umgesetzt. Um mögliche Investoren für weitere Gemeinschaftswohnprojekte zu aktivieren, sollte eine Informationsbereitstellung (z.B. in Form von Best-Practice-Publikationen oder Informationsveranstaltungen) erfolgen. Zudem sollte die Bereitstellung städtischer Flächen für Gemeinschaftswohnprojekte erwogen werden.

Mögliche Handlungsfelder

▶ Unterstützung des seniorengerechten Umbaus von Bestandswohnungen sowie von alternativen Formen des Wohnens im Alter (z.B. gemeinschaftliche Wohnprojekte) durch Öffentlichkeitsarbeit (Information und Beratung)

▶ Ggfs. Bereitstellung städtischer Flächen für Gemeinschaftswohnprojekte

Querbeziehungen

Flächenpotentiale, Mietwohnungen, Wohneigentum, Bezahlbarer Wohnraum, Besondere Wohnformen, Wohnen im Zentrum, Wohnen in der Gemeinschaft, Wohnumfeld, Nahversorgung, Senioren, Gesundheit, Barrierefreiheit und Teilhabe


Altstadt – Stiftung Eltzerhof


Südstadt – Senioren-zentrum Laubach


Güls – Seniorenzentrum Laubenhof


Lützel – Seniorenheim Bodelschwingh


Horchheim – Altenheim St. Josef


Metternich – Frances Schweikert Haus


Südstadt – Wohnpark am Stift


Südstadt – Wohnstift St. Martin

Wohnen im Alter

In Koblenz gibt es eine ganze Reihe attraktiver und moderner Wohnanlagen mit seniorengerechten Wohnungen – mit und ohne Betreuung – sowie klassische Altenheime. Auf Grund des demografischen Wandels wird die Nachfrage nach altersgerechtem Wohnraum aller Voraussicht nach zukünftig deutlich ansteigen.


Wallersheim – Altenheim Maria vom Siege

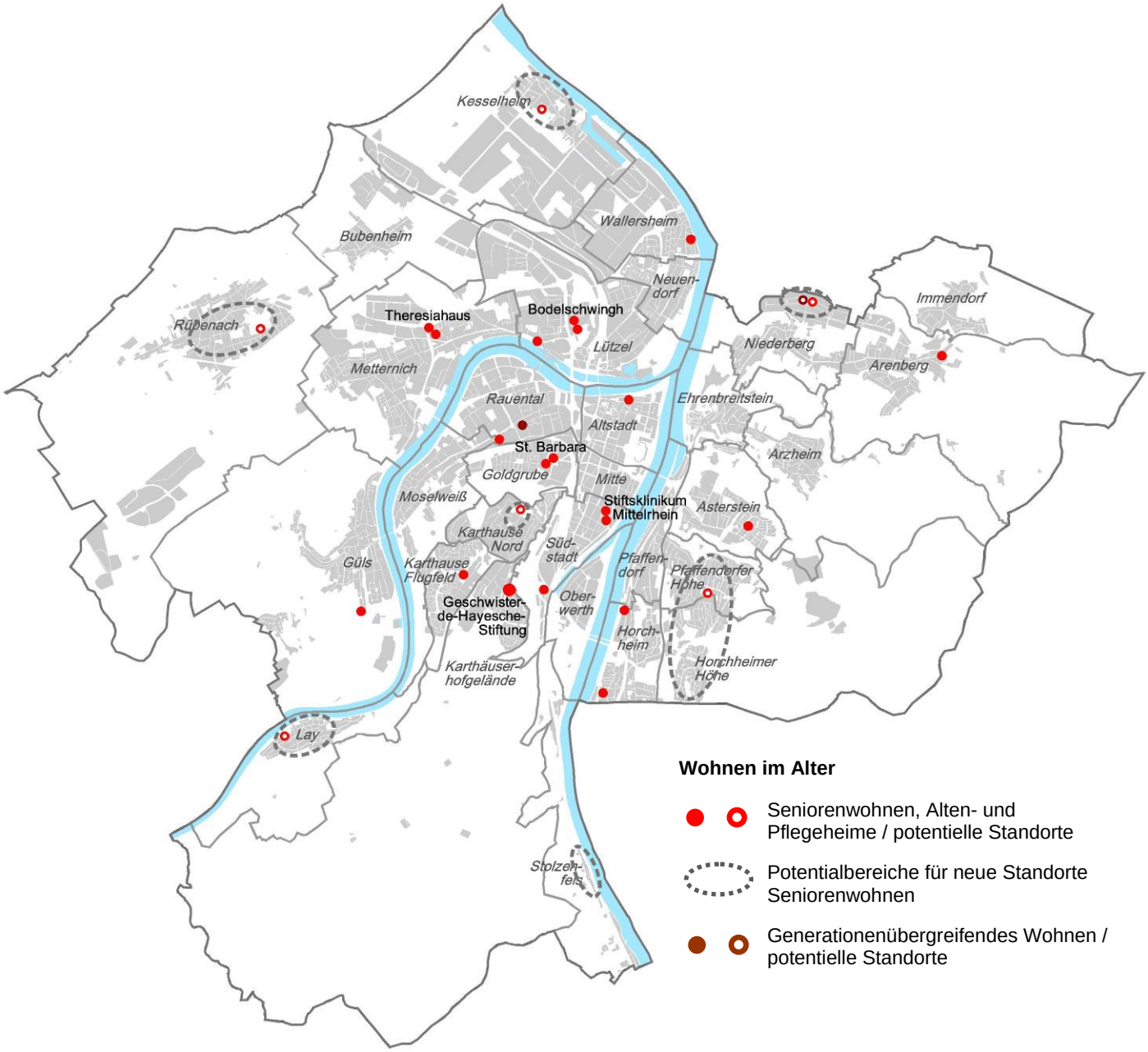

Karthause – Seniorensitz


Pfaffendorf – Seniorenzentrum Hildegard von Bingen


Goldgrube – Seniorenzentrum St. Barbara


Asterstein – Seniorenzentrum


Arenberg – Caritashaus St. Elisabeth



Karte Wohnen im Alter

Auf der Karte sind die zahlreichen vorhandenen Altenwohnanlagen und Altenheime in Koblenz zu erkennen. Eine Sonderform stellt das generationenübergreifende Wohnprojekt im Rauental dar. Neue seniorengerechte Wohnanlagen sollten verteilt über das Stadtgebiet in fußläufiger Entfernung zu bestehenden Infrastrukturen, vor allem Nahversorgung, entstehen.

rechts: Blick über die Geschwister de Haye´schen Stiftung auf der Karthause, dem größten Altenzentrum in Rheinland-Pfalz



Wohnumfeld

Ein attraktives Wohnumfeld gehört für die meisten Menschen zu den wichtigsten Faktoren bei der Wohnortwahl. Oft werden sogar Einschränkungen bei der Wohnungsausstattung akzeptiert, wenn die Umgebung hochwertig gestaltet ist und darüber hinaus die Lage und die infrastrukturelle Ausstattung (insbesondere Nahversorgung) stimmen. Umgekehrt lassen sich selbst attraktive Wohnungen meist nur schwer vermarkten, wenn das Umfeld vernachlässigt bzw. verwahrlost wirkt. Bei der Planung des Wohnumfelds sollten neben der grundsätzlich barrierefreien Gestaltung auch weitere **spezifische Nutzungsanforderungen** – z.B. von Kindern, Jugendlichen oder Senioren – berücksichtigt werden (u.a. Spielmöglichkeiten, Treffpunkte).

Zum **öffentlichen Wohnumfeld** zählen vor allem Straßen, Plätze und Grünanlagen. Durch Aufwertungsmaßnahmen, wie sie beispielsweise im Rahmen der städtebaulichen Sanierungen der vergangenen Jahrzehnte (Altstadt, Ehrenbreitstein) oder auch durch die BUGA 2011 erfolgt sind, konnten deutliche Attraktivitätssteigerungen bei zentralen Wohnquartieren in Koblenz erzielt werden. Gleichwohl ist in einer Reihe von innerstädtischen und innenstadtnahen Bereichen, sowie insbesondere auch in den Stadtteilen, noch ein deutliches Entwicklungspotential vorhanden. (vgl. u.a. Themenfeld „Freiraum, Natur und Landschaft“ -> z.B. Einzelthemen „Öffentliche Grünanlagen und Parks“, „Plätze“ sowie Themenfeld „Mobilität und Verkehr“ -> „Stadtstraßen und Ortsdurchfahrten“ und „Verkehrsraumgestaltung“).

Das **private Wohnumfeld** umfasst insbesondere Vorgärten, Wohnungszugänge oder auch Blockinnenbereiche. Sehr gute Beispiele für private Wohnumfeldverbesserungen finden sich u.a. in den Stadtteilen Oberwerth und Goldgrube (Aufwertung der Blockinnenbereiche von Genossenschaftswohnanlagen) oder auch im Stadtteil Horchheimer Höhe (großflächige Sanierung der Großwohnsiedlung Horchheimer Höhe). Gerade bei den Blockinnenbereichen in den dichter besiedelten Quartieren der Stadt (z.B. Südstadt) besteht ein großes Attraktivierungspotential, beispielsweise durch Entsieglungs- und Begrünungsmaßnamen.

Mögliche Handlungsfelder

▶ Sukzessive Weiterentwicklung und Aufwertung des öffentlichen Wohnumfelds (Straßen, Plätze, Grünanlagen und Parks) in der Stadt und in den Stadtteilen

▶ Unterstützung von privaten Maßnahmen der Wohnumfeldverbesserung, z.B. durch Publikation von Best-Practice-Beispielen

Querbeziehungen

Nahversorgung, Ruhender Verkehr, Stadtstraßen und Ortsdurchfahren, Verkehrsberuhigung, Verkehrsraumgestaltung, Parks und Grünanalagen, Stadtbäume, Plätze, Spielplätze, Barrierefreiheit und Teilhabe, Gender Mainstreaming


Südstadt - Blockinnenbereich


Südstadt – Südallee


Arzheim – Schulplatz


Asterstein – Sophie-von-La-Roche-Straße


Horchheimer Höhe


Asterstein – Auf der Bienhornschanze


Metternich – Auf der Ochsenhell


Horchheimer Höhe

Wohnumfeld

Die Qualität des Wohnumfelds hat für die meisten Menschen einen erheblichen Einfluss auf die Wahl des Wohnstandorts. Eine hochwertige Gestaltung wirkt sich deutlich positiv auf die Vermarktbarkeit von Wohnungen und darüber hinaus auch auf die Zufriedenheit und Lebensqualität der Bewohnerinnen und Bewohner aus.


Güls – Von-Lassaulx-Platz


Goldgrube – Lindenstraße


Karthause – Austinstraße


Neuendorf - Großsiedlung


Oberwerth – Blockinnenbereich


Oberwerth – Blockinnenbereich

Sanierung und Stadterneuerung

Die weitaus meisten Wohnungen befinden sich im **Altbaubestand**. Vor diesem Hintergrund kommt der Sanierung und Modernisierung des vorhandenen Wohnungsbestands eine große Bedeutung zu, damit seine Attraktivität für die jetzige – aber auch für eine mögliche künftige – Bewohnerschaft dauerhaft erhalten werden kann. Sanierungs- und Modernisierungsmaßnahmen umfassen dabei zum einen regelmäßig die Erneuerung von veralteten **Ausstattungsstandards** (u.a. Küchen, Bäder, Grundrisszuschnitte) oder auch eine Ergänzung von fehlenden Balkons. Zum anderen besteht zumeist ein deutlicher Anpassungsbedarf an die mittlerweile sehr hohen gesetzlichen Anforderungen zur **Einsparung von Energie** („energetische Sanierung"). Hiervon sind neben haustechnischer Anlagen vor allem die Außenhüllen von Gebäuden betroffen (Wärmedämmung, Austausch von Fenstern). Sanierungsmaßnahmen sollten regelmäßig die **Außenanlagen** der Wohnungen umfassen (vgl. Themenfeld „Wohnumfeld"). Zur Sicherung von bezahlbarem Wohnraum sollte bei einer Sanierung von Mietwohnungen auch die Zahlungsfähigkeit der Mieter berücksichtigt werden.

In den vergangenen Jahren wurde bereits eine Reihe größerer Wohnungsbestände in Koblenz umfassend modernisiert, sowohl von der stadteigenen Wohnungsbaugesellschaft (z.B. im Bereich Mittelweiden in Lützel), wie auch von privaten Wohnungsbauunternehmen (z.B. Siedlung Horchheimer Höhe) oder den Koblenzer Genossenschaften (z.B. in der Goldgrube). Gleichwohl bestehen in Teilen auch noch erhebliche Anpassungsbedarfe. **Unsanierter Wohnungsbestand** findet sich häufig in wenig attraktiven Bereichen der Stadt, die strukturelle Defizite aufweisen. Hier bedarf es **flankierender städtebaulicher Maßnahmen**, um weitere private Aufwertungen – insbesondere auch von Einzeleigentümern – bei Wohn-, Geschäfts- und Bürogebäuden anzustoßen. Ein aktuelles Beispiel hierfür stellen die Entwicklungen in der Altstadt dar, die durch die Neugestaltung des Zentralplatzes ausgelöst wurden. Stadterneuerungspotentiale bestehen u.a. in den Stadtteilen Rauental, Lützel, Metternich und Neuendorf (vgl. Einzelthema „Wohnen im Zentrum"). Eine Unterstützung durch Programme der **Städtebauförderung** (z.B. Stadtumbau) ist wünschenswert.

Mögliche Handlungsfelder

▶ Informationsbereitstellung und Beratung zu Fördermöglichkeiten bei Sanierungen und Modernisierungen, Öffentlichkeitsarbeit (z.B. Best-Practice-Sammlung)

▶ Ggfs. Impulssetzung für private Gebäude- und Wohnungssanierungen durch flankierende städtebauliche Maßnahmen (z.B. Stadtumbau)

Querbeziehungen

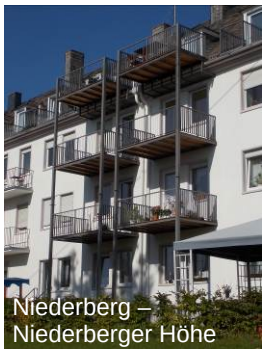
Altersstruktur Wohnungsbestand, Mietwohnungen, Wohneigentum, Bezahlbarer Wohnraum, Besondere Wohnformen, Wohnen im Zentrum, Wohnen im Alter, Wohnumfeld


Mitte – Löhrstraße / Kardinal-Krementz-Straße


Altstadt – Stegemannstraße


Mitte – Bahnhofstraße / Roonstraße


Goldgrube – Lindenstraße


Niederberg – Niederberger Höhe


Asterstein – Goebensiedlung


Metternich – Pollenfeldsiedlung


Metternich – Pollenfeldsiedlung

Sanierung und Stadterneuerung

In den vergangenen Jahren wurden bereits zahlreiche Wohnungen saniert und aktuellen Anforderungen hinsichtlich Ausstattung sowie auch Energieeinsparung angepasst. Städtebauliche Aufwertungsmaßnahmen können dazu beitragen, künftig weitere private Gebäude- und Wohnungs-Sanierungen anzustoßen.


Horchheimer Höhe


Horchheimer Höhe


Horchheimer Höhe


Wallersheim – Langenaustraße


Pfaffendorfer Höhe – Ellingshohl


Goldgrube – Beatusstraße

Quellenverzeichnis

Literatur

Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung, Bundesinstitut für Bau-, Stadt- und Raumforschung im Bundesamt für Bauwesen und Raumordnung (Hrsg.) – „Baugruppen – Ergebnisse der ExWoSt-Studie *Strategien und Aktionsfelder für städtisches Wohnen von Familien*“, BBSR-Online-Publikation, Nr. 14/2009

Haass, Heiner (Hrsg.) – „StadtWasser – Wasserkonzepte in der Stadtplanung“, 2010

Holm, Andrej – „Nur eine soziale Zwischennutzung – Sozialer Wohnungsbau in der Bundesrepublik Deutschland bedeutet nur eine zeitlich begrenzte Eigenschaft“, in: MieterEcho 312/Oktober 2005

InWIS Forschung & Beratung GmbH im Auftrag der Stadt Koblenz – „Wohnraumversorgungskonzept für die Stadt Koblenz“ (2013)

KOCKS CONSULT GMBH im Auftrag des Amtes für Stadtentwicklung und Bauordnung – „Stadtteilrahmenplanung Koblenz-Bubenheim“, 2007

KOCKS CONSULT GMBH im Auftrag der Stadt Koblenz – „Städtebauliche Rahmenplanung `Konversionsfläche ehemalige Pionierkaserne Wasserübungsplatz´ in Koblenz-Metternich“, Abschlussbericht 2005

Kuhn, Gerd; Harlander, Tilman, LBS Stiftung Bauen und Wohnen (Hrsg.) – „Baugemeinschaften im Südwesten Deutschlands“, 2010

Kuratorium Qualitätssiegel Betreutes Wohnen für ältere Menschen NRW e.V. / Wohnen in Genossenschaften e.V. – „ Großfamilie Wohnungsgenossenschaft? Gemeinschaftliche Wohnformen in Genossenschaften – Praxishilfen und Best-Practice-Beispiele in Nordrhein-Westfalen“, 2012

Kuratorium Qualitätssiegel Betreutes Wohnen für ältere Menschen NRW e.V. – „ Gemeinsam statt einsam! Gemeinschaftliche Wohnprojekte für Ältere – Best Practice-Projekte aus Deutschland und dem europäischen Ausland“, 2008

RegioKontext GmbH – „Strategien für bezahlbares Wohnen in der Stadt – Welchen Beitrag kann der Neubau angesichts neuer Wohnungsknappheit leisten?“, Studie, 2013

Stadt Berlin, Senatsverwaltung für Stadtentwicklung und Umwelt (Hrsg.) – „IBA Berlin 2020 – Studie Besondere Wohnformen“, 2012

Stadt Berlin, Senatsverwaltung für Stadtentwicklung (Hrsg.) – „Wohnen in der Berliner Innenstadt – Informationen für Baugemeinschaften und Baugruppen“, 2006

Stadt Düsseldorf, Stadtplanungsamt – „Bauflächen 2009 für das Wohnen, Beiträge zur Stadtplanung und Stadtentwicklung in Düsseldorf 17“, ohne weitere Datumsangabe

Stadt Koblenz, Amt für Stadtentwicklung und Bauordnung – „Ortsentwicklung Arenberg, Städtebaulicher Rahmenplan“, 2002

Stadt Koblenz, Amt für Stadtentwicklung und Bauordnung – „Ortsentwicklung Niederberg, Städtebaulicher Rahmenplan“, 2003

Stadt Koblenz, Amt für Stadtentwicklung und Bauordnung – „Stadtteilportrait Kesselheim“, Entwurfsfassung 2013

Stadt Koblenz, Amt für Stadtentwicklung und Bauordnung – „Stadtteilportrait Lützel“, 2010

Stadt Koblenz, Amt für Stadtentwicklung und Bauordnung – „Umnutzungskonzept Koblenzer Bunker“, 2013

Stadt Koblenz, Statistikstelle – „Kommunale Wohnungsmarktbeobachtung in Koblenz“, Teil 1 „Wirtschaftliche Rahmenbedingungen“ (2009), Teil 2 „Demographische Rahmenbedingungen“ (2009), Teil 3 „Strukturen des Wohnungs- und des Wohngebäudebestandes in Koblenz“ (2009), Teil 4 „Wohnbautätigkeit und Neubaumonitoring“ (2010)

Stadt Koblenz, Statistikstelle – „Koblenzer Wohnungsmarktbarometer 2013“ (2013)

Stadt Koblenz, Statistikstelle – „Der Mietwohnungsmarkt in Koblenz 2012“ (2013)

Stadt Koblenz, Statistikstelle – „Koblenzer Wohnbaubericht 2013“ (2013)

Stadt Koblenz, Statistikstelle – „Zeitliche Dynamik altersspezifischer Belegungsziffern von Neubauwohnungen in Koblenz“ (2013)

Stadt Koblenz, Statistikstelle – „Wohnen im Alter – Wege zu einem selbstbestimmten Leben“ (Präsentation 2012)

Stadt Koblenz, Statistikstelle – „Alterungsdynamik und Wohnmobilität der Generation 50plus in Koblenz“ (2011)

Stadt Köln, Amt für Stadtsanierung und Baukoordination – „Wohnungsbau 2000 Programm – Baulückenschließungen“, ohne weitere Datumsangabe

Stadt Mühlheim an der Ruhr, Amt für Stadtplanung, Bauaufsicht und Stadtentwicklung – „Das Baulückenkataster der Stadt Mühlheim an der Ruhr“, Informationsflyer, ohne Datumsangabe

Stadt Nürnberg, Baureferat (Hrsg.) – „Baulücken & Co – Chancen für die Entwicklung der Innenstadt“, 2013

STATTBAU GmbH, Netzwerkagentur für GenerationenWohnen (Hrsg.) – „Wohnen in der Gemeinschaft – Von der Idee zum gemeinsamen Haus“, 2012

Stimmann, Hans – „Stadthäuser, Handbuch und Planungshilfe“, 2010

Wohnungsgenossenschaft Modernes Wohnen Koblenz eG (Hrsg.) – „100 Jahre gut und sicher Wohnen, Geschichte der Wohnungsgenossenschaft Modernes Wohnen Koblenz eG 1911 – 2011“, 2011

www.duesseldorf.de

www.fm.rlp.de

www.muelheim-ruhr.de

www.rhein-zeitung.de

www.stadt-koeln.de

www.wikipedia.org

Abbildungen

Alle Karten: Stabsstelle für integrierte Stadtentwicklung

Alle Fotos (mit Ausnahme der unten angeführten Aufnahmen): Stabsstelle für integrierte Stadtentwicklung

Luftfotos Seiten 2, 5, 11, 15, 23, 27, 43: Amt für Wirtschaftsförderung Koblenz

Foto Seite 10 (Gneisenau-Kaserne): Reinhard Kallenbach

Fotos Seite 39 (Rauental Mehrgenerationenwohnen, oben links und Mitte): Gemeinsam Wohnen in der Region Koblenz e.V.

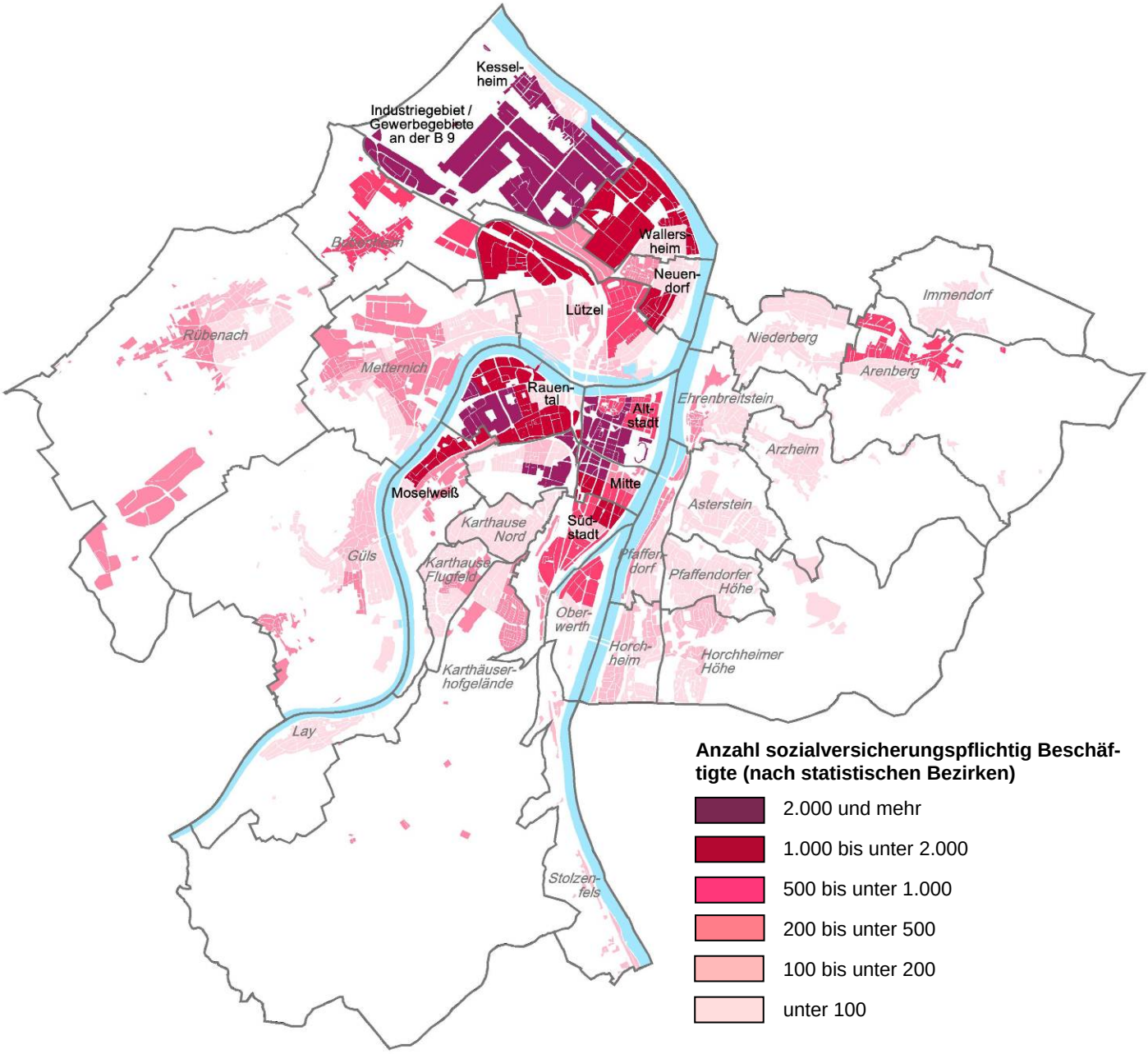
4.2 Gewerbe, Industrie und Handel

Eine gesunde Wirtschaft ist eine grundlegende und unverzichtbare Basis für eine erfolgreiche Entwicklung der Stadt. In Koblenz arbeiten in über 6.000 Betrieben (ohne öffentliche Verwaltung) derzeit fast 58.000 sozialversicherungspflichtig Beschäftigte. Damit weist Koblenz die **höchste Dichte an sv-pflichtigen Arbeitsplätzen** in ganz Rheinland-Pfalz auf. Insgesamt kommen in der Stadt rund 1.400 Erwerbstätige auf 1.000 Einwohner im Alter zwischen 15 und 65 Jahren (Landesdurchschnitt 715 Beschäftigte pro 1.000 Einwohner). Von den 100 umsatzstärksten Unternehmen (ohne Banken und Versicherungen) im Land befinden sich neun in Koblenz.

Das Themenfeld „Gewerbe, Industrie und Handel“ ist in insgesamt elf Einzelthemen gegliedert, wobei zunächst das Thema „Dienstleistung“ betrachtet wird. Der Dienstleistungssektor ist mit einem Anteil von rund drei Viertel aller Beschäftigten für die Stadt Koblenz von herausragender Bedeutung. Gemäß dem Leitbild der „Europäischen Stadt“ sollte eine **stärkere Durchmischung der Funktionen Wohnen und Arbeiten** angestrebt werden, um durch neue Angebote wohnortnaher Arbeitsplätze bzw. arbeitsplatznaher Wohnstandorte langfristig den sehr hohen Pendlerverkehr aus dem Umland zu reduzieren und gleichzeitig die urbanen Qualitäten der Stadt zu stärken. Wohnverträgliche Bürogebäude sind für eine solche Nutzungsmischung sehr gut geeignet und sollten verstärkt als „**Stadtbausteine**“ in den innerstädtischen Bereichen der Stadt Verwendung finden. Hierdurch würde auch ein wesentlicher Beitrag für eine **konsequente Innenentwicklung** geleistet.

Die Einzelthemen „Gewerbe und Handwerk“, „Industrie“ sowie „Logistik und Großhandel“ enthalten weitere Aussagen zur Entwicklung der gewerblich-industriellen Flächen in Koblenz. Von Bedeutung ist hier u.a. der Vorschlag einer langfristigen **Umstrukturierung der innerstädtischen Gewerbegebiete** als künftige Standorte für Dienstleistungen, insbesondere im Bereich der B 9. Die Einzelthemen „Informationstechnologie und Medien“, „Öffentliche Verwaltung und Behörden“ sowie „Interessensvertretungen“ ergänzen inhaltlich das Thema „Dienstleistungen“. Insgesamt ergeben sich für Koblenz zwei übergeordnete Wirtschafts-„Cluster“ mit den Schwerpunkten Produktion, Logistik und Großhandel nördlich der Mosel sowie überwiegenden Büronutzungen im Bereich der erweiterten Innenstadt. Es folgen Ausführungen zum Thema „Einzelhandel“ und zur „Nahversorgung“ in Koblenz mit einer Beschreibung der einzelhandelsrelevanten Flächen sowie möglicher Entwicklungsoptionen insbesondere für eine **Stärkung zentraler Versorgungsbereiche** und integrierter Handelslagen in der Stadt. Eine Betrachtung der Aktivitäten des Koblenzer „Stadtmarketings“ schließt das Themenfeld ab.

Wichtige Grundlagen für das Themenfeld „Gewerbe, Industrie und Handel“ bilden u.a. der „Kurzbericht zum Unternehmensregister für Koblenz“, der „Nahversorgungsbericht Koblenz“ und das „Einzelhandels- und Zentrenkonzept Koblenz“. Eine Übersicht aller verwendeten Quellen findet sich am Ende dieses Themenfeldes.



Arbeitsplatzdichten in Koblenz

Auf der Karte ist die Anzahl der sozialversicherungspflichtig Beschäftigten in den statistischen Bezirken von Koblenz zu erkennen. Die höchsten Werte werden in der Innenstadt (Altstadt und Mitte), im Stadtteil Rauental (Arbeitsplatzschwerpunkt Verwaltungszentrum), in Teilen der Goldgrube, von Lützel, Neuendorf, Wallersheim und Moselweiß sowie im Industriegebiet Rheinhafen und den Gewerbegebieten an der B 9 erreicht.

rechts: Blick über das Industriegebiet Rheinhafen



Dienstleistung

Der Dienstleistungssektor ist für die Wirtschaftskraft und den Arbeitsmarkt der Stadt von herausragender Bedeutung. Mit mehr als 60.000 Beschäftigten arbeiten rund drei Viertel aller Berufstätigen in Koblenz im tertiären Sektor. Koblenz gilt heute als führender Dienstleistungsstandort zwischen den Ballungsräumen Rhein-Main und Rhein-Ruhr mit rund 1,1 Millionen qm Büroflächen. Vor allem als Verwaltungssitz und Standort von zahlreichen Bundes- und Landesbehörden hat Koblenz eine lange Tradition (vgl. Einzelthema „Öffentliche Verwaltung und Behörden“). Auch sind zahlreiche Banken, Versicherungen und andere private Dienstleistungsbetriebe wie beispielsweise IT- und Medienunternehmen (vgl. Einzelthema „Informationstechnologie und Medien“) in der Stadt angesiedelt. Darüber hinaus verfügt Koblenz über die höchste Dichte an Steuerberatern und Rechtsanwälten in ganz Rheinland-Pfalz.

Nach allgemeiner Definition gehören auch die Bereiche Handel, Verkehr und Logistik, Hotel und Gaststättengewerbe sowie Handwerk zum Dienstleistungssektor. Diese werden jedoch an anderer Stelle im Masterplan behandelt. Grundlage für die Betrachtungen innerhalb des vorliegenden Einzelthemas bilden vor allem Dienstleistungen, die an **Büroflächen** gebunden sind. Hierbei handelt es sich um eine ausgesprochen wohnverträgliche Form von Arbeit. Die im Leitbild „Europäische Stadt“ vorgeschlagene stärkere **Durchmischung** von städtischen Funktionen, insbesondere von Wohnen und Arbeiten, ist hierdurch sehr gut zu gewährleisten. Bürogebäuden kann dabei die Funktion von „**Stadtbausteinen**“ zukommen, aus denen in Kombination mit Wohngebäuden und anderen Einrichtungen neue städtische Strukturen entstehen können, die zur Erschließung nicht mehr zwangsläufig die Benutzung eines Autos voraussetzen („Stadt der kurzen Wege“).

Die größte Anzahl von Dienstleistungsunternehmen in Koblenz befindet sich in der **Innenstadt**, vor allem in den Stadtteilen Altstadt und Mitte. So haben beispielsweise zahlreiche Banken und Versicherungen hier ihren Sitz. Lokale Schwerpunkte bilden dabei unter anderem die Hohenfelder Straße, die Clemensstraße, die Achse Viktoriastraße / Görgenstraße, die Bahnhofstraße und die Schloßstraße. Auch im Umfeld des Hauptbahnhofs befindet sich eine lokale Konzentration von Büroflächen. Zurzeit sind einzelne **Leerstände** von Bürogebäuden in der Innenstadt zu beobachten. Da in den vergangenen Jahren eine ganze Reihe neuer Bürogebäude im Stadtgebiet entstanden ist, kann nicht von einem Überhang an Büroflächen ausgegangen werden. Vielmehr entsprechen die betreffenden Objekte aller Wahrscheinlichkeit nach nicht mehr den aktuellen Anforderungen an moderne Büroflächen. Denkbar ist in diesem Zusammenhang ggfs. die Erstellung eines Leerstandskatasters für Büroflächen und beratende Unterstützung bei der Umwandlung von Büroflächen in Wohnraum.

Ein sehr großes Potential für die weitere Entwicklung des Dienstleistungsstandorts Koblenz wie auch für die Gesamtentwicklung der Stadt stellen die Flächen beiderseits des innerstädtischen Abschnitts der B 9 zwischen Lützel und Oberwerth dar. Es wird vorgeschlagen, diesen Bereich langfristig als **zentrale Dienstleistungsachse**

zu entwickeln. Der Schwerpunkt der Entwicklung sollte dabei im Bereich zwischen Saarplatz und Cusanusstraße liegen. Hier befindet sich – gemessen an der Lagegunst – eine ganze Reihe von mindergenutzten Grundstücken, so beispielsweise östlich der B 9 das Handelshofgelände am Schienenhaltepunkt Stadtmitte. Westlich der B 9 stellen u.a. der Stadteingang Rauental und das Gewerbegebiet Franz-Weis-Straße – bei einer entsprechenden Umstrukturierung – wichtige mögliche Potentialflächen für eine künftige Ansiedlung von Dienstleitungsunternehmen dar (vgl. auch Einzelthema „Cluster“). Hier könnten zukünftig in zweiter Reihe sogar neue Wohnflächen entstehen. Die B 9 könnte so städtebaulich integriert und von einer räumlichen Barriere in eine Nahtstelle zwischen der Innenstadt und den Stadtteilen Rauental und Goldgrube umgewandelt werden. Darüber hinaus könnten so wohnortnahe Arbeitsplätze in zentraler Lage geschaffen werden.

Neben der Innenstadt kommt dem **Verwaltungszentrum** auf der Stadtteilgrenze zwischen Rauental und Moselweiß eine besondere Bedeutung als zentraler Dienstleistungsstandort in Koblenz zu. Neben einer Reihe von Behördeneinrichtungen haben hier die Hauptzentrale der DeBeKa-Versicherungsgruppe, einem der größten Arbeitgeber in Koblenz, sowie die Zentrale der Lotto-Gesellschaft Rheinland-Pfalz und Teile des Bundesamts für Ausrüstung, Informationstechnik und Nutzung der Bundeswehr ihren Sitz. Der **Büropark Moselstausee** im Stadtteil Rauental befindet sich aktuell noch in Entwicklung. Bei diesem direkt an der Mosel gelegenen, hochwasserfreien Bereich handelt es sich um ein ehemaliges Industriegebiet. Zurzeit sind hier noch vereinzelt gewerblich-industrielle Restnutzungen vorhanden, die im Kontext eines „Büroparks“ Minder- bzw. Fehlnutzungen darstellen. Für den Büropark Moselstausee wird eine Stärkung als Dienstleistungsstandort vorschlagen, ergänzt durch arbeitsplatz- und innenstadtnahes Wohnen. Hierfür wäre eine Verlagerung einzelner Betriebe (u.a. Betonmischwerk, Speditionen) notwendig, da eine mögliche Wohnnutzung mit den von diesen Betrieben ausgehenden Emissionen (insbesondere Lärm) nicht verträglich ist. Denkbar ist in diesem Zusammenhang die Aufstellung eines Bebauungsplans mit einer möglichen Gebietsfestsetzung als „Mischgebiet“ für die entsprechenden Bereiche, um über eine Wertsteigerung der Grundstücke durch eine potentiell höherwertige Bodennutzung Anreize sowohl für die Verlagerung der Altnutzungen als auch für eine Neunutzung durch Büro- und Wohngebäude zu schaffen.

Der **Gewerbepark Koblenz Nord** und das in Entwicklung befindliche **Dienstleistungszentrum Gewerbe- und Technologiepark Bubenheim**, beide im Norden der Stadt direkt an der B 9 gelegen, bilden zwei weitere Dienstleistungsstandorte in Koblenz in einer ansonsten gewerblich-industriell geprägten Umgebung. Nach Abschluss der Entwicklungsmaßnahme Dienstleistungszentrum Bubenheim sollten keine weiteren Flächen in diesem Bereich für Dienstleistungsnutzungen erschlossen werden, um diese Funktion künftig vor allem an wohnortnahen Standorten zu stärken. Neue Flächen für Dienstleistung können im Bereich der derzeit noch militärisch gewidmeten Wehrtechnischen Dienststelle (WTD) in Metternich, auch unter Erweiterung des Technologiezentrums Koblenz entstehen. Auch die beiden Standorte Langemarck-

kaserne und ehemalige Standortverwaltung (STOV) / Feste Kaiser Franz in Lützel sollten für Dienstleistungen genutzt werden. In den Bereichen der WTD und der Langemarckkaserne bietet sich zudem eine Kombination mit Wohnnutzungen an. Langfristig könnten auch Flächen im Bereich der Straße Laubach in der Südstadt für die Ansiedlung von Dienstleistungsunternehmen – z.B. hochschulnaher Einrichtungen – entwickelt werden. Durch eine Umstrukturierung dieses Bereichs und eine Beseitigung städtebaulicher Missstände kann so eine Aufwertung des südlichen Stadteingangs erfolgen. Der Standort steht zudem im räumlichen Zusammenhang mit einem möglichen intermodalen Verknüpfungspunkt für verschiedene Verkehrsmittel (vgl. Themenfeld „Mobilität und Verkehr“ -> „Intermodalität“).

Lokale Konzentrationen von Dienstleistungsunternehmen / Büroflächen befinden sich im Gewerbegebiet Metternich I, im Gewerbegebiet Lützel / Neuendorf und im Technologiezentrum (TZK) in Metternich. Ein neuer Einzelstandort für Dienstleistungen könnte auf den Flächen des ehemaligen Moselgüterbahnhofs im Stadtteil Rauental, im Zusammenhang mit dem Bau eines neuen Schienenhaltepunktes in diesem Bereich, entstehen. Auch bei einer Entwicklung des mittleren Teilbereichs der Fritsch-Kaserne ist eine Ansiedlung von wohnortnahen Dienstleistungen, insbesondere in den Bestandsgebäuden, denkbar.

Mögliche Handlungsfelder

▶ Stärkung der räumlichen Nähe bzw. Durchmischung von Dienstleistungen und Wohnen, Nutzung von Bürogebäuden als „Stadtbausteine“, Vermeidung von neuen Dienstleistungsstandorten auf der „Grünen Wiese“

▶ Entwicklung der innerstädtischen B 9 als zentrale Dienstleistungsachse unter Einbeziehung vorhandener Potentialflächen (u.a. Handelshofgelände) und durch langfristige Umstrukturierung von Gewerbegebieten (z.B. Franz-Weis-Straße, Rauental)

▶ Stärkung des Büroparks Moselstausee als Dienstleistungsstandort, Durchmischung mit Wohnen und Verlagerung emittierender gewerblich-industrieller Betriebe

▶ Entwicklung von neuen „gemischten“ Dienstleistungs- bzw. Wohnstandorten (z.B. Langemarckkaserne Lützel, Wehrtechnische Dienststelle Metternich), Langfristpotential durch Umstrukturierung des Bereichs Laubach (Südstadt)

▶ Mögliche Einzelstandorte für Dienstleistungen in den Bereichen Moselgüterbahnhof Rauental und Fritsch-Kaserne Niederberg

Querbeziehungen

Wohnflächenpotentiale, Wohnen im Zentrum, Informationstechnologie und Medien, Öffentliche Verwaltung und Behörden, Cluster, Straßenverkehr, Busverkehr, Bahnverkehr, Intermodalität und neue Verkehrsmittel, Hochschulen


Rauental – Verwaltungszentrum


Mitte – Bürogebäude am Hauptbahnhof


Rauental – Verwaltungszentrum


Mitte – Hauptstelle Sparkasse


Altstadt – Bankgebäude



Bubenheim – Dienstleistungszentrum B 9


Rauental – Verwaltungszentrum


Rauental – Verwaltungszentrum

Dienstleistung

Der Dienstleistungssektor ist für die Stadt Koblenz von herausragender Bedeutung. Rund drei Viertel aller Beschäftigten in der Stadt arbeiten im tertiären Sektor. Büroflächen lassen sich in der Regel problemlos mit Wohnnutzungen durchmischen. Bürogebäude sollten von daher verstärkt als „Stadtbausteine“ genutzt werden.


Mitte – Bürogebäude Rizzastraße


Mitte – Geschäftsgebäude

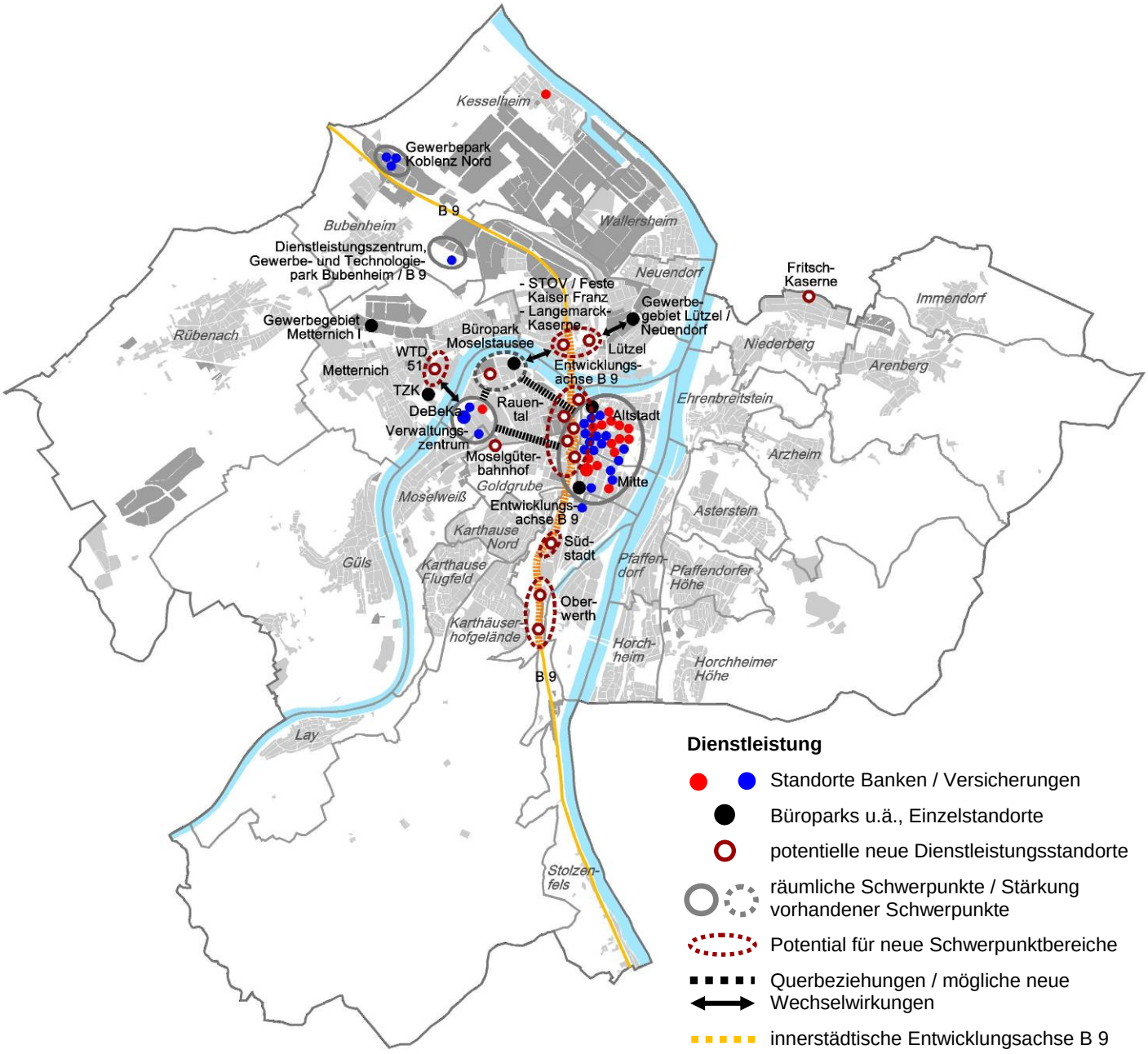

Rauental – Büropark Moselstausee


Rauental – Verwaltungszentrum


Gewerbepark Koblenz Nord



Gewerbepark Koblenz Nord



Karte Dienstleistungen

Die Dienstleistungsunternehmen und Büroflächen in Koblenz konzentrieren sich insbesondere in der Innenstadt und im Verwaltungszentrum in Rauental. Der innerstädtische Abschnitt der B 9 sollte langfristig zu einer zentralen Dienstleistungsachse entwickelt, der Büropark Moselstausee in seiner Funktion als Dienstleistungsstandort in Kombination mit Wohnnutzungen gestärkt werden.

rechts: Blick über das Dienstleistungszentrum Gewerbe- und Technologiepark Bubenheim B 9



Gewerbe und Handwerk

In der Region Mittelrhein wie auch in Koblenz selbst sind Gewerbe und Handwerk traditionell stark verankert. So sind allein bei den über 2.000 Handwerksunternehmen in Koblenz rund 16.000 Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter beschäftigt, mehr als 1.200 Lehrlinge befinden sich in Ausbildung. Kleine und mittlere Unternehmen mit weniger als 50 (klein) bzw. 250 Mitarbeitern (mittel) sowie Handwerksbetriebe, die in der Regel zu den kleineren Unternehmen zählen, bilden eine wesentliche Säule der mittelständischen Wirtschaft in der Stadt.

Nicht störende Handwerksbetriebe befinden sich stellenweise auch in Wohngebieten und sind entsprechend über das ganze Stadtgebiet verteilt. **Gewerbegebiete** für kleine und mittelgroße Gewerbebetriebe liegen vor allem im Norden der Stadt. Hierbei handelt es sich um die beiden Gewerbeparks Metternich I + II, den südlichen Teilbereich des Dienstleistungszentrums Gewerbe- und Technologiepark Bubenheim / B 9, das Gewerbegebiet an der B 9, den Gewerbepark Koblenz Nord, das stadtnahe Gewerbegebiet südöstlich des Industriegebiets Rheinhafen und das Gewerbegebiet Lützel / Neuendorf. Ein kleineres Gewerbegebiet liegt darüber hinaus an der Aachener Straße in Westen von Rübenach. Das Gewerbegebiet Arenberg stellt den zentralen Standort für Gewerbe- und Handwerksbetriebe auf der rechten Rheinseite dar. Hier befindet sich zudem in unmittelbarer Nachbarschaft das Gewerbegebiet der Ortsgemeinde Urbar. Weitere kleine gewerbliche Flächen mit Größen unter 2 ha sind im Flächennutzungsplan am Süd- und Nordrand von Güls, an der westlichen Beatusstraße in Moselweiß, der Koblenzer Straße im Rauental und an der B 42 im Stadtteil Horchheimer Höhe dargestellt. Hierbei handelt es sich um Einzelstandorte ohne räumliches Entwicklungspotential. Mit den ausgedehnten Flächen des Gewerbegebiets Mülheim-Kärlich und dem Gewerbegebiet Niederlahnstein befinden sich größere Gewerbeansiedlungen in unmittelbarer Nachbarschaft zu Koblenz.

Angestrebt werden sollte die **Beibehaltung einer kleinteiligen Strukturierung** der Gewerbegebiete als Standorte für kleinere und mittlere Unternehmen. Größere Einheiten (insbesondere auch flächenintensive Logistik- und Großhandelsunternehmen) sollten nach Möglichkeit in den Industriegebieten (Güterverkehrszentrum) „Rheinhafen“ und „A 61“ angesiedelt werden. Die im innerstädtischen Bereich an der B 9 bzw. im Umfeld der B 9 gelegenen Gewerbegebiete Franz-Weis-Straße, Schlachthofstraße und Cusanusstraße weisen auf Grund ihrer zentralen Lage ein erhebliches funktionales und gestalterisches Aufwertungspotential auf. Diese Bereiche sollten im Rahmen von **Umstrukturierungsmaßnahmen** langfristig als Standorte für Dienstleistungen / Büros entwickelt werden (vgl. Einzelthema „Dienstleistung“), mit z.B. entsprechender Darstellung als Mischgebiete im Flächennutzungsplan. Eine solche langfristige Umstrukturierung wird auch für die Gewerbegebiete Beatusstraße (Goldgrube) und an der Laubach (Südstadt) vorgeschlagen. Der Büropark Moselstausee sollte als Dienstleistungsstandort (in Kombination mit innenstadtnahem Wohnen) gestärkt und emittierende gewerblich-industriellen Restnutzungen aus diesem Bereich verlagert werden (vgl. Einzelthemen „Industrie“, „Logistik und Großhandel“).

Potential für die **Erschließung neuer Gewerbegebietsflächen** ist u.a. im Technischen Bereich Ost (TBO) der Fritsch-Kaserne in Koblenz-Niederberg – in Ergänzung zu den bereits erwähnten Gewerbegebieten von Koblenz-Arenberg und Urbar – vorhanden. Der TBO umfasst rund 5,5 ha und ist sehr gut für die Entwicklung kleinerer Grundstücke mit Größen zwischen 1.200 und 2.000 qm geeignet. Der Bereich bietet sich somit für die Ansiedlung insbesondere von Handwerksbetrieben an. Am Südrand des Industriegebiets Rheinhafen liegen parallel zur Schönbornsluster Straße weitere Potentialflächen für eine kleinteilige gewerbliche Nutzung auf Konversionsflächen der Bahn. Hierbei sollte auf eine Verträglichkeit mit einer möglichen Grünzugverbindung in diesem Bereich in Richtung Lützel geachtet werden. Für ein neues Gewerbegebiet mit einer Größe von rund 8 ha nördlich von Bubenheim ist bereits Planungsrecht vorhanden (Bebauungsplan 159). **Erweiterungspotential** besteht im Gewerbegebiet Metternich II am Westrand des Gewerbegebiets (rund 2,5 ha). Die im Flächennutzungsplan der Stadt Koblenz dargestellten Erweiterungsflächen des Gewerbegebiets an der Aachener Straße in Rübenach sollten auf Grund der topographischen Gegebenheiten (Hanglage) nicht entwickelt werden. Es wird eine Herausnahme dieser Flächen aus dem FNP vorgeschlagen.

Eine Alternative zum Bau eigener Betriebsstätten stellen **Handwerkerhöfe** dar. Hierbei handelt es sich um Gebäudekomplexe, in denen Räume verschiedener Größe angemietet werden können. Vor allem für junge Handwerksunternehmen in der Gründungsphase bietet sich so vergleichsweise günstiger Raum zur Entwicklung des Betriebes. In einem weiteren Sinn stellen Handwerkerhöfe auch räumliche Konzentrationen von Handwerksbetrieben dar, die eine mögliche Zusammenarbeit der Betriebe erleichtern und zur Adressbildung beitragen. Die Etablierung von Handwerkerhöfen ist im z.B. im Technischen Bereich Ost der Fritsch-Kaserne denkbar.

Mögliche Handlungsfelder

▶ Nach Möglichkeit Beibehaltung einer kleinteiligen Strukturierung vorhandener Gewerbegebiete als Standorte für kleine und mittlere Unternehmen

▶ Langfristig Umstrukturierung innerstädtischer Gewerbegebiete (z.B. Franz-Weis-Straße) als Standorte für Dienstleistungen (und Wohnen)

▶ Entwicklung potentieller neuer Gewerbegebiete (TBO Fritsch-Kaserne, Bubenheim Bereich B-Plan159, ggfs. Industriegebiet Schönbornsluster Straße), Herausnahme Erweiterungsflächen Gewerbegebiet Aachener Straße (Rübenach) aus FNP

▶ Prüfung einer möglichen Etablierung von Handwerkerhöfen

Querbeziehungen

Dienstleistung, Industrie, Interessensvertretungen, Cluster, Grünzüge, Hochschulen, Berufsbildende Schulen



Industriegebiet Rheinhafen



Arenberg – Gewerbegebiet


Arenberg – Gewerbegebiet



Industriegebiet Rheinhafen


Industriegebiet Rheinhafen


Güls Süd


Schängelmarkt 2013 – „Lebende Werkstatt" der Handwerkskammer Koblenz (HwK)


Ausstellung Kunsthandwerk HwK

Gewerbe und Handwerk

In der Region und in Koblenz sind Gewerbe und Handwerk traditionell fest verankert. Allein bei den über 1.000 Koblenzer Handwerksbeitrieben sind rund 14.000 Menschen beschäftigt. Die Betriebe profitieren von den zahlreichen Berufsbildungseinrichtungen der Handwerkskammer sowie der Industrie- und Handelskammer.


Industriegebiet Rheinhafen



Gewerbegebiet an der B 9


Stadtnahes Gewerbegebiet Wallersheim



Industriegebiet A 61



Metternich - Gewerbepark I



Metternich – Gewerbepark I



Karte Gewerbe und Handwerk

Auf der Karte sind die Gewerbeflächen für kleine und mittelgroße Betriebe in Koblenz zu erkennen. Eine räumliche Konzentration liegt im Norden der Stadt in den Gewerbegebieten beiderseits der B 9. Für die innerstädtischen Gewerbegebiete im Bereich der B 9 wird eine langfristige Entwicklung als Standorte für Dienstleistungen / Büros vorgeschlagen. Potential für neue Gewerbeflächen besteht z.B. in Niederberg (TBO Fritsch-Kaserne).

rechts: Luftbild des Gewerbegebiets Arenberg



Industrie

Koblenz ist ein wichtiger industrieller Produktionsstandort im nördlichen Rheinland-Pfalz. Industriebetriebe sind im Gegensatz zu handwerklichen Produktionsformen durch eine mechanisierte und automatisierte Produktion und Verarbeitung von materiellen Gütern oder Waren in großen Mengen gekennzeichnet. Außerdem handelt es sich bei Industriebetrieben im Vergleich zu kleineren Gewerbebetrieben zumeist um Unternehmen mit höheren **Lärm- und Abgasemissionen**. Entsprechend sind die industriellen Standorte von bewohnten Bereichen räumlich getrennt. In Koblenz sind im industriellen Sektor rund 11.000 Menschen beschäftigt. Neben den Großbetrieben haben auch über 100 industriell-gewerbliche Mittelstandsunternehmen ihren Sitz in der Stadt. Diese haben teilweise als Zulieferer ebenso wie Ingenieur- und Logistikfirmen eine große Bedeutung für die Industrie. Die Mischung aus Unternehmen unterschiedlicher Größe trägt mit ihrer Branchenvielfalt zur wirtschaftlichen Kraft und auch zur relativen Krisenfestigkeit des Wirtschaftsstandorts Koblenz bei.

Der räumliche Schwerpunkt der industriellen Produktion befindet sich im **Industriegebiet Rheinhafen** im Norden der Stadt. Zu den größten hier ansässigen Unternehmen gehören die Firmen Aleris (Aluminiumproduktion), Kimberly-Clark (Papiertücher für Industrie und Verbraucher), TRW Automotive (Bremssysteme), Kennametal Stellite (Verschleißschutzlösungen) und Kalzip (Edelstahl-Konstruktionen). Das Industriegebiet verfügt über einen eigenen Hafen sowie eine Hafenbahn und ist sehr gut an das Fernstraßennetz angebunden (vgl. Einzelthema „Logistik und Großhandel“). In seiner räumlichen Ausdehnung hat das Industriegebiet Rheinhafen praktisch seine Grenzen erreicht. Lediglich im Süden, auf ehemaligen Bahnflächen entlang der Schönbornsluster Straße, bestehen noch geringfügige Zuwachspotentiale. Diese sind auf Grund der geringen Grundstückstiefe jedoch eher für kleinere gewerbliche Betriebe geeignet. Außerdem bieten sich diese Flächen sehr gut für eine Grünzugverbindung mit Radwegetrasse in Richtung Petersberg / Lützel an.

Ein **langfristiges Entwicklungspotential** besteht hinsichtlich der inneren Struktur des Industriegebiets. Diese ist in Teilen durch ein unübersichtliches Straßennetz geprägt, da das in der Konzeptionsphase in den 1950/60er Jahren geplante durchgängige Erschließungssystem nie konsequent umgesetzt wurde. Einzelne Straßenabschnitte und das Fahrradwegenetz (u.a. August-Horch-Straße) sind zudem sanierungsbedürftig. Ebenso sind im Industriegebiet größere Brachflächen bzw. untergenutzte Grundstücke vorhanden, die zu einer Fragmentierung des Gesamtgebiets beitragen (insbesondere im Bereich der Hochspannungstrasse zwischen der Züchnerstraße und der Hans-Böckler-Straße). Ein langfristiger Umbau des Erschließungssystems in Kombination mit einem Bauflächenkataster würde zu einer verbesserten Ausnutzbarkeit der Grundstücksflächen und zu verstärkter Adressbildung führen. Durch den Bau eines Schienenhaltepunktes nördlich des Anschlussbereichs B 9 / K 12 könnte das Industriegebiet deutlich besser an den Personennahverkehr angeschlossen werden (vgl. Einzelthemen „Bahnverkehr“ und „Intermodalität und neue Verkehrsmittel“ im Themenfeld „Mobilität und Verkehr“).

Das **Industriegebiet A 61** / Güterverkehrszentrum im Westen der Stadt ist sehr stark durch die hier ansässigen Logistikunternehmen mit straßengebundenem Güterverkehr geprägt (vgl. Einzelthema „Logistik und Großhandel“). Gleichwohl haben sich auch hier vereinzelt Produktionsunternehmen angesiedelt. Derzeit ist eine deutliche Erweiterung des Industriegebiets A 61 in Richtung Norden geplant. Ein entsprechendes Bauleitplanverfahren steht kurz vor dem Abschluss. Erste Unternehmen haben bereits ihr Interesse an den neuen Flächen bekundet. Auch sind im Flächennutzungsplan der Stadt Koblenz weitere Zuwachsflächen westlich der A 61 dargestellt. Diese liegen im Verbandsgebiet des **Zweckverbandes Industriepark A 61**. Der Industriepark ist in noch größerem Maße als das Koblenzer Industriegebiet östlich der A 61 durch Logistikzentren geprägt. Betrachtet man das Verhältnis der Gesamtgröße zur tatsächlich überbauten bzw. überbaubaren Grundfläche, so fällt der enorme Flächenverbrauch des Koblenzer Industriegebiets auf, bedingt durch eine sehr extensiv angelegte Bauleitplanung. Insgesamt besteht im Bereich der Industriegebiete an der A 61 Potential für die Ansiedlung weiterer Produktionsbetriebe.

Südlich des Industriegebiets befindet sich auf der Stadtteilgrenze zwischen Lützel und Neuendorf als **lokaler Industrieschwerpunkt** der Produktionsstandort der Firma Aleris (Gasdruckfedern), die zu den Weltmarktführern in ihrer Sparte gehört. Die drei Unternehmen Aleris, TRW und Stabilus haben je mehr als 1.000 Mitarbeiter. Nördlich von Bubenheim wird durch den geplanten Bau der Nordumgehung (L 127 neu) ein neues Gewerbe- und Industriegebiet erschlossen. Industrielle Nutzung ist hier bereits in Form einer Asphaltmischanlage vorhanden. Ein weiterer lokaler Industriestandort befindet mit der Koblenzer Brauerei zwischen den Stadtteilen Oberwerth und Südstadt, direkt an der B 9. Mit der Tongrube Marx auf der Schmidtenhöhe und einem Kiesabbaubetrieb auf dem Heyer Berg nördlich von Güls liegen zudem zwei aktive Tagebauflächen im Stadtgebiet. **Emittierende industrielle Restnutzungen** in innerstädtischen Mischlagen sollten in die hierfür vorgesehenen Industriegebiete verlagert werden. Dies betrifft insbesondere den Büropark Moselstausee und eine dort vorhandene Betonmischanlage (vgl. Einzelthema „Dienstleistung“).

Mögliche Handlungsfelder

▶ Verstärkte Innenentwicklung des Industriegebiets Rheinhafen, Aufwertung und langfristiger Umbau des Erschließungssystems (Straßen, Radwege), verbesserte Anbindung an den Personennahverkehr, Bauflächenkataster

▶ Verlagerung industrieller Restnutzungen aus innerstädtischen Mischlagen

Querbeziehungen

Logistik und Großhandel, Informationstechnologie und Medien, Cluster, Straßenverkehr, Bahnverkehr, Intermodalität und neue Verkehrsmittel



Gewerbegebiet Lützel / Neuendorf


Industriegebiet Rheinhafen


Industriegebiet Rheinhafen



Industriegebiet Rheinhafen


Gewerbegebiet an der B 9



Industriegebiet Rheinhafen


Industriegebiet Rheinhafen


Industriegebiet Rheinhafen

Industrie

Koblenz ist ein bedeutender Industriestandort im nördlichen Rheinland-Pfalz, mehrere industrielle Großbetriebe sind in der Stadt angesiedelt. Hinzu kommen zahlreiche gewerblich-industrielle Mittelstandsunternehmen. Koblenz profitiert dabei von einem gesunden Branchenmix aus Firmen unterschiedlicher Größe.


Industriegebiet Rheinhafen


Industriegebiet Rheinhafen


Industriegebiet Rheinhafen

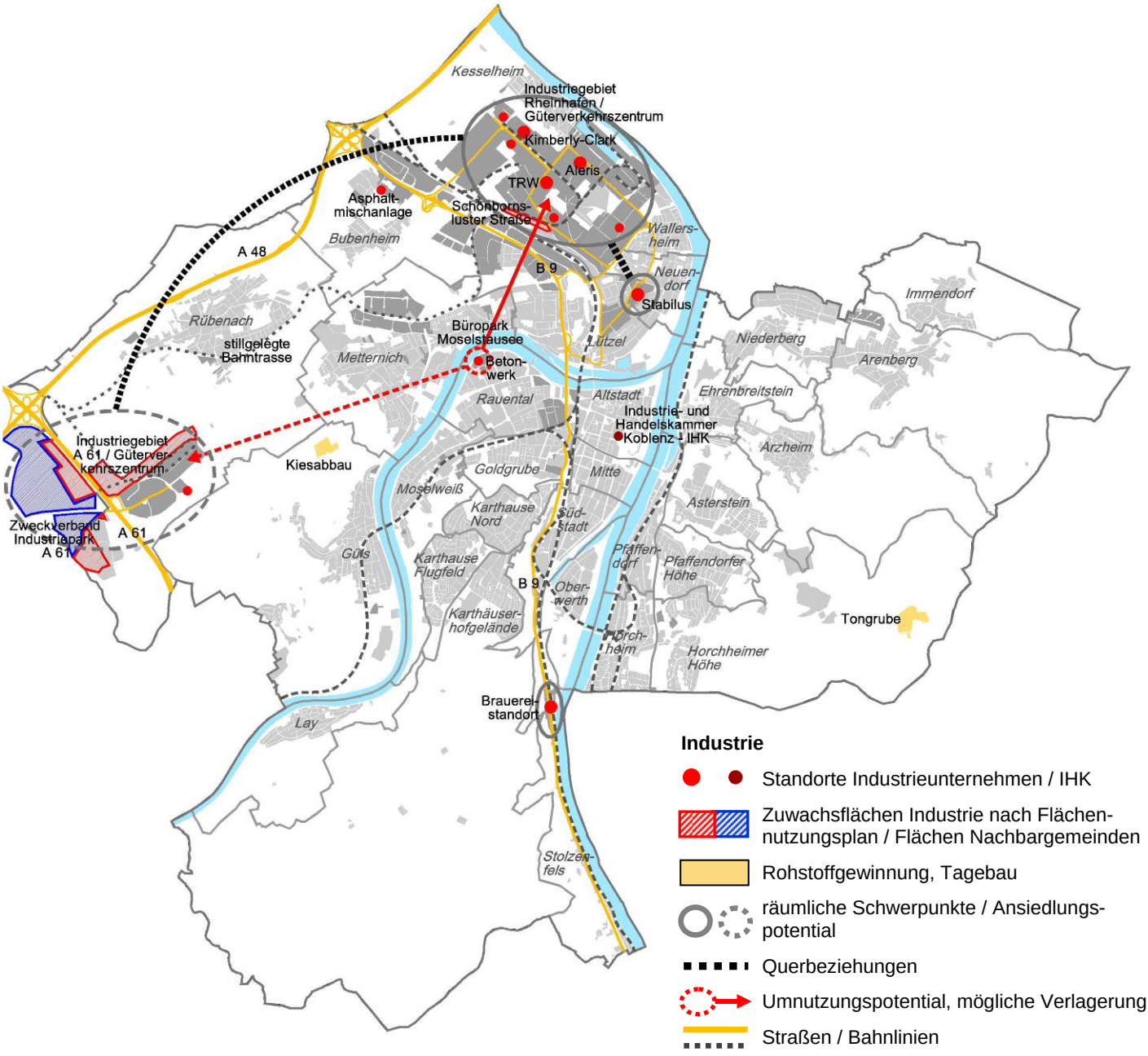

Industriegebiet A 61 / Güterverkehrszentrum



Industriegebiet Rheinhafen



Industriegebiet Rheinhafen



Karte Industrie in Koblenz

Das Industriegebiet Rheinhafen ist Standort mehrerer industrieller Großbetriebe sowie zahlreicher Mittel- und Kleinbetriebe und bildet den Schwerpunkt der industriellen Produktion in Koblenz. Lokale Industriestandorte befinden sich in Lützel/Neuendorf, nördlich von Bubenheim und an der B 9 zwischen Oberwerth und Stolzenfels. Emittierende industrielle Restnutzungen im Bereich innerstädtischer Mischlagen sollten verlagert werden.

rechts: Blick über Industrieanlagen im Industriegebiet Rheinhafen



Logistik und Großhandel

Die Unternehmensbereiche Logistik und Großhandel sind in Koblenz ausgesprochen stark vertreten. Dies ist vor allem auf die zentrale Lage von Koblenz in Europa (vgl. „Rahmenbedingungen der Stadtentwicklung“ -> „Koblenz im räumlichen Kontext“) und die direkte **verkehrliche Anbindung** an das übergeordnete Fernstraßennetz, insbesondere die Autobahnen A 48 und A 61, zurückzuführen. Darüber hinaus verfügt Koblenz über einen eigenen Güterhafen am Rhein und eine exzellente Anbindung an das Schienennetz. Somit sind ein schneller und flexibler Warenverkehr sowohl innerhalb von Deutschland als auch in das benachbarte europäische Ausland – vor allem in Richtung Frankreich und der Benelux-Staaten – gewährleistet. Ein weiterer Standortvorteil von Koblenz ist die relative Nähe zu den Flughäfen Frankfurt/Main, Frankfurt/Hahn und Köln/Bonn. Die Bedeutung, die der Logistikbranche in Koblenz zukommt, spiegelt sich u.a. in den Mitgliedschaften der Stadt im Bundesverband Logistik und in der Deutschen GVZ-Gesellschaft wider.

Die **räumlichen Schwerpunkte** von Logistik und Großhandel liegen zum einen im Bereich des **Industriegebiets A 61 / Güterverkehrszentrum (GVZ)** am Westrand des Stadtgebiets. Hier befindet sich u.a. das große Distributionszentrum der Firma Griesson - de Beukelaer. Ferner sind auf den Flächen des GVZ mehrere Speditionen (u.a. Dachser Logistics) angesiedelt. Wie bereits im Einzelthema „Industrie“ erläutert, wird das Industriegebiet A 61 / GVZ demnächst deutlich Richtung Norden erweitert. Westlich der A 61 liegen die Flächen des **Zweckverbands Industriepark A 61**, eine Kooperation der Stadt Koblenz mit dem Landkreis Mayen-Koblenz sowie den Ortsgemeinden Bassenheim und Kobern-Gondorf. Hier befinden sich u.a. große Logistikzentren der Firmen Amazon, H. Gautzsch und Lidl. Im Zweckverbandsgebiet stehen noch größere Flächen für weitere Unternehmensansiedlungen zur Verfügung. Eine Vielzahl von Logistik- und Großhandelsunternehmen befindet sich darüber hinaus im **Industriegebiet Rheinhafen / GVZ**. Insbesondere entlang der Achse August-Horch-Straße konzentriert sich eine ganze Reihe von Logistikzentren, Speditionen und Großhändlern (u.a. REWE und DHL). Auch liegt hier das private Institut für angewandte Logistik. Weitere Großhandelsbetriebe, Logistikunternehmen und Speditionen verteilen sich flächig über das gesamte Gebiet des GVZ Rheinhafen.

Beide Schwerpunktbereiche – A 61 und Industriegebiet Rheinhafen – sind praktisch direkt an die Autobahnen angebunden und über diese jeweils auch untereinander sehr gut zu erreichen. Zwischen beiden GVZ-Bereichen besteht zudem eine stillgelegte Bahnverbindung (ehemalige Bahnstrecke „Koblenz-Mayen“, vgl. Einzelthema „Bahnverkehr“ im Themenfeld „Mobilität und Verkehr“). Im Flächennutzungsplan der Stadt Koblenz sowie in den rechtskräftigen Bebauungsplänen sind die Flächen des GVZ Koblenz an der A 61 über einen neuen Bahnabzweig an diese Trasse angebunden, so dass theoretisch eine Verbindung zur linksrheinischen Bahnstrecke hergestellt werden könnte. Da sich jedoch bislang alle Unternehmen in diesem Bereich – auch hinsichtlich der baulichen Strukturen – ausschließlich auf eine Anbindung an die Straße ausgerichtet haben, ist eine Reaktivierung der Bahnstrecke für den Gü-

terverkehr jedoch eher unwahrscheinlich. Auch vor dem Hintergrund einer zu erwartenden Beeinträchtigung der an der Bahnlinie liegenden Wohnlagen in Rübenach und des bereits jetzt viel zu starken Güterverkehrs im Mittelrheintal, ist eine Reaktivierung der Bahntrasse für Güterverkehr letztlich nicht sinnvoll.

Der **Rheinhafen Koblenz** im gleichnamigen Industriegebiet ist mit einem jährlichen Güterumschlag von rund 1,2 Millionen Tonnen und mehr als 43.000 Containerbewegungen der drittgrößte Güterhafen am Mittelrhein nach Andernach und Bendorf und ein wichtiger Bestandteil des Güterverkehrszentrums. Der Hafen, der von den Stadtwerken Koblenz betrieben wird, verfügt über ein trimodales Containerterminal mit einer der größten Containerbrücken am Rhein und Umschlagsmöglichkeit zwischen den Verkehrsträgern Wasser, Schiene und Straße. Da der Containertransport voraussichtlich auch künftig weiter an Bedeutung gewinnen wird, wurden die entsprechenden Umschlagsflächen im Hafengebiet bereits auf über 1,7 ha vergrößert. Neben Containern werden im Rheinhafen Koblenz unter anderem Aluminium, Glas, Steine, Sand, Kies und Schrott umgeschlagen. Über die **Rheinanschlussbahn**, die ebenfalls zu den Stadtwerken gehört, ist der Hafen über den Güterbahnhof Koblenz-Lützel direkt mit der linken Rheinstrecke der Bahn verbunden.

Neben den beiden großen GVZ-Konzentrationsflächen für Logistik und Großhandel befindet sich ein **lokaler Schwerpunkt** von Großhandelsbetrieben (Lebensmittel, Blumengroßmarkt) am Wallersheimer Weg in Lützel. Hier bedarf es vor allem einer Aufwertung des Straßenraums zur Attraktivierung des Standorts (Adressbildung). Im Gewerbegebiet Metternich II liegt ein Verteilerzentrum des Deutschen Paket Dienstes. Auch wenn dieser Standort durch den Bau der Nordtangente deutlich besser an das übergeordnete Straßennetz angebunden sein wird, sollte künftig generell versucht werden, insbesondere Logistikunternehmen in den GVZ-Bereichen der Stadt anzusiedeln, um so störenden Verkehr in bewohnten Bereichen zu vermeiden. Bereits vorhandenen Emissionsbelastungen – insbesondere im Bereich des Büroparks Moselstausee – sollte mit einer Verlagerung der entsprechenden Betriebe begegnet werden (vgl. Einzelthema „Dienstleistung“).

Mögliche Handlungsfelder

▶ Konzentration von Logistik- und Großhandelsbetrieben vor allem auf die beiden GVZ-Bereichen der Stadt (A 61, Rheinhafen)

▶ Verlagerung von Logistikbetrieben (Speditionen) aus innerstädtischen Lagen (insbesondere Büropark Moselstausee) in die GVZ-Bereiche der Stadt

Querbeziehungen

Dienstleistung, Industrie, Cluster, Straßenverkehr, Bahnverkehr, Schiffsverkehr, Berufsbildende Schulen



Industriegebiet Rheinhafen – Stadtwerke Koblenz


Rheinhafen Koblenz – Güterumschlag



Industriegebiet Rheinhafen


Industriegebiet Rheinhafen


Industriegebiet Rheinhafen


Industriegebiet Rheinhafen


Industriegebiet Rheinhafen


Industriegebiet A 61 / Güterverkehrszentrum

Logistik und Großhandel

Bedingt durch die zentrale Lage der Stadt Koblenz und die ausgezeichnete verkehrliche Anbindung an das übergeordnete Straßen-, Schienen- und Wasserstraßennetz kommt den Unternehmensbereichen Logistik und Großhandel ein großer Stellenwert zu. Koblenz verfügt entsprechend über ein großes Güterverkehrszentrum.


Industriegebiet A 61 / Güterverkehrszentrum


Industriegebiet A 61 / Güterverkehrszentrum



Zweckverband Industriepark A 61

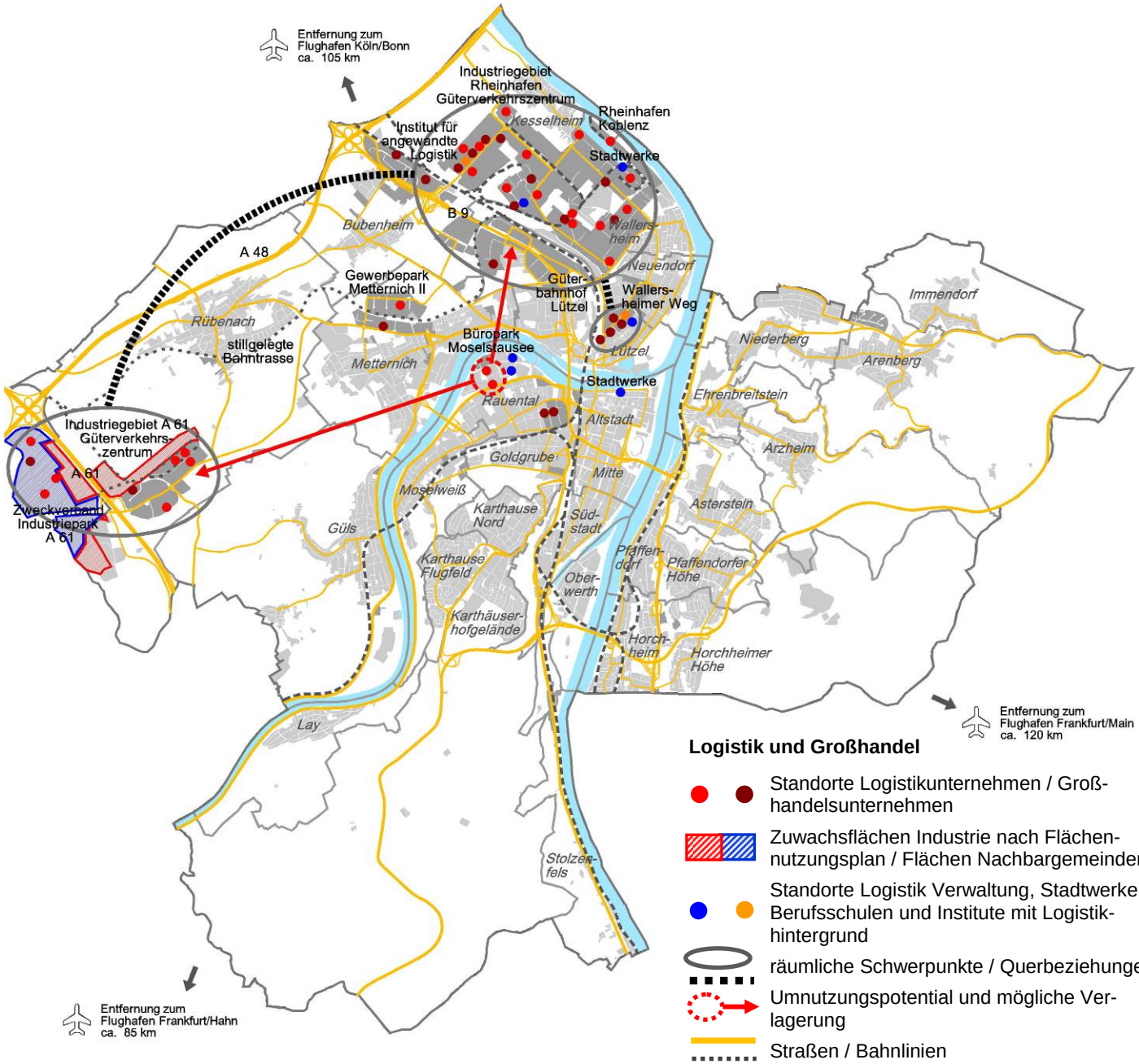

Zweckverband Industriepark A 61



Industriegebiet A 61 / Güterverkehrszentrum



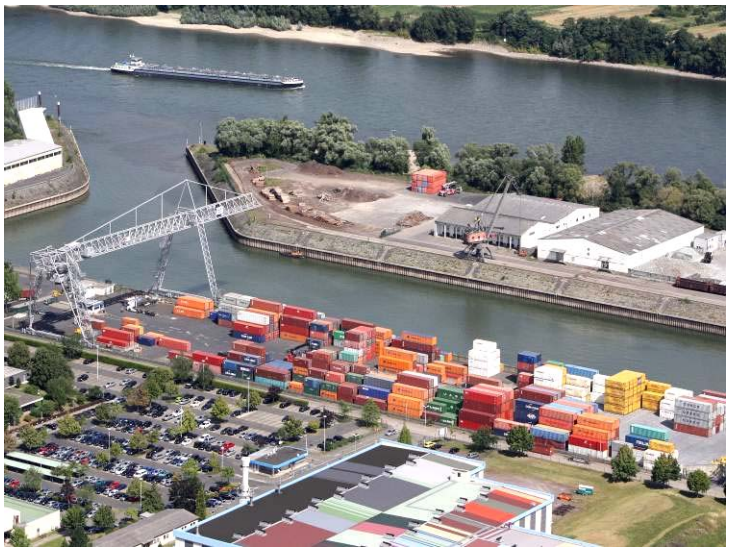
Zweckverband Industriepark A 61



Karte Logistikunternehmen und Großhandel

Das Koblenzer Güterverkehrszentrum verteilt sich auf zwei Standorte: den Industriepark A 61 im Westen und das Industriegebiet Rheinhafen im Norden der Stadt. Ein lokaler Schwerpunkt des Großhandels liegt am Wallersheimer Weg in Lützel. Künftige Ansiedlungen von Logistik- und Großhandelsunternehmen sollten in den GVZ-Bereichen der Stadt erfolgen, störende Betriebe hierhin verlagert werden.

rechts: Blick über den Rheinhafen Koblenz mit Containerterminal



Informationstechnologie und Medien

Koblenz hat sich in den vergangenen Jahren zu einem prosperierenden Standort für Informationstechnologie (IT-Technologie) und Medien / Multimedia entwickelt. Allein im Bereich der IT-Technologie arbeiten in Koblenz mittlerweile bereits rund 8.000 Menschen, viele davon in mittelständischen Unternehmen. Von den in Koblenz ansässigen Unternehmen gehören einige in ihrer Branche sogar zu den Marktführern. Von den rheinland-pfälzischen IT- und Medien-Unternehmen hat sich mehr als ein Drittel in der Region Koblenz-Mittelrhein angesiedelt. In Koblenz befinden sich die meisten Firmen zum einen im Bereich der Altstadt und im Stadtteil Rauental, zum anderen bestehen lokale Konzentrationen im Technologiezentrum Koblenz in Metternich und im Bereich des Industriegebiets Rheinhafen / Maria Trost.

Zur Förderung des IT- und Medien-Standorts Koblenz und Region Mittelrhein wurde 2006 der Verein „**IT-Stadt Koblenz**“ gegründet. Der Verein hat eine Netzwerkfunktion zwischen Unternehmen, Kommunen, Hochschulen und Forschungseinrichtungen und dient der Förderung von Kooperationen zwischen den Netzwerkteilnehmern. Darüber hinaus hat der Verein auch die Aufgabe, zur Schärfung des Profils von Stadt und Region im landes- und bundesweiten Standortwettbewerb beizutragen. Der Profilierung von Koblenz und der Region Mittelthein als IT- Und Medienstandort und dem Austausch von Wissen dient auch die **Fachmesse „Loc@l bit“**, die in regelmäßigen Abständen in Koblenz stattfindet. Zuletzt (Jahr 2013) haben 52 Aussteller an der Messeveranstaltung teilgenommen, davon allein elf Unternehmen aus dem Koblenzer Technologiezentrum.

Das **Technologiezentrum Koblenz (TZK)** im Stadtteil Metternich bietet Büroräume zu günstigen Konditionen für junge Unternehmen und Existenzgründer an. Das TZK und die in ihm ansässigen Firmen profitieren dabei von der unmittelbaren Nachbarschaft zum Koblenzer Campus der Universität Koblenz-Landau. Seit seiner Gründung im Jahr 1995 sind am TZK bis Ende 2012 rund 500 neue Arbeitsplätze unmittelbar geschaffen worden. Derzeit haben 34 Unternehmen ihren Sitz im TZK, das eine Vernetzung der Firmen u.a. mit Hochschulen, Kammern und Verwaltung aktiv unterstützt. Das TZK ist das erfolgreichste Zentrum seiner Art in Rheinland-Pfalz. Im Fall einer Aufgabe der Wehrtechnischen Dienstelle der Bundeswehr bestünde hier eine ausgezeichnete Erweiterungsmöglichkeit für das TZK oder andere Dienstleistungseinrichtungen sowie Wohnnutzungen mit einer hohen Lagegunst an der Mosel.

Generell profitieren IT-Unternehmen in Stadt und Region von den sehr guten vorhandenen **Ausbildungseinrichtungen**. So unterhält beispielsweise die Universität Koblenz-Landau in Koblenz einen eigenen Fachbereich Informatik, unter anderem mit Instituten für Computervisualistik, Wirtschafts- und Verwaltungsinformatik und Softwaretechnik. An der Hochschule Koblenz wird im Fachbereich Ingenieurwesen der Studiengang Elektrotechnik und Informationstechnik angeboten. Zu den Hochschulen kommen in Koblenz weitere Ausbildungsangebote von berufsbildenden Schulen oder auch der Industrie- und Handelskammer („IT-Akademie“). Von einem

besonderen Nutzen für den IT- und Hochschulstandort Koblenz wäre die **Ansiedlung hochschulnaher Forschungseinrichtungen** oder Institute aus dem Bereich der Informationstechnologie, wie z.B. eines Fraunhofer-Instituts.

Zu den Grundvoraussetzungen für erfolgreiche Unternehmen, nicht nur im Bereich der IT- und Medienbranche, gehört die Möglichkeit für den Anschluss an ein leistungsfähiges **Breitband-Datennetz**. Derzeit wird das Hochgeschwindigkeitsnetz von Glasfaserkabeln in Koblenz durch die Deutsche Telekom durch die Verlegung von 600 km neuer Leitungen massiv ausgebaut, so in den Stadtteilen Altstadt, Mitte, Südstadt, Lützel, Goldgrube, Moselweiß, Oberwerth und Karthause. Hier ist künftig ein direkter Anschluss an Lichtwellenleiter möglich (FTTH-Technologie). Für eine Steigerung der Datengeschwindigkeiten in den Stadtteilen am Stadtrand bietet sich insbesondere ein Austausch der vorhandenen Kupferkabel durch Glasfaserkabel bis zum jeweiligen Verteilerpunkt an (FTTC-Technologie).

Unter den Firmen im Bereich **Multimedia / Medien** nimmt der Mittelrhein-Verlag eine herausgehobene Stellung ein. Der Hauptsitz des Unternehmens befindet sich im Industriegebiet Rheinhafen, ein neues Druckhaus wurde unlängst im Bereich des Zweckverbandes Industriepark A 61 gebaut. Koblenz ist Sitz des Radiosenders Antenne Koblenz, zwei Hörfunkanstalten (SWR und RPR) unterhalten Regionalstudios in der Stadt. Als **künftige Standorte** für IT- und Multimediaunternehmen sollten – wie bereits im Einzelthema „Dienstleistung“ dargestellt – neben den potentiellen Erweiterungsflächen im Bereich der WTD auch die Liegenschaften Langemarck-Kaserne (nach Freigabe) und ehemalige Standortverwaltung (STOV) / Feste Kaiser Franz in Lützel entwickelt werden. Letztere könnte auf Grund des dort vorhandenen reizvollen Baubestandes (Backsteingebäude im nördlichen Abschnitt) auch für Unternehmen der Kreativwirtschaft interessant sein (vgl. Einzelthema „Cluster“).

Mögliche Handlungsfelder

▶ Ausbau des Technologiezentrums Koblenz (WTD-Gelände bei Freigabe)

▶ Versuch der Ansiedlung außeruniversitärer Institute im Umfeld der Hochschulen, (z.B. Fraunhofer-Institut im Bereich Informatik)

▶ Weiterer Ausbau des Breitband-Datennetzes in Koblenz, Steigerung der Datengeschwindigkeiten in den randständigen Stadtteilen

▶ Mögliche neue IT- und Multimedia-Standorte entwickeln (Langemarck-Kaserne und Standortverwaltung / Feste Kaiser Franz in Lützel)

Querbeziehungen

Wohnflächenpotentiale, Dienstleistung, Öffentliche Verwaltung und Behörden, Cluster, Hochschulen, Berufsbildende Schulen


Bubenheim – Dienstleistungszentrum B 9


Kesselheim – Industrie-gebiet Rheinhafen


Bubenheim – Dienstleistungszentrum B 9


Kesselheim – Industriegebiet Rheinhafen / Maria Trost


Metternich – Gewerbepark I


Kesselheim – Industriegebiet Rheinhafen / Maria Trost



Rhein-Mosel-Halle – Messe Local-Bit


Rhein-Mosel-Halle – Messe Local-Bit 2013

Informationstechnologie, Medien

Mehr als ein Drittel der rheinland-pfälzischen Unternehmen im Bereich Informationstechnologie und Medien hat sich in der Region Koblenz-Mittel-rhein angesiedelt. Das Technologie-zentrum Koblenz in unmittelbarer Nachbarschaft zur Universität Kob-lenz-Landau bietet Raum für junge Unternehmen und Existenzgründer.


Metternich – IT- und Businesspark Technologiezentrum Koblenz (TZK)


Mitte – Verlegung Glasfaserkabel


Metternich – IT- und Businesspark Technologiezentrum Koblenz (TZK)

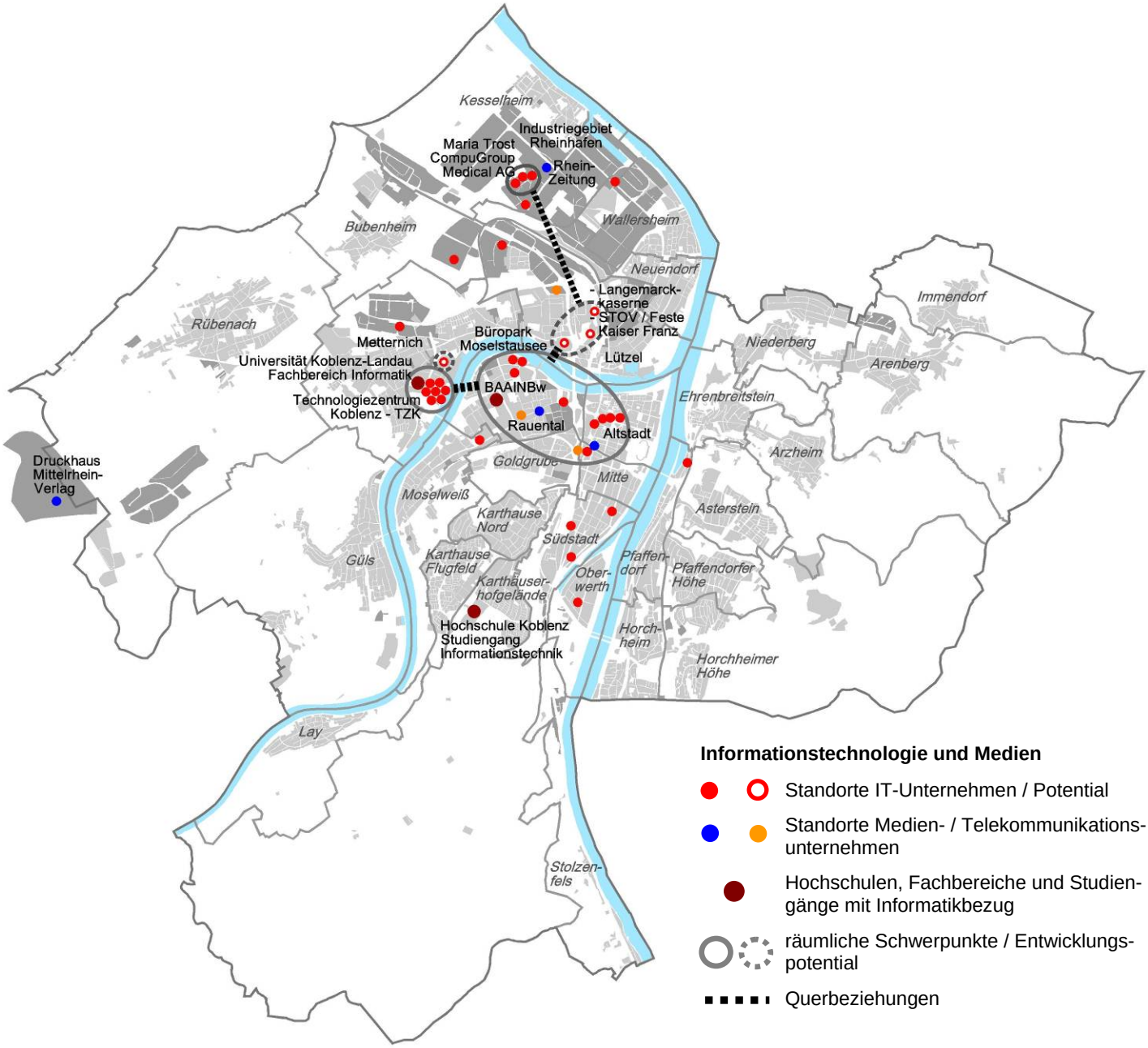

Lützel – Deutsche Telekom AG



Kesselheim – Industrie-gebiet Rheinhafen Mittelrhein-Verlag



Zweckverband Industriepark A 61 – Druckhaus Mittelrhein-Verlag



Karte Informationstechnologie und Medien in Koblenz

Auf der Karte ist die Lage der IT- und Medien-/Multimedia-Unternehmen in Koblenz zu erkennen. Diese konzentrieren sich in der nördlichen Innenstadt und im Stadtteil Rauental. Lokale Konzentrationen stellen das Technologiezentrum Koblenz und der Standort Maria Trost im Industriegebiet Rheinhafen dar. Potentialflächen befinden sich im Bereich der WTD, der Langemarckkaserne und der STOV / Feste Franz.

rechts: das Technologiezentrum Koblenz im Stadtteil Metternich



Öffentliche Verwaltung und Behörden

Koblenz ist der Sitz einer Vielzahl öffentlicher Behörden und Verwaltungseinrichtungen von Bund, Land, Kreis und Stadt. Diese konzentrieren sich überwiegend in der Innenstadt (Stadtteile Altstadt, Mitte und Südstadt) und im Stadtteil Rauental. Die Behörden und Verwaltungen sind für ein reibungsloses Funktionieren des Gemeinwesens unverzichtbar. Sie bilden mit ihren Dienstleistungen eine wesentliche Basis auch für die wirtschaftliche Entwicklung der Stadt. Darüber hinaus zählt der öffentliche Sektor selbst zu den größten Arbeitgebern in Koblenz.

In den **Ämtern und Eigenbetrieben der Stadt Koblenz** arbeiten rund 2.200 Beschäftigte und Beamte (inkl. Auszubildende). Die städtischen Verwaltungseinrichtungen liegen überwiegend in der Altstadt (u.a. Rathaus und Schängel-Center), in der Nähe des Hauptbahnhofs (Bauverwaltung) und im Stadtteil Rauental (Verwaltungszentrum, Blücherstraße, Schlachthofstraße). Derzeit befindet sich im Industriegebiet Rheinhafen ein zentraler neuer Betriebshof der Stadt Koblenz im Bau, in dem künftig die Einrichtungen des Eigenbetriebs Abfallentsorgung und eine neue Feuerwache für die freiwilligen Feuerwehren von Kesselheim, Metternich und Neuendorf untergebracht werden. Die frei werdenden Liegenschaften des Eigenbetriebs im Rauental (Schlachthofstraße) stehen in einem räumlichen Zusammenhang mit weiteren prinzipiell verlagerungsfähigen städtischen Einrichtungen wie beispielsweise der KFZ-Zulassungsstelle (Blücherstraße). Darüber hinaus plant das Land die Verlagerung des Standorts des Landesuntersuchungsamts (ebenfalls Blücherstraße). Somit ergeben sich in diesem Gesamtbereich interessante Entwicklungspotentiale hinsichtlich einer Nachnutzung für Dienstleistung und Wohnen. Der **Landkreis Mayen-Koblenz** ist in Koblenz mit dem Kreishaus im Stadtteil Mitte (Friedrich-Ebert-Ring / Bahnhofstraße) und dem Gesundheitsamt am Hauptbahnhof vertreten.

Auch eine ganze Reihe von **Behörden des Landes Rheinland-Pfalz** hat ihren Sitz bzw. Außenstellen in Koblenz. Hierzu zählen u.a. die Struktur- und Genehmigungsbehörde Nord am Clemensplatz (Altstadt), die Aufsichts- und Dienstleistungsbehörde an der Südallee (Mitte), die Generaldirektion kulturelles Erbe Rheinland-Pfalz in der Festung Ehrenbreitstein, sowie das Finanzamt, die Oberfinanzdirektion und das Landesamt für Vermessung und Geobasisinformation im Verwaltungszentrum Rauental. Mit dem Landesbetrieb Mobilität am Friedrich-Ebert-Ring (Altstadt), dem Landesbetrieb Liegenschafts- und Baubetreuung im Dikasterialgebäude in Ehrenbreitstein (derzeit wegen Renovierung temporär in der Altstadt unweit des Deutschen Ecks untergebracht), einer Außenstelle des Rechnungshofs (Mitte), der Außenstelle der Landesarchäologie in der Fritsch-Kaserne, dem Landesamt für Soziales, Jugend und Versorgung (Rauental), dem Landeshauptarchiv (Altstadt) und der Feuerwehr- und Katastrophenschutzschule (Asterstein) befinden sich weitere Landeseinrichtungen in Koblenz. Das ebenfalls in Koblenz angesiedelte Landesuntersuchungsamt (LUA) plant derzeit eine Zusammenlegung seiner drei Einzelstandorte in der Südstadt und im Stadtteil Rauental (vgl. oben), wobei sich als möglicher neuer Standort das Gewerbegebiet Metternich II anbietet.

Eine Sonderrolle unter den Landesbehörden nehmen die Einrichtungen der **Justiz** ein. Im Osten der Altstadt befindet sich ein regelrechter Justiz-„Cluster“, so beispielweise das 2011 eingeweihte neue Justizzentrum des Landes Rheinland-Pfalz, in dem das Verwaltungsgericht und die Staatsanwaltschaft untergebracht sind. Hinzu kommen das Gebäude des Oberlandesgerichts am Rheinufer (Regierungsstraße) und das Hauptjustizgebäude in der Karmeliterstraße, in dem das Land- und das Amtsgericht ihren Sitz haben.

Zu den **Bundesbehörden** in der Stadt zählen u.a. die Bundesanstalt für Immobilienaufgaben und das Hauptzollamt im Bundesbehörden-Standort Schloss, die Bundesanstalt für Gewässerkunde im Stadtteil Mitte sowie eine Zweigstelle der Deutschen Bundesbank in der Altstadt. Weitere Bundesbehörden wie das Wasser- und Schifffahrtsamt (WSA) in Lützel oder das Bundesarchiv auf der Karthause werden auch an anderer Stelle im Masterplan dargestellt (vgl. Einzelthema „Weitere Bildungseinrichtungen“ im Themenfeld „Bildung und Soziales“).

Von besonderer Bedeutung für die Stadt Koblenz sind die Verwaltungseinrichtungen der **Bundeswehr**, allen voran das Bundesamt für Ausrüstung, Informationstechnik und Nutzung der Bundeswehr (BAAINBw) an den Standorten Konrad-Adenauer-Ufer und Verwaltungszentrum Rauental. Auf Grund von Baufälligkeit wurde der Koblenzer Hof am Rheinufer freigezogen. Überlegungen hinsichtlich einer Nachnutzung zielen hier auf die Ansiedlung eines hochwertigen Hotelbetriebs ab (vgl. Einzelthema „Hotels und Gastronomie“ im Themenfeld „Freizeit, Kultur und Tourismus“). Die temporären Ersatzräume des BAAINBW in der Wehrtechnischen Dienststelle (WTD 51) in Metternich sollen künftig in neue Bürogebäude in der Deines-Bruchmüller-Kaserne in Lahnstein verlagert werden, in der bereits Teile des BAAINBw untergebracht sind. Im Fall der Freigabe der übrigen BAAINBw-Liegenschaften in der Altstadt (ehem. preußisches Regierungegebäude, Gebäude an der Karmeliterstraße / Rheinstraße) bestünde hier ein erhebliches Entwicklungspotential für eine „Reurbanisierung“ durch die Ansiedlung von Nutzungen mit Öffentlichkeitswirkung (z.B. Institute, Gastronomie, auch innerstädtisches und seniorengerechtes Wohnen). Gleiches gilt für die zivile Bundesliegenschaft Schloss, die als Behördenstandort hinsichtlich ihrer Lagegunst nicht adäquat genutzt ist. Weitere Einrichtungen der Bundeswehr in Koblenz sind u.a. das Dienstleistungszentrum und das Zentrum Innere Führung im Stadtteil Pfaffendorfer Höhe sowie das Sanitätsführungskommando und das Zentrale Institut Sanitätsdienst, beide im Stadtteil Lützel (Rheinkaserne).

Sehr große Entwicklungsmöglichkeiten für die Stadt bestehen in den Bereichen derzeit noch **militärisch genutzter bzw. gewidmeter Flächen** wie der Wehrtechnischen Dienststelle (WTD) in Metternich, der Langemarckkaserne in Lützel und des Technischen Bereichs West (TBW) der Fritsch-Kaserne in Niederberg. Die beiden letztgenannten Liegenschaften sind auf Grund der nicht geklärten Zukunft der Wehrtechnischen Studiensammlung der Bundewehr (Teil des BAAINBw) in ihrer Entwicklung blockiert (vgl. Themenfeld „Freizeit, Kultur und Tourismus“ -> „Museen und Ausstellungen“, sowie Themenfeld „Wohnen“ -> „Wohnflächenpotentiale“).

Zu den großen **Versorgungsbetrieben** in Koblenz gehören die Energieversorgung Mittelrhein (EVM) mit den Unternehmensschwerpunkten Gas-, Wasser- und Stromversorgung und die Koblenzer Elektrizitätswerk und Verkehrs-AG (KEVAG) mit den Hauptgeschäftsfeldern öffentlicher Personennahverkehr, Stromversorgung und Telekommunikation (KEVAG Telekom). Beide Unternehmen fusionieren derzeit zusammen mit der Gasversorgung Westerwald GmbH zur „Energieversorgung Mittelrhein AG“, so dass der neue Großversorger künftig ein breites Spektrum der Daseinsvorsorge in einem Geschäftsbereich von über 5.000 Quadratkilometern abdeckt.

Zu den großen **technischen Versorgungs-Infrastruktureinrichtungen** von Koblenz gehört die Kläranlage im Industriegebiet Rheinhafen, mit einer jährlichen Reinigungsleistung von über 20 Millionen Kubikmeter Abwasser die zweitgrößte Anlage ihrer Art in Rheinland-Pfalz. Geplant ist ein vom Land geförderter Umbau zu einer energieautarken Kläranlage mit europaweiter Vorbildfunktion. Weitere große Versorgungsinfrastrukturen stellen das Wasserwerk im Stadtteil Oberwerth, das Umspannwerk im Industriegebiet Rheinhafen und die Moselstaustufe Rauental (Stromerzeugung) dar. In Bezug auf die städtische Kompostierungsanlage an der Niederberger Höhe (Stadtteil Niederberg) wird die Prüfung einer Verlagerung für den Fall der militärischen Entwidmung des Technischen Bereichs West (TBW) der Fritsch-Kaserne vorgeschlagen. Die Kompostierungsanlage stellt zum einen eine räumliche Barriere zwischen der Kasernenanlage und dem Festungspark Ehrenbreitstein dar, zum anderen verhindern die von der Kompostierung ausgehenden Geruchsemissionen eine mögliche künftige Wohnbebauung des TBW.

Mögliche Handlungsfelder

▶ Aufzeigen von Nachnutzungsoptionen für die Bundeswehr-Liegenschaften am Konrad-Adenauer-Ufer sowie weiterer noch militärisch gewidmeter Flächen (WTD 51 in Metternich, Langemarckkaserne in Lützel, TBW Fritsch-Kaserne)

▶ Aufzeigen von Nachnutzungsoptionen für potentiell frei werdende städtische und landeseigene Liegenschaften im Bereich Schlachthofstraße / Blücherstraße (Stadtteil Rauental)

▶ Künftige Dienstleistungsachse B 9 als potentiellen Behördenstandort nutzen

▶ Prüfung Verlagerung Kompostierungsanlage Niederberger Höhe im Falle einer Entwidmung des TBW Fritsch-Kaserne

Querbeziehungen

Wohnflächenpotentiale, Wohnen im Alter, Dienstleistung, Informationstechnologie und Medien, Cluster, Busverkehr, Bahnverkehr, Schiffsverkehr, Parks und Grünanlagen, Denkmalschutz, Museen und Ausstellungen, Hotels und Gastronomie, Weitere Bildungseinrichtungen, Familien


Altstadt – Rathaus


Altstadt – Bürgeramt


Mitte – Baudezernat


Altstadt – Schängel-Center


Altstadt – Hauptjustizgebäude


Altstadt – Justizzentrum Rheinland-Pfalz


Mitte – Kreisverwaltung Mayen-Koblenz


Altstadt – Justizzentrum

Öffentliche Verwaltung, Behörden I

Koblenz ist Sitz von zahlreichen Behörden und Verwaltungseinrichtungen des Bundes (einschließlich Bundeswehr), des Landes, des Landkreises Mayen-Koblenz und der Stadt Koblenz. Der öffentliche Sektor gehört damit zu den wichtigsten Arbeitgebern in der Stadt, mit allein rund 2.200 Beschäftigten bei der Stadt Koblenz.


Rauental – Verwaltungszentrum, Arbeitsamt


Rauental – Verwaltungszentrum Finanzamt


Altstadt – Struktur- und Genehmigungsdirektion Nord


Altstadt – Landesbetrieb Mobilität



Rauental – Verwaltungszentrum, Landesvermessungsamt


Lützel – Wasser- und Schifffahrtsamt


Mitte – Bundesanstalt für Gewässerkunde


Rauental - Verwaltungszentrum BAAINBw


Pfaffendorfer Höhe – Zentrum Innere Führung


Altstadt – Bundewehrliegenschaft Koblenzer Hof, vormals BAAINBw


Altstadt – Schloss, Bundesanstalt für Immobilienaufgaben


Metternich – Wehrtechnische Dienststelle


Südstadt – Landesuntersuchungsamt


Rauental – Ordnungsamt

Öffentliche Verwaltung, Behörden II

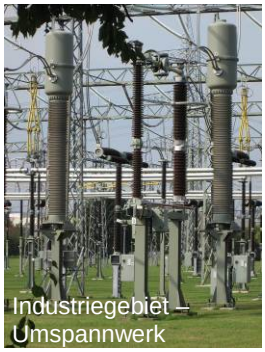
In Bereichen derzeit noch militärisch gewidmeter Flächen, wie dem Komplex Koblenzer Hof in der Altstadt oder der Wehrtechnischen Dienststelle in Metternich, besteht ein sehr großes Entwicklungspotential. KEVAG und EVM fusionieren derzeit zu einem neuen Großversorger, der „Energieversorgung Mittelrhein AG“.


Südstadt – KEVAG Hauptgebäude

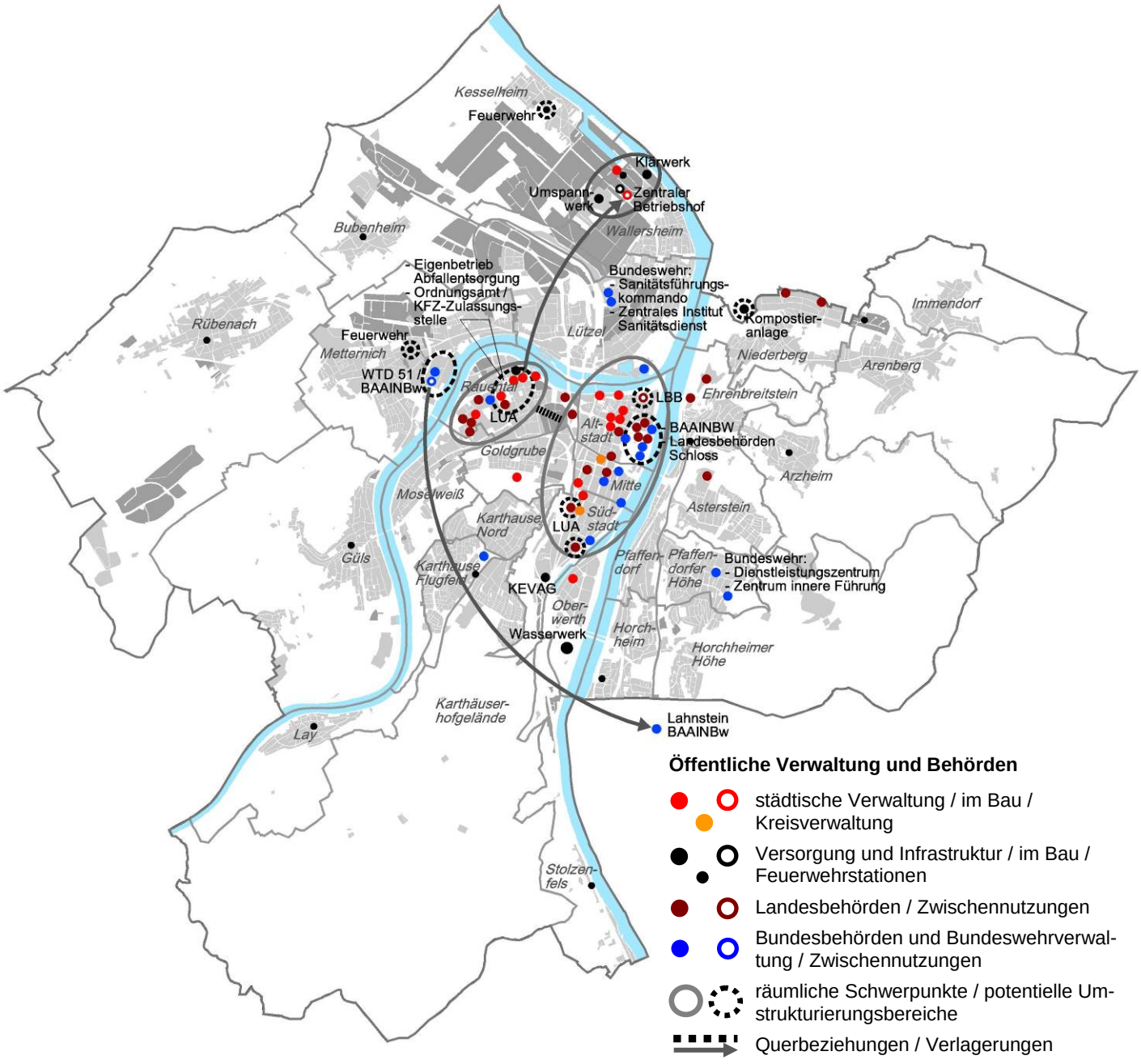

Altstadt – Kundenzentrum EVM KEVAG


Rauental – EVM Verwaltung


Industriegebiet Rheinhafen – Kläranlage


Industriegebiet – Umspannwerk


Niederberg – Kompostierungsanlage Niederberger Höhe



Öffentliche Verwaltung und Behörden in Koblenz

Auf der Karte sind die zahlreichen öffentlichen Behörden und Verwaltungseinrichtungen im Stadtgebiet zu erkennen. Diese konzentrieren sich vor allem im Bereich der Innenstadt und im Stadtteil Rauental. Durch die mögliche Verlagerung insbesondere von Bundeswehreinrichtungen (BAAINBw) können neue Entwicklungsbereiche in der Stadt entstehen, so z.B. am Konrad-Adenauer-Ufer in der Altstadt.

rechts: Blick über das Verwaltungszentrum Rauental



Interessensvertretungen

Neben öffentlichen Verwaltungseinrichtungen und Behörden ist auch eine Reihe von Interessensvertretungen wie **Kammern, Verbände und Gewerkschaften** in der Stadt vertreten. Diese befinden sich überwiegend in der Innenstadt und im Stadtteil Rauental. Hinzu kommen Einzelstandorte auf der Karthause (Hotel- und Gaststättenverband) und im Gewerbepark Koblenz Nord (Einzelhandelsverband).

Die wichtigsten Interessensvertretungen der Wirtschaft in der Stadt stellen die **Industrie- und Handelskammer** (IHK) Koblenz und die **Handwerkskammer** (HwK) Koblenz dar. Die IHK Koblenz hat ihren Hauptsitz in der Schloßstraße. Sie ist die größte der vier Industrie- und Handelskammern in Rheinland-Pfalz und vertritt die Belange der regionalen Wirtschaft mit über 90.000 Betrieben u.a. gegenüber Politik und Verwaltung. Der IHK Koblenz sind insgesamt sieben Regionalgeschäftsstellen zugeordnet. Von großer Bedeutung für die regionale Wirtschaft ist die IHK auch durch ihre Einrichtungen der Berufsaus- und Weiterbildung. Die HwK Koblenz mit Sitz am Friedrich-Ebert-Ring ist wie die IHK die größte Einrichtung ihrer Art in Rheinland-Pfalz und als Selbstverwaltung des Handwerks im Kammerbezirk für die Interessensvertretung von rund 19.500 Betrieben zuständig. Sie verfügt zudem über eine ganze Reihe von Aus- und Weiterbildungseinrichtungen in der Stadt (vgl. Einzelthema „Berufsbildende Schulen“ im Themenfeld „Bildung und Soziales“).

Zu den **weiteren Interessensvertretungen** in Koblenz gehören die Dienststelle Koblenz der Landwirtschaftskammer Rheinland-Pfalz und der Bauern- und Winzerverband Rheinland-Nassau, die beide im Büropark Moselstausee angesiedelt sind. Ebenfalls im Stadtteil Rauental befinden sich der Verband der Metall- und Elektroindustrie Rheinland-Rheinhessen und das „Servicehaus Handwerk“ der Kreishandwerkerschaft Mittelrhein, das auch Sitz des Landesinnungsverbandes Dachdeckerhandwerk ist. In der Altstadt sind die Notarkammer Koblenz, der Unternehmerverband der mittelständischen Wirtschaft und demnächst der ADAC im neuen Geschäftsgebäude am Zentralplatz angesiedelt. Im Stadtteil Mitte befinden sich die Rechtsanwaltskammer Koblenz, das Regionalzentrum der Kassenärztlichen Vereinigung Rheinland-Pfalz und die Kassenzahnärztliche Vereinigung sowie der Deutsche Gewerkschaftsbund Region Koblenz. Direkt an der B 9 liegt das „Haus des Straßenverkehrs“, Sitz der Straßenverkehrsgenossenschaft Rheinland.

Mögliche Handlungsfelder

▶ Künftige Dienstleistungsachse B 9 als Standort für Interessensvertretungen nutzen

Querbeziehungen

Dienstleistung, Gewerbe und Handwerk, Industrie, Cluster, Einzelhandel, Straßenverkehr, Hotels und Gastronomie, Berufsbildende Schulen


Mitte - Handwerkskammer


Mitte - Handwerks-kammer


Altstadt – Industrie- und Handelskammer


Rauental - Landwirtschaftskammer


Mitte – Arbeitnehmerverbände


Rauental – Bauern- und Winzerverband


Mitte – Kassenärztliche Vereinigung


Mitte – Kassenärztliche Vereinigung

Interessensvertretungen

Koblenz ist der Sitz einer ganzen Reihe von Interessensvertretungen wie Kammern und Verbänden. Die Industrie- und Handelskammer Koblenz und die Handwerkskammer Koblenz stellen unter ihnen die bedeutendsten Einrichtungen dar. Beide sind zudem die jeweils größten Kammern ihrer Art in Rheinland-Pfalz.


Rauental – Servicehaus Handwerk

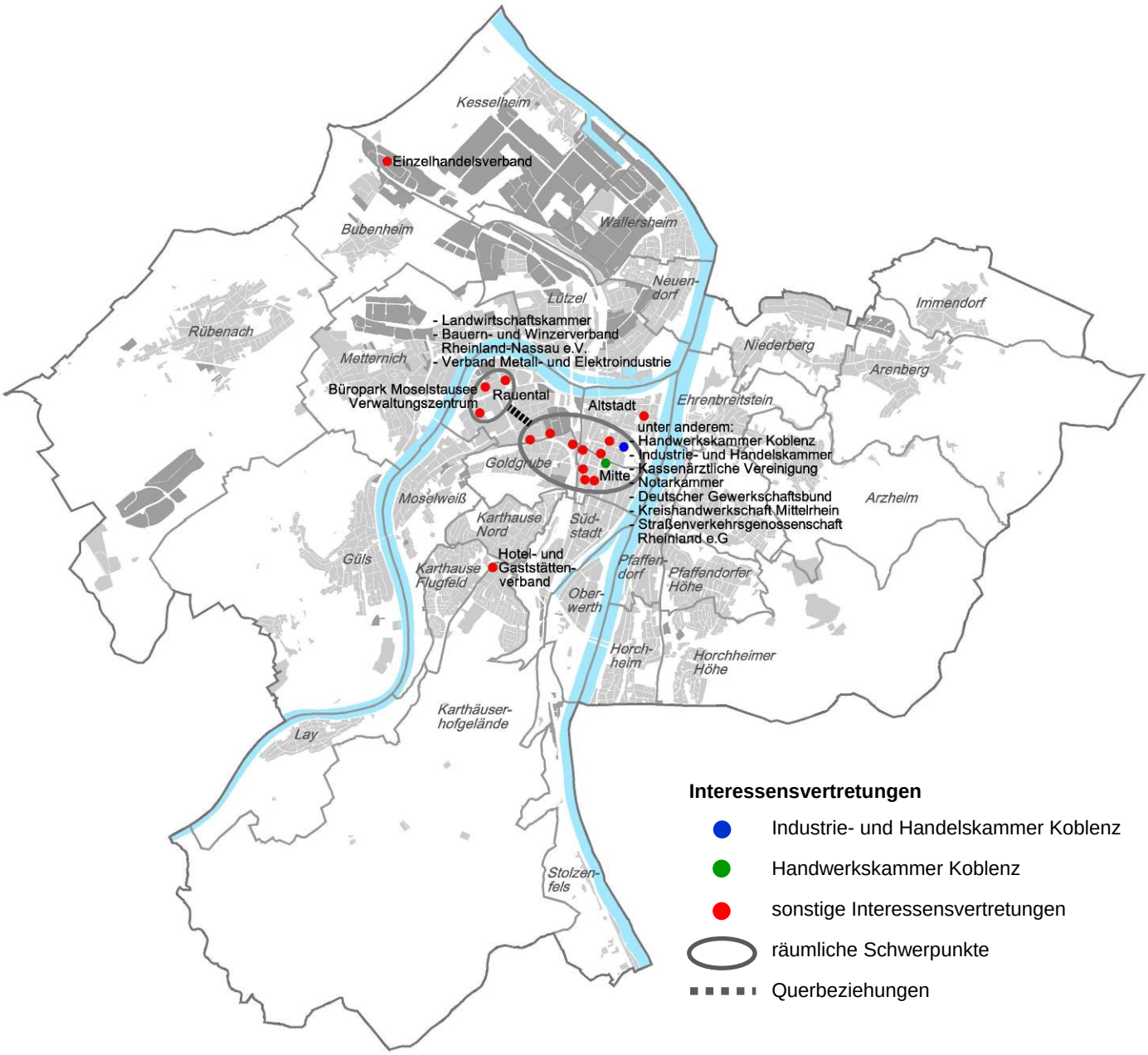

Altstadt – ADAC Geschäftsstelle


Goldgrube – Straßenverkehrsgenossenschaft


Altstadt – Anwaltskammer


Mitte – Notarkammer


Gewerbepark Koblenz Nord – Einzelhandelsverband



Karte der Interessensvertretungen in Koblenz

Die Interessensvertretungen in Koblenz konzentrieren sich in den Stadtteilen Altstadt, Mitte und Rauental. Wie schon bei den vorangegangenen Einzelthemen „Dienstleistung“, „Öffentliche Verwaltung und Behörden“ sowie „Informationstechnologie und Medien“ fällt die starke Ost-West-Orientierung von der Innenstadt über die zentrale Stadtachse B 9 in Richtung Rauental auf.



rechts: Neujahrsempfang der IHK Koblenz in der Rhein-Mosel-Halle

Cluster

Unter dem Begriff „Cluster“ wird in der Planungstheorie eine räumliche Konzentration von gleichen oder ähnlichen Unternehmen und weiteren Einrichtungen (z.B. auch Hochschulen, Forschungseinrichtungen) verstanden. Die räumliche Nähe ermöglicht u.a. wirtschaftliche Synergieeffekte und erleichtert Netzwerkbildungen.

In einer Gesamtbetrachtung der vorangegangenen Einzelthemen dieses Themenfeldes ergeben sich zwei **übergeordnete Wirtschafts-Cluster** für die Stadt Koblenz. Die gewerblich-industrielle Produktion dominiert zusammen mit Logistik und Großhandel die **Standorte nördlich der Mosel**, einschließlich des Industrieparks an der A 61, während sich Dienstleistungsunternehmen / Büros sowie Verwaltungen und Behörden überwiegend in den **innerstädtischen Bereichen** (vor allem Altstadt, Mitte, Südstadt, Rauental) befinden. Gleichzeitig liegen „Dienstleistungs-Inseln“ (u.a. Gewerbepark Koblenz Nord, Dienstleistungszentrum Gewerbe- und Technologiepark Bubenheim) im Norden der Stadt, während im innerstädtischen Bereich beiderseits der B 9 noch Gewerbegebiete vorhanden sind (u.a. Franz-Weis-Straße). Grundsätzlich sollten künftig keine neuen Dienstleistungsstandorte – neben den bereits vorhandenen – im Bereich der nördlichen Gewerbe- bzw. Industriegebiete etabliert werden. Vielmehr sollte eine gezielte Stärkung des innerstädtischen Wirtschafts-Clusters in Richtung Dienstleistung / Büros unter Einbeziehung potentieller neuer Standorte (u.a. ehemalige Standortverwaltung STOV / Feste Franz in Lützel) und einer langfristig angelegten Umstrukturierung der dortigen Gewerbebiete erfolgen.

Innerhalb der übergeordneten Cluster befinden sich weitere **lokale Konzentrationen** von Unternehmen aus demselben Wirtschaftszweig. Hierzu zählen u.a. die Autohäuser in den Bereichen des Gewerbegebiets an der B 9 und der sogenannten „Automeile“ an der Andernacher Straße oder die Konzentration von „kleinen“ Großhandelsbetrieben am Wallersheimer Weg im Gewerbegebiet Lützel / Neuendorf. Eine weitere Stärkung dieser spezifischen Standorte in Form eines **Clustermanagements** sollte angestrebt werden, zumal bestimmte Betriebe – wie beispielsweise des Autohandels – explizit die räumliche Nähe zueinander suchen. Eine Cluster-Bildung kann darüber hinaus sehr positive Effekte im Hinblick auf eine Adressbildung haben.

Mögliche Handlungsfelder

▶ Stärkung des übergeordneten innerstädtischen Wirtschafts-Clusters als Dienstleistungsstandort, Umstrukturierung der dortigen Gewerbegebiete

▶ Gezielte Stärkung spezifischer lokaler Cluster (Beispiel „Automeile“)

Querbeziehungen

Dienstleistung, Gewerbe und Handwerk, Industrie, Logistik und Großhandel, Informationstechnologie und Medien, Öffentliche Verwaltung und Behörden


Rauental – Gewerbegebiet Franz-Weis-Straße


Rauental – Gewerbegebiet Franz-Weis-Straße


Altstadt – Handelshofgelände



Rauental – Büropark Moselstausee


Rauental – Gewerbegebiet Schlachthofstraße


Südstadt – Brachfläche an der Laubach


Metternich – Wehrtechnische Dienststelle


Metternich – Wehrtechnische Dienststelle

Cluster

In Koblenz gibt es eine Reihe von Potentialflächen und möglichen Umstrukturierungsbereichen für eine weitere Stärkung des übergeordneten zentralen Dienstleistungs-Clusters. Darüber hinaus finden sich in der Stadt lokale Konzentrationen von Unternehmen aus demselben Wirtschaftszweig (z.B. „Automeile“ Andernacher Straße).


Lützel – Langemarckkaserne


Lützel – STOV


Lützel – STOV / Feste Kaiser Franz

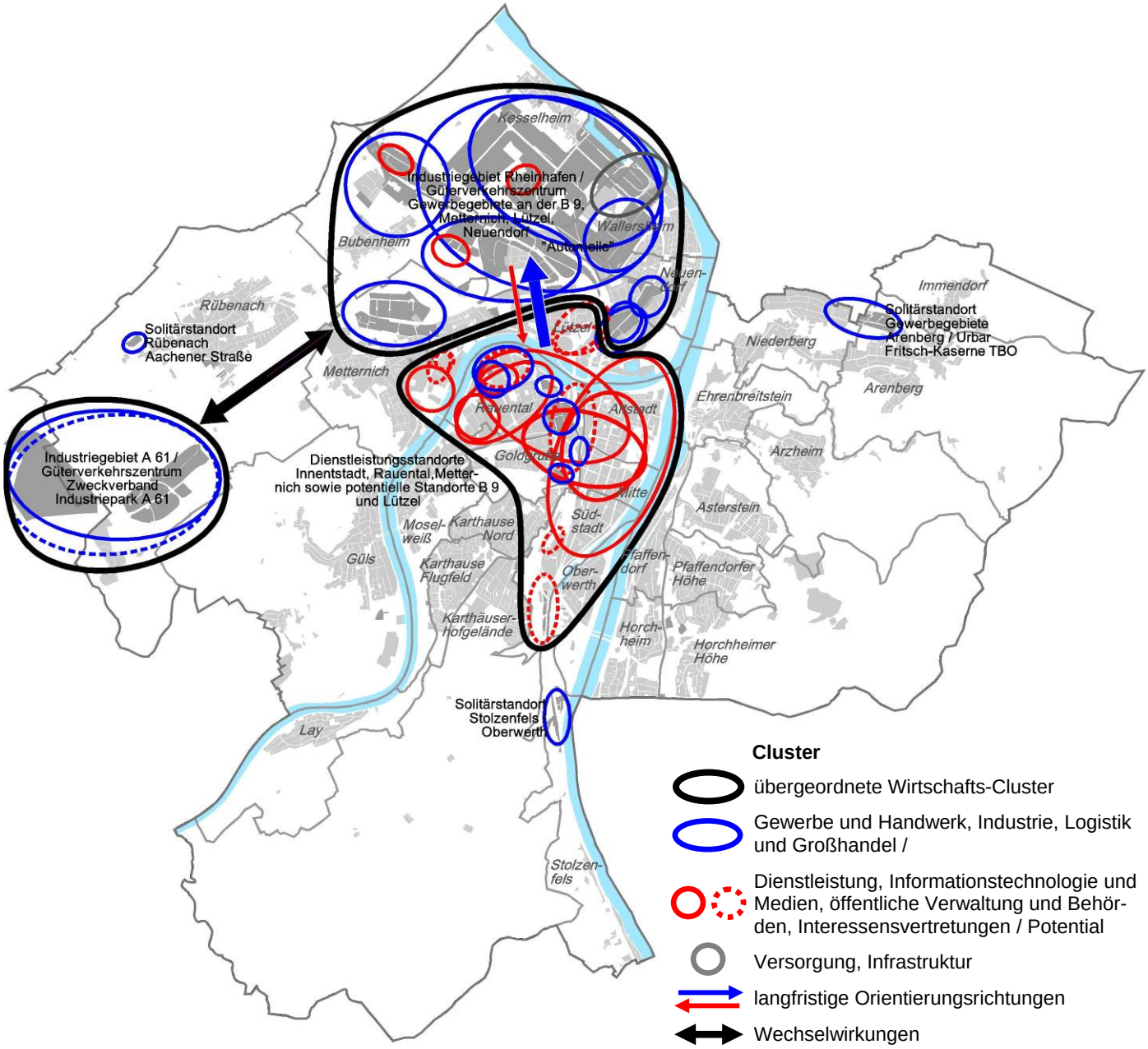


„Automeile“ an der Andernacher Straße


„Automeile“



„Automeile“ an der Andernacher Straße



Cluster in Koblenz

Auf der Karte sind die übergeordneten Wirtschafts-Cluster in Koblenz zu erkennen, die sich aus der Zusammenschau der Einzelthemen dieses Themenfeldes ergeben. Nördlich der Mosel dominieren gewerblich-industrielle Nutzungen sowie Logistik und Großhandel, während sich Dienstleistungsunternehmen sowie Verwaltung und Behörden in den innerstädtischen Bereichen konzentrieren.

rechts: Blick über die sogenannte „Automeile“ (Autohandel) im Gewerbegebiet an der B 9 in Lützel



Einzelhandel

Ein attraktiver, gut funktionierender Einzelhandel ist für eine lebendige Stadt von essentieller Bedeutung, insbesondere für ein Oberzentrum wie Koblenz. Er stellt einen sehr wichtigen Standortfaktor dar und trägt darüber hinaus zum wirtschaftlichen Erfolg der Stadt bei. Die über 1.000 Einzelhandelsbetriebe im Koblenzer Stadtgebiet verfügen dabei über eine Gesamtverkaufsfläche von rund 290.000 qm. Ein Viertel der Betriebe ist im Lebensmittelsektor angesiedelt, gefolgt von Bekleidungsgeschäften, Anbietern von Hausrat, Geschenken und Einrichtung. Fast 4.300 Beschäftigte arbeiten in Koblenz im stationären Einzelhandel. Der Umsatz betrug im Jahr 2013 rund 906,5 Millionen Euro und liegt mit knapp 8.500 Euro pro Einwohner deutlich über dem Bundesdurchschnitt (rund 5.000 Euro).

Der Einzelhandel ist spätestens seit den 1970er Jahren durch einen anhaltenden **Strukturwandel** geprägt. Kennzeichen dieses Wandels ist zum einen die starke Zunahme der Verkaufsflächen. Parallel hierzu hat die Gesamtzahl der Einzelhandelsbetriebe in Deutschland kontinuierlich abgenommen. Insbesondere die Anzahl der kleinflächigen Anbieter – und hier wiederum vor allem Facheinzelhändler – ist rückläufig. Dies ist bedingt durch einen **Betriebsformenwandel** mit wachsenden Anteilen expansiver Geschäftsformen wie Discounter, Fachmärkte oder Shopping-Center. Hiervon ist in besonderem Maße der Lebensmittelhandel betroffen. So ist allein seit dem Jahr 2000 die Anzahl der Betriebsstätten im Lebensmitteleinzelhandel um fast ein Viertel gesunken. Der **Konzentrationsprozess im Einzelhandel** geht einher mit einer zunehmenden „Filialisierung“: traditionelle, unternehmergeführte Geschäfte werden von oft global agierende Ketten ersetzt (Beispiel Modegeschäfte). Diese Prozesse sind – zumindest in Teilen – auch in Koblenz zu beobachten. Generell befinden sich die Einzelhandelsstandorte in Städten wie Gemeinden durch das Verkaufsflächenwachstum und das hohe Mobilitätspotential der Bevölkerung in einem verstärkten Konkurrenzkampf um Kunden. Dieser wird durch die Dumpingpreis-Politik vieler Einzelhandelsunternehmen zusätzlich „angeheizt“. Hinzu kommt auch die Konkurrenz durch einen stetig wachsenden Internethandel („Homeshopping“), der mittlerweile praktisch alle Warengruppen umfasst.

Die „große Unbekannte“ in der **Einzelhandelsentwicklung** ist das Verhalten der Konsumenten. Während auf der einen Seite stark auf das Auto und günstige Preise ausgerichtete Einzelhandelsstandorte „auf der grünen Wiese“ nach wie vor einen großen Zuspruch erfahren, ist gleichzeitig ein starker Trend zu Erlebnis- bzw. Qualitäts-Shopping als Teil der Freizeitgestaltung zu beobachten. Hiervon profitieren insbesondere die Innenstädte mit ihren urbanen Qualitäten sowie zusätzlichen kulturellen und gastronomischen Angeboten. Auch attraktive Shopping-Center in Innenstadtlagen gehören zu den Gewinnern dieser Entwicklung. Einzelhandelsstandorte, die weder Discountpreise noch Erlebniseinkauf bieten können, erfahren hingegen tendenziell einen Bedeutungsverlust. Betroffen sind hiervon vor allem Nachbarschaftsläden, schlecht ausgestattete Nahversorgungszentren sowie kleinteilige Fachgeschäfte in Stadtteilzentren und traditionellen Geschäftsstraßen.

Die Stadt Koblenz verfügt über ein – im Vergleich zu anderen Städten dieser Größenordnung – sehr großes **einzelhandelsrelevantes Einzugsgebiet** mit einem entsprechend überdurchschnittlichen Kaufkraftpotential. Das Gebiet umfasst den Landkreis Mayen-Koblenz, überwiegende Teile des Westerwaldkreises, des Rhein-Lahn-Kreises, des Rhein-Hunsrück-Kreises, des Kreises Cochem-Zell, des Kreises Neuwied sowie Randbereiche der Kreise Vulkaneifel, Ahrweiler und Limburg-Weilburg in Hessen. Insgesamt leben hier knapp 970.000 Menschen. In seiner Form bzw. Ausdehnung wird dieser Einzugsbereich durch die Einzugsbereiche der umliegenden Oberzentren Köln, Bonn, Siegen, Gießen, Frankfurt am Main, Mainz und Wiesbaden bestimmt. Bezogen auf die Region befindet sich Koblenz in einer Wettbewerbssituation insbesondere mit der großflächigen Fachmarktagglomeration im Gewerbegebiet Mülheim-Kärlich. Diese bindet sehr viel Kaufkraft und mindert damit die Zentralität des Oberzentrums Koblenz. Die Auswirkungen des neuen (nicht integrierten) Factory Outlet Centers FOC Montabaur mit 10.000 qm Einzelhandelsfläche auf den Einzelhandel in Koblenz bleibt abzuwarten. Die Eröffnung des FOC ist für 2015 geplant.

Einen anschaulichen Messfaktor für die regionale Ausstrahlungskraft und die potenziellen **regionalen Kaufkraftzuflüsse** stellt der sogenannte Reichweitenkoeffizient dar. Dieser drückt die Größe des verfügbaren Marktpotentials, also die Einwohnerzahl im Einzugsgebiet, im Verhältnis zur Größe der Bezugsstadt, also der Einwohnerzahl im Stadtgebiet, aus. Für Koblenz beträgt der Reichweitenkoeffizient nach einer 2008 veröffentlichten Untersuchung 9,3. Im bundesweiten Vergleich haben lediglich vier Städte einen höheren Wert. Die errechnete Gesamtkaufkraft im Koblenzer Einzugsbereich beträgt rund 5,3 Milliarden Euro, die Gesamtkaufkraft der Koblenzer Bevölkerung erreicht eine Höhe von rund 607 Millionen Euro.

Der wichtigste Einzelhandelsschwerpunkt mit der höchsten Kundenfrequenz im Stadtgebiet befindet sich in der **Koblenzer Innenstadt** (Altstadt und Mitte). Hier ist rund die Hälfte aller Einzelhandelsbetriebe angesiedelt, die über zwei Fünftel der Verkaufsflächen im Stadtgebiet verfügen. Dabei sind knapp 30 % der hier ansässigen Betriebe und rund die Hälfte der Verkaufsflächen dem Textilsektor zuzuordnen. Etwas ein Zehntel der Geschäfte und Verkaufsflächen entfällt auf den Nahrungs- und Genussmittelbereich. Im „Zentren- und Sortimentskonzept“ der Stadt Koblenz (Teil des „Einzelhandels- und Zentrenkonzepts Koblenz“) stellt die Innenstadt die höchste Hierarchiestufe dar, gefolgt von den Stadtteilzentren und den Ortskernlagen des Einzelhandels (siehe Einzelthema „Nahversorgung“). Der im Zentrenkonzept definierte „**Zentrale Versorgungsbereich Innenstadt**“ umfasst dabei die Altstadt zwischen Bahnlinie im Westen, Peter-Altmeier-Ufer im Norden, Neustadt im Osten und Friedrich-Ebert-Ring im Süden. Hinzu kommen die Einzelhandelslagen an der Oberen Löhrstraße bis zum Hauptbahnhof und Teile der Bahnhofstraße (Stadtteil Mitte).

Die Innenstadt ist in verschiedene Einkaufslagen gegliedert. So bestehen vor allem in der Altstadt unterschiedliche „**Einkaufsquartiere**“, wie z.B. der Altstadtkern, die Haupteinkaufsmeile Löhrstraße (nördlicher Abschnitt mit Fußgängerzone) oder die Schloßstraße. Hinzu kommen zwei große **Einkaufszentren**, das Löhrcenter am

westlichen Cityrand und das neue Forum Mittelrhein auf dem Zentralplatz. Die verschiedenen Quartiere und speziell die inhabergeführten Geschäfte verleihen der Altstadt einen besonderen Charme, den es zu erhalten und zu fördern gilt. Verschiedene Werbegemeinschaften als Zusammenschlüsse der Einzelhändler vor Ort leisten hier einen wichtigen Beitrag (vgl. Einzelthema „Stadtmarketing“). Insgesamt ist der Einzelhandelsbestand in der Innenstadt relativ kleinteilig strukturiert. Mehr als die Hälfte der Betriebe bewirtschaften Verkaufsflächen von weniger als 100 qm, etwa ein Drittel entfällt auf Geschäfte der Größenordnung von 100-400 qm. Die kleinteiligen Ladeneinheiten mit teilweise weniger als 50 qm befinden sich überwiegend im Bereich der Altstadt. Die großflächigen Läden konzentrieren sich vor allem an der Fußgängerzone Löhrstraße, im Löhr-Center und im Forum Mittelrhein. Der innerstädtische Einzelhandel kann von einem verstärkten Abschöpfen des **touristischen Kaufkraftpotentials** profitieren, z.B. durch gezielte Wegeführungen von den Schiffsanlagestellen in die Altstadt. Das touristische Umsatzpotential bewegt sich dabei in einer Größenordnung von mindestens 35,3 Millionen Euro.

Die zahlreichen **Aufwertungsmaßnahmen** der vergangenen Jahre, insbesondere im Zusammenhang mit der BUGA 2011 und der Neugestaltung des Zentralplatzes, haben zu einer deutlichen Attraktivitätssteigerung der Koblenzer Innenstadt als Einzelhandelsstandort geführt, zumal sich Einkaufen hier mit zahlreichen weitergehenden kulturellen und gastronomischen Angeboten verbinden lässt. Herausragendes Beispiel hierfür ist der Bau des neuen Forum Confluentes mit Stadtbibliothek und Mittelrhein-Museum direkt gegenüber dem Forum Mittelrhein. Dennoch sollte eine kontinuierliche und langfristig angelegte Weiterentwicklung und Aufwertung der Innenstadt zur Positionierung gegenüber konkurrierenden Mittel- und Oberzentren, zur Stärkung regionaler Ausstrahlungskraft und damit zum Ausbau der Marktanteile in der Region erfolgen. Der Masterplan Koblenz enthält in seinen sechs Themenfeldern zahlreiche Maßnahmenvorschläge, die – aufbauend auf den „Leitlinien der Stadtentwicklung“ – direkt oder indirekt zu einer weiteren Attraktivitätssteigerung der Innenstadt führen. Hierzu zählen u.a. die Nutzung innerstädtischer Potentialflächen für städtebauliche Entwicklungen, die Aufwertung von Stadteingängen, die Ergänzung des Stadtbaumbestandes, Verkehrsberuhigungsmaßnahmen, oder auch die Etablierung eines Gestaltungsbeirats. Im Hinblick auf eine Verbesserung der Verkehrssituation wird grundlegend eine Langfristperspektive zur Reduzierung des Autoverkehrs durch eine Stärkung des ÖPNVs und innerstädtischer Wohnlagen, sowie eine Intensivierung der Nutzungsmischung verschiedener Funktionen wie Wohnen, Arbeiten und auch Einkaufen im Sinne des Leitbildes der „Europäischen Stadt“ vorgeschlagen.

Im Bereich der **Fachmarktstandorte an der B 9** befinden sich weitere zwei Fünftel der Koblenzer Verkaufsflächen. Hier sind überwiegend großflächige Einzelhandelsbetriebe angesiedelt. Diese städtebaulich nicht integrierten Lagen umfassen die drei Standortbereiche Gewerbepark Koblenz Nord, Fachmarktstandort Andernacher Straße / B 9 und den nordöstlichen Teilbereich des Dienstleistungszentrums Gewerbe- und Technologiepark Bubenheim, den sogenannten „Homepark“, mit dem Anzie-

hungsschwerpunkt IKEA und weiteren Fachmärkten (vor allem Einrichtung). Während diese drei „Ergänzungsstandorte“ auf der einen Seite zur regionalen Anziehungskraft des Einzelhandelsstandorts Koblenz beitragen, so ziehen auf der anderen Seite Betriebe mit innenstadtrelevanten Sortimenten (z.B. Elektronik, Haushaltsgeräte) Kaufkraft aus der Innenstadt ab. Die in den Fachmarktstandorten gelegenen Supermärkte und Discounter haben zudem eine schädigende Wirkung auf die Nahversorgungsbereiche in der Stadt und eine wohnortnahe Versorgung mit Lebensmitteln.

Auf Grund der starken Ausrichtung auf das Auto handelt es sich bei den Fachmarktstandorten um sehr flächenintensive Strukturen, die zudem auf Grund ihrer Lage „vor den Toren der Stadt“ nur ungenügend an das ÖPNV-, Rad- und Fußwegenetz der Stadt angeschlossen sind. Generell sollte einem weiteren Ausbau innenstadtrelevanter Angebote an den drei Fachmarktstandorten sowie an anderen, nicht integrierten Lagen wie beispielsweise den Gewerbegebieten an der B 9, entgegengewirkt werden (-> Restriktions- und Ausschlussgebiete). An den Ergänzungsstandorten sollten nur solche nicht innenstadtrelevanten Einzelhandelsbetriebe angesiedelt werden, deren Flächenanforderungen nicht in den zentralen Versorgungsbereichen befriedigt werden können. Bei den bestehenden Fachmärkten sind die innenstadtrelevanten „Randsortimente“ strikt auf eine innenstadtverträgliche Größenordnung zu begrenzen. Zudem sollte eine stärkere thematische Profilierung der Standorte erfolgen (Beispiel „Homepark“ als Möbel- und Einrichtungsschwerpunkt).

Mögliche Handlungsfelder

▶ Kontinuierliche und langfristig angelegte Weiterentwicklung und Aufwertung der Koblenzer Innenstadt in Kombination von Maßnahmen aus unterschiedlichen Themenfeldern (z.B. Nutzung innerstädtischer Potentialflächen für städtebauliche Entwicklungen, Stärkung ÖPNV, Baumpflanzungen, Verkehrsberuhigungen)

▶ Ausschluss bzw. deutliche Beschränkung von innenstadtrelevanten Sortimenten an Standorten (Ergänzungsstandorte, Gewerbegebiete, Ausschluss- und Restriktionsbereiche) außerhalb der zentralen Versorgungsbereiche

▶ Verstärkte Abschöpfung touristischer Kaufkraftpotentiale (z.B. durch gezielte Wegeführungen von den Schiffsanlegestellen in die Altstadt)

▶ Stärkung der thematischen Profilierung von Fachmarktstandorten an der B 9 (z.B. „Homepark“ als Einrichtungsschwerpunkt)

Querbeziehungen

Einzelhandel, Stadtmarketing, Straßenverkehr, Ruhender Verkehr, Busverkehr, Bahnverkehr, Radverkehr, Koblenz zu Fuß, Hotels und Gastronomie, Sehenswertes Koblenz


Altstadt – Löhrstraße


Altstadt – Löhrstraße



Altstadt – Pfuhlgasse


Altstadt – An der Liebfrauenkirche


Altstadt – Firmungsstraße



Altstadt – Entenpfuhl



Altstadt – Forum Mittelrhein


Altstadt – Forum Mittelrhein

Einzelhandel I

Rund die Hälfte der Koblenzer Einzelhandelsunternehmen konzentriert sich in der Innenstadt. Vor allem die Altstadt ist durch unterschiedliche „Einkaufsquartiere“ geprägt, von Lagen mit überwiegend kleinen, inhabergeführten Geschäften über die Fußgängerzone Löhrstraße hin zu den zwei großen Shopping-Centern.



Altstadt – Löhr-Center


Altstadt – Löhr-Center


Altstadt – Schängel-Center


Mitte – Obere Löhr


Mitte – Obere Löhr


Altstadt – Schloßstraße


Gewerbepark an der B 9


Gewerbepark an der B 9



Gewerbepark an der B 9


Fachmarktzentrum an der B 9



Gewerbepark Koblenz Nord



Fachmarktzentrum an der B 9



Gewerbepark Koblenz Nord



Gewerbepark Koblenz Nord

Einzelhandel II

An der B 9 im Norden der Stadt befinden sich drei Standorte mit überwiegend flächenintensiven Fachmärkten. Diese nicht integrierten Lagen tragen auf der einen Seite zur regionalen Ausstrahlung des Einzelhandelsstandorts Koblenz bei, auf der anderen Seite ziehen sie Kaufkraft aus der Innenstadt und den Stadtteilen ab.



Fachmarktzentrum an der B 9



Fachmarktzentrum an der B 9



Fachmarktzentrum an der B 9



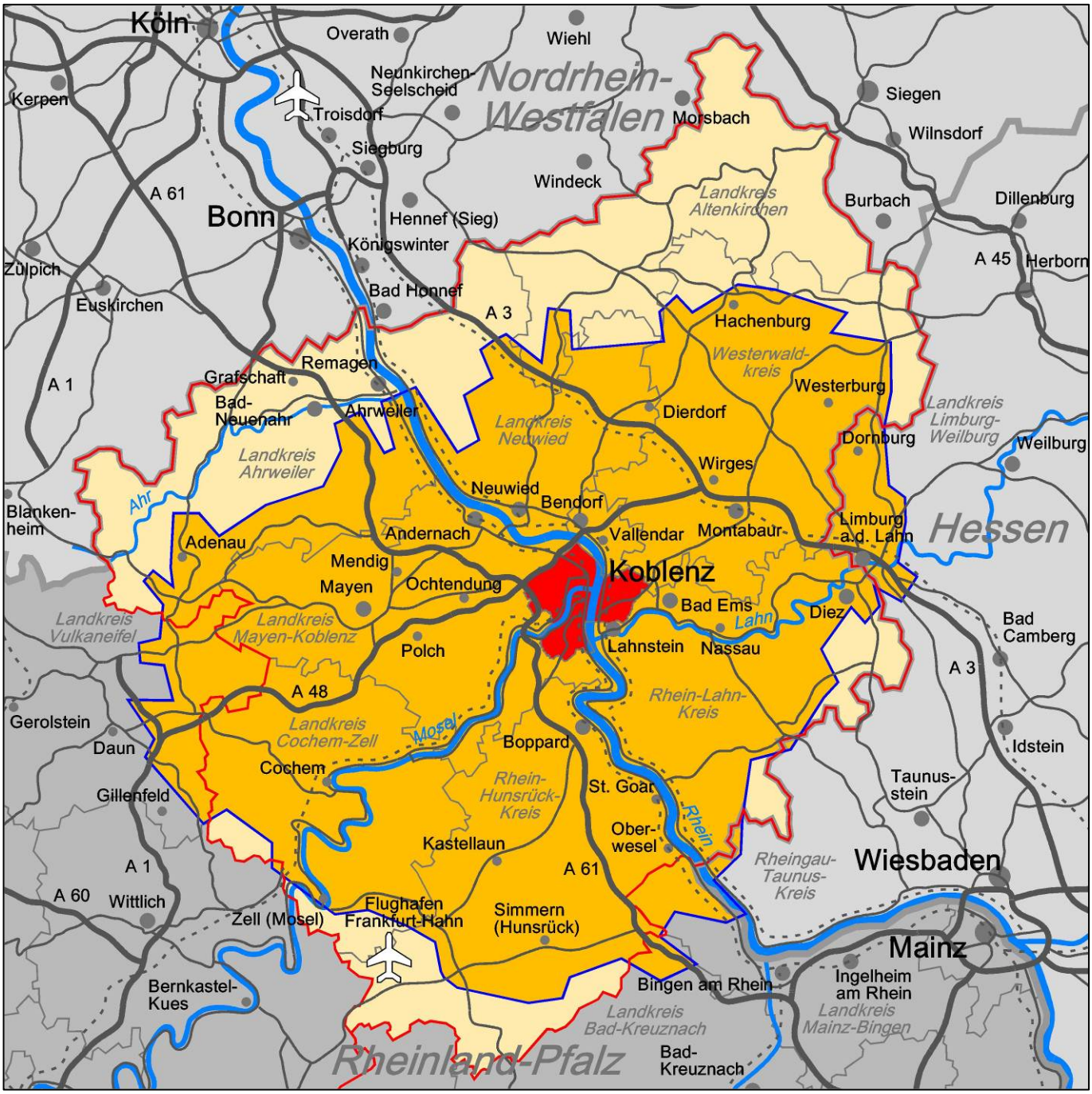
Gewerbepark Koblenz Nord



Gewerbepark Koblenz Nord



Gewerbepark Koblenz Nord

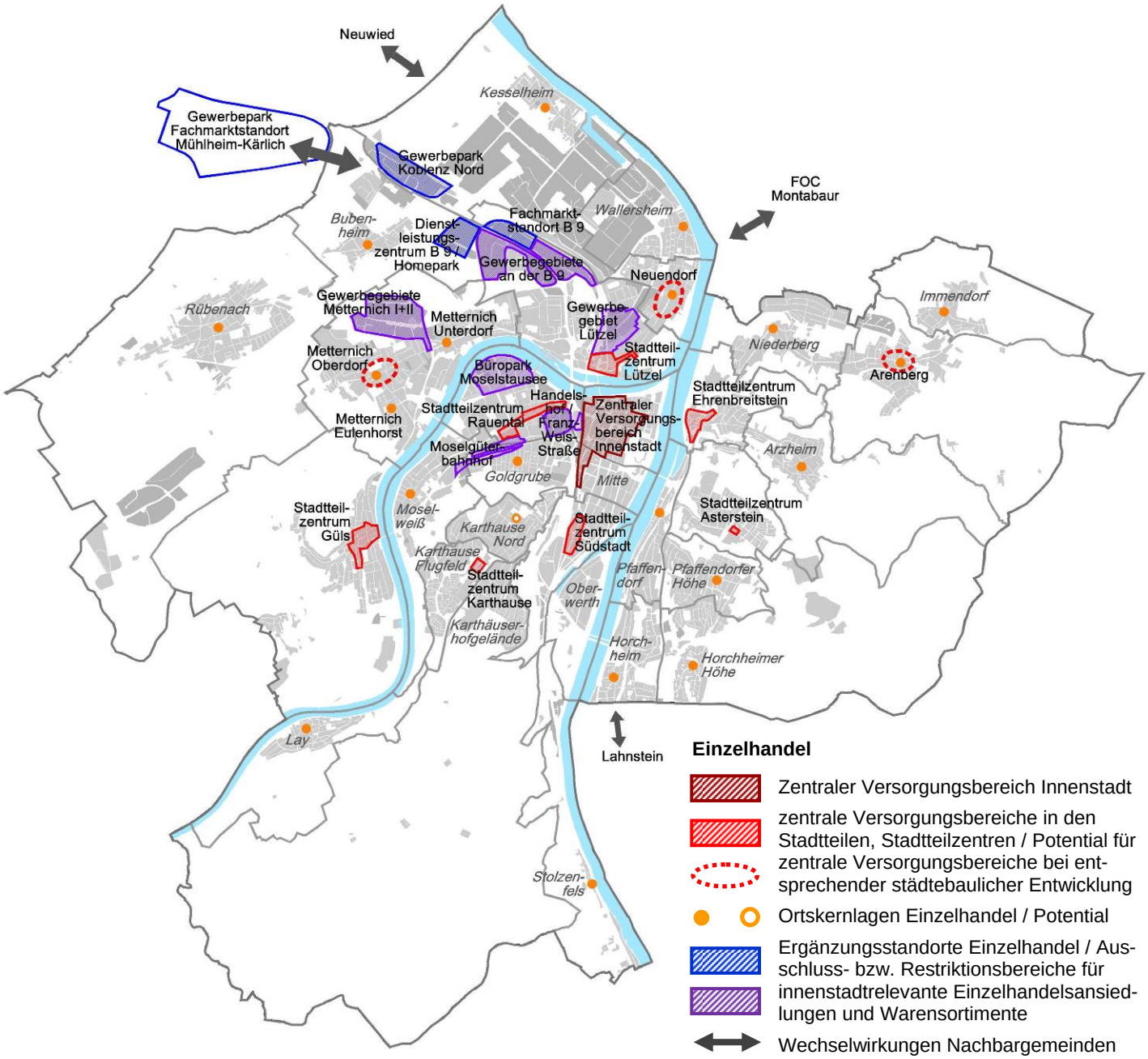


Einzelhandelsrelevantes Einzugsgebiet von Koblenz

Die Stadt Koblenz verfügt über ein sehr großes einzelhandelsrelevantes Einzugsgebiet mit einem entsprechend überdurchschnittlichen Kaufkraftpotential. Das Gebiet ist in großen Teilen identisch mit der Planungsregion Mittelrhein-Westerwald und umfasst den Landkreis Mayen-Koblenz, überwiegende Teile des Westerwaldkreises, des Rhein-Lahn-Kreises, des Rhein-Hunsrück-Kreises, des Kreises Cochem-Zell, des Kreises Neuwied sowie Randbereiche der Kreise Vulkaneifel, Ahrweiler und Limburg-Weilburg in Hessen. Insgesamt leben hier knapp 970.000 Menschen. In seiner Form bzw. Ausdehnung wird der Koblenzer Einzugsbereich durch die Einzugsbereiche der umliegenden Oberzentren Köln, Bonn, Siegen, Gießen, Frankfurt am Main, Mainz und Wiesbaden bestimmt.

Einzugsgebiet Einzelhandel

- Stadtgebiet Koblenz
- Einzugsgebiet Einzelhandel Koblenz
- Planungsregion Mittelrhein-Westerwald
- Städte und Gemeinden
- Autobahnen, Straßen
- Bahnlinien
- Grenzen Landkreise



Einzelhandel in Koblenz

Die Schwerpunkte des Koblenzer Einzelhandels liegen in der Innenstadt und im Bereich der Fachmarktstandorte an der B 9 im Norden der Stadt (Ergänzungsstandorte). Diese werden ergänzt durch die zentralen Versorgungsbereiche in den Stadtteilen (Stadtteilzentren) und Streulagen des Einzelhandels (Ortskernlagen). Die Fachmärkte im Gewerbegebiet Mülheim-Kärlich bewirken einen erheblichen Kaufkraftabfluss aus Koblenz.

rechts: Haupteinkaufslage Fußgängerzone Löhrstraße in der Altstadt



Nahversorgung

Nahversorgung bezeichnet nach allgemeiner Definition eine zentral gelegene und wohnortnahe, im Idealfall fußläufig erreichbare, Versorgung der Bevölkerung mit **Waren und Dienstleistungen des kurz- und mittelfristigen Bedarfs**. Zu den Trägern der Nahversorgung zählen insbesondere Lebensmittelgeschäfte, vom Supermarkt oder Discounter über Lebensmittelfachgeschäfte (Metzger, Bäcker, Gemüseläden) bis hin zum Kiosk, aber auch Banken, Postfilialen, Apotheken oder Gastronomie. Innerhalb des vorliegenden Einzelthemas steht die Versorgung mit **Lebensmitteln** im Zentrum der Betrachtung.

Von einer sehr großen Bedeutung für die Nahversorgung in Koblenz sind die **Stadtteilzentren** bzw. die **zentralen Versorgungsbereiche** in den Stadtteilen. Diese bilden die mittlere Hierarchie des Zentrenkonzepts der Stadt Koblenz (vgl. Themenfeld „Einzelhandel“), übernehmen lokale Versorgungsfunktionen – teilweise auch für angrenzende Stadtteile – und weisen einen besonderen Schutzbedarf auf. Die zentralen Versorgungsbereiche verfügen über mindestens einen Lebensmittel-Nahversorger (Supermarkt, Discounter) sowie über weitere Fachgeschäfte, gastronomische Angebote und Dienstleistungseinrichtungen. Sie bieten zudem eine gewisse Aufenthaltsqualität. In Koblenz liegen die zentralen Versorgungsbereiche in den Stadtteilen Rauental (Moselweißer Straße), Güls, Karthause Flugfeld (Berliner Ring / Potsdamer Straße), Asterstein und Lützel. Potential für die Entwicklung weiterer zentraler Versorgungsbereiche besteht zum einen – bei Ansiedlung eines Lebensmittel-Nahversorgers – im Stadtteil Arenberg, zum anderen – bei einer zusätzlichen städtebaulichen Aufwertung – in den Stadtteilen Metternich und Neuendorf. Durch die Schaffung von neuen Fuß- und Radwegeverbindungen könnte die Erreichbarkeit des Stadtteilzentrums Rauental aus der Goldgrube und des Stadtteilzentrums Lützel aus den westlichen Stadtteilbereichen deutlich verbessert werden.

Neben den zentralen Versorgungsbereichen bzw. Stadtteilzentren existiert auch eine Reihe von **Einzelhandels-Streulagen**. Bei diesen handelt es sich insbesondere um die **Ortskernlagen in den Stadtteilen** (vgl. Themenkarte „Einzelhandel“). Die Ortskernlagen weisen Restbestände an Einzelhandels- und Dienstleistungsbetrieben auf, der Geschäftsbesatz ist zumeist kleinteilig und lückenhaft. Größere Lebensmittelgeschäfte fehlen hier. In Bezug auf die Nahversorgung übernehmen diese zentral gelegenen Bereiche für ihren Stadtteil dennoch eine wichtige Funktion, insbesondere für mobilitätseingeschränkte Bevölkerungsgruppen. Vor dem Hintergrund des demographischen Wandels und der wachsenden Gruppe der Senioren gewinnt die wohnortnahe Versorgung zusätzlich an Bedeutung. Sie stellt zudem einen wichtigen Standortfaktor für die Stadtteile dar. Sowohl die Stadtteilzentren wie auch die Ortskernlagen sollten langfristig durch Maßnahmen wie Aufwertung des öffentlichen Raums (z.B. Plätze), Verkehrsberuhigung oder bessere Rad- und Fußwegevernetzung im Sinne der „Leitlinien der Stadtentwicklung“ gestärkt werden. Eine neue Ortskernlage für Einzelhandel könnte im Zuge einer städtebaulichen Entwicklung im Stadtteil Karthause Nord entstehen.

Teilweise bestehen im Stadtgebiet **Defizite bei der Lebensmittelversorgung** durch das Fehlen eines größeren Lebensmittelgeschäfts bzw. durch die räumliche Distanz zu diesen Angeboten in anderen Stadtbereichen. Während in Rübenach, Arenberg, Wallersheim und Horchheim noch Fachgeschäfte wie Bäcker oder Metzger vorhanden sind, existiert in Lay derzeit nur noch eine Bäckerei. Stolzenfels muss gänzlich ohne Lebensmittelgeschäft auskommen. Hauptursächlich für diesen Zustand ist der bereits beschriebene Strukturwandel im Einzelhandel (vgl. Einzelthema „Einzelhandel“). Eine ganze Reihe von Supermärkten und Lebensmitteldiscountern befindet sich zudem mittlerweile in nicht integrierten Lagen (Fachmarktstandorte an der B 9) oder in lediglich teilintegrierten Bereichen (Gewerbegebiete Metternich, Lützel) und schwächt somit die Stadtteilzentren und Ortskernlagen. Darüber hinaus übernehmen auch die Einzelhandelsstandorte in den Gewerbegebieten von Mülheim-Kärlich und Lahnstein eine Versorgungsfunktion, zumindest für mobile Bevölkerungsgruppen.

Potential für die **Ansiedlung neuer Lebensmittel-Nahversorger** besteht in den Stadtteilen Rübenach, Wallersheim, Arenberg und Horchheimer Höhe. Hierbei ist auf eine gute fußläufige Erreichbarkeit zu achten. Entsprechend sollte im Stadtteil Arenberg ein zentrumsnaher Standort entwickelt werden. Gleiches gilt für den Stadtteil Rübenach. Hier hätte ein Standort im Bereich „In der Grünwies“ im Hinblick auf Erreichbarkeit deutliche Vorzüge gegenüber einem Standort am Ortsteilrand. Gegebenenfalls wäre für diesen Standort der vorhandene rechtskräftige Bebauungsplan zu ändern (B-Plan 237). Der Standort „Gneisenau-Kaserne“ sollte erst bei einer Umnutzung der Kaserne zu Wohnzwecken entwickelt werden, da ansonsten bestehende integrierte Nahversorger-Standorte in den Stadtteilen Pfaffendorfer Höhe und Horchheimer Höhe gefährdet werden.

Mögliche Handlungsfelder

▶ Stärkung integrierter Lagen der Nahversorgung (zentrale Versorgungsbereiche, Stadtteilzentren, Ortskernlagen) durch kombinierte Maßnahmen (z.B. Aufwertung öffentlicher Raum, Verkehrsberuhigung, neue Fuß- und Radwegebeziehungen)

▶ Nutzung des Potentials für neue zentrale Versorgungsbereiche (Metternich, Neuendorf) und für neue Ortskernlagen des Einzelhandels (Karthause Nord) im Rahmen städtebaulicher Aufwertungsmaßnahmen

▶ Ansiedlung von neuen Lebensmittel-Nahversorgern nach Möglichkeit an integrierten Standorten (z.B. Ortsmitte Arenberg mit Potential für neuen zentralen Versorgungsbereich, Rübenach, Gneisenau-Kaserne bei Umnutzung zu Wohnzwecken)

Querbezüge

Wohnen im Zentrum, Einzelhandel, Plätze, Stadtstraße und Ortsdurchfahrten, Verkehrsberuhigung, Busverkehr, Radverkehr, Koblenz zu Fuß, Brücken


Mitte – Bahnhofstraße



Südstadt -
Hohenzollernstraße



Südstadt - Frankenstraße


Ehrenbreitstein – Im Teichert



Güls – Planstraße


Güls - Gulisastraße


Rauental – Schlachthofstraße


Metternich –
Im Kimmelberg

Nahversorgung

Die Einzelhandelsbetriebe in den zentralen Versorgungsbereichen, Stadtteilzentren und Ortkernlagen der Stadtteile sind von großer Bedeutung für die Nahversorgung der Bevölkerung. Diese Bereiche sollten geschützt und durch Maßnahmen, wie z.B. die Aufwertung des öffentlichen Raumes, gestärkt werden.


Karthause – Einkaufszentrum


Pfaffendorf –
Seizstraße



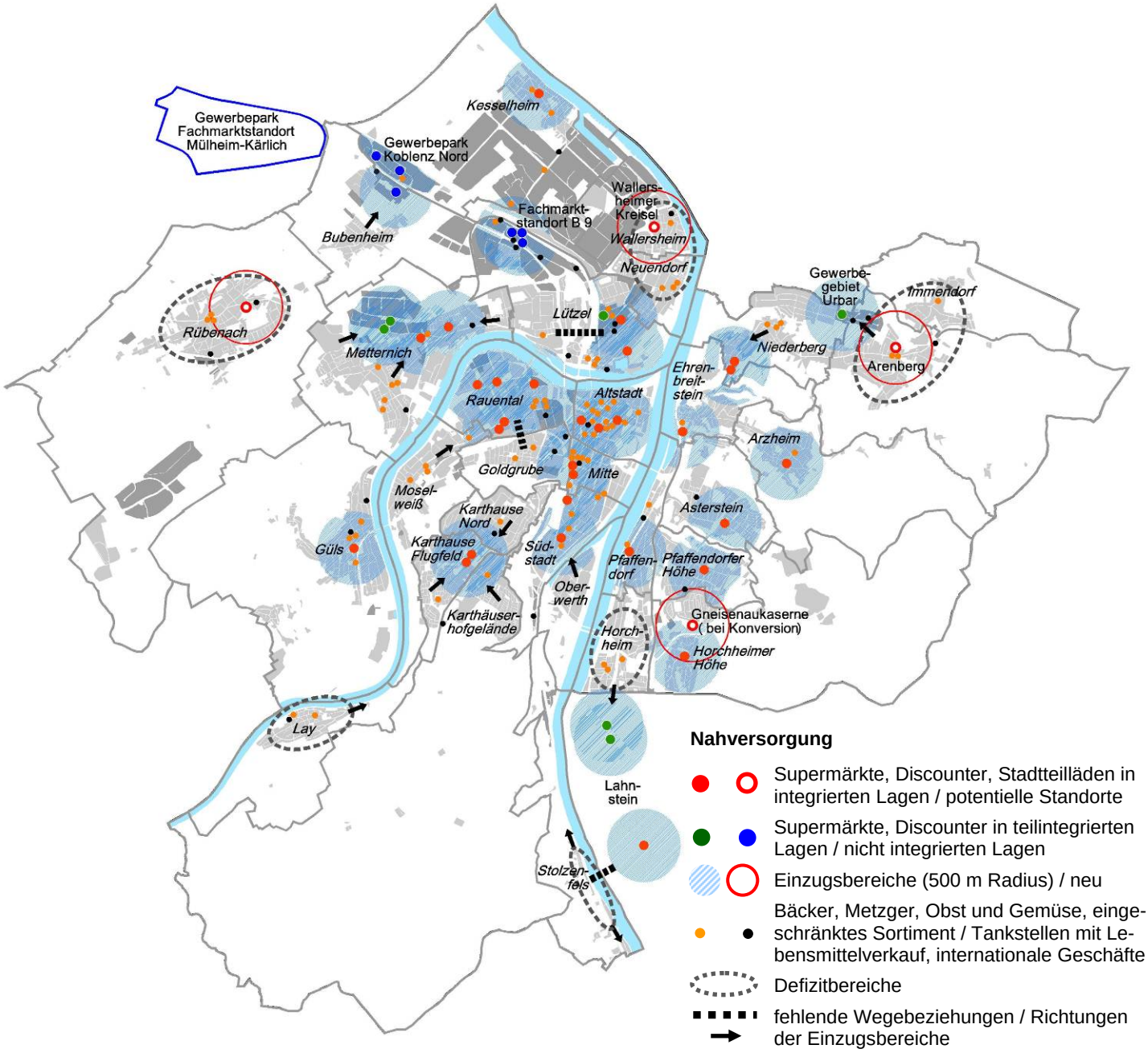
Horchheimer Höhe – Stadtteilzentrum


Ehrenbreitstein – Wochenmarkt


Asterstein –
Stadtteilzentrum



Niederberg – Arenberger Straße



Karte Nahversorgung

Auf der Karte ist Lage der Lebensmittelgeschäfte in Koblenz zu erkennen, im Fall von Supermärkten, Discountern und Stadtteilläden mit fußläufigen Einzugsradien. Ebenso sind die unterversorgen Bereiche zu erkennen, insbesondere Lay und Stolzenfels. Potential für die Entwicklung neuer Lebensmittel-Nahversorger besteht in den Stadtteilen Rübenach, Arenberg, Wallersheim und im Bereich der Gneisenau-Kaserne.

rechts: Blick über das zentrale Versorgungszentrum Rauental



Stadtmarketing

Gezieltes Stadtmarketing ist ein wichtiges Instrument, um die Konkurrenzfähigkeit des Oberzentrums Koblenz langfristig zu erhalten. Ziel des Koblenzer Stadtmarketings ist dabei eine Attraktivitätssteigerung insbesondere der Innenstadt für Bürgerinnen und Bürger, Einzelhandel und Tourismus, sowie generell eine Wiederbelebung bzw. Stärkung der Stadt als urbaner Lebensraum. Die **Koblenz Stadtmarketing GmbH** mit den Gesellschaftern Stadt Koblenz (Eigenbetrieb Koblenz Touristik) und Stadtforum „Alle lieben Koblenz“ wird durch einen eigenen Citymanager vertreten und pflegt einen engen Kontakt zum Koblenzer Einzelhandel. Zu den **Maßnahmen des Stadtmarketings** in Koblenz zählen u.a. die Profilierung von Image und Identität der Stadt, ein Leerstandsmanagement für Ladenlokale, Unterstützung bei der Optimierung des Branchenmixes im Einzelhandel und die Steigerung der Kundenzufriedenheit durch einheitliche Öffnungszeiten.

Mit der Stadtmarketing-Homepage „Koblenz local“, dem Einzelhandels-Informationssystem und dem Firmenverzeichnis „Koblenz-Branchen.de“ stehen drei **Internetplattformen** mit ausführlichen Informationen rund um Koblenz sowie zur Einzelhandels- und Unternehmenslandschaft in der Stadt zur Verfügung. Ein Shopping-Führer sorgt zudem für Übersicht im Koblenzer Einzelhandels- und Gastronomieangebot. Durch **Veranstaltungen** wie den Koblenzer Schängelmarkt, verkaufsoffene Sonntage oder die geplante Attraktivierung des Koblenzer Wochenmarktes wird die Anziehungskraft der Innenstadt zusätzlich gestärkt. Darüber hinaus bringt sich das Stadtmarketing in Fragen von Sicherheit und Sauberkeit sowie der Stadtentwicklung ein, so z.B. bei der Verbesserung der Verkehrs- und Parksituation in der Innenstadt.

Die Stärkung von Gesamtqualität, Anziehungskraft und damit der Wirtschaftskraft der Stadt ist auch Ziel des Stadtforums „Alle lieben Koblenz“, der Dachorganisation der sechs Koblenzer **Werbegemeinschaften**. Diese betreiben als freiwillige Zusammenschlüsse von Gewerbetreibenden in den Koblenzer Einkaufsquartieren gemeinsame Werbeaktionen oder Veranstaltungen, so z.B. das Burgunderfest in der Oberen Löhrstraße (Werbegemeinschaft „Obere Löhr“). Durch die Festlegung von räumlich begrenzten innerstädtischen **Business Improvement Districts** (BIDs) könnten künftig Maßnahmen zur Aufwertung von Einkaufsquartieren durch die Grundstückseigentümer finanziert und durchgeführt werden. Hierzu bedarf es jedoch zunächst der Schaffung einer entsprechenden Rechtsgrundlage für BIDs in Rheinland-Pfalz.

Mögliche Handlungsbereiche

▶ Fortführung der Maßnahmen des Stadtmarketings, Attraktivierung Wochenmarkt

Querbeziehungen

Einzelhandel, Nahversorgung, Ruhender Verkehr, Busverkehr, Bahnverkehr, Plätze, Theater und Veranstaltungen, Events, Musik, Sehenswertes Koblenz, Sicherheit



Altstadt –
Stadtrundgang mit Citymanagerin



Altstadt –
Schloßstraße


Altstadt – Firmungsstraße



Altstadt – Schloßstraße



Altstadt –
Schloßstraße


Obere Löhr – Burgunderfest 2013


Altstadt – Entenpfuhl


Altstadt – verkaufs-
offener Sonntag

Stadtmarketing

Das Stadtmarketing in Koblenz stärkt mit einer Vielzahl von Maßnahmen wie beispielsweise Veranstaltungen, Leerstandsmanagement von Ladenlokalen oder der geplanten Aufwertung des Wochenmarktes die Attraktivität insbesondere der Innenstadt, sowohl für Bürgerinnen und Bürger, als auch für Einzelhandel und Tourismus.



Altstadt –
Ausstellung in leerem Ladenlokal


Altstadt –
Schängelmarkt 2013


Altstadt – Schängelmarkt 2013


Altstadt – Wochenmarkt Münzplatz


Altstadt – Wochen-
markt Schloßstraße


Altstadt – Wochenmarkt Zentralplatz

Quellenverzeichnis

Literatur

Binger, Sebastian; Büttner, Frithjof – „Erfolgsfaktoren bei der Gründung und Umsetzung von BIDs“, in RaumPlanung 138/139, 2008

Borchert GeoInfo GmbH, im Auftrag der Stadt Koblenz, Amt für Wirtschaftsförderung – „Einzelhandels- und Zentrenkonzept Koblenz“, 2009

CIMA Beratung + Management GmbH – „Fremdimageanalyse Koblenz“, 2009

Industrie- und Handelskammer Koblenz – „Empfehlungen und Erwartungen der Wirtschaft für eine strategische und nachhaltige Entwicklung des Wirtschaftsstandortes Koblenz“, Positionspapier, 2013

Industrie- und Handelskammer Koblenz – „Leitlinie Industrie – für einen zukunftsfähigen Industriestandort im Bezirk der IHK Koblenz“, 2008

Industrie- und Handelskammer Koblenz – „Industrie 4.0 – Fabrik der Zukunft“, Themenpapier, ohne Datumsangabe

Industrie- und Handelskammer Koblenz – „Business Improvement Districts (BIDs)“, Themenpapier, ohne Datumsangabe

Koblenz-Stadtmarketing GmbH – „2013, Der Koblenzer Wochenmarkt – Mit mehr Frische in die Zukunft“, 2013

Koblenz-Stadtmarketing GmbH – „Shopping & Genuss“, Shopping-Führer der Stadt Koblenz, 3. Auflage 2012

Rheinland-Pfalz Bank – „Top 100 – Die umsatzstärksten Unternehmen in Rheinland-Pfalz“, 2010

Stadt Koblenz, Statistikstelle – „Kurzbericht zum Unternehmensregister für Koblenz 2011“, 2013

Stadt Koblenz, Statistikstelle – „Nahversorgungsbericht Koblenz 2013“, 2013

Stadt Koblenz, Statistikstelle – „Nahversorgungsbericht Koblenz 2012“, 2012

Stadt Koblenz, Amt für Wirtschaftsförderung – „Koblenz – Der Qualitätsstandort“, Imagebroschüre, 2011

Stadt Koblenz, Amt für Wirtschaftsförderung – „Gewerbe- und Industriegebiete & Konversionsflächen in Koblenz“, Präsentation 2013

Stadt Koblenz, Amt für Wirtschaftsförderung – „Informationsmappe Gewerbegebiet Metternich-Nord“, ohne Datumsangabe

Stadt Koblenz, Amt für Wirtschaftsförderung – „Informationsmappe Güterverkehrszentrum Koblenz“, ohne Datumsangabe

TechnologieZentrum Koblenz GmbH (Hrsg.) – „Raum für Innovation – TechnologieZentrum Koblenz“, Informationsbroschüre, ohne Datumsangabe

www.alle-lieben-koblenz.de

www.gewerbepark-koblenz-nord.de

www.handwerkerhof.halle.de

www.handwerkerhof-ottensen.de

www.koblenz.de

www.koblenz-branchen.de

www.koblenz.homepark.de

www.koblenz-local.de

www.montabaur.de

www.obereloehr.de

www.rhein-zeitung.de

www.stadt.koblenz.de

www.statistik.rlp.de

www.telekom.de

www.wikipedia.org

Abbildungen

Alle Karten: Stabsstelle für integrierte Stadtentwicklung

Alle Fotos (mit Ausnahme der unten angeführten Aufnahmen): Stabsstelle für integrierte Stadtentwicklung

Luftfotos Seite 2, 7, 11, 15, 19, 23, 29, 35, 47: Amt für Wirtschaftsförderung Koblenz

Foto Seite 28 (EVM-Verwaltung): www.wikipedia.org, Energieversorgung Mittelrhein GmbH

Foto Seite 32: Matthias Brand, Focus Fotostudio

Foto Seite 43: Piel Media

Foto Seite 49 (Stadtrundgang mit Citymanagerin): Koblenz-Stadtmarketing GmbH

Fotos Seite 49 (Altstadt – Schloßstraße, zweites Foto von oben links; Altstadt – Ausstellung in leerem Ladenlokal): Piel Media

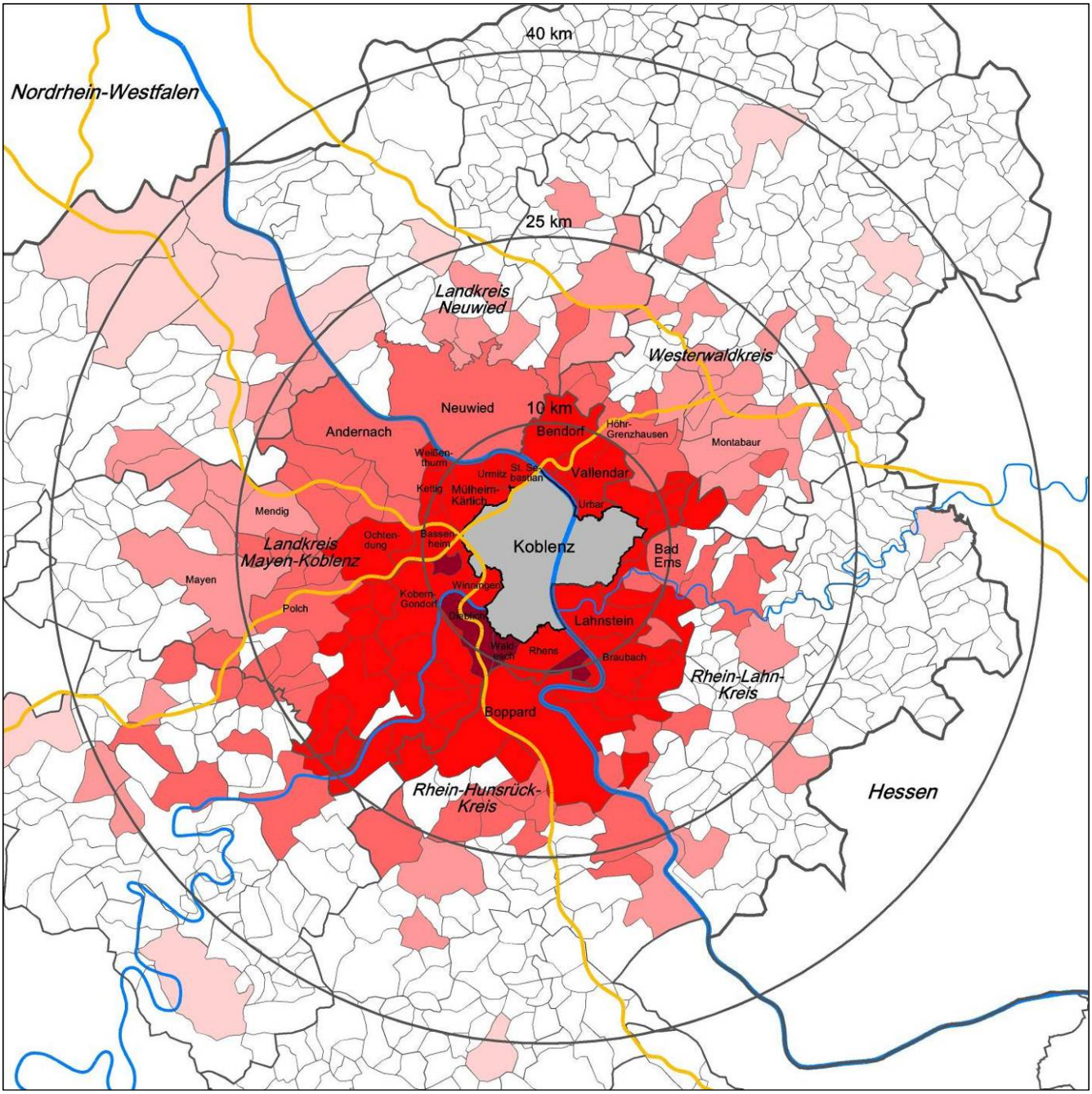
4.3 Mobilität und Verkehr

Nie zuvor waren Menschen so mobil wie heute. Insbesondere der motorisierte Individualverkehr erweist sich dabei als Segen und Fluch zugleich. Während auf der einen Seite Stadt und Umland durch ein sehr gut ausgebautes Straßennetz eng miteinander verflochten sind und praktisch jeder Ort in der Region schnell und bequem mit dem Auto erreicht werden kann, führt die mittlerweile sehr hohe Verkehrsdichte an Kraftfahrzeugen (Kfz) zu massiven Beeinträchtigungen speziell der zentralen Bereiche von Städten und Stadtteilen. Dies ist nicht zuletzt auf die sehr großen berufsbedingten Pendlerströme in der Region, vor allem von und nach Koblenz, zurückzuführen. Hierbei zeigt sich, dass die **Verkehrsentwicklung nicht von der Siedlungsflächenentwicklung zu trennen** ist. Die langfristige Hauptstrategie zur Reduzierung der Verkehrsbelastung durch den Kfz-Verkehr basiert entsprechend der Leitlinien der Stadtentwicklung – „Leitbild der Europäischen Stadt“ und „Innenentwicklung vor Außenentwicklung“ – auf einer stärkeren Annäherung bzw. Durchmischung insbesondere der Funktionen Wohnen und Arbeiten („Stadt der kurzen Wege“).

Neben einer Verkehrsvermeidung bzw. Verlagerung von Verkehrsströmen auf alternative Angebote wie den öffentlichen Personennahverkehr bedarf es aber auch eines **Paradigmenwechsels in der Betrachtungsweise von Verkehrsräumen**: Straßen dienen nicht nur der Verbindung von Zielen und der Erschließung von Siedlungen, sie stellen auch den **Lebensraum** vieler Menschen dar, die an ihnen wohnen. Dies betrifft in einem besonderen Maße auch die zentralen Stadtstraßen in der Innenstadt und die Ortsdurchfahrten in den Stadtteilen. Vor allem Geschwindigkeitsreduzierungen in besonders sensiblen Bereichen können dabei zum einen zur Reduzierung von Lärm- und Schadstoffemissionen beitragen. Zum anderen ließe sich so die Lebensqualität in der Stadt und in den Stadtteilen deutlich erhöhen.

Durch die integrierten Maßnahmenvorschläge des Masterplans insgesamt und die möglichen Handlungsfelder des Themenfeldes „Mobilität und Verkehr“ wird die Weichenstellung zu einer **langfristigen Veränderung des Modal Splits** in Koblenz – hin zu nachhaltigen und stadtverträglichen Verkehrsmitteln – vorbereitet. Zunächst werden in diesem Themenfeld die Einzelthemen betrachtet, die vor allem im Zusammenhang mit dem motorisierten Individualverkehr stehen: „Straßenverkehr“, „Stadtstraßen und Ortsdurchfahrten“, „Verkehrsberuhigung“ und „Ruhender Verkehr“. Aussagen zu Prinzipien der „Verkehrsraumgestaltung“ bilden den Übergang zu den Einzelthemen des öffentlichen Personennahverkehrs – „Busverkehr“ und „Bahnverkehr“ – sowie zu den Themen „Koblenz zu Fuß“, „Radverkehr“ und „Intermodalität und neue Verkehrsmittel“. Bedingt durch die besondere topografische Lage der Stadt werden auch die Themen „Schiffsverkehr“ und „Brücken“ behandelt.

Ein ausführliches Verzeichnis der verwendeten Quellen findet sich am Schluss des Themenfeldes. Umfassende Ortsbegehungen bildeten neben den vorhandenen Fachkonzepten die wesentliche Basis zur Erfassung der Einzelthemen.

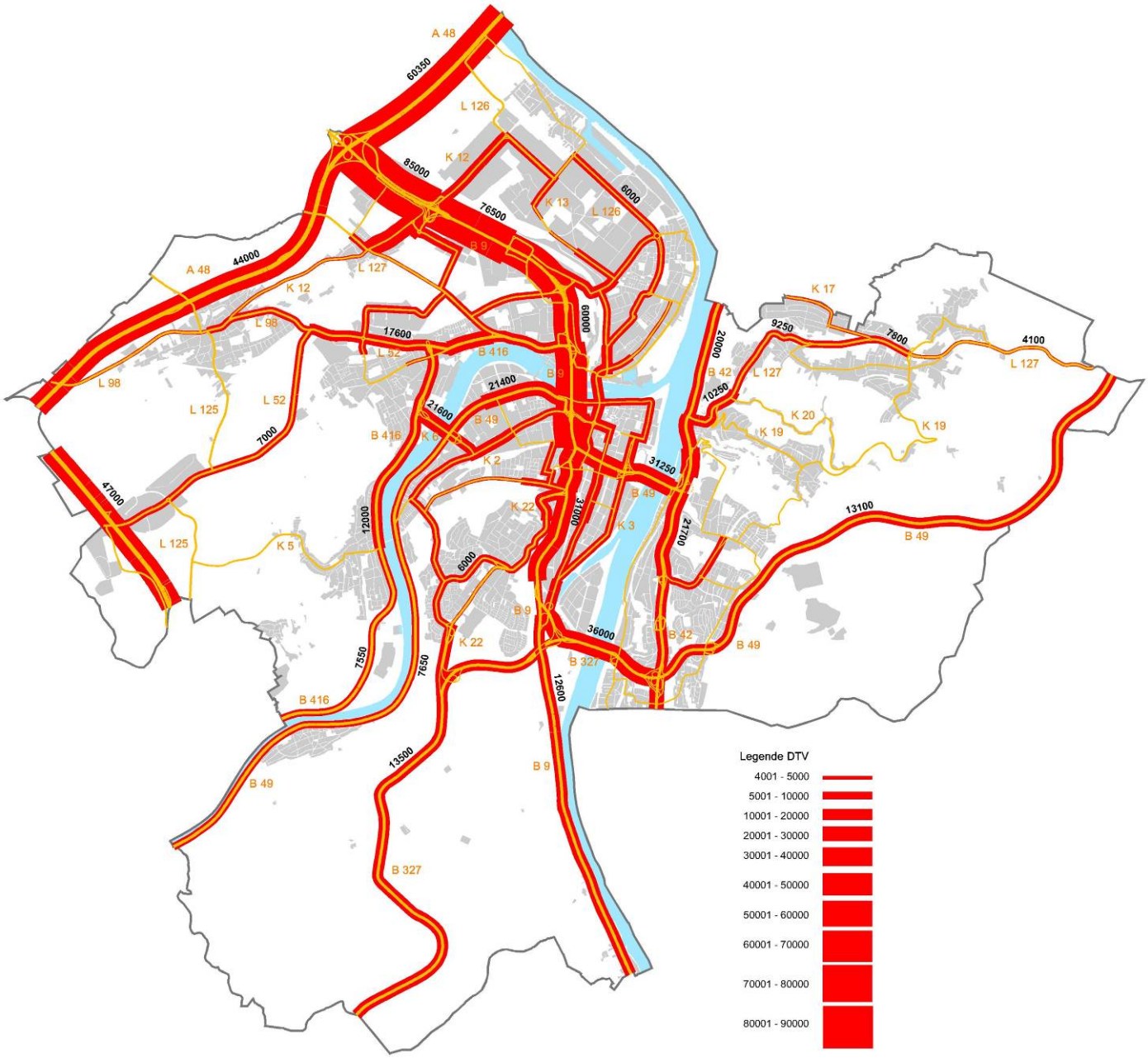


Pendlerbeziehungen Koblenz-Umland

Koblenz ist eine Pendlerstadt: täglich überqueren rund 45.000 Menschen aus dem Umland die Stadtgrenze, um ihre Arbeitsplätze im Koblenzer Stadtgebiet zu erreichen. Dem stehen und 13.200 Auspendler gegenüber, wobei in beiden Fällen nur die sozialversicherungspflichtig beschäftigten Pendler erfasst sind. Die hohe Einpendlerzahl liegt darin begründet, dass 67 % der in Koblenz sozialversicherungspflichtig Beschäftigten nicht in der Stadt wohnen. Haupteinfalltor für die Pendlerströme ist die B 9 aus Richtung Norden. Auf der Karte ist der Anteil der Einwohner in den Umlandgemeinden dargestellt, die täglich nach Koblenz einpendeln. Dieser Anteil ist im Landkreis Mayen-Koblenz am höchsten.

Quote

- 50 % und mehr
- 25 % bis unter 50 %
- 10 % bis unter 25 %
- 5 % bis unter 10 %
- unter 5 %
- Gemeindegrenzen / Landkreise
- Landesgrenzen
- Autobahnen



Karte Kfz-Verkehrsbelastungen

Auf der Karte sind die durchschnittlichen täglichen Verkehrsbelastungen (DTV) auf den aufkommensstärksten Koblenzer Straßen zu erkennen. Auffällig ist die extrem hohe Belastung der B 9 – vor allem durch den starken Pendlerverkehr – vom Kreuz Koblenz Nord bis in die Innenstadt hinein. Im nördlichsten Abschnitt der B 9 liegt diese mit fast 90.000 Fahrzeugen sogar über der Belastung der A 48.

rechts: Verkehrsbelastung auf der B 9 während des abendlichen Berufsverkehrs



Straßenverkehr

Wie bereits in Teilen im Kapitel „Rahmenbedingungen der Stadtentwicklung“ (-> „Koblenz im räumlichen Kontext“ -> „Koblenz im regionalen Kontext“) beschrieben, ist die Region um Koblenz durch die beiden Autobahnen A 61 und A 48 an das übergeordnete deutsche **Schnell- und Fernstraßennetz** angebunden. Beide **Autobahnen** kreuzen sich am äußersten Westrand der Stadt („Kreuz Koblenz“). Über die A 48 sind Koblenz und der Agglomerationsraum des Neuwieder Beckens zudem an die im Osten verlaufende A 3 angeschlossen. Die A 61 verbindet Koblenz mit dem Ballungsraum Bonn / Köln / Ruhrgebiet im Norden und Mainz / Wiesbaden im Süden. Die A 48 stellt die Verbindung nach Trier im Südwesten dar.

Von großer Bedeutung für die übergeordnete Erschließung des Agglomerationsraums sowie der Stadt Koblenz sind zudem die **Bundesstraßen** als Teil des Fernstraßennetzes. In Nord-Süd-Richtung verlaufen die beiden Bundesstraßen B 9 (links des Rheins) und B 42 (rechts des Rheins). In der Region verbindet die B 9 Koblenz mit Weißenthurm und Andernach im Norden und Boppard und St. Goar im Süden. Zwischen Weißenthurm und Neuwied besteht zudem mit der B 256 eine Verbindung über den Rhein. Der autobahnähnlich ausgebaute Abschnitt der B 9 zwischen dem Autobahnanschluss an die A 48 („Kreuz Koblenz Nord“) und der Innenstadt von Koblenz gehört, wie bereits in der Einleitung zu diesem Themenfeld dargestellt, zu den am stärksten befahrenen Straßen in Rheinland-Pfalz. Die B 42 verbindet Koblenz in nördlicher Richtung mit Vallendar, Bendorf und Neuwied sowie in südlicher Richtung mit Lahnstein und St. Goarshausen. Innerhalb der Stadt Koblenz ist die B 42 wie die B 9 autobahnähnlich und mit Ausnahme von Ehrenbreitstein anbaufrei ausgebaut. Zu den weiteren wichtigen Bundesstraßen in Koblenz und der Region gehören die B 416 nördlich der Mosel und die zwischen Treis-Karden und Koblenz-Rauental südlich der Mosel verlaufende B 49. Die B 49 findet in Koblenz ihre Fortsetzung über den Friedrich-Ebert-Ring / Pfaffendorfer Brücke und verbindet Koblenz im Südosten mit Montabaur und der A 3. Im Süden des Stadtgebiets geht die B 49 in die B 327 („Hunsrückhöhenstraße“) über. Diese verbindet Koblenz über die Südbrücke und Waldesch mit der A 61 im Südwesten und führt weiter Richtung Flughafen Hahn.

Die Fernstraßen werden ergänzt durch zahlreiche **Landes- und Kreisstraßen**. So verbindet im Stadtgebiet die rechtsrheinische L 127 den Bereich Ehrenbreitstein / Arenberg mit der B 49. Nördlich der Mosel stellt die L 127 die Verbindung zwischen Metternich über Bubenheim nach Mülheim-Kärlich dar. Die L 98 verläuft über Rübenach und Ochtendung nach Mayen, während die L 52 die zentrale städtische Verbindung zum Industriegebiet an der A 61 darstellt. Die L 126 verbindet die Stadtteile Lützel, Neuendorf und Wallersheim sowie Kesselheim über das Industriegebiet Rheinhafen und führt nördlich von Koblenz über St. Sebastian, Kaltenengers und Urmitz nach Mülheim-Kärlich. Den zwischen- und innerörtlichen Verkehr übernehmen die Kreisstraßen, so im Stadtgebiet beispielsweise die K 12 zwischen Rübenach, Bubenheim und dem Industriegebiet Rheinhafen, die K 19 zwischen Ehrenbreitstein, Arzheim, Arenberg und Immendorf oder die K 22 zwischen der Innenstadt

und den Stadtteilen auf der Karthause (Simmerner Straße). Neben dem beschriebenen übergeordneten Straßennetz aus Autobahnen, Bundes-, Landes- und Kreisstraßen (sog. „klassifizierte Straßen“) gibt es in Koblenz auch ein dichtes Netz von wichtigen **gemeindlichen Hauptstraßen**. Hierzu zählen beispielsweise die Hohenfelder Straße und die Pfuhlgasse in der Altstadt, die Hohenzollernstraße in den Stadtteilen Mitte und Südstadt, der Brenderweg in Lützel oder der Berliner Ring auf der Karthause (vgl. Einzelthema „Stadtstraßen und Ortsdurchfahrten“).

Im Flächennutzungsplan der Stadt Koblenz sind eine **Reihe möglicher künftiger Straßentrassen** enthalten, so beispielsweise eine Stadtteilverbindungsstraße zwischen den Höhenstadtteilen auf der rechten Rheinseite und eine Anbindung dieser Trasse an den Glockenbergtunnel (Pfaffendorfer Brücke). Beide Planungen basieren auf überholten Planungsgrundlagen aus den 1960/70er Jahren, die von einem Bevölkerungswachstum in Koblenz auf bis zu 230.000 Einwohner ausgingen. So war unter anderem für den Bereich der heutigen Passivhaussiedlung auf dem Asterstein der Bau einer verdichteten Hochhaussiedlung geplant. Die neue Verbindungsstraße zwischen der Karthause und der Beatusstraße im Stadtteil Moselweiß basiert ebenfalls auf Planungsüberlegungen, die den Bau eines völlig neuen Stadtteils (Moselweißer Hang) vorsahen. Abgesehen von der fehlenden Nachfrage würde eine Umsetzung dieser Vorhaben Natur, Landschaft und Naherholung in diesen Bereichen erheblich beeinträchtigen. Es wird von daher vorgeschlagen, die Trassen im Zuge der Fortschreibung des Flächennutzungsplans entfallen zu lassen. Dies gilt auch für die Verbindungsstraße zwischen Güls über Bisholder zur L 125 oder die Verlagerung eines Teilstücks der L 127 nördlich von Niederberg / Arenberg. Aus Sicht der Stadtentwicklung **sinnvolle Vorhaben**, wie eine (landschaftsverträgliche) Anbindung der Stadtteile Asterstein und Arzheim an die B 49 oder eine Verlagerung der K 12 in Rübenach (rechtskräftiger Bebauungsplan vorhanden) sollten weiter verfolgt werden.

Das derzeit mit Abstand größte Verkehrsvorhaben in Koblenz ist die planfestgestellte **Gesamtmaßnahme „Nordtangente / L 52 neu“**. Die Nordtangente ist dabei als Verbindung zwischen der Anschlussstelle B 9 / K 12 („Bubenheimer Turbine“) und der B 416 in Metternich geplant. Der Bau des ersten Abschnitts der Nordtangente ist beschlossen und wird in einer vereinfachten Trassenführung zunächst eine Verbindung zwischen der B 416 und der L 127 herstellen. Die L 52 neu soll nördlich des Gewerbegebiets Metternich II eine Verbindung zwischen der Nordtangente und der L 52 in Richtung Industriegebiet A 61 / Güterverkehrszentrum bilden. Im Falle einer weiteren Umsetzungsabsicht der Gesamtmaßnahme „Nordtangente / L 52 neu“ sollte die planfestgestellte, völlig überdimensionierte Planung mit einem durchweg planfreien vierspurigen Ausbau und raumgreifenden Knotenpunkten überdacht werden. Bei einem Vollausbau der Trassen und der dabei entstehenden „Verkehrslandschaft“ muss von erheblichen Schädigungen des Landschaftsraums zwischen Bubenheim, Metternich und Rübenach ausgegangen werden. Neben dem Verlust wertvoller landwirtschaftlicher Böden und der Zerschneidung von Fuß- und Radverkehrsverbindungen würde auch die Naherholungsfunktion dieses Bereichs verloren gehen.

Die Planung für eine Nordumgehung von Bubenheim ist im räumlichen Zusammenhang mit dem Vorhaben Nordtangente zu sehen. Für die Nordumfahrung besteht ein rechtskräftiger Bebauungsplan, der in diesem Bereich auch die Etablierung eines neuen Gewerbegebiets vorsieht. Im Flächennutzungsplan ist zudem eine mögliche Südumgehung von Bubenheim als Verbindung der K 12 mit der L 52 neu dargestellt. Diese Verbdingung soll auch künftige Wohngebiete im Südwesten von Bubenheim erschließen. Da diese Wohngebiete nach den Empfehlungen des Masterplans künftig nicht mehr weiter verfolgt werden sollten (vergleiche Themenfeld „Wohnen“ -> „Flächenpotentiale“), wird eine Herausnahme dieser Trasse aus dem FNP empfohlen. Ebenfalls im Zusammenhang mit der Nordtangente steht eine mögliche Anbindung der Kurt-Schumacher-Brücke / Koblenzer Straße an die Beatusstraße mittels eines Tunnelbauwerks.

Auf Grund der bereits sehr starken Belastung vor allem der zentralen Bereiche der Stadt und der Stadtteile durch den Autoverkehr (vergleiche „Rahmenbedingungen der Stadtentwicklung“ -> „Struktur und Gliederung des Stadtgebiets“ -> Unterthemen „Lärmbelastungen“ sowie „Zäsuren und Barrieren im Stadtgebiet“) sollten Maßnahmen der **Verkehrsvermeidung** und die Pflege des bestehenden Straßennetzes grundsätzlich Vorrang vor dem Bau neuer Straßen eingeräumt werden. Die im Masterplan vorgeschlagenen „Leitlinien der Stadtentwicklung“ bilden die konzeptionelle Grundlage für eine langfristige Entwicklung hin zu einer „Stadt der kurzen Wege“ durch eine stärkere Durchmischung insbesondere von Wohnen und Arbeiten. Das Ziel ist dabei eine gleichbleibende Mobilität bei gleichzeitig weniger Autoverkehr. Darüber hinaus sollten technische Möglichkeiten der **Verkehrslenkung und Verkehrsleitung** („Mobilitätsmanagement“) zur Optimierung des Verkehrsflusses stärker genutzt werden. Das Verkehrsportal Rheinland-Pfalz stellt hierzu einen Ansatz dar.

Mögliche Handlungsfelder

▶ Behutsame und durch angepasste Dimensionierung und Trassierung landschaftsschonende Straßenneubauten (Anschluss Asterstein / Arzheim an B 49, Verlagerung K 12 Rübenach)

▶ Herausnahme von Straßentrassen aus dem Flächennutzungsplan im Zuge der Fortschreibung des FNP (u.a. Stadtteilverbindungsstraße rechte Rheinseite)

▶ Überprüfung / Reduzierung der Dimensionierung der planfestgestellten Gesamtmaßnahme „Nordtangente / L 52neu“

Querbeziehungen

Flächenpotentiale, Dienstleistung, Stadtstraßen und Ortsdurchfahrten, Verkehrsberuhigung, Busverkehr, Bahnverkehr, Intermodalität und neue Verkehrsmittel, Brücken, Stadtbäume, Stadteingänge


A 48 bei Rübenach



A 48


A 61


B 9 Gewerbe- und Industriegebiet


B 9 Höhe Altstadt


B 9 Europabrücke


B 9 zwischen Mitte und Goldgrube


B 9 Südstadt

Straßenverkehr

Die Stadt Koblenz wird von einem dichten Netz klassifizierter Straßen durchzogen. Von herausragender Bedeutung ist dabei die B 9, die im nördlichen Bereich der Stadt Koblenz zu den am stärksten befahrenen Straßen in Deutschland zählt. Auf der rechten Rheinseite übernimmt die B 42 die Hauptverbindungsfunktion.


B 42 zwischen Pfaffendorf / Asterstein


B 42 Richtung Ehrenbreitstein

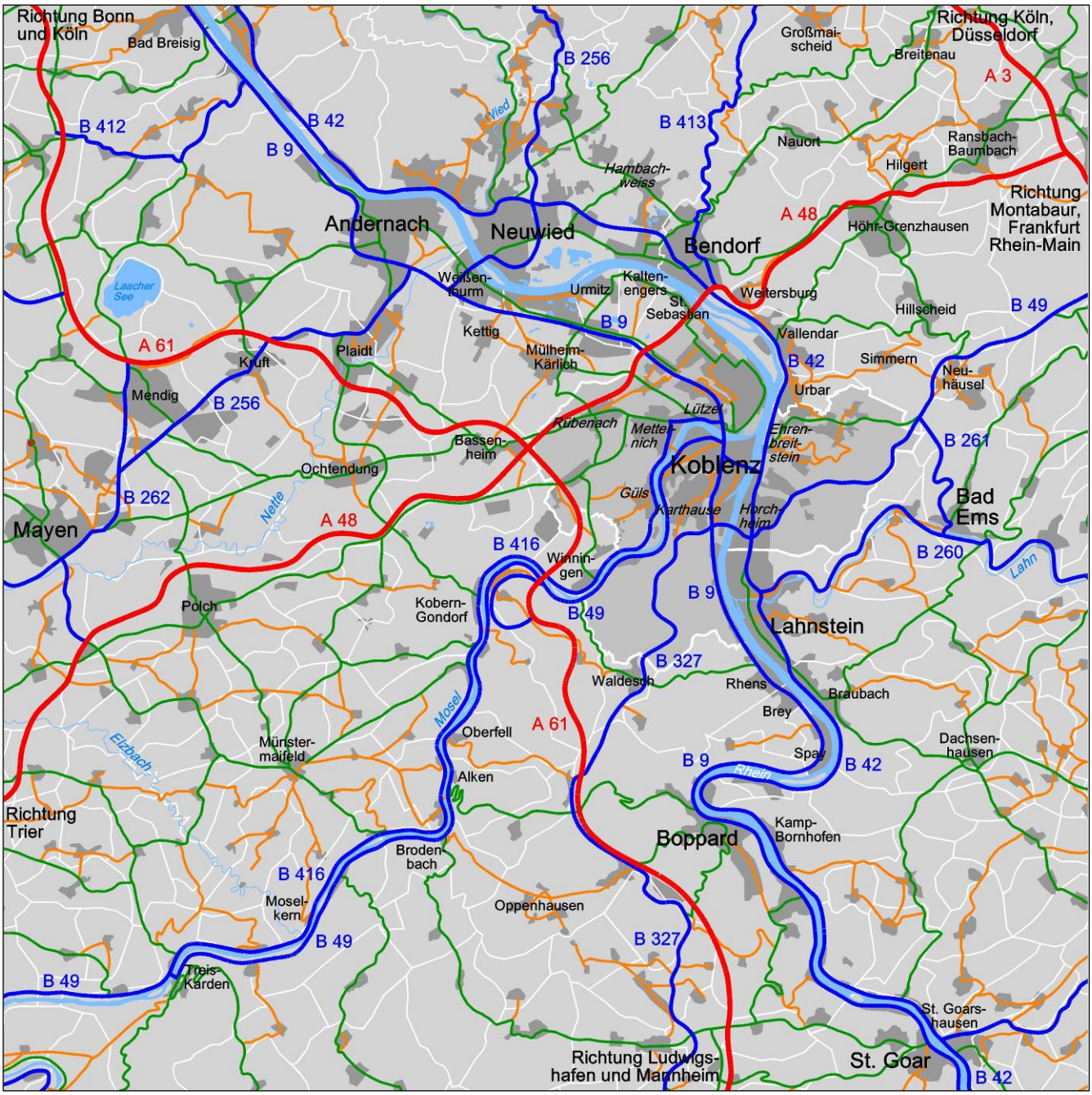

Metternich B 416


Rübenach L 98 Aachener Straße



L 98 vor Rübenach


Güls B 416 Moselweinstraße



Straßennetz Koblenz-Umland

Auf der Karte ist das Netz der klassifizierten Straßen im Umland von Koblenz zu erkennen. Im Westen von Koblenz kreuzen sich die beiden Autobahnen A 61 und A 48. Die überwiegend autobahnähnlich ausgebauten Bundesstraßen B 9 und B 42 bilden im Bezug auf den Straßenverkehr das Rückgrat der Region im Bereich des Neuwieder Beckens zwischen Andernach / Neuwied und Koblenz. Weitere wichtige Bundesstraßenverbindungen stellen die B 49 und die B 416 entlang der Mosel, die B 49 auf der rechten Rheinseite und die B 327 („Hunsrückhöhenstraße“) dar. Die Fernstraßen werden ergänzt durch ein Netz von Landes- und Kreisstraßen.

Straßennetz regional

- Bundesautobahnen (A)
- Bundesstraßen (B)
- Landstraßen (L)
- Kreisstraßen (K)
- Gemeindegrenzen



Straßenverkehr in Koblenz

- Bundesautobahnen (A)
- Bundesstraßen (B)
- Landstraßen (L)
- Kreisstraßen (K)
- Wichtige Stadtstraßen
- Planungen, Optionen / prioritär
- Herausnahme aus Flächennutzungsplan

Karte Straßennetz in Koblenz

Auf der Karte sind das klassifizierte Straßennetz in Koblenz sowie wichtige kommunale Stadtstraßen zu erkennen. Eine Reihe von Straßenplanungen aus dem Flächennutzungsplan der Stadt sind überholt und sollten künftig aus dem FNP herausgenommen werden (u.a. Stadtteilverbindung rechte Rheinseite). Die Gesamtmaßnahme „Nordtangente / L 52neu“ sollte hinsichtlich ihrer Dimensionierung kritisch überprüft werden.

rechts: Autobahnkreuz Koblenz , Schnittstelle von A 61 und A 48



Stadtstraßen und Ortsdurchfahrten

Stadtstraßen sind das **„Gesicht" der Stadt**, sie stellen neben den Plätzen die wichtigsten Repräsentationsräume mit der höchsten baulichen Dichte der Stadt dar. Sie haben eine **„Rückgrat-Funktion"** für den Stadtkörper, bilden **Orientierungsräume** und stiften Identität, da an ihnen oft sehr bedeutende Gebäude liegen. Stadtstraßen sind zugleich Kraftlinien und Lebensadern der Stadt. Sie sind **Hauptträger der Urbanität**, ihnen fällt eine Schlüsselrolle bei der „Renaissance des Städtischen" zu. Sie entsprechen durch ihre Randbebauung mit einer engen Verzahnung von Dienstleistungseinrichtungen, Gastronomie, Einzelhandel und Wohnen in einem hohen Maße dem Leitbild der Europäischen Stadt mit kurzen Wegen für die Bewohner. Eine Aufwertung und Stärkung der Stadtstraßen ist also wirtschaftlich äußerst sinnvoll, zumal vitale und schöne Stadtstraßen auch vitale und schöne Viertel im Anschluss an diese Räume bedeuten. Stadtstraßen stellen darüber hinaus als „ungehobene Schätze" der Stadtentwicklung (künftige) Anziehungspunkte für einen stetig wachsenden Stadttourismus dar. Sie sind ideale Adressen für den urbanen Haustyp des Wohn- und Geschäftshauses. Eine Aufwertung und Stärkung dieser Straßen ist also auch aus baukultureller und touristischer Sicht äußerst sinnvoll. Stadtstraßen sollten grundsätzlich die Standorte attraktiver Architektur sein.

Viele Stadtstraßen sind in ihrer Gestaltung fast ausschließlich auf die Bedürfnisse des Autoverkehrs ausgelegt („Ausfallstraßen") und sind entsprechend sehr stark durch diesen belastet und beeinträchtigt. Dabei handelt es sich überwiegend um die Auswirkungen der Planungen für eine autogerechte Stadt in den Jahrzehnten nach dem Zweiten Weltkrieg. Die Ausläufer dieser Planungshaltung sind bis heute wirksam. Stadtstraßen dienen aber nicht nur der Abwicklung des Verkehrs. Sie stellen gleichzeitig auch den **Lebensraum für die hier wohnenden Menschen** dar. Zur Stärkung der Innenstadt bedarf es von daher einer veränderten Betrachtungsweise dieser Räume. Eine alleinige Ausrichtung auf einen möglichst ungehinderten Verkehrsfluss führt im Endeffekt zu Wohnungs- und Geschäftsleerständen auf Grund fehlender Attraktivität der Straßenräume bei gleichzeitig starken Lärm- und Abgasbelastungen. Die Gefahr einer Abwärtsspirale wurde bereits in der Einleitung zu den „Leitlinien der Stadtentwicklung" dargestellt: Je mehr Autoverkehr und je unattraktiver die Straßenräume, desto mehr Menschen ziehen aus diesen Bereichen in ruhigere Teile der Stadt oder ins Umland. Die Folge ist wiederum mehr Autoverkehr.

Die **wichtigste Stadtstraße** in Koblenz ist – auch wenn dies zunächst nicht offenkundig erscheint – die **B 9**. Diese autobahnähnlich ausgebaute Bundesstraße hat in Teilen den Charakter einer anbaufreien Straße. Städtebaulich in keinster Weise in den Stadtkörper integriert, stellt sie eine scharfe Zäsur und Barriere zwischen der Innenstadt und den westlichen innerstädtischen Stadtteilen Rauental und Goldgrube dar. Wie im Einzelthema „Dienstleistung" (Themenfeld „Gewerbe, Industrie und Handel") ausgeführt, sollte die B 9 langfristig in eine zentrale Dienstleistungsachse für Koblenz transformiert werden. Dabei muss die städtebauliche Dichte einer neuen Randbebauung der Größe der B 9 entsprechen. Gleichzeitig müssen neue und at-

traktive Fuß-Radwegebeziehungen über die B 9 geschaffen werden. Die wichtigste städtische Magistrale in Ost-West-Richtung ist der **Friedrich-Ebert-Ring**. Diese einstige Prachtstraße ist grau geworden, Vorgärten wurden hier zu Parkplätzen umgewandelt und Grünanlagen zu Verkehrsinseln.

Weitere zentrale Stadtstraßen in der Innenstadt sind unter anderem die Hohenfelder Straße, die Achse Clemensstraße / Pfuhlgasse / Am Wöllershof, die Achse Görgenstraße / Viktoriastraße / Hohenzollernstraße und die Achse Neustadt / Mainzer Straße (Nordabschnitt). In der erweiterten westlichen Innenstadt stellen die Moselweißer Straße und die Schlachthofstraße im Stadtteil Rauental und Teile der Lindenstraße in der Goldgrube zentrale Stadtstraßen dar. In Lützel kommt diese Rolle dem südlichen Abschnitt der Andernacher Straße, dem Straßenzug westliche Neuendorfer Straße / Maria-Hilf-Straße, der Mayener Straße / Trierer Straße im Übergang nach Metternich, der Blumenstraße und dem westlichen Abschnitt des Brenderwegs zu. In Ehrenbreitstein übernimmt der Straßenzug Charlottenstraße / Oberthal / Vor dem Sauerwassertor die Funktion einer Stadtstraße. Für besonders sensible Abschnitte dieser Straßen, wie beispielsweise das Zentrum von Lützel oder den östlichen Abschnitt der Moselweißer Straße in Rauental, werden eine Aufwertung des Straßenraums (Pflanzung von Stadtbäumen u.a.) und Verkehrsberuhigungsmaßnahmen vorgeschlagen (siehe Einzelthema „Verkehrsberuhigung“).

Der geschilderte Attraktivitätsverlust, hervorgerufen durch eine unwirtliche, praktisch ausschließlich an den Anforderungen des Autoverkehrs orientierte Gestaltung und die hohen Verkehrsbelastungen, betrifft auch viele **Ortsdurchfahrten** in den Stadtteilen. Diese Ortsdurchfahrten sind – ähnlich wie die Stadtstraßen in der Innenstadt und des Innenstadtrandes – die zentral in den Stadtteilen gelegenen Straßen mit der höchsten städtebaulichen Dichte und oft auch mit Einzelhandelsbesatz. Zu den Ortsdurchfahrten mit einer relativ hohen Verkehrsbelastung zählen die Aachener Straße in Rübenach, die Straßenachsen St.-Maternus-Straße / In den Wiesen und Malterstraße / Weißenthurmer Straße in Bubenheim, die Arenberger Straße in Niederberg oder die Koblenzer Straße in Moselweiß. Auf der einen Seite sind die Verkehrsbelastungen in den Stadtteilen zwar häufig niedriger als bei den Stadtstraßen in der Innenstadt, dafür wirken sich hohe Fahrgeschwindigkeiten und autogerechter Straßenausbau bei zumeist kleinteiliger angrenzender Bebauung umso schädlicher aus. Gerade für diese Bereiche werden eine maßstabsgerechte Straßenraumgestaltung, gliedernde Baumpflanzungen und vor allem in Teilbereichen eine Geschwindigkeitsreduzierung, die sich auch baulich ausdrückt (z.B. am Westabschnitt der Koblenzer Straße in Moselweiß), empfohlen.

In Teilen haben die Ortsdurchfahrten bereits eine Entlastung durch den Bau von neuen Hauptverkehrsstraßen außerhalb der Ortslage erfahren. So wurde beispielsweise die Emser Straße in Horchheim verkehrsberuhigt und neu gestaltet. Andere zentrale Ortsstraßen haben zwar relativ wenig Verkehr zu bewältigen, wirken in ihrer Gestaltung aber wie reine Autostraßen. Beispiele hierfür stellen die Pfarrer-Kraus-Straße in Arenberg, die Kurfürst-Schönborn-Straße in Kesselheim, die Hochstraße in

Neuendorf, die Trierer Straße in Metternich oder die Emser Straße in Pfaffendorf dar. Empfohlen wird hier langfristig eine Milderung des „Autostraßen-Charakters“. Denkbar ist in diesen Bereichen die **Etablierung von gemischten Verkehrsflächen**, wie sie früher in Dorflagen typisch waren. Ansätze hierfür liefert das „Shared-Spaces“-Modell (vergleiche Einzelthema „Verkehrsberuhigung“). Ein solcher Umbau würde die Stadtteilkerne zum einen für Wohnnutzungen attraktiver machen, zum anderen auch den Einzelhandel in den Stadtteilzentren stärken.

Eine Sonderrolle spielen die **Ortsdurchfahrten an den Flüssen**, so die Moselweinstraße (B 416) in Güls, die Landstraße (B 49) in Lay und die Rhenser Straße (B 9) in Stolzenfels. Diese Straßen bilden eine Barriere zwischen den Ortskernen und den Flussufern. Insbesondere in Stolzenfels wirken sich die mangelhafte Straßenraumgestaltung, hohe Fahrgeschwindigkeiten und fehlende bzw. unattraktive Querungsmöglichkeiten für Fußgänger ausgesprochen nachteilig auf den Stadtteil aus. Auch für diese Bereiche werden in Teilen eine Geschwindigkeitsreduzierung sowie eine Neugestaltung des Straßenraums mit gliedernden Elementen und hier zusätzlich mit ebenerdigen Querungsmöglichkeiten empfohlen. Im Bereich der Straßen Berliner Ring (Karthause), östliche Lehrhohl (Asterstein) und Ellingshohl / Balthasar-Neumann-Straße (Pfaffendorfer Höhe) und Horchheimer Höhe (Horchheimer Höhe) besteht ein langfristiges Potential für eine stärkere Ausprägung als zentrale Quartiersstraßen (bessere Querbarkeit u.a.)

Mögliche Handlungsfelder

▶ Betrachtung von Stadtstraßen und Ortsdurchfahrten als Lebensraum, Reurbanisierung im Sinne des Leitbildes der Europäischen Stadt, Abkehr von der „Überdominanz“ des Autoverkehrs

▶ Gestalterische Aufwertung von Stadtstraßen und Ortsdurchfahrten, z.B. durch Abschnittsbildungen, Pflanzung von Stadtbäumen (Ausbildung von Alleen), Verbreiterung von Geh- und Radwegen, Beleuchtung

▶ Reduzierung der Barrierewirkung von Stadtstraßen und Ortsdurchfahrten, abschnittsweise Verkehrsberuhigung auch von stark befahrenen und klassifizierten Straßen mit entsprechender baulicher Ausbildung

▶ „Shared Spaces“ bzw. Mischverkehrsflächen für besonders sensible Bereiche wie dörfliche geprägte Stadtteilkerne (z.B. Koblenzer Straße in Moselweiß)

Querbeziehungen

Wohnumfeld, Einzelhandel, Nahversorgung, Straßenverkehr, Verkehrsberuhigung, Busverkehr, Radverkehr, Koblenz zu Fuß, Stadtbäume, Stadteingänge, Hotels und Gastronomie, Stadtbeleuchtung


Altstadt – Clemensstraße


Altstadt – Pfuhlgasse


Altstadt – Am Wöllershof



Altstadt – Hohenfelder Straße


Altstadt – Görgenstraße


Altstadt – Viktoriastraße


Mitte – Bahnhofstraße


Mitte – Bahnhofstraße

Stadtstraßen u. Ortsdurchfahrten I

Stadtstraßen stellen zusammen mit Plätzen die wichtigsten Repräsentationsräume der Stadt, gleichsam ihr „Gesicht“, dar. Durch die enge Verzahnung verschiedener Nutzungen wie Wohnen, Arbeiten, Einzelhandel, und Dienstleistungen entsprechen diese Straßen im hohen Maße dem Leitbild der Europäischen Stadt.


Mitte – Hohenzollernstraße


Mitte – Hohenzollernstraße

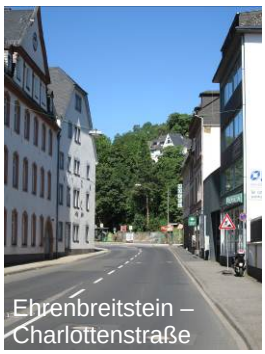

Mitte – Hohenzollernstraße


Südstadt – Hohenzollernstraße


Südstadt – Hohenzollernstraße

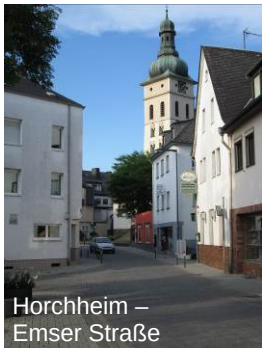

Südstadt – Hohenzollernstraße


Metternich – Trierer Straße


Ehrenbreitstein – Charlottenstraße


Lützel / Metternich – Mayener Straße


Kesselheim – Kurfürst-Schönborn-Straße


Horchheim – Emser Straße


Bubenheim – Malterstraße

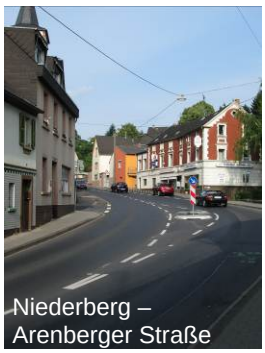

Moselweiß – Koblenzer Straße


Pfaffendorf – Emser Straße

Stadtstraßen u. Ortsdurchfahrten II

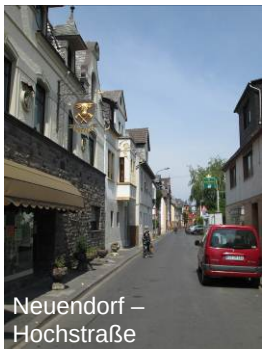
Die einseitige Ausrichtung von Stadtstraßen und Ortsdurchfahrten auf die Belange des Autoverkehrs hat in vielen Bereichen zu einem Attraktivitätsverlust geführt. Die zentralen Straßen der Innenstadt und in den Stadtteilen stellen jedoch auch einen wichtigen Lebensraum für die hier wohnenden Menschen dar.


Rübenach – Aachener Straße

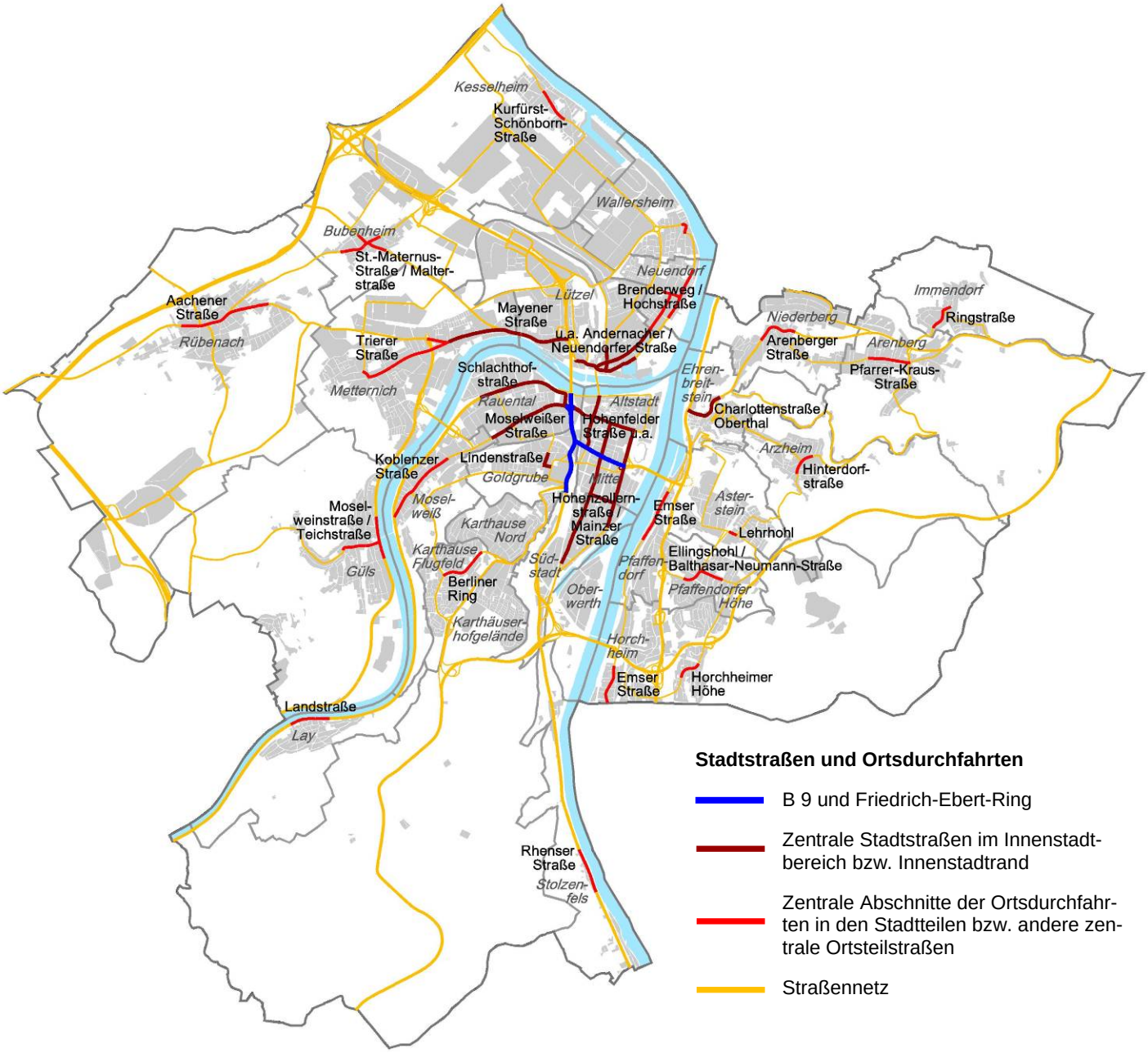

Niederberg – Arenberger Straße


Rauental – Moselweißer Straße


Lützel / Neuendorf – Brenderweg


Neuendorf – Hochstraße


Stolzenfels – Rhenser Straße / B 9



Karte der wichtigen Stadtstraßen und Ortsdurchfahrten

Die Karte zeigt zentrale Stadtstraßen und Ortsdurchfahrten in der Innenstadt und in den Stadtteilen. Der innerstädtische Abschnitt der B 9 und der Friedrich-Ebert-Ring stellen die wichtigsten Stadtstraßen in Koblenz dar. Für die weiteren markierten Straßen werden teilweise Verkehrsberuhigungs- und Aufwertungsmaßnahmen vorgeschlagen (von Abschnittsbildungen über Baumpflanzungen bis hin zur Bildung von Mischverkehrsflächen).

rechts: Friedrich-Ebert-Ring



Verkehrsberuhigung

Koblenz verfügt bereits über ein relativ dichtes Netz von verkehrsberuhigten Straßen, vor allem in den Wohnbereichen der Stadt. Den größten Anteil an allen verkehrsberuhigten Straßen bilden die **Tempo-30-Zonen**. Sie dienen der Erhöhung der Verkehrssicherheit (insbesondere im Bereich von Schulwegen), der Reduzierung von Emissionen (Lärm, Abgase) und der Verbesserung der Wohn- und Aufenthaltsqualität. Innerhalb geschlossener Ortschaften und abseits von Vorfahrtsstraßen muss jederzeit mit der Anordnung von Tempo-30-Zonen gerechnet werde, von daher müssen sie nicht mehr wie früher durch Hindernisse auf der Fahrbahn angekündigt werden. **Verkehrsberuhigte Bereiche** (auch als „Spielstraße“ bzw. „Wohnstraße“ bezeichnet) ergänzen die Tempo-30-Zonen in den Wohnbereichen und in Geschäftsstraßen. Bei den verkehrsberuhigten Bereichen handelt es sich um **Mischverkehrsflächen**, die sich durch ihre bauliche Ausformung (Durchgängigkeit der „Fahrbahn“, Fehlen vorn Bürgersteigen) deutlich von den Tempo-30-Zonen unterscheiden, bei denen das Trennprinzip (Fahrbahn und Bürgersteige) beibehalten bleibt. In den verkehrsberuhigten Bereichen darf höchstens mit Schrittgeschwindigkeit gefahren werden. Fußgänger- und Fahrzeugverkehr sind hier (theoretisch) gleichberechtigt.

In der Koblenzer Altstadt liegen mehrere **Fußgängerzonen**, die vor allem den Altstadtkern (unter anderem Entenpfuhl und Firmungsstraße) und Haupteinkaufsstraßen (Löhrstraße, mittlerer Abschnitt der Schloßstraße) umfassen. Die Fußgängerzonen sind grundsätzlich für den Fahrzeugverkehr gesperrt. Zeitlich beschränkte Ausnahmen für den Lieferverkehr oder generell für den Radverkehr (Schloßstraße) oder für Anwohner sind durch entsprechende Beschilderungen kenntlich gemacht. Ein anderes Instrument zur Aufwertung von Geschäftsstraßen ist der „**Verkehrsberuhigte Geschäftsbereich**“. Hierbei handelt es sich um eine Variante der Tempo-30-Zone. Obwohl der verkehrsberuhigte Geschäftsbereich nicht als Mischverkehrsfläche angelegt ist, liegt die Höchstgeschwindigkeit hier zumeist unter 30 Stundenkilometern (überwiegend Tempo-10- oder Tempo-20-Zonen). In Koblenz sind der westliche Abschnitt der Schloßstraße und die Casinostraße zwischen Schloßstraße und Clemensstraße als verkehrsberuhigter Geschäftsbereich ausgewiesen.

Zur Verkehrsberuhigung tragen auch **bauliche Elemente** bei. Hierzu zählen unter anderem Fahrbahnverengungen (z.B. durch Pflanzbeete, Baumstandorte) und Fahrbahnversätze (z.B. durch wechselseitige Parkstände) oder die Einführung von Bremsschwellen (sogenannte „Kissen“ oder „Teller“), Belagwechseln und Teilaufpflasterungen. Oft werden die rechtliche Anordnung von Geschwindigkeitsreduzierungen und bauliche Maßnahmen miteinander kombiniert, wie beispielsweise im westlichen Abschnitt der Schloßstraße. In Teilen der Altstadt wurden Straßen durch Versenkpoller für den allgemeinen Verkehr gesperrt (z.B. nördlicher Abschnitt der Görgenstraße). Zufahrt besteht hier nur für berechtigte Anwohner.

Wie im vorangegangenen Einzelthema „**Stadtstraßen und Ortsdurchfahrten**“ aufgezeigt, stellen Straßen nicht nur reine Verkehrsräume zur Abwicklung des Autover-

kehrs dar, sie sind auch der **Lebensraum** für viele Menschen in der Innenstadt und in den Stadtteilen. Die Verkehrsberuhigung von besonders sensiblen Teilabschnitten, wie beispielweise Bereichen mit einer hohen Wohndichte oder zentralen Versorgungsbereichen (z.B. an der Hohenzollernstraße in der Südstadt oder der Moselweißer Straße im Stadtteil Rauental), stellt einen zentralen Baustein für eine Steigerung bzw. Wiederherstellung von Lebensqualität an den stärker belasteten Straßen in Koblenz dar. Für eine Anordnung von **Streckengeschwindigkeitsbegrenzungen** an Bundes-, Landes- oder Kreisstraßen sowie an gemeindlichen Hauptverkehrsstraßen mit Ampelregelung müssen relativ strenge Voraussetzungen erfüllt sein, wie beispielsweise das Vorhandensein einer erhöhten Unfallrate. Auch der Schutz der Bevölkerung vor Lärm und Abgasen sowie die Unterstützung einer geordneten städtebaulichen Entwicklung können die Anordnung von Geschwindigkeitsbegrenzungen erforderlich machen.

Generell sind niedrige Geschwindigkeiten für ein Miteinander der verschiedenen Straßenbenutzer und für die **Stadtverträglichkeit des Verkehrs** wichtiger als die eigentlichen Verkehrsmengen. Geschwindigkeitsreduzierungen führen zu einer Verstetigung des Verkehrsflusses und durch die reduzierten Brems- und Beschleunigungsvorgänge zu einer Minderung der Lärm- und Schadstoffemissionen. Auch hängt die Leistungsfähigkeit des Hauptstraßennetzes in der Stadt weniger von der eigentlichen Fahrgeschwindigkeit als vielmehr von den Knotenpunkten ab. Der Reiseverlust für den KFZ-Verkehr beträgt bei Tempo 30 gegenüber Tempo 50 pro Kilometer gerade einmal 30 Sekunden! Für nicht klassifizierte Straßen ohne große Verkehrsbelastungen, insbesondere in den Stadtteilzentren mit vielfältigen Nutzungsansprüchen an den öffentlichen Verkehrsraum, bietet sich die Einrichtung von Mischverkehrsflächen an. In diesem Zusammenhang ist das „**Shared-Spaces**“-Modell zu nennen, bei dem eine Gleichrangigkeit der Verkehrsteilnehmer durch ein rücksichtsvolles Verhalten angestrebt wird. Hierzu bedarf es einer entsprechenden baulichen Gestaltung der Verkehrsräume mit fußgänger- und aufenthaltsfreundlichen Regeln.

Mögliche Handlungsfelder

▶ Geschwindigkeitsreduzierung an gemeindlichen Stadtstraßen (z.B. Hohenzollernstraße, Südstadt) und Ortsdurchfahrten (z.B. Kurfürst-Schönborn-Straße, Kesselheim) sowie an besonders sensiblen Bereichen klassifizierter Straßen (z.B. Moselweißer Straße im Rauental, Aachener Straße in Rübenach)

▶ Geschwindigkeitsreduzierung durch Verfeinerung der Maßstäblichkeit von Verkehrsräumen, z.B. durch Pflanzung von Stadtbäumen

Querbeziehungen

Wohnen im Zentrum, Wohnumfeld, Straßenverkehr, Stadtstraßen und Ortsdurchfahrten, Verkehrsraumgestaltung, Stadtbäume, Sicherheit


Altstadt – Görgenstraße


Horchheim – Emser Straße


Altstadt – Schloßstraße


Ehrenbreitstein – Kapuzinerplatz


Horchheim – Emser Straße


Altstadt – Schloßstraße



Güls – Gulisastraße


Güls – Planstraße

Verkehrsberuhigung

In Koblenz besteht bereits ein dichtes Netz von verkehrsberuhigten Straßen, insbesondere in den Wohnvierteln der Stadt. Hierbei handelt es sich überwiegend um Tempo-30-Zonen. Diese werden ergänzt durch verkehrsberuhigte Bereiche („Spielstraßen“). In der Altstadt gibt es zudem zusätzlich eine Reihe von Fußgängerzonen.



Güls-Bisholder – Bisholderweg

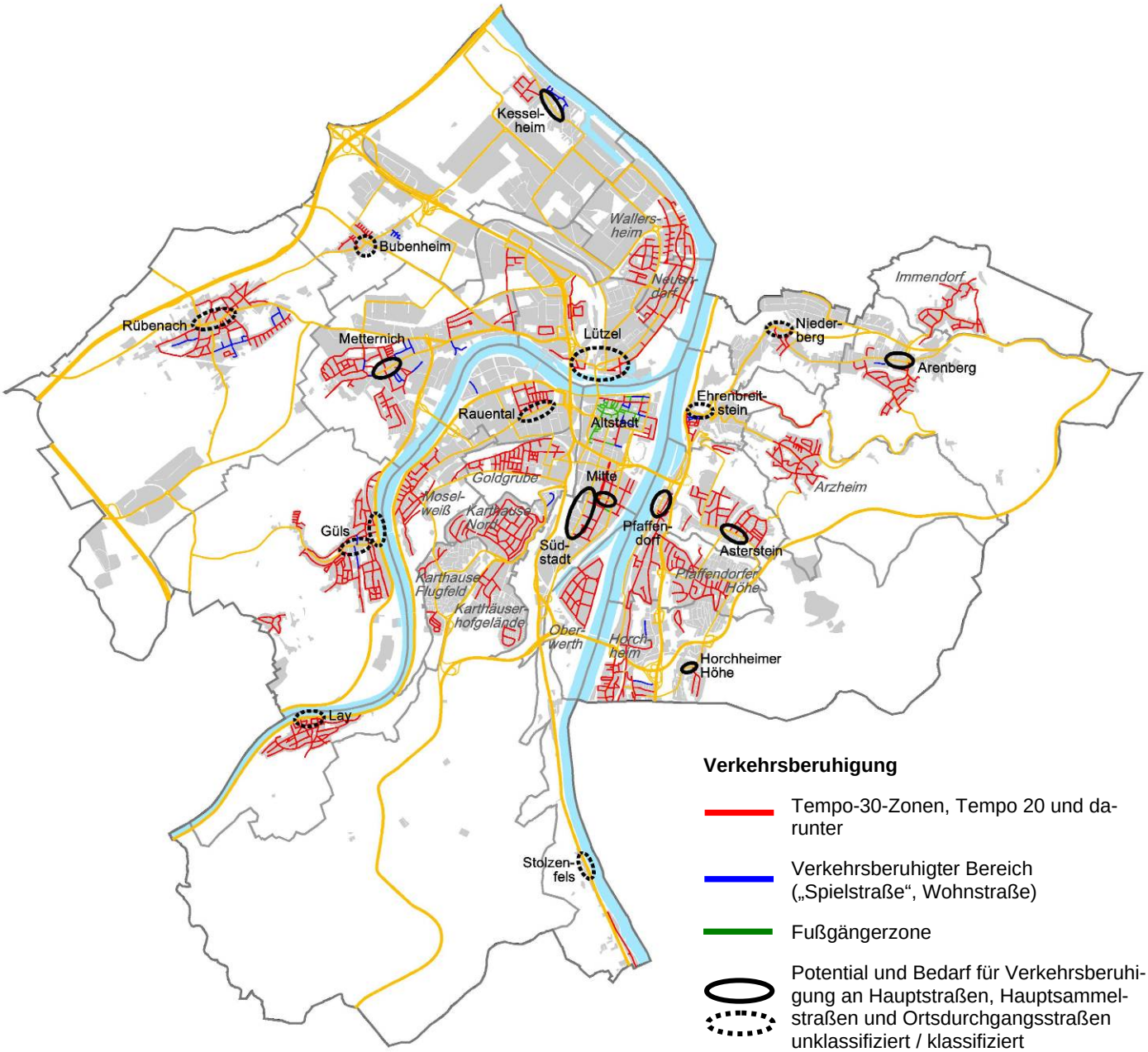

Rübenach – Von-Eltz-Straße


Karthause Flugfeld – Austinstraße


Rübenach – Sendnicher Straße


Metternich – Emilie-Engel-Weg


Metternich – Auf der Ochsenhell



Karte Verkehrsberuhigung

Während große Teile der Wohnviertel bereits verkehrsberuhigt sind, besteht entlang vieler Stadtstraßen und Ortsdurchfahrten auf Grund der teilweise hohen Lärm- und Abgasbelastungen erheblicher Handlungsbedarf. Die Lebensqualität ist an einer ganzen Reihe von Hauptverkehrsstraßen deutlich herabgesetzt. Auch an klassifizierten Straßen sind Geschwindigkeitsbegrenzungen unter bestimmten Voraussetzungen möglich.

rechts: Verkehrsberuhigung im Stadtteil Horchheimer Höhe



Ruhender Verkehr

Auf Grund der hohen Verkehrsbelastung im Oberzentrum Koblenz besteht vor allem in den zentralen Bereichen der Stadt ein großer Nachfragedruck auf die vorhandenen Parkplatzflächen. Diese werden zugleich von Berufspendlern, Einzelhandelskunden, Besuchern, Touristen und Einkäufern nachgefragt. Die Bereitstellung einer ausreichenden Anzahl von Stellplätzen und der Ausgleich der Ansprüche der verschiedenen Nutzergruppen an den Parkraum gehören zu den zentralen Aufgaben der Verkehrsplanung. Andererseits ist der zur Verfügung stehende (öffentliche) Raum in der Stadt natürlicherweise begrenzt und muss auch einer Vielzahl anderer Nutzungen gerecht werden – vor allem als Lebensraum für die Bewohner der Stadt. Der Wunsch, dass jeder jederzeit und überall seinen Wunschparkplatz finden kann („Parkplatz-Sozialismus“), ist vor diesem Hintergrund illusorisch.

Für die Stadtentwicklung ist eine **stadtverträgliche Integration** des ruhenden Verkehrs von zentraler Bedeutung. Um den Straßenraum von parkenden Autos zu entlasten oder sogar in Teilen zu befreien, sollten gerade in den hoch verdichteten Bereichen der innerstädtischen Lagen Parkplätze vorzugsweise in Parkhäusern oder Tiefgaragen konzentriert werden. Dies gilt insbesondere auch für private Stellplätze. Ein gelungenes Beispiel für ein privates Parkhaus stellt die Großgarage der DeBeKa am Verwaltungszentrum Rauental dar. Parkplatzreihen an öffentlichen Straßen sollten zur Aufwertung des Stadtbildes und aus Gründen des Klimaschutzes in regelmäßigen Abständen durch Baumpflanzungen ergänzt werden. Grundsätzlich vermieden werden sollte die Anlage von Stellplätzen in Baulücken. Diese sehen nicht nur unschön aus, sie entwerten auch die umliegenden Bereiche und stellen eine Vergeudung wertvollen städtischen Raumes dar, der baulich genutzt werden sollte.

In der Koblenzer Innenstadt stehen zehn **Parkhäuser und Tiefgaragen** mit mehr als 4.500 Parkplätzen zur Verfügung. Die Anzahl der Stellplätze hat in den letzten Jahren um mehrere hundert zugenommen, nicht zuletzt durch den Bau der neuen Tiefgarage unter dem Schloss. Damit wurde der Wegfall von ebenerdigen Stellplätzen im Zuge von Aufwertungsmaßnahmen im öffentlichen Raum (z.B. durch die Umwandlung des Clemensplatzes von einer Parkplatz- in eine Grünfläche) mehr als ausgeglichen. Ein **dynamisches Parkleitsystem** erleichtert die Orientierung für den Parksuchverkehr durch eine Aufteilung der Innenstadt in drei Parkzonen und Hinweisschilder an den Einfallstraßen, auf denen die Anzahl der freien Parkplätze in den Parkhäusern und Tiefgaragen angezeigt wird. Weitere öffentliche Parkhäuser befinden sich unter der B 9 am westlichen Altstadtrand und der B 42 in Ehrenbreitstein. **Temporär oder eingeschränkt nutzbare Parkplätze** von Behörden, Hochschulen oder Krankenhäusern tragen zur Entlastung des öffentlichen Parkraums bei, so z.B. der Parkplatz der Struktur- und Genehmigungsdirektion Nord an der Neustadt.

In Koblenz wurde, wie in vielen anderen Städten, eine **Parkraumbewirtschaftung** mit dem Ziel eingeführt, möglichst viele Berufspendler zur Nutzung öffentlicher Verkehrsmittel zu bewegen und so zu verhindern, dass ganztägig Parkplätze belegt

werden, die z.B. auch für Anwohner und Einzelhandelskunden zur Verfügung stehen sollen. So gilt in den Stadtteilen Altstadt, Mitte und Südstadt und in einzelnen Bereichen der Stadtteile Rauental, Goldgrube und Ehrenbreitstein eine Höchstparkdauer, die von zwei Stunden in der Altstadt und zentralen Einkaufsbereichen bis hin zu vier Stunden in den übrigen Zonen reicht. Auch die Parkgebühren sind gestaffelt und entsprechend im Zentrum am höchsten. Anwohner in den Parkzonen ohne eigenen Parkplatz können einen Anwohnerparkausweis beantragen. Im Stadtteilzentrum von Lützel wird die Einführung einer Parkraumbewirtschaftung regelmäßig geprüft. Im Zuge einer möglichen städtebaulichen Aufwertung wäre eine entsprechende Umsetzung zu begrüßen, da dieser Bereich sehr stark von Berufspendlern genutzt wird.

Auch **Park&Ride-Anlagen** mit Umsteigemöglichkeiten zum öffentlichen Personennahverkehr tragen zur Entlastung der Innenstadt vom Autoverkehr bei. Da die meisten Autos insbesondere im Berufsverkehr zumeist jedoch nur mit einer Person besetzt sind, haben P&R-Anlagen nur einen bedingten Nutzen als „Fahrgastzubringer“ für den ÖPNV. Darüber hinaus haben diese Anlagen einen recht hohen Flächenverbrauch. In Koblenz gibt es insgesamt fünf Park&Ride-Anlagen, unter anderem am Sportpark Oberwerth, auf der Karthause und in der Nähe der Universität in Metternich. Diese werden durch kleinere P&R-Anlagen im Umland von Koblenz, insbesondere an Bahnhöfen, ergänzt. **Stadtteilparkplätze** befinden sich in der Regel entweder auf den zentralen Stadtteilplätzen (Kirmesplätze) oder an den Ortseingängen. Da diese Bereiche sehr sensibel auf optische Störungen reagieren, sollte auch hier mehr Wert auf eine gute Gestaltung gelegt werden (z.B. durch Baum- oder Heckenpflanzungen, Pflasterungen). Zwei schöne Beispiele für eine gelungene Gestaltung stellen die Parklätze in Moselweiß (Kirmesplatz) und Güls (nördlicher Ortseingang) dar. Zusätzlich gibt es in Koblenz noch eine große Anzahl von **Wanderparkplätzen** im Bereich von Naherholungsgebieten, so z.B. im Stadtwald.

Mögliche Handlungsfelder

▶ In den verdichteten Bereichen der Stadt und der innenstadtnahen Stadtteile möglichst Konzentration von Parkplätzen in Parkhäusern und Tiefgaragen (auch bei privaten Vorhaben) zur Entlastung des öffentlichen (Straßen-)Raums

▶ Mögliche Parkraumbewirtschaftung Lützel im Zuge städtebaulicher Maßnahmen

▶ Aufwertung von Parkplatzreihen an öffentlichen Straßen durch Baumpflanzungen, Aufwertung von Stadtteilparkplätzen auf zentralen Stadtteilplätzen (Kirmesplätze) und an Ortseingängen (z.B. durch Baum- und Heckenpflanzungen)

Querbeziehungen

Wohnumfeld, Wohnen im Zentrum, Einzelhandel, Nahversorgung, Stadtstraßen und Ortsdurchfahren, Verkehrsraumgestaltung, Busverkehr, Bahnverkehr, Intermodalität und neue Verkehrsmittel, Stadtbäume


Altstadt – Parkplatz Peter-Altmeier-Ufer


Altstadt – Neustadt


Altstadt – Parkplatz „Am Stadttheater“ (SGD Nord)

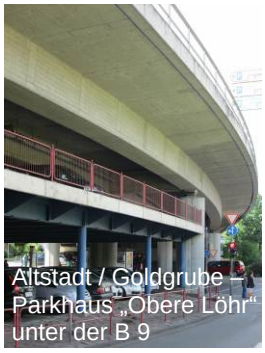

Mitte – Tiefgarage Hauptbahnhof


Mitte – Emil-Schüller-Straße


Karthäuserhofgelände – Hochschule



Altstadt – Tiefgarage Schloss


Altstadt / Goldgrube Parkhaus „Obere Löhr“ unter der B 9

Ruhender Verkehr

Die Bereitstellung einer ausreichenden Anzahl von Stellplätzen, der Ausgleich der Ansprüche der verschiedenen Nutzergruppen an den Parkraum und eine stadtverträgliche Integration der Stellplätze gehören zu den zentralen Aufgaben der Verkehrsplanung und der Stadtentwicklung. Dies gilt für die Innenstadt wie für die Stadtteile.


Ehrenbreitstein – „Parkdeck Ehrenbreitstein“ unter der B 42



Dynamisches Parkleitsystem


Güls – Nördlicher Ortseingang


Metternich – Park & Ride


Rauental – Parkhaus DeBeKa


Ehrenbreitstein – Festungspark



Ruhender Verkehr

- Öffentliche Parkplätze / Eingeschränkte öffentliche Nutzbarkeit (Hochschulen, Behörden, Krankenhäuser u.a.)
- Parkhäuser, Tiefgaragen / Busparkplätze, Bushalteplätze
- Park-and-Ride-Plätze / Parkplätze Außenbereich (Wanderparkplätze)
- Parkraumbewirtschaftung / Potential
- Parkbereiche Parkleitsystem

Karte ruhender Verkehr

Koblenz verfügt über eine große Anzahl öffentlicher und öffentlich nutzbarer Parkplätze, Parkhäuser und Tiefgaragen. Ein dynamisches Parkleitsystem erleichtert die Orientierung für den Parksuchverkehr in der Innenstadt. Zur Entlastung der innerstädtischen Lagen von Pendlerverkehr besteht eine Parkraumbewirtschaftung. Temporär oder eingeschränkt nutzbare Parkplätze von Behörden u.a. tragen zur Parkplatzversorgung bei.

rechts: Parkdeck des Forum Mittelrhein am Zentralplatz



Verkehrsraumgestaltung

Betrachtet man die Stadt als Lebensraum für sehr viele Menschen und weniger als Transitraum für Berufspendler, dann ist der entscheidende Maßstab für den Aufenthalt und die Fortbewegung in der Stadt der des Fußgängers. Dies gilt insbesondere für die verdichteten Quartiere der Innenstadt und die Zentren der Stadtteile. Von daher kommt einer qualitätvollen Ausformung der Verkehrsräume eine große Bedeutung zu. Eine hochwertige Gestaltung trägt erheblich zur Lebensqualität in der Stadt und zur Zufriedenheit mit der gebauten Umwelt bei. Umgekehrt führt eine lieblose, unter rein funktionalen oder wirtschaftlichen Gesichtspunkten geplante Umgebung oft zu Verödungs- und Verwahrlosungstendenzen.

Bei der Gestaltung der Verkehrsräume ist „weniger“ oft „mehr“. Eine ruhige, einheitliche Ausformung der Oberflächen zusammen mit wenigen, aber qualitätvollen Stadtmöbeln (Bänke etc.) bildet einen weit wirkungsvolleren Rahmen für das Stadtbild als eine extravagante, modische und „überinstrumentalisierte“ Gestaltung. Extravagante Verkehrsraumgestaltung kann nicht Ersatz für fehlende städtebauliche und architektonische Qualität sein. Eine zu große gestalterische Differenzierung birgt zudem die Gefahr, dass am Ende „nichts mehr zusammenpasst“. Es gilt, die Integrität der Stadträume zu wahren. Dazu trägt auch eine möglichst weitgehende Nutzungsneutralität der Verkehrsflächen für Fußgänger bei, denn der öffentliche Raum muss vielen Anforderungen genügen, die einem ständigen Wandel unterliegen.

In Koblenz gibt es eine ganze Reihe von Beispielen aus den letzten Jahren für gelungene Verkehrsraumgestaltungen, so die Fußgängerzone Löhrstraße mit Löhrrondell, der Zentralplatz, die Casinostraße und die Schloßstraße. Im Rahmen der BUGA 2011 wurden u.a. das Konrad-Adenauer- und Peter-Altmeier-Ufer völlig neu ausgeformt und dafür sogar für den Deutschen Natursteinpreis nominiert. In den Sanierungsgebieten Altstadt und Ehrenbreitstein hat die gestalterische Qualität der Verkehrsräume mittlerweile ebenfalls einen sehr hohen Standard erreicht, der auch Details wie Bänke, Poller, Gullydeckel und Wasserspiele umfasst. In den Stadtteilzentren fällt die Gestaltqualität dagegen meist deutlich ab. Hier besteht ein großes Entwicklungspotential, insbesondere im Rahmen einer städtebaulichen Aufwertung.

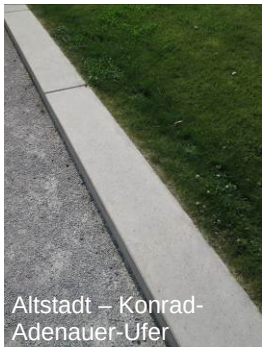
Mögliche Handlungsfelder

▶ Etablierung von Gestaltstandards für den Verkehrsraum (z.B. Gestaltungs-Handbuch), Anhebung der Gestaltqualität auch in den Stadtteilen

Querbeziehungen

Wohnumfeld, Stadtstraßen und Ortsdurchfahrten, Verkehrsberuhigung, Ruhender Verkehr, Stadtbäume, Hotels und Gastronomie, Stadtbeleuchtung, Plätze, Barrierefreiheit und Teilhabe, Sicherheit, Geschlechtergerechtigkeit


Altstadt – Zentralplatz


Altstadt – Konrad-Adenauer-Ufer


Altstadt – Zentralplatz


Altstadt – Löhrrondell


Altstadt – Löhrstraße


Altstadt – Münzplatz


Altstadt – Münzplatz


Altstadt – Schloßstraße

Verkehrsraumgestaltung

Die Stadt ist Lebensraum für viele Menschen. Der Gestaltung der Verkehrsflächen kommt von daher eine große Bedeutung zu. Eine hochwertige Gestaltung trägt erheblich zur Lebensqualität und zur Zufriedenheit mit der gebauten Umwelt bei. Hierfür gibt es in Koblenz eine ganze Reihe von gelungenen Beispielen (z.B. Altstadt).


Altstadt – Entenpfuhl


Altstadt – An der Liebfrauenkirche


Altstadt – An der Liebfrauenkirche


Ehrenbreitstein – Wambachstraße


Altstadt – Casinostraße


Ehrenbreitstein – Kapuzinerplatz

Busverkehr

Ein gut funktionierender und attraktiver **öffentlicher Personennahverkehr (ÖPNV)** stellt die zentrale Alternative zum motorisierten Individualverkehr (MIV) dar. Busse und Bahnen sind nicht nur umweltfreundlich, sie sind für viele Menschen wie beispielsweise Schüler, Studenten, oder auch ältere Personen oftmals die einzig verfügbaren Verkehrsmittel, um in Stadt und Region größere Entfernungen zurücklegen zu können. Darüber hinaus nehmen auch viele Berufspendler den ÖPNV in Anspruch. Die Verkehrsmittel des ÖPNV sind bedingt durch ihre im Vergleich zum Autoverkehr relativ geringen Flächenbedarfe bei gleichzeitig deutlich höherer Auslastung im Gegensatz zum MIV in hohem Maße stadtfreundlich. Aufgabe des **Verkehrsverbundes Rhein-Mosel (VRM)** ist es, die Interessen und Aktivitäten im Bereich des öffentlichen Nahverkehrs – sowohl der Kommunen, als auch der im Verbundraum konzessionierten Verkehrsunternehmen – zu koordinieren.

Der **Nahverkehrsplan** der Stadt Koblenz bildet den Rahmen für die weitere ÖPNV-Entwicklung in der Stadt und beantwortet insbesondere Fragen zur Finanzierung, zum Leistungsumfang des ÖPNV, zu bestehenden und noch zu entwickelnden Verkehrsverflechtungen, der Taktstruktur und Anschlussprioritäten. Er stellt auch eine Entscheidungsgrundlage für den Landesbetrieb Mobilität bei der Erteilung von Konzessionen an Verkehrsunternehmen dar. Der Nahverkehrsplan befindet sich derzeit in der Fortschreibung und soll 2015 fertiggestellt werden. Der Busverkehr in Koblenz wird überwiegend von der stadteigenen KEVAG / KVS angeboten.

Das **Busliniennetz** in Koblenz ist relativ statisch. Optimierungen in der Linienführung sind auf Grundlage des neuen Nahverkehrsplans denkbar. Der **Grundtakt** in Koblenz ist ein Halbstundentakt. Auf besonders stark frequentierten Linien wird in den Hauptverkehrszeiten auch ein Viertelstundentakt angeboten (z.B. Richtung Metternich). Abends sind die Stadtteile in der Regel stündlich mit dem Stadtzentrum verbunden. Eine teilweise Ausweitung des Halbstundentaktes und eine Verbesserung des vorhandenen Nachtbusangebots sind wünschenswert, um die Stadtteile und das Umland besser an die Innenstadt anzubinden und damit die Attraktivität des ÖPNV zu erhöhen.

Koblenz verfügt über drei zentrale **Busbahnhöfe**. Diese liegen am Zentralplatz, am Hauptbahnhof und am Löhr-Center. Der neu gestaltete Zentralplatz ist der Haupt-Umsteigepunkt im Koblenzer Busliniennetz. Eine weitere wichtige Umsteigehaltestelle befindet sich im Stadtteil Horchheim (Mendelssohnpark). Auch die insgesamt rund 400 sonstigen **Bushaltestellen** im Stadtgebiet stellen wichtige Bausteine des öffentlichen Busliniennetzes dar. Zu den Zukunftsaufgaben gehört der barrierefreie Ausbau der Haltestellen, der auf Grundlage des novellierten Personenbeförderungsgesetztes bis Anfang 2022 erfolgen muss. Diese Frist gilt allerdings nicht, wenn im neuen Nahverkehrsplan Ausnahmen konkret benannt werden. Neben dem barrierefreien Aus- und Umbau sollte künftig auch verstärkt auf eine barrierefreie Erreichbarkeit der Haltestellen sowie die Optimierung der Schnittstellen zwischen verschiedenen Ver-

kehrsmitteln geachtet werden (vgl. Einzelthema „Intermodalität und neue Verkehrsmittel“).

Weitere Potentiale für die Verbesserung des Busverkehrs liegen in der **Busbeschleunigung**. Eigene Busspuren wie beispielsweise auf der Verbindungsachse zwischen Hauptbahnhof und Zentralplatz (Hohenzollernstraße, Viktoriastraße) stellen diesbezüglich einen geeigneten Ansatz dar, wenngleich dieser in Bezug auf die hierfür benötigten Straßenflächen recht flächenintensiv ausfällt. Auch Bevorrechtigungen bei Ampelschaltungen führen zu Beschleunigungen des Busverkehrs. Die Einführung eines **dynamischen Fahrgastinformationssystems** mit Echtzeitanzeigen an den Bushaltestellen würde den Komfort für die Fahrgäste deutlich erhöhen und zugleich für die Nutzung von Bussen werben. In den Bussen dürfen unter bestimmten Bedingungen Fahrräder mitgeführt werden. Dieses Angebot unterstützt die Nutzung von Fahrrädern insbesondere in den Höhenstadtteilen von Koblenz.

Regionalbuslinien verbinden Koblenz mit den Städten und Gemeinden in der Region. Die Regionalbuslinien fahren zahlreiche Bushaltestellen im Stadtgebiet an und stellen somit eine Ergänzung zum Stadtbussystem dar.

Seit Anfang 2013 ist der Betrieb von innerdeutschen **Fernbuslinien** zu parallel verlaufenden Fernstrecken der Bahn zwischen Großstädten und Ballungsräumen erlaubt. Auch Koblenz wird von neuen Fernbussen angefahren, die ihren Haltepunkt südlich des Busbahnhofs am Hauptbahnhof haben. Der Fernbusverkehr ist ein dynamischer Wachstumsmarkt, der in den kommenden Jahren voraussichtlich deutlich an Gewicht gewinnen wird. Darüber hinaus ist Koblenz Ziel zahlreicher **Touristenbusse**. Ein eigener Busparkplatz bzw. Busvorfahrtsplatz liegt am Peter-Altmeier-Ufer, weitere Bushalte- und Busparkplätze befinden sich am Konrad-Adenauer-Ufer, an der Rhein-Mosel-Halle und an der Festung Ehrenbreitstein.

Mögliche Handlungsfelder

▶ Optimierung von Linienführungen im Zuge der Fortschreibung des Nahverkehrsplans, Erweiterung des Halbstundentaktes in den Abendstunden sowie des Angebots an Nachtbussen

▶ Barrierefreie Umgestaltung und Erreichbarkeit von Haltestellen

▶ Busbeschleunigung, Einführung eines dynamischen Fahrgastinformationssystems

Querbeziehungen

Ruhender Verkehr, Intermodalität und neue Verkehrsmittel, Schifffahrt, Schulen, Hochschulen, Berufsbildende Schulen, Kinder und Jugendliche, Familien, Senioren, Barrierefreiheit und Teilhabe, Geschlechtergerechtigkeit


Zentraler Omnibusbahnhof (ZOB)


ZOB


Omnibusbahnhof Löhr-Center


Zentralplatz


Zentralplatz


Haltestelle Am Mainzer Tor


Haltestelle Hohenfelder Straße


Infosäule ZOB

Busverkehr

Koblenz verfügt über drei Busbahnhöfe sowie rund 400 Bushaltestellen. Der Hauptumsteigepunkt befindet sich am neu gestalteten Zentralplatz. Der Stadtbusverkehr wird überwiegend von der stadteigenen KEVAG bedient. Regionalbuslinien ergänzen das Angebot und binden die Stadt an das Umland an.


Haltestelle Neustadt


Deutsches Eck

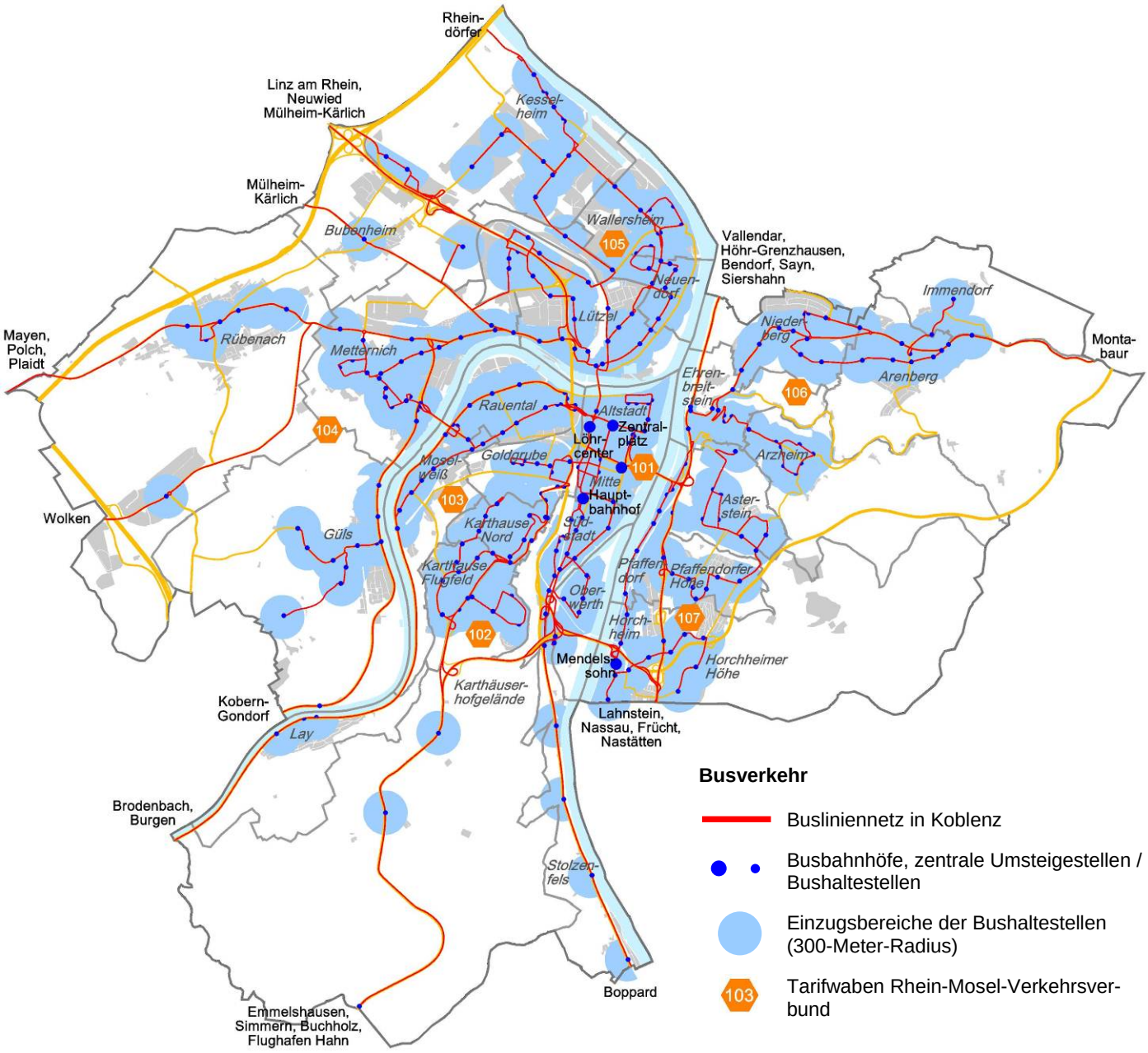


Busparkplatz Peter-Altmeier-Ufer


Güls-Bisholder


Metternich


Immendorf



Karte Busverkehr in Koblenz

Die Karte zeigt das Busliniennetz in Koblenz mit den Anschlüssen an das Umland sowie die Lage der Busbahnhöfe und Bushaltestellen mit den zugehörigen Einzugsradien. Insbesondere in den Wohngebieten besteht eine nahezu flächendeckende Versorgung durch öffentliche Busse. Direkte Umsteigemöglichkeiten zum Bahnverkehr bestehen an den beiden Busbahnhöfen Löhr-Center und Hauptbahnhof.

rechts: Busbahnhof am Koblenzer Hauptbahnhof



Bahnverkehr

Der Bahnverkehr nimmt im öffentlichen Personenverkehr eine zentrale Rolle ein, sowohl im Fern- als auch im Nahverkehr. Dabei stellt der Schienenpersonennahverkehr (SPNV) insbesondere für Berufspendler eine wichtige Alternative zum motorisierten Individualverkehr dar und trägt somit deutlich zur verkehrlichen Entlastung der Stadt Koblenz bei. Verantwortlich für die Organisation des regionalen Zug- und auch Busverkehrs im nördlichen Landesteil ist der „**Zweckverband Schienenpersonennahverkehr Rheinland-Pfalz Nord**“ (SPNV-Nord) mit Sitz in Koblenz. Der SPNV-Nord koordiniert zusammen mit seinem Äquivalent ZSPNV Süd den sogenannten **Rheinland-Pfalz-Takt** – einen integralen Taktfahrplan mit dem Ziel der regelmäßigen Bedienung der Nahverkehrsstrecken und der Verbesserung der Umsteigebeziehungen zwischen den Linien. Neben der Deutschen Bahn bieten in der Region auch mehrere private Eisenbahnverkehrsunternehmen Zugverbindungen im Nahverkehr an.

Mit der linken und der rechten Rheinstrecke zwischen Köln und Mainz bzw. Köln und Wiesbaden verlaufen zwei der wichtigsten **Bahnstrecken** im westdeutschen Nord-Süd-Schienenverkehr durch Koblenz. Die linke Rheinstrecke zählt zu den am stärksten befahrenen Linien in Deutschland. Mit der Inbetriebnahme der Schnellfahrstrecke Köln-Rhein/Main parallel zur A 3 im Jahr 2002 wurde der Fernverkehr in Koblenz reduziert. In der Folge hat der Güterverkehr, der zuvor überwiegend auf der rechten Rheinstrecke abgewickelt wurde und dort eine extrem hohe Zugdichte aufweist, auch auf der linken Rheinstrecke erheblich zugenommen. Zwischen Oberwerth und Horchheim (Horchheimer Brücke) sowie nördlich von Koblenz, zwischen Urmitz und Neuwied (Urmitzer Eisenbahnbrücke), bestehen Querverbindungen zwischen beiden Bahnstrecken, so dass auch alle Personenzüge auf der rechten Rheinstrecke den Koblenzer Hauptbahnhof bedienen.

Die überwiegend auf der linken Moselseite verlaufende Moselstrecke Richtung Trier beginnt im Koblenzer Hauptbahnhof als Abzweig der linken Rheinstrecke. Über die Moselstrecke besteht auch eine Verbindung Richtung Luxemburg und Frankreich. Sie wird durch Regionalzüge und Güterzüge befahren, der Fernverkehr wird ab dem Winter 2014 eingestellt. Mit der Hafenbahn im Industriegebiet / Güterverkehrszentrum Rheinhafen existiert eine reine Industriebahn in Koblenz. Sie wird von den Stadtwerken Koblenz betrieben und ist an die linke Rheinstrecke angebunden. Die Bahnstrecke Koblenz-Mayen über Bassenheim und Ochtendung wurde 2003 stillgelegt und zwischen Mayen und Ochtendung in einen Radweg („Maifeld-Radweg“) umgewandelt. Der Abschnitt zwischen Bassenheim und Koblenz ist nach wie vor bahnrechtlich gewidmet und könnte somit theoretisch zu einem späteren Zeitpunkt, zum Beispiel zwecks Anbindung des Industriegebiets / Güterverkehrszentrum A 61, wieder reaktiviert werden.

Koblenz verfügt über drei **Bahnhöfe**, den Hauptbahnhof an der linken Rheinschiene am westlichen Rand der Innenstadt, den Bahnhof Lützel, ebenfalls an der linken Rheinschiene gelegen, und den Bahnhof Ehrenbreitstein an der rechten Rheinstre-

cke. Der Hauptbahnhof ist die zentrale Drehscheibe des Bahnverkehrs im Rhein-Mosel-Lahn-Gebiet mit der Funktion eines Kreuzungsbahnhofs. Durch den Anschluss an das Fernverkehrsnetz der Deutschen Bahn mit ICE-, IC-, EC- und Nacht-Zügen kann fast jede deutsche Großstadt vom Hauptbahnhof aus direkt erreicht werden. Regionalzüge verbinden von hier Städte in einem Umkreis von 250 km, so u.a. Köln, Bonn, Wetzlar, Gießen, Trier, Mainz, Wiesbaden und Frankfurt/Main. Der Hauptbahnhof wird damit auch zu einem wichtigen Einfallstor für Fernpendler. Im Zuge des Rheinland-Pfalz-Taktes 2015 wird der Koblenzer Hauptbahnhof zu einem „Null-Knoten“ im Regional-Express-Netz, an dem die Züge kurz vor der vollen Stunde ankommen und kurz nach der vollen Stunde abfahren. Dadurch wird ein bequemes Umsteigen zwischen allen Linien möglich. Ferner werden neue Direktverbindungen von Koblenz nach Kaiserlautern sowie nach Saarbrücken und Luxemburg angeboten. Direkt an den Bahnhofsvorplatz anschließend liegt einer der drei Koblenzer Busbahnhöfe. Handlungsbedarf besteht vor allem hinsichtlich einer besseren barrierefreien Anbindung des Hauptbahnhofs an die westliche Stadtseite. Die Bahnhöfe in Lützel und Ehrenbreitstein befinden sich optisch in einem unbefriedigenden Zustand und sind nicht barrierefrei erschlossen. In Lützel fehlt zudem eine Fußgängerverbindung zur Westseite des Bahnhofs. Städtebauliche Planungen für eine Aufwertung des Lützeler Bahnhofs einschließlich einer neuen Fußgängerunterführung wurden bereits erstellt und würden sich sehr positiv auf die weitere Entwicklung des Bahnhofsumfeldes und der anschließenden Konversionsflächen auswirken.

Neben den Bahnhöfen gibt es drei **Schienenhaltepunkte** in Koblenz, die in den Stadtteilen Güls und Moselweiß (beide Moselstrecke) sowie Altstadt (linke Rheinstrecke) liegen und von Bahnlinien des Nahverkehrs angefahren werden. Der 2011 eröffnete Haltepunkt „Stadtmitte“ bietet jetzt auch im Zentrum der Stadt einen direkten Zugang zum Bahnverkehr. Derzeit halten hier täglich rund 140 Nahverkehrszüge. Die Zahl wird sich mit Umsetzung des Rheinland-Pfalz-Taktes zum Fahrplanwechsel im Dezember 2014 weiter erhöhen. So soll u.a. die Pellenz-Eifel-Bahn von Mayen nach Koblenz durchgebunden und dort mit der Regionalbahn auf der Lahnstrecke zu einem durchgehenden Stadtexpress mit Halt in Koblenz-Stadtmitte verknüpft werden. In unmittelbarer Nähe des Haltepunktes liegt der Busbahnhof Löhr-Center. Die fußläufige Anbindung nach Norden und in Richtung Rauental sollte verbessert werden.

Potential für die Anlage von neuen Schienenhaltepunkten besteht an mehreren Stellen im Stadtgebiet, so insbesondere an der Moselstrecke im Bereich zwischen den Stadtteilen Goldgrube und Rauental. Durch einen neuen Haltepunkt könnte eine deutlich bessere Anbindung der zahlreichen Arbeitsplätze im Rauental (vor allem im Verwaltungszentrum) erreicht sowie gleichzeitig eine Fuß- und Radwegeverbindung zwischen beiden Stadtteilen geschaffen werden. Zur besseren Erreichbarkeit von Arbeitsplätzen würde auch ein Haltepunkt im Bereich des Industriegebiets beitragen, das von Pendlern bislang überwiegend mit dem Auto angefahren wird. Auch die südliche rechte Rheinseite und der Sportpark am Oberwerth ließen sich durch Haltepunkte beiderseits der Horchheimer Brücke an den Bahnverkehr anbinden.

Von den beiden **Güterbahnhöfen** in Koblenz ist nur noch der in Lützel in Betrieb. Hier wurden bereits Teilflächen stillgelegt, die grundsätzlich für eine künftige städtebauliche oder freiraumplanerische Entwicklung zur Verfügung stehen. Dies trifft insbesondere auf die Flächen im südlichen Teilbereich des Lützeler Güterbahnhofs im räumlichen Zusammenhang mit der ehemaligen Standortverwaltung der Bundeswehr / Feste Kaiser Franz zu. Auch große Teile des ehemaligen Moselgüterbahnhofs zwischen den Stadtteilen Goldgrube und Rauental können umgenutzt werden.

Die beiden Rhein-Bahnstrecken sind Teil der wichtigsten Nord-Süd-Verbindung im europäischen **Schienengüterverkehr** (vgl. „Koblenz im räumlichen Kontext – Europa“ im Kapitel „Rahmenbedingungen der Stadtentwicklung“). Auf Grund der erheblichen Lärmemissionen ist der Güterverkehr zu einem der größten Umweltprobleme im Mittelrheintal geworden (vgl. Abschnitt „Lärm“ im Kapitel „Rahmenbedingungen der Stadtentwicklung“). Die Belastungen durch **Bahnlärm** werden sich durch die Eröffnung des Gotthard-Basistunnels in der Schweiz ab 2016 nochmals deutlich verstärken. Auch wenn von Seiten der Deutschen Bahn bereits Lärmschutzmaßnamen umgesetzt wurden (z.B. Ehrenbreitstein) bzw. geplant sind (z.B. in Oberwerth), gibt es langfristig keine Alternative zu einer neuen Entlastungsstrecke für den Güterverkehr außerhalb des Mittelrheintals. Hierfür muss sich die Stadt Koblenz – zusammen mit ihren betroffenen Nachbarn in der Region – mit Nachdruck einsetzen.

Mögliche Handlungsfelder

▶ Barrierefreiheit Hauptbahnhof verbessern, barrierefreie Anbindung Westseite

▶ Attraktivierung und barrierefreier Ausbau der Bahnhöfe Ehrenbreitstein und Lützel, Herstellung einer durchgängigen Fußgängerquerung am Bahnhof Lützel, bessere Anbindung des Schienenhaltepunktes Mitte Richtung Norden und Rauental

▶ Anlage eines neuen Schienenhaltepunktes zwischen den Stadtteilen Goldgrube und Rauental und Herstellung einer Fuß- und Radwege-Verbindung, langfristiges Potential für weitere Haltepunkte prüfen (u.a. Industriegebiet)

▶ Beibehaltung der bahnrechtlichen Widmung der Bahnstrecke Koblenz-Bassenheim für eine eventuelle spätere Reaktivierung

▶ Engagement der Stadt Koblenz und der Region Mittelrhein für den Bau einer neuen Alternativroute für den Güterverkehr

Querbeziehungen

Einzelhandel, Industrie, Logistik und Großhandel, Ruhender Verkehr, Busverkehr, Radverkehr, Koblenz zu Fuß, Intermodalität und neue Verkehrsmittel, Brücken, Stadteingänge, Schulen, Hochschulen, Berufsbildende Schulen


Hauptbahnhof Koblenz


Hauptbahnhof


Mittelrheinbahn


Haltepunkt Stadtmitte


Haltepunkt Sadtmitte



Haltepunkt Stadtmitte


Lahntalbahn
am Koblenzer Hauptbahnhof


Rheingaulinie

Bahnverkehr

Die Stadt Koblenz verfügt über je drei Bahnhöfe und Schienenhaltepunkte. Der Koblenzer Hauptbahnhof ist hierbei die zentrale Drehscheibe des Bahnverkehrs in der Region. Ein großes Aufwertungspotential besteht bei den Bahnhöfen in Ehrenbreitstein und Lützel, insbesondere auch im Hinblick auf eine barrierefreie Erschließung.


Haltepunkt Güls

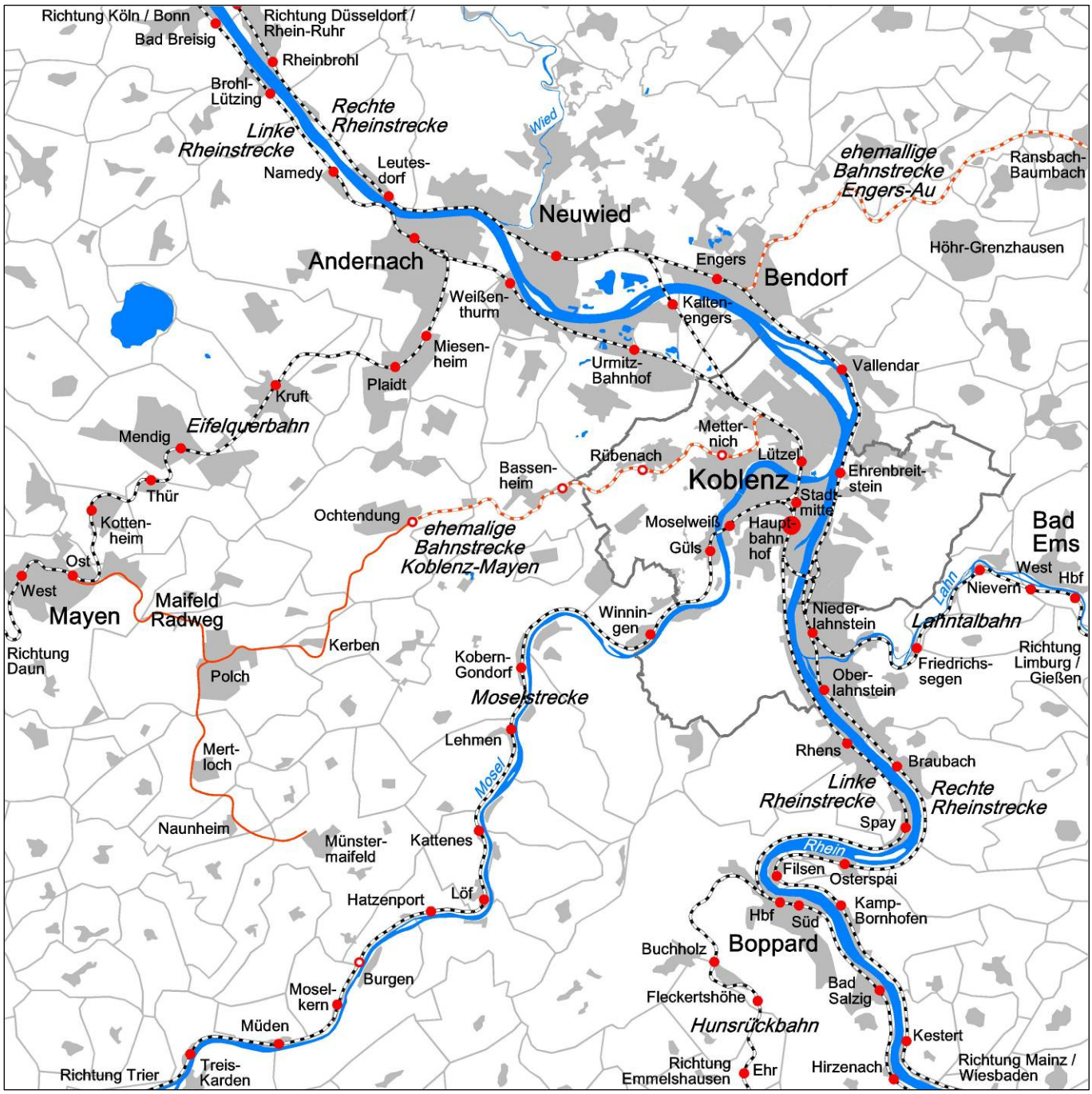

Haltepunkt
Moselweiß


Bahnhof Ehrenbreitstein


Güterverkehr


Güterverkehr


stillgelegte Bahnstrecke Bassenheim



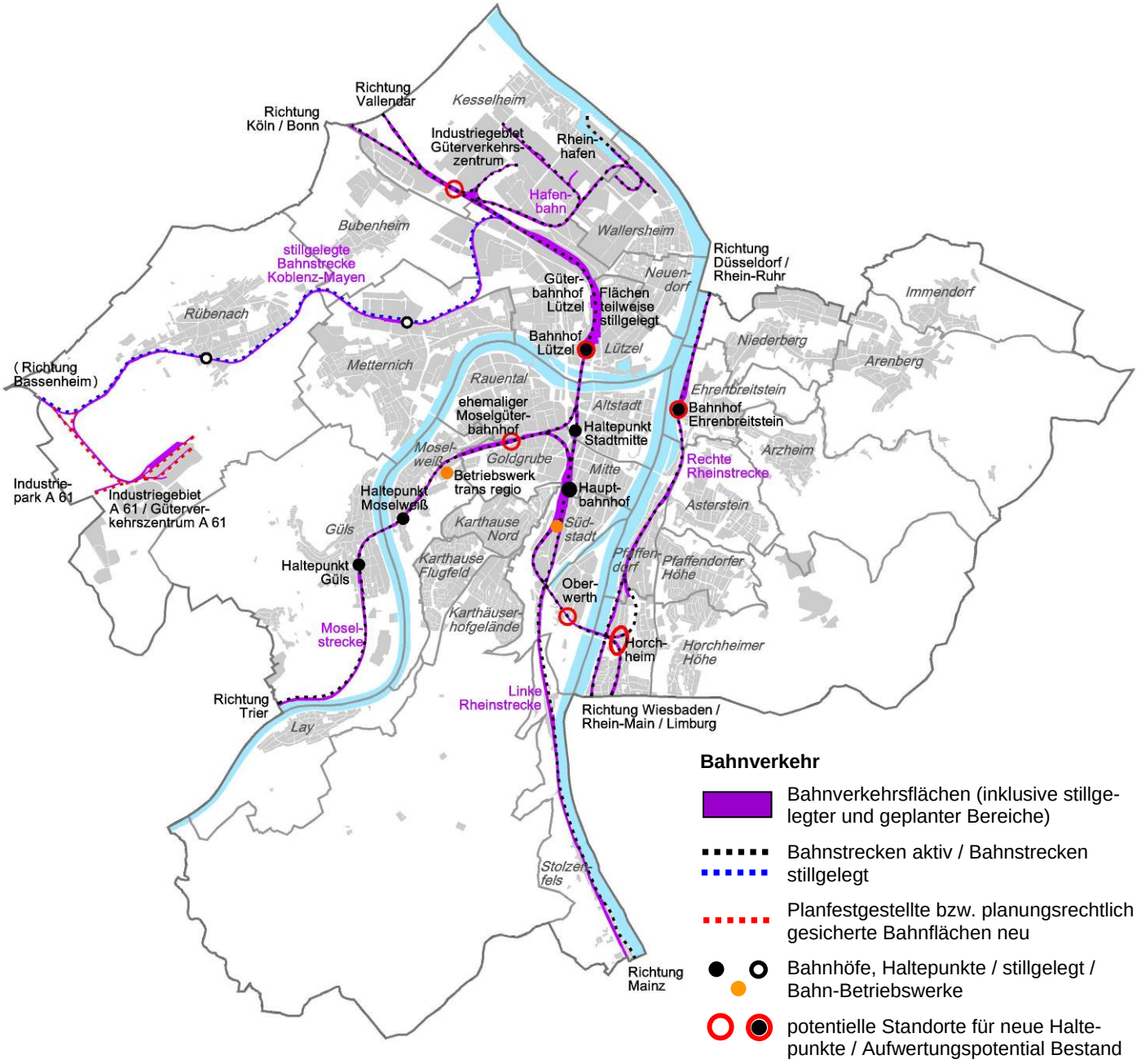
Bahnverkehr regional

Auf dieser Übersichtskarte ist der Verlauf der Bahnstrecken im Umland von Koblenz zu erkennen. Die linke und die rechte Rheinstrecke stellen zwei der wichtigsten westdeutschen Bahnlinien dar. Von großer Bedeutung, insbesondere für den Schienennahverkehr, ist auch die Moselstrecke. Unmittelbar südlich von Koblenz verläuft die Lahntalbahn, die in Wetzlar beginnt und über Limburg und Lahnstein führend im Koblenzer Hauptbahnhof endet.

Nördlich von Koblenz befindet sich die Bahntrasse der „Eifelquerbahn“ von Andernach über Mayen nach Gerolstein in der Eifel. Die ehemalige Bahntrasse nach Mayen wurde in großen Teilen in einen Radwanderweg umgebaut, der künftig bis Bassenheim verlängert werden soll.

Bahnverkehr regional

- aktive Bahnstrecken
- stillgelegte Bahnstrecken
- Radwanderwege auf ehemaligen Bahnstrecken
- Bahnhöfe, Haltepunkte / stillgelegt
- Gemeindegrenzen



Karte Bahnverkehr

Die Karte zeigt die Lage der Bahnstrecken, der Bahnhöfe und Schienenhaltepunkte in Koblenz. Die stillgelegte Bahntrasse Richtung Bassenheim ist noch bahnrechtlich gewidmet und könnte für eine spätere Anbindung des Industriegebiets / Güterverkehrszentrums A 61 reaktiviert werden. Dargestellt sind auch potentielle Standorte für neue Schienenhaltepunkte. Insbesondere der Bereich zwischen den Stadtteilen Goldgrube und Rauental ist für einen neuen Haltepunkt ideal.

rechts: Koblenzer Hauptbahnhof



Radverkehr

Radfahren ist auf Grund des geringen Flächenbedarfs von Fahrrädern und der Vermeidung von Lärm- und Schadstoffemissionen eine ausgesprochen städtefreundliche und klimaschützende Mobilitätsform. Eine Steigerung des Radverkehrs ist von daher ein wichtiges Ziel der Stadtentwicklung, um die Dominanz des Autoverkehrs in der Stadt zu reduzieren. Derzeit beträgt der **Anteil des Radverkehrs** an allen in Koblenz zurückgelegten Wegen lediglich 8 % (zum Vergleich: Münster in Westfalen 38 %). Da bei über 40 % der Autofahrten im Stadtgebiet eine Strecke von weniger als fünf Kilometer zurückgelegt wird, besteht hier ein großes Entwicklungspotential – auch vor dem Hintergrund des vermehrten Einsatzes von Elektro-Fahrrädern. Ein attraktives und sicheres Radwegenetz ist die Grundvoraussetzung für die Entwicklung von Koblenz als fahrradfreundliche Stadt.

Das **Radwegenetz** in Koblenz umfasst verschiedene Arten von Radverkehrsanlagen wie Schutzstreifen an Straßen, gemeinsame und getrennte Fuß- und Radwege sowie für Radfahrer freigegebene Fußwege, Fußgängerzonen und Wirtschaftswege. In Teilen besteht hier ein deutliches Ergänzungs- und Aufwertungspotential. Wichtige **Lückenschlüsse** im Netz sollten durch **Neubau von Radwegen** behoben werden. Ein wichtiges Thema ist hierbei die Durchgängigkeit der **Uferwege** an Rhein und Mosel, insbesondere im Bereich der Hafenanlagen (Industriehafen, Wasser- und Schifffahrtsamt WSA Lützel). Ergänzungsbedarf besteht teilweise ebenfalls entlang des Rheinufers in Pfaffendorf. Der fehlende Radweg an der Mosel zwischen Moselweiß und Lay befindet sich derzeit in der Planung durch das Land Rheinland-Pfalz. Konzeptionell ist die Etablierung einer zentralen **Nord-Süd-Radverkehrsachse** für die Koblenzer Innenstadt von der Balduinbrücke über die Südallee bis zum Oberwerth vorgesehen. Diese Verbindungsachse könnte das Rückgrat eines möglichen künftigen Rad-Expressnetzes in Koblenz darstellen. Einen Quantensprung für den Radverkehr in Koblenz würde eine **direkte Verbindung über die Mosel** in Form einer Fußgänger- und Fahrradbrücke bedeuten. Die Innenstadt wäre dann von Lützel, Neuendorf und Wallersheim aus schnell und bequem zu erreichen, gekoppelt mit entsprechenden städtebaulichen Entwicklungsimpulsen für diese Stadtteile.

Auch durch die Einrichtung von **Schutzstreifen** an wichtigen Stadtstraßen kann das Radwegenetz weiter ergänzt werden, so u.a. an Teilabschnitten der Hohenzollernstraße und der Mainzer Straße in der Südstadt, der Moselweißer Straße in Rauental oder dem Brenderweg in Lützel. Da es sich bei Schutzstreifen um Markierungen am Fahrbahnrand handelt, die von Kraftfahrzeugen bei Bedarf überfahren werden dürfen, sind diese relativ kostengünstig zu realisieren. **Gemeinsame Wege** für den Rad- und Fußverkehr sind häufig konflikthaft und sollten auf Außerortsituationen und Grünanlagen beschränkt bleiben. Von der rechtlichen Möglichkeit, **Einbahnstraßen** für den Radverkehr in Gegenrichtung zu öffnen, wurde bereits an einem Teilabschnitt der Schloßstraße Gebrauch gemacht. Auch für andere Einbahnstraßen in Koblenz wird eine solche Regelung vorgeschlagen, so beispielsweise für die Alexanderstraße im Stadtteil Karthause Nord, die Humboldstraße in Ehrenbreitstein oder die Eltzer-

hofstraße in der Altstadt. Die Einrichtung von **Fahrradstraßen** stellt eine weitere Möglichkeit dar, den Radverkehr in der Stadt attraktiver zu gestalten. Das Nebeneinanderfahren von Fahrrädern ist hier erlaubt, Autofahrer müssen – soweit die Fahrradstraße für den Kraftfahrzeugverkehr freigegeben ist – ihre Geschwindigkeit an die Radfahrer anpassen. Bislang wurde noch keine Fahrradstraße in Koblenz realisiert, Potential hierfür besteht insbesondere in der Südallee.

Der **Pflegezustand** der Wege und die Verwendung geeigneter **Wegeoberflächen** sind für die Akzeptanz der Radwege von großer Bedeutung. Kopfsteinpflaster oder Schotterflächen oder wassergebundene Oberflächen sind für Radwege nur eingeschränkt geeignet. Handlungsbedarf besteht hier u.a. im Bereich der Radwegeverbindung zwischen Oberwerth und Stolzenfels (geschotterter Leinpfad). Abrupt endende Radwege (z.B. Rübenacher Straße in Metternich) sollten zumindest durch die Einrichtung von Schutzstreifen fortgesetzt werden. Fehlende oder unzureichend gestaltete Querungsmöglichkeiten, wie am nördlichen Abschnitt der B 9, sollten ergänzt bzw. aufgewertet werden. Unverzichtbar ist das System einer **wegweisenden Beschilderung** für den Radverkehr. Dieses sollte weiterhin ergänzt und fortlaufend unterhalten werden. Gute **Abstellmöglichkeiten** für Fahrräder an häufig frequentierten Punkten in der Stadt sind ein wichtiger Bestandteil einer attraktiven Radverkehrsinfrastruktur. Die Einrichtung von **Radstationen** in zentraler Lage (z.B. am Hauptbahnhof) würde insbesondere für Berufspendler ein attraktives Angebot darstellen. Hochwertige Fahrräder könnten hier das ganze Jahr über in bewachten Räumen sicher untergebracht werden. Auch könnten hier Fahrräder vermietet oder ergänzender Service (z.B. Fahrradpflege) angeboten werden. Begleitende **Öffentlichkeitsarbeit** mit Aktionen und Kampagnen (z.B. „Stadtradeln“), Infobroschüren und Internetauftritt kann den Stellenwert des Radverkehrs zusätzlich positiv beeinflussen.

Mögliche Handlungsfelder

▶ Lückenschlüsse und Ergänzungen des Radwegenetzes durch Neubau, Anlage von Schutzstreifen, Öffnung von Einbahnstraßen für Radverkehr in Gegenrichtung, Einrichtung von Fahrradstraßen, Verbesserung von Wegeoberflächen

▶ Schaffung und Aufwertung von Fahrradabstellanlagen, Prüfung der Einrichtung von Fahrradstationen an zentraler Lage (z.B. Hauptbahnhof) mit Fahrradverleih

▶ Pflege und Ergänzung der wegweisenden Beschilderung, Öffentlichkeitsarbeit zum Thema Radverkehr mit Aktionen, Informationsbroschüren und Internetauftritt

Querbeziehungen

Straßenverkehr, Stadtstraßen und Ortsdurchfahrten, Verkehrsraumgestaltung, Bahnverkehr, Koblenz zu Fuß, Brücken, Klimaschutz, Stadt am Wasser, Freizeit und Naherholung, Sport, Wandern, Sehenswertes Koblenz, Barrierefreiheit und Teilhabe


Fahrradstellplatz Hauptbahnhof



freie Fahrt für´s Rad



Fahrradstellplatz Haltepunkte Mitte


Radwegetest mit dem Jugendrat


Altstadt – Hohenfelder Straße



wegweisende Beschilderung


Aktion Stadtradeln


Altstadt – Löhrrondell

Radverkehr

Der Radverkehr ist auf Grund seiner Flächeneffizienz und Umweltfreundlichkeit eine ausgesprochen stadtfreundliche Mobilitätsform. Die Anhebung des Radverkehrsanteils ist ein wichtiges Ziel der Stadtentwicklung, da bei über 40 % aller Autofahrten in der Stadt Wege von unter fünf Kilometern zurückgelegt werden.


Goldgrube Radweg Waisenhausstraße

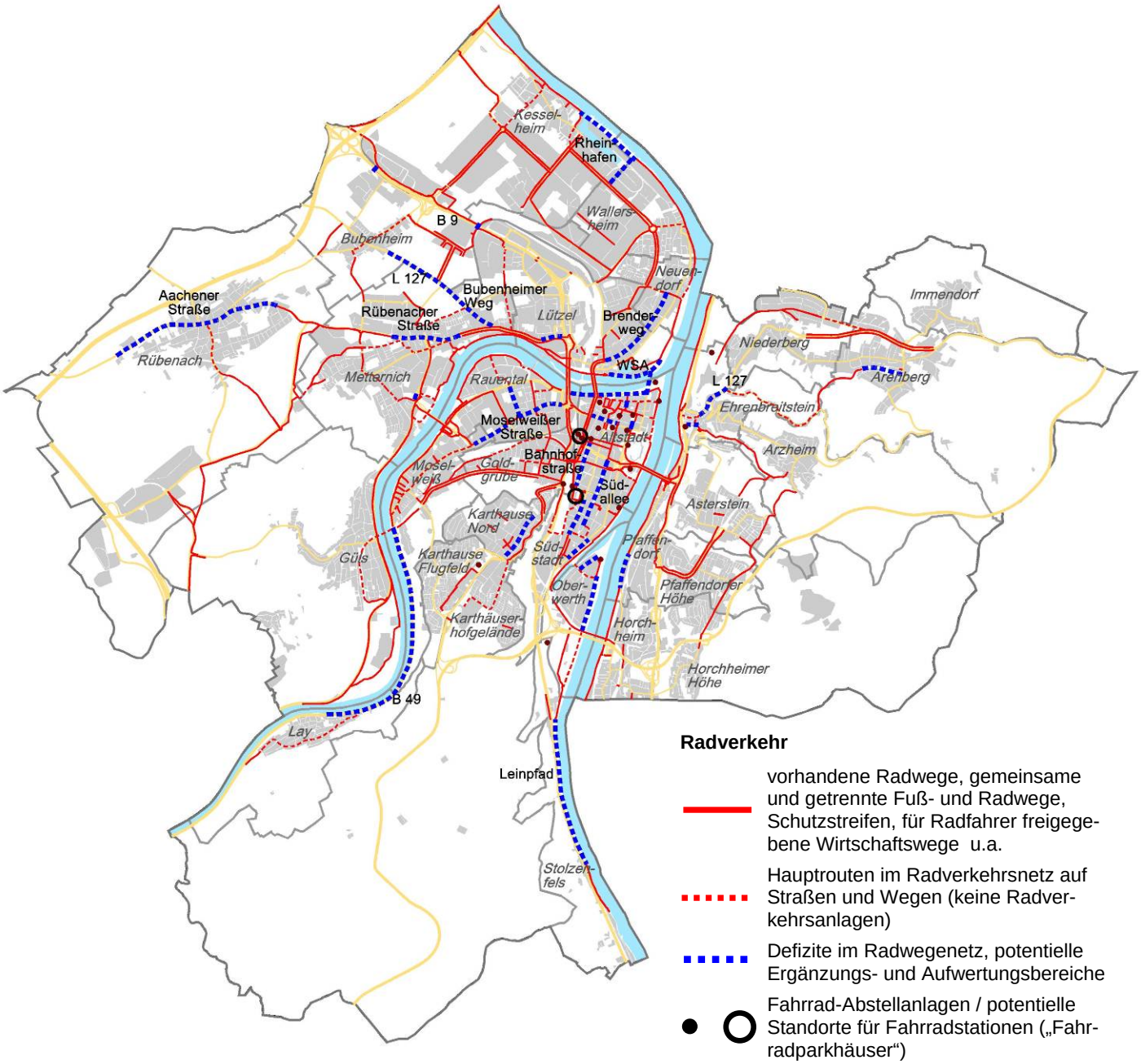

Mitte – Löhrstraße


Altstadt – Schloßstraße


Altstadt – Casinostraße


Mitte – Löhrstraße


Lützel Verbindung Moselufer



Radverkehr

vorhandene Radwege, gemeinsame und getrennte Fuß- und Radwege, Schutzstreifen, für Radfahrer freigegebene Wirtschaftswege u.a.

Hauptrouten im Radverkehrsnetz auf Straßen und Wegen (keine Radverkehrsanlagen)

Defizite im Radwegenetz, potentielle Ergänzungs- und Aufwertungsbereiche

Fahrrad-Abstellanlagen / potentielle Standorte für Fahrradstationen („Fahrradparkhäuser“)

Karte Radverkehr

Die Radverkehrsanlagen in Koblenz umfassen getrennte und gemeinsame Fuß-/Radwege, Schutzstreifen an Straßen sowie für Radfahrer freigegebene Fußwege, Fußgängerzonen und Wirtschaftswege. Auf der Karte sind zudem Defizite im Radwegenetz zu erkennen. Hier besteht u.a. Bedarf durch den Neubau von Radwegen (z.B. Radweg Lay / Moselweiß) oder die Anlage neuer Schutzstreifen für Radfahrer an Straßen.

rechts: Fahrräder an der Seilbahn-Talstation, Konrad-Adenauer-Ufer



Koblenz zu Fuß

Gehen ist die elementarste und gesündeste Form der Fortbewegung. Sie ist darüber hinaus neben dem Fahrradfahren auch die umweltfreundlichste Fortbewegungsweise. Das Fußwegenetz stellt dementsprechend die **Basiserschließung** der Stadt dar. Die Durchgängigkeit der Fußwege innerhalb der Stadt, in den Übergangsbereichen zwischen Siedlung und Landschaft und auch in der freien Landschaft selbst ist deshalb von größter Bedeutung. Nicht vorhandene, zu wenige oder mangelhaft gestaltete Fußwege führen in der Regel zu mehr Autoverkehr, mehr Autoverkehr bedeutet meist weniger Platz für Fußwege. Damit dieser Teufelskreis nicht in Gang kommt bzw. unterbrochen werden kann, müssen Fußwege als ein grundlegend notwendiges Angebot begriffen und dürfen nicht (nur) unter rein wirtschaftlichen Gesichtspunkten betrachtet werden.

Insgesamt verfügt Koblenz über ein dichtes Netz von Fußwegen unterschiedlichster Art. Diese reichen vom klassischen Bürgersteig über Fußgängerzonen (Altstadt, z.B. Löhrstraße und Schloßstraße) und Mischverkehrsflächen (verkehrsberuhigte Bereiche, „Spielstraßen“) bis hin zu Wirtschafts-, Wald-, Feld- und Wanderwege (überwiegend im Außenbereich). Höchst unterschiedlich ist auch der **Ausbau- bzw. Pflegezustand** dieser Wege. So konnten beispielsweise im Zuge der BUGA 2011 und anderer Maßnahmen, wie der Neugestaltung des Zentralplatzes, viele Wegebeziehungen – insbesondere in der Innenstadt – neu gestaltet werden. Andere Wege wiederum befinden sich in einem baufälligen bzw. mangelhaften gestalterischen Zustand oder sind teilweise gesperrt. Vor allem im Bereich der großen Verkehrstrassen (Barrierewirkungen, z.B. B 9) und an den Hängen der Höhenstadtteile (z.B. Karthause Nord) stellt sich die Situation in Teilen als unbefriedigend dar. Positiv ist in diesem Zusammenhang die geplante Wiedereröffnung der sogenannten „Teufelstreppe“ zwischen Asterstein und Fußweg B 42 zu erwähnen.

Bezüglich der stadtweit bedeutsamen **Lücken im Fußwegenetz** besteht ein besonderer Handlungsbedarf. So gibt es derzeit beispielsweise keine direkte Fußwegeverbindung zwischen dem Stadtteil Goldgrube und dem Nahversorgungsbereich im Rauental. Der Güterbahnhof Lützel bildet zusammen mit der ehemaligen Standortverwaltung der Bundeswehr eine weitere große Barriere, sowohl in Ost-West- als auch in Nord-Süd-Richtung. Auch besitzt der Bahnhof Lützel keinen Zugang von und zur Westseite. Der innerstädtische Abschnitt der B 9 stellt trotz vorhandener Brücken und Unterführungen eine große „psychologische“ Barriere für Fußgänger dar. Keine Querungsmöglichkeiten gibt es wiederum entlang der B 9 zwischen dem Gewerbe- und Technologiepark Bubenheim und dem Grünzug Bubenheimer Bach im Industriegebiet. Eine Verbindung für Fußgänger und Radfahrer könnte hier auf oder neben der Eisenbahnbrücke der stillgelegten Bahnstrecke nach Bassenheim eingerichtet werden. **Verknüpfungspotential** besteht zudem zwischen den Stadtteilen auf der Karthause und der Südstadt sowie zwischen dem Asterstein und der Innenstadt. Auch bei (Wieder-)Öffnung der Teufelstreppe fehlt eine nahe Querungsmöglichkeit über die B 42, um die Pfaffendorfer Brücke erreichen zu können.

Generell sollten alle Stadtteile fußläufig miteinander verbunden sein. So sollte insbesondere die fehlende Fußwegeverbindung zwischen Rübenach und Bubenheim ergänzt werden. **Rundwegebeziehungen** um die Stadtteile – wie beispielsweise auf der Karthause – stellen wichtige Angebote für die Naherholung dar. Im Bereich der Stadtteile Bubenheim und Arenberg besteht diesbezüglich ein großes Entwicklungspotential, insbesondere bei der künftigen Gestaltung von Siedlungsrändern. Auch im **Außenbereich** sollten fehlende Wegebeziehungen im Wirtschaftswegenetz nach Möglichkeit geschlossen werden, da die freie Landschaft im Stadtgebiet eine wichtige Funktion für die Naherholung übernimmt. Ein weiteres zentrales Entwicklungsfeld liegt in der Herstellung durchgängiger **Flussuferwege**, so im Bereich der Hafenanlagen (u.a. Rheinhafen, Wasser- und Schifffahrtsamt WSA Lützel).

Fußverkehr reagiert im Vergleich zu Radverkehr sehr empfindlich auf Umwege. So sollten z.B. reine Sackgassen grundsätzlich vermieden bzw. Fußwegeverbindungen in den Sackgassen auf den entsprechenden Verkehrszeichen markiert werden. An Punkten mit erhöhtem Orientierungsbedarf, wie den großen innerstädtischen Verkehrsknotenpunkten (Saarkreisel, Langemarckplatz, Kreuzung Friedrich-Ebert-Ring / Neustadt), ist auf eine in sich schlüssige **Beschilderung** zu achten. Generell ist ebenerdigen Querungsmöglichkeiten der Vorzug vor Unterführungen einzuräumen. In diesem Zusammenhang wird die Einrichtung einer solchen Querung im Bereich Löhr-Center / Busbahnhof (Hohenfelder Straße) angeregt. Bei der Herstellung von Fußwegen ist **Barrierefreiheit** zu gewährleisten. Insbesondere bei Fußgängerunterführungen bestehen hier teils deutliche Defizite (z.B. Saarkreisel zwischen Innenstadt und Rauental). Vermeidbare Hindernisse (wie z.B. die Treppenanlage zwischen der Römerstraße / Fuß-Radweg an der B 9) sollten zurückgebaut werden.

Mögliche Handlungsfelder

▶ Ergänzung des Fußwegenetzes an wichtigen Stellen im Innen- und Außenbereich (u.a. Verbindung Goldgrube-Rauental, Netzschlüsse von Wirtschaftswegen)

▶ Fußwegevernetzung der Stadtteile untereinander (Ergänzung Wegebeziehung Rübenach / Bubenheim), Etablierung von Rundwegen um die Stadtteile wo möglich, durchgängige Wegebeziehungen an den Flussufern

▶ Vermeidung von reinen Sackgassen, Verbesserung der Ausschilderung an Verkehrsknotenpunkten (u.a. Saarkreisel, Langemarckplatz), Vorrang ebenerdiger Querungsmöglichkeiten (z.B. Hohenfelder Straße / Löhr-Center), Barrierefreiheit

Querbeziehungen

Straßenverkehr, Verkehrsberuhigung, Verkehrsraumgestaltung, Fahrradverkehr, Brücken, Panorama Koblenz, Stadt am Wasser, Siedlungsränder, Klimaschutz, Freizeit und Naherholung, Sport, Wandern, Barrierefreiheit und Teilhabe

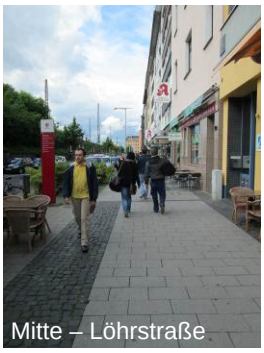

Altstadt – Fußgängerzone Löhrstraße


Fußgängerzone Löhrstraße



Altstadt – Casinostraße


Altstadt – Fußgängerzone Schloßstraße


Mitte – Löhrstraße


Altstadt – Konrad-Adenauer-Ufer


Altstadt – Konrad-Adenauer-Ufer


Fußwegeleitsystem

Koblenz zu Fuß

Gehen ist die elementarste und neben Radfahren die umweltfreundlichste und gesündeste aller Fortbewegungsarten. Ein durchgängiges, möglichst barrierefreies und gut beschildertes Fußwegenetz ist von daher für die Stadt von großer Wichtigkeit. Fußwege stellen quasi die Basiserschließung der Stadt und der Landschaft dar.


Lützel – Fußwegeverbindung zur Mosel


Metternich – Fußweg an B 416

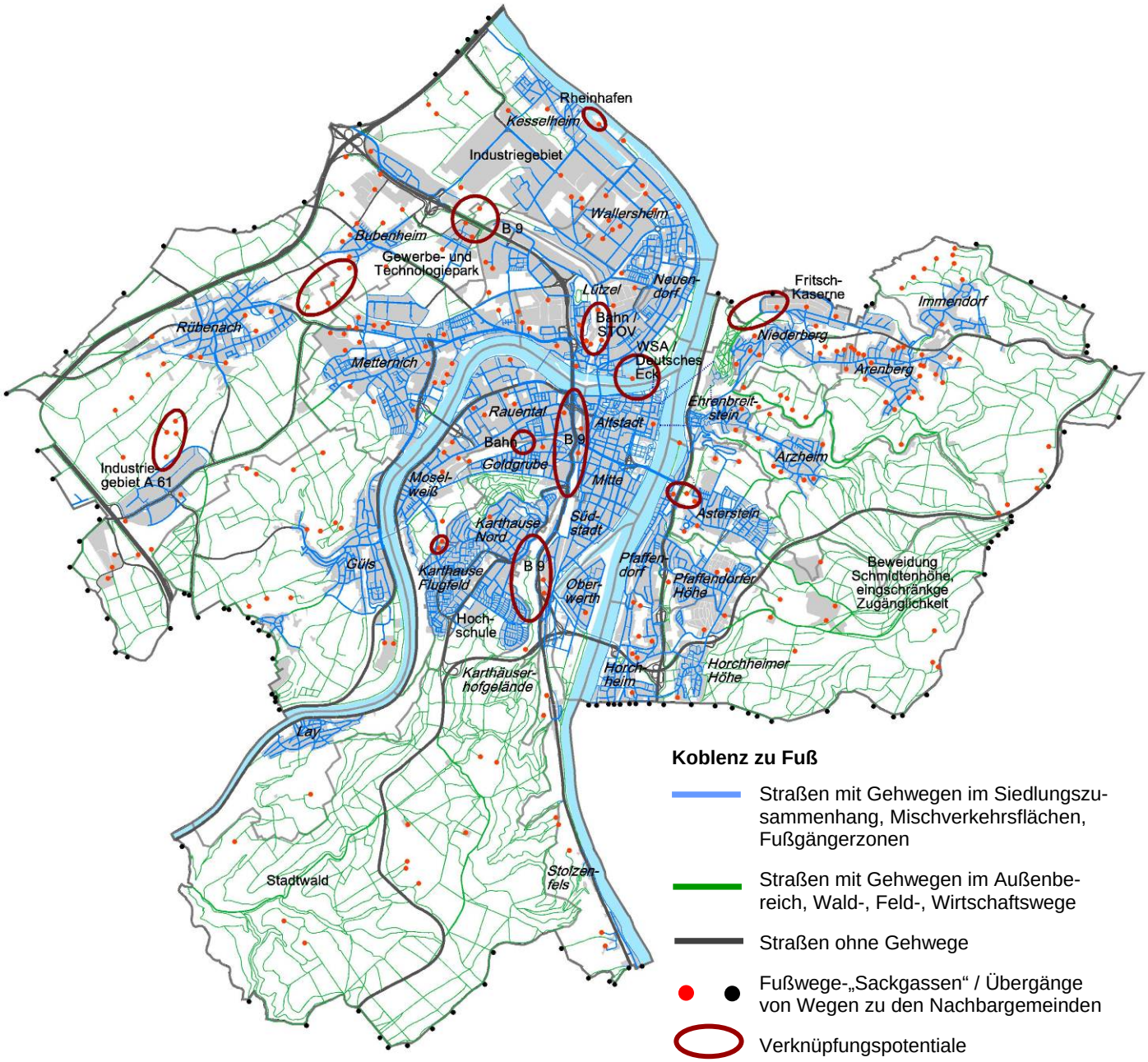

Südstadt– Kaiserin-Augusta-Anlagen


Fußweg an der B 9 / Römerstraße



Karthause Nord


Verbindung Altstadt / Rauental



Koblenz zu Fuß

- Straßen mit Gehwegen im Siedlungszusammenhang, Mischverkehrsflächen, Fußgängerzonen
- Straßen mit Gehwegen im Außenbereich, Wald-, Feld-, Wirtschaftswege
- Straßen ohne Gehwege
- Fußwege-„Sackgassen“ / Übergänge von Wegen zu den Nachbargemeinden
- Verknüpfungspotentiale

Karte Koblenz zu Fuß

Auf der Karte ist das bestehende Fußwegenetz in Koblenz zu erkennen, wobei zwischen Fußwegen im Innenbereich und Außenbereich differenziert wurde. Ebenso sind Fußwege-„Sackgassen“ und Lücken in den Fußwegeverbindungen gekennzeichnet. Auffällig sind die große Konzentration „toter“ Wege im Bereich des Stadtteils Arenberg oder die fehlende Fußwegeverbindung zwischen den Stadtteilen Rübenach und Bubenheim.

rechts: Promenade Kaiserin-Augusta-Anlage am Rheinufer



Schiffsverkehr

Rhein und Mosel gehören zu den wichtigsten **Binnenwasserstraßen** in Deutschland und befinden sich im Eigentum des Bundes. Die Bundeswasserstraße Rhein ist zwischen Bad Salzig (Ortsbezirk von Boppard) und der niederländischen Grenze in die **Wasserstraßenklasse** VIc eingetragen. Hier dürfen, in Abhängigkeit vom Wasserstand, Schubverbände mit einer Gesamtlänge von bis zu 280 Metern fahren. Die Bundeswasserstraße Mosel gehört von der Moselmündung in Koblenz bis zur deutsch-französischen Grenze der Wasserstraßenklasse Vb an. Zugelassen sind hier noch Schubverbände von einer Länge bis zu 185 Metern. Verwaltet werden die Bundeswasserstraßen durch die **Wasser- und Schifffahrtsverwaltung** (WSV) des Bundes. Im Koblenzer Stadtteil Lützel befindet sich das Wasser- und Schifffahrtsamt (WSA) als Ortsbehörde der WSV. Das WSA Koblenz betreut die Wasserstraßen Mosel von der Moselmündung bis Kinheim und Teile der Lahn. Auch der Betrieb der Moselstaustufe fällt in die Zuständigkeit des WSA Koblenz. Die Betreuung der Wasserstraße Rhein zwischen Mainz und Oberwinter erfolgt durch das WSA in Bingen.

Der mit Abstand größte Anteil an allen Schiffsbewegungen auf Rhein und Mosel entfällt auf die **Wirtschaftsschifffahrt**. So wurden auf der Mosel 2013 rund 14,1 Millionen Tonnen an Gütern auf über 10.000 Schiffen transportiert, vor allem Massengüter wie Kohle (5,5 Millionen Tonnen 2013). Auf dem Rhein bewegten 2012 rund 24.000 Güter- und Tankschiffe fast 25 Millionen Tonnen Fracht (Zählpunkt: Staustufe Iffezheim, Baden-Württemberg). Koblenz verfügt über einen eigenen **Hafen** für den Güterumschlag, den Industriehafen im Norden der Stadt (vergleiche Einzelthema „Logistik und Großhandel“ im Themenfeld „Gewerbe, Industrie und Handel“). Weitere Hafenanlagen befinden sich in Lützel (WSA Koblenz) und Pfaffendorf (WSA Bingen, Wasserschutzpolizei, Freizeitnutzung). Darüber hinaus gibt es einen kleinen Hafen und eine Reihe von Anlegestellen für **Sport- und Freizeitschifffahrt**.

Von besonderer Bedeutung für die Stadt Koblenz ist die **Touristenschifffahrt**. Die Anlegestellen für Touristenschiffe konzentrieren sich dabei auf die Altstadtbereiche des Peter-Altmeier-Ufers an der Mosel (Hotelschiffe) und des Konrad-Adenauer-Ufers am Rhein (Schiffstouren). Sämtliche Anlagestellen wurden im Zuge der Umbaumaßnahmen der BUGA 2011 neu hergestellt und organisiert. Von Seiten der Stadt wurden neue **Infrastrukturen für die Touristenschifffahrt** geschaffen, so unter anderem Strom- und Wasseranschlüsse am Peter-Altmeier-Ufer für die dort liegenden Hotelschiffe, Kioske und ein großes WC-Gebäude für die Gäste am Konrad-Adenauer-Ufer. Neue gastronomische Angebote und eine verbesserte Anbindung der Uferbereiche an die Altstadt durch die Neugestaltung von Wegebeziehungen (Rheinstraße, Kornpfortstraße, Stresemannstraße) haben neben zahlreichen weiteren BUGA-Maßnahmen die Attraktivität von Koblenz für Schiffstouristen deutlich erhöht. Verbesserungspotential besteht hinsichtlich der verfügbaren Informationen für Fahrgäste. Über ein **dynamisches Auskunftssystem** mit zentralen Anzeigetafeln im Bereich der Anleger am Konrad-Adenauer-Ufer könnten künftig tagesaktuelle Informationen bereit gestellt werden, die auch online abrufbar sein sollten.

Im Vergleich zu den Vorjahren der BUGA 2011 ist die Anzahl der in Koblenz anlegenden **Hotelschiffe** zwar nicht angestiegen (112 Schiffe im Jahr 2008, 111 Schiffe 2012), jedoch hat sich die Zahl der in diesen Schiffen angebotenen Betten signifikant erhöht (von 117.000 im Jahr 2008 auf über 170.000 in 2012). Dies liegt zum einen an der Modernisierung des Fuhrparks der Redereien und einer deutlichen Vergrößerung der Schiffe mit mittlerweile bis zu drei Etagen. Zum anderen deuten die Zahlen auf eine generell höhere Nachfrage an **Flusskreuzfahrten** vor allem auf dem Rhein hin, bei denen Koblenz ein wichtiger Anlaufpunkt ist. Durch die Vergrößerung der Schiffe ergeben sich auch gestiegene Anforderungen an die Infrastruktur, insbesondere an die Stromversorgung. Ziel muss in diesem Zusammenhang ein konsequent durchgesetzter Anschlusszwang der Hotelschiffe am Peter-Altmeier-Ufer an das städtische Versorgungsnetz sein, um Lärm- und Abgasbelästigungen der Anwohner durch laufende Dieselmotoren (vor allem nachts) zu unterbinden.

Zu den Besonderheiten des Schiffsverkehrs in Koblenz gehören die drei derzeit aktiven **Fähren**. Eine kleine Personenfähre („Liesel“) verbindet das Peter-Altmeier-Ufer in der Nähe des Deutschen Ecks mit Lützel, eine weitere Personenfähre („Schängel“) das Konrad-Adenauer-Ufer mit Ehrenbreitstein. Beide Fähren haben den Charme von „Oldtimern“ und sind nicht barrierefrei. Dem Engagement einer Bürgerinitiative ist die Reaktivierung der Autofähre von Lay zum linken Moselufer zu verdanken. Zur Förderung des Tourismus in Stolzenfels (Ausflugsverkehr zu Schloss, Schlosspark, Stadtwald und den Wanderwegebeziehungen) sowie als Anschluss an die Nahversorgungsstandorte in Lahnstein wäre eine Reaktivierung der stillgelegten Personenfährverbindung Stolzenfels-Lahnstein wünschenswert. In diesem Zusammenhang sollte eine mögliche Förderung durch den Zweckverband Welterbe Oberes Mittelrheintal geprüft werden. Generell sollten die Fähranleger der Personenfähren gestalterisch aufgewertet werden, vor allem in Ehrenbreitstein. Positiv ist die Aufnahme der Gülser Fähre und der Fähre „Schängel“ in den Verkehrsverbund zu bewerten.

Mögliche Handlungsfelder

▶ Einrichtung eines dynamischen Fahrgastinformationssystems mit zentralen Anzeigetafeln am Konrad-Adenauer-Ufer

▶ Konsequenter Anschlusszwang für Hotelschiffe am Peter-Almeier-Ufer an das städtische Versorgungsnetz zur Vermeidung von Lärm- und Geruchsbelästigungen

▶ Sicherung der Fähren im Stadtgebiet, mögliche Reaktivierung der Personenfährverbindung Stolzenfels-Lahnstein, Aufwertung der Fähranleger

Querbeziehungen

Busverkehr, Intermodalität und neue Verkehrsmittel, Stadt am Wasser, Stadteingänge, Sehenswertes Koblenz


Anlegestelle Peter-Altmeier-Ufer



Tourismusschifffahrt


Anlegestelle Konrad-Adenauer-Ufer


Anlegestelle Konrad-Adenauer-Ufer



Anlegestelle Konrad-Adenauer-Ufer



Anlegestelle Konrad-Adenauer-Ufer



Tourismusschifffahrt auf dem Rhein

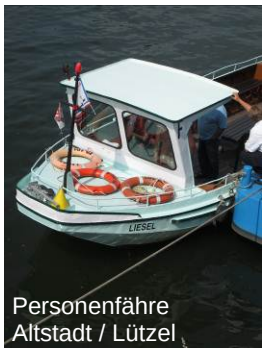


Tourismusschifffahrt

Schiffsverkehr

Bedingt durch die Lage an zwei großen Flüssen kommt den verschiedenen Arten des Schiffsverkehrs in Koblenz eine große Bedeutung zu. Der größte Anteil am Schiffsverkehr entfällt auf die Frachtschifffahrt. Einen besonderen Stellenwert für die Stadt hat zudem die Tourismusschifffahrt, in Form von Hotel- und Ausflugsschiffen.


Personenfähre Altstadt / Ehrenbreitstein



Personenfähre Altstadt / Lützel

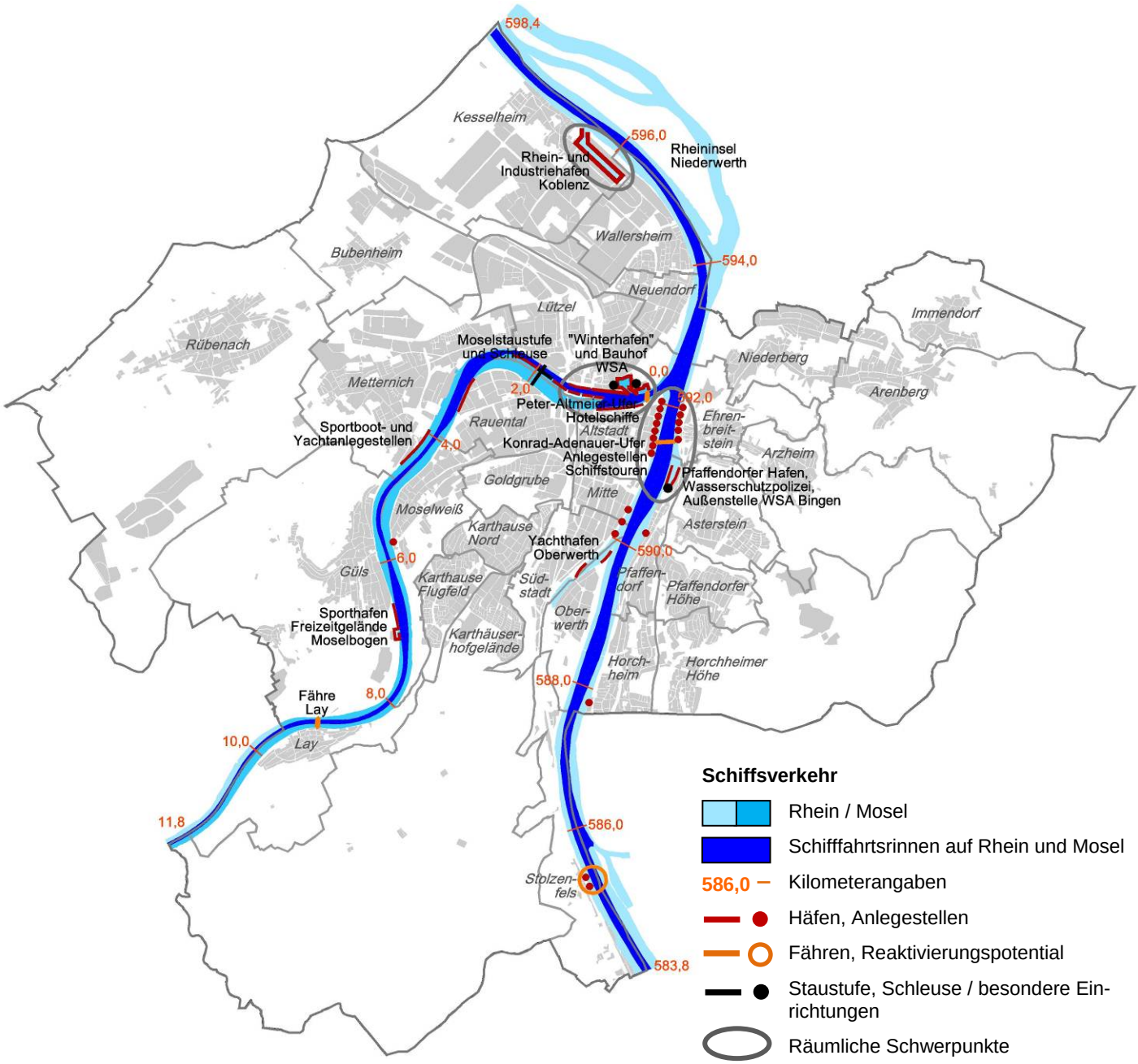

Fähre Lay



Güterschifffahrt auf dem Rhein


Güterschifffahrt auf dem Rhein


Güterschifffahrt auf dem Rhein



Karte Schiffsverkehr auf Rhein und Mosel

Die Karte illustriert das Thema Schiffsverkehr in Koblenz. Zu erkennen sind die Schifffahrtsrinnen auf den Bundeswasserstraßen Rhein und Mosel, Hafenanlagen und andere Schiffsanlegestellen. Die Anlegestellen für den Schiffstourismus konzentrieren sich im Bereich der Altstadt am Konrad-Adenauer-Ufer (Ausflugsschiffe / Schiffstouren) und Peter-Altmeier-Ufer (Hotelschiffe).

rechts: Anlegebereich für Hotelschiffe am Peter-Altmeier-Ufer



Intermodalität und neue Verkehrsmittel

Wie bereits in der Einleitung zu den „Leitlinien der Stadtentwicklung“ aufgezeigt, hat die in den vergangenen Jahrzehnten sehr einseitig erfolgte Ausrichtung auf den motorisierten Individualverkehr zu erheblichen Umweltbelastungen, insbesondere durch Lärm- und Abgasemissionen, sowie zu teils deutlichen Beeinträchtigungen des Stadtbildes sowie der Lebensqualität, vor allem in den zentralen Bereichen der Innenstadt und der Stadtteile, geführt. Neuen und alternativen Verkehrsmitteln kommt von daher bei der **Bewältigung der Mobilität der Gegenwart und Zukunft** neben dem Fuß- und Radverkehr sowie dem etablierten öffentlichen Personennahverkehr (Bus und Bahn) ein immer größerer Stellenwert zu. Die Stärkung umweltfreundlicher und stadtverträglicher Verkehrsmittel gehört zudem zu den grundlegenden Erfordernissen eines ernst gemeinten **Klimaschutzes**.

Der **Elektromobilität** fällt eine herausragende Rolle im Bereich des nachhaltigen Verkehrs zu. Die Motoren von **Elektroautos** erzeugen im Vergleich zu den derzeit noch üblichen Verbrennungsmotoren praktisch keine Lärmemissionen. Bei einem reinen Elektroantrieb fallen zudem – zumindest lokal – keine Abgasemissionen an. Bei Hybridmotoren (Kombination von z.B. Verbrennungs- und Elektromotor) sind diese deutlich reduziert. Derzeit sind erst wenige Elektroautos auf den Straßen unterwegs. Allerdings ist bei einer Weiterentwicklung dieser Technik (höhere Reichweiten, günstigere Preise) und des Netzes von Ladestationen (derzeit sechs Stationen in Koblenz) mit einem entsprechenden Anstieg der Zahl an Elektroautos zu rechnen. Vor allem bei den **Elektrofahrrädern** („E-Bikes“) sind bereits jetzt hohe Zuwachsraten zu verzeichnen. So ist derzeit jedes zehnte verkaufte Fahrrad in Deutschland ein E-Bike, Tendenz steigend. Auch die sogenannten „**Pedelecs**“ (Kurzfassung für „Pedal Electric Cycle“) gehören zur Gruppe der Elektrofahrräder, wobei hier dem Elektromotor nur eine unterstützende Funktion zukommt. Gerade die zahlreichen Hanglagen machen den Einsatz von Elektrofahrrädern in Koblenz äußerst interessant.

Ein weiteres bereits in Koblenz praktiziertes Modell zur Stärkung nachhaltiger Mobilität ist das **Car-Sharing**-Projekt „teilAuto“ des Vereins ÖKOSTADT Koblenz e.V.. Unter dem Motto „Autos nutzen statt besitzen“ stehen den Teilnehmern des Projekts an verschiedenen Stationen im Stadtgebiet, unter anderem in der Innenstadt und den Stadtteilen Oberwerth und Rauental, „teilAutos“ zur Verfügung. Zu erwähnen sind in diesem Zusammenhang auch **Mitfahrbörsen**, wie zum Beispiel eine vom Land angebotene online-Plattform „www.mitfahren.rlp.de“ mit dem „Pendlerportal Rheinland-Pfalz“. Hier können Fahrer und Mitfahrer gesucht und Treffpunkte an Mitfahrerparkplätzen vereinbart werden. Für Koblenz ist der Park&Ride-Parkplatz an der A 61 ist als Mitfahrerparkplatz ausgewiesen.

Im Rahmen der BUGA 2011 wurde eine **Seilbahn**-Verbindung zwischen der Koblenzer Innenstadt und der Festung Ehrenbreitstein zur Bewältigung des großen BUGA-Besucherstroms eingerichtet. Durch die Seilbahn sind Festung und Festungspark gleichsam zu einem Teil der Alt- bzw. Innenstadt geworden. Die privat betriebene

Koblenzer Seilbahn ist die derzeit leistungsstärkste ihrer Art weltweit und erfreut sich großer Beliebtheit. Von Seiten der UNESCO wurde das Einverständnis erteilt, dass die Anlage bis 2026 weiter betrieben werden darf. Zurzeit befindet sich ein eigener Winterbahnhof für die Gondeln im Bereich der Bergstation in Planung. Ebenfalls zur BUGA 2011 wurde auch ein neuer **Schrägaufzug** als Verbindung zwischen dem Stadtteil Ehrenbreitstein und der Festung auf der Trasse eines alten Sessellifts eingerichtet. Der Schrägaufzug wird von der stadteigenen Ehrenbreitsteiner Schrägaufzug GmbH betrieben. Seilbahn wie auch Schrägaufzug sind spannende Beispiele für die alternative Erschließung von Höhenlagen in der Stadt.

Durch die Lage an zwei großen Flüssen ist Koblenz im Prinzip für die Einrichtung von Verbindungen des öffentlichen Personennahverkehrs auf dem Wasser prädestiniert. Sogenannte **Wassertaxis** oder **Wasserbusse** könnten regelmäßige Routen vor allem auf dem Rhein in Richtung Norden bis Andernach / Neuwied anbieten. Dies könnte gerade auch für Berufspendler von Interesse sein, da viele Arbeitsplätze in Koblenz gut von Rhein und Mosel aus andienbar wären (u.a. Industriegebiet Rheinhafen, Verwaltungszentrum Rauental, Büropark Moselstausee). Ansätze für ein solches System existieren bereits in Form der touristischen Schiffstouren.

Von großer Bedeutung für eine nachhaltige Mobilität ist eine gute Kombinierbarkeit von verschiedenen Verkehrsmitteln (Bahn, Bus, Leihautos, Fahrrad u.a.). Schwerpunkte **intermodaler Verknüpfungspunkte** bilden hierbei insbesondere die Bahnhöfe und Schienenhaltepunkte im Zusammenhang mit Busbahnhöfen (Hauptbahnhof, Schienenhaltepunkte Mitte). Als langfristiges Projekt könnte ein neuer Verknüpfungsbereich im Bereich des südlichen Oberwerth entstehen. Die Entwicklungsperspektive beinhaltet eine Kombination von Bahnhaltepunkt, Park&Ride-Parkplatz (vorhanden), Carsharing-Station (vorhanden) und einer Schrägaufzug-Verbindung zur Karthause. Eine solche Verbindung würde zum einen die Anbindung der Karthause und der dortigen Hochschule an die Innenstadt stärken. Zum anderen würde auf diese Weise eine mögliche Ansiedlung von Dienstleistungen im Bereich der Straße Laubach (vgl. Einzelthema „Dienstleistung“ im Themenfeld „Gewerbe, Industrie und Handel“) sehr gut an die Wohnbereiche von Karthause und Innenstadt sowie an den Bahnverkehr angebunden. Die Erreichbarkeit des Sportparks Oberwerth mit dem mit ÖPNV (lokal und regional) würde sich zudem deutlich verbessern.

Mögliche Handlungsfelder

▶ Stärkung der intermodalen Verknüpfungspunkte in der Stadt (Bahnhöfe, Schienenhaltepunkte), z.B. durch die Anlage von Fahrradstationen

Querbeziehungen

Wohnen im Zentrum, Dienstleistung, Straßenverkehr, Busverkehr, Bahnverkehr, Radverkehr, Koblenz zu Fuß, Schifffahrt, Klimaschutz, Hochschulen


Car-Sharing



E-Tankstelle Auto



E-Tankstelle am Rathaus


Seilbahn – Talstation


Seilbahn


Seilbahn – Kabineninnenraum


E-Bikes / Pedelecs



E-Tankstelle Rad

Intermodalität und neue Verkehrsmittel

Vor dem Hintergrund der starken Beeinträchtigung zentraler Lagen in der Stadt und der Stadtteile durch Lärm- und Abgasemissionen, sowie zur Stärkung des Klimaschutzes, kommt umweltfreundlichen und stadtverträglichen Verkehrsmitteln eine immer größere Bedeutung zu.



Schrägaufzug Ehrenbreitstein


Schrägaufzug Ehrenbreitstein – Kabine

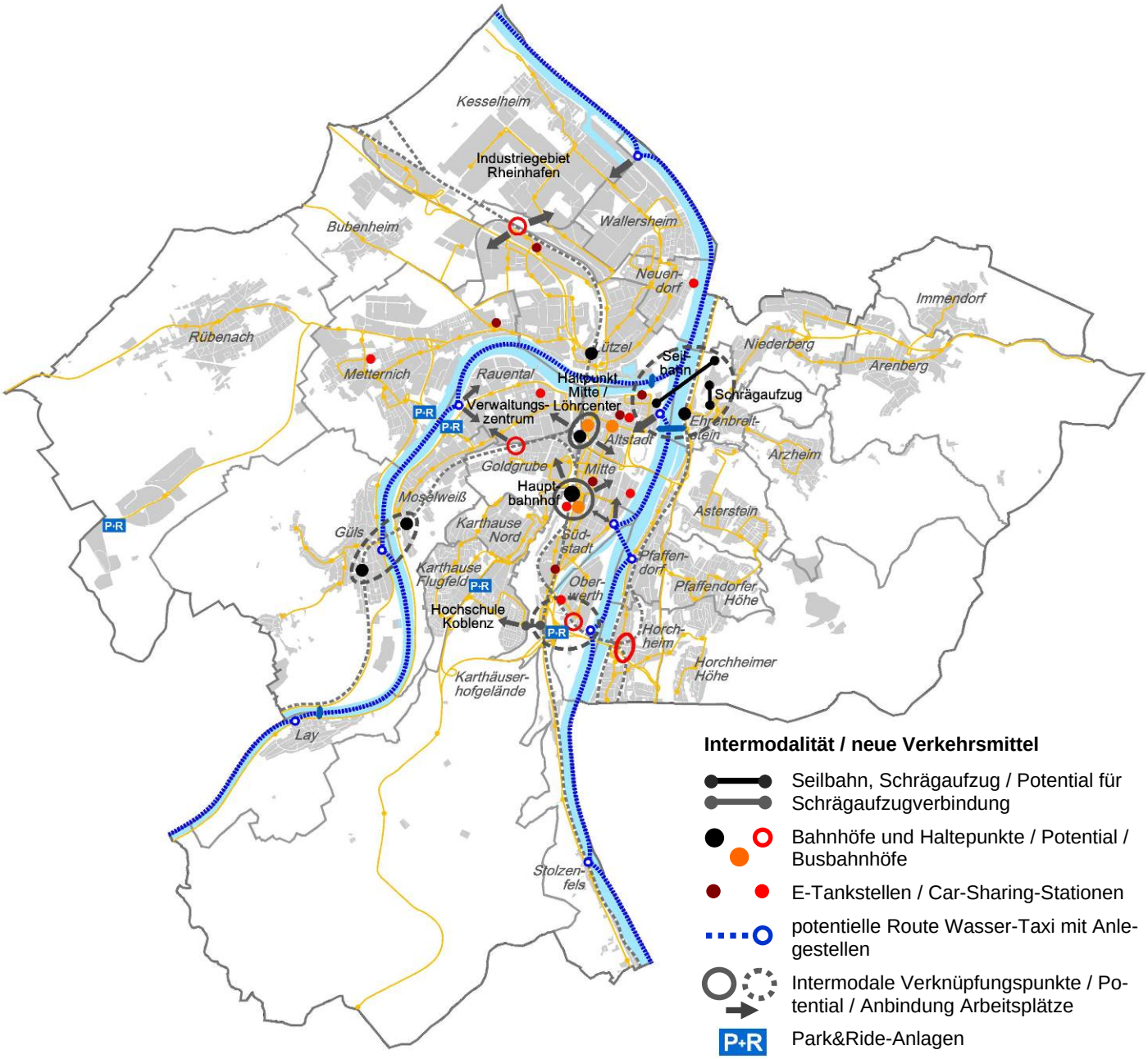

Schrägaufzug Ehrenbreitstein



BUGA „Wassertaxi“


Personenfähre Altstadt-Lützel


BUGA „Wassertaxi“



Intermodalität / neue Verkehrsmittel

- Seilbahn, Schrägaufzug / Potential für Schrägaufzugverbindung
- Bahnhöfe und Haltepunkte / Potential / Busbahnhöfe
- E-Tankstellen / Car-Sharing-Stationen
- potentielle Route Wasser-Taxi mit Anlegestellen
- Intermodale Verknüpfungspunkte / Potential / Anbindung Arbeitsplätze
- Park&Ride-Anlagen
- Straßennetz / Fähren

Karte Intermodalität und neue Verkehrsmittel

Auf der Karte sind die wichtigen intermodalen Verknüpfungspunkte (Hauptbahnhof und Schienenhaltepunkte Mitte) sowie mögliche künftige Verknüpfungsbereiche (z.B. Oberwerth) zu erkennen. Zu den alternativen Verkehrsformen in der Stadt zählen u.a. die Seilbahn und der Schrägaufzug zur Festung Ehrenbreitstein sowie Car-Sharing. Potential besteht für die Einrichtung von Wassertaxiverbindungen.

rechts: Seilbahn zwischen Altstadt und Festung Ehrenbreitstein



Koblenz – Stadt der Brücken

Bedingt durch die Lage an zwei großen Flüssen ist Koblenz eine Stadt der Brücken. Schon die Römer haben Brücken über die Mosel und den Rhein zur Vernetzung der Verkehrswege gebaut. Heute gibt es insgesamt 88 Straßen- und 20 Fußgängerbrücken in Koblenz. Hinzu kommen zahlreiche Eisenbahnbrücken und Unterführungen. Von besonderer Bedeutung sind die acht großen **Flussbrücken** in der Stadt, von denen fünf dem Kraftfahrzeug- und drei dem Eisenbahnverkehr dienen. Mit dem Steg über die Moselstaustufe existiert eine weitere Moselbrücke, die jedoch ausschließlich dem Rad- und Fußverkehr vorbehalten ist. Die Balduinbrücke über die Mosel, die die Altstadt mit Koblenz-Lützel verbindet, ist die älteste Brücke von Koblenz und geht in ihrem Kern bis ins 14. Jahrhundert zurück.

In der Vergangenheit ist im Hinblick auf den Unterhaltungszustand der Koblenzer Brücken ein großer **Sanierungsstau** entstanden. Die meistfrequentierte Koblenzer Brücke, die Europabrücke mit ihren täglich rund 90.000 Fahrbewegungen, wurde in den vergangenen Jahren bereits in Teilen saniert. Ab 2014 wird die marode Vorlandbrücke in Lützel vollständig erneuert. In Gänze neu gebaut werden muss auch die Pfaffendorfer Brücke zwischen der Innenstadt und der rechten Rheinseite, da eine Sanierung dieser Anlage zu teuer wäre. Grundlage für die **Brückensanierung** in Koblenz ist der städtische Masterplan Brücken. Vorgesehen ist die Bereitstellung von über 100 Mio. Euro (einschließlich Fördermittel des Landes) für Neubau- und Instandsetzungsaufgaben, um auch künftig die Erreichbarkeit des Oberzentrums Koblenz aus dem Umland sicher zu stellen.

In Koblenz gibt es eine Reihe **potentieller Standorte für neue Brückenanlagen**, die deutlich zu einer besseren Vernetzung insbesondere der Rad- und Fußwege beitragen würden (vgl. Abschnitt „Barrieren“ im Kapitel „Rahmenbedingungen der Stadtentwicklung“). Die fehlende Querungsmöglichkeit zwischen den Stadtteilen Goldgrube und Rauental könnte im Zusammenhang mit einem neuen Schienenhaltepunkt entstehen. Bei einer Entwicklung der Flächen der ehemaligen Standortverwaltung Bundeswehr / Feste Kaiser Franz in Lützel sollte ein Brückenschlag für Fußgänger zwischen Petersberg und Wallersheimer Weg erfolgen. Einer Verbesserung bedürfen auch die Querungsmöglichkeiten über die B 9 im innerstädtischen Bereich sowie über die Straße Am Wöllershof zwischen Schienenhaltepunkt Mitte und Moselufer. Im Bereich des Gewerbe- und Technologieparks Bubenheim / Industriegebiet könnte die stillgelegte Eisenbahnbrücke über die B 9 für Fußgänger und Radfahrer aktiviert werden. Ein besonderes „Highlight“ in der Koblenzer Brückenlandschaft könnte eine bereits im Rahmen der BUGA 2011 vorgeschlagene neue Fußgänger- und Radfahrer-Brücke über die Mosel unweit des Deutschen Ecks darstellen. Da die Balduinbrücke diese Funktion nur bedingt wahrnehmen kann, würde durch die direkte Anbindung der Innenstadt mit den nördlichen Rheindörfern der Rad- und Fußverkehr in der Stadt einen enormen Bedeutungszuwachs erfahren. Die Lückenschlüsse im Bereich der Hafenanlagen (Rheinhafen, Wasser- und Schifffahrtsamt Lützel sowie ggf. am Pfaffendorer Hafen) sollten ebenfalls durch Brücken erfolgen.

Auch der **Optimierung alter Brückenanlagen** kommt im Zusammenhang mit der Verbesserung des Rad- und Fußverkehrs eine überaus wichtige Rolle zu. Bereits geplant ist eine Sanierung und Verbreiterung des Rad-/Fußweges an der Horchheimer Eisenbahnbrücke. Die **Barrierefreiheit** sollte grundsätzlich gewährleistet sein. Handlungsbedarf ist diesbezüglich insbesondere bei der Erschließung der Rad- und Fußwegeverbindung über die Mosel-Staustufe vorhanden. Auch bei vielen **Fußgängerunterführungen** im Stadtgebiet besteht im Hinblick auf Barrierefreiheit Nachrüstungsbedarf. Neu hergestellt werden sollte die Fußgängerunterführung am Bahnhof Lützel mit einer bislang fehlenden Anbindung der Westseite. Für den Bereich des Schenkendorfplatzes wird ein vollständiger Rückbau der dortigen Unterführung im Zusammenhang mit einer Neugestaltung des Platzes vorgeschlagen.

Ein wichtiges Thema für die Stadtentwicklung stellt die **städtebauliche Integration und Gestaltung** der Brücken und ihrer Zufahrtsanlagen dar. Diese werden zumeist ausschließlich unter (verkehrs)technischen und wirtschaftlichen Gesichtspunkten geplant und erzeugen in Folge große städtebauliche Probleme. Beispiele hierfür sind der Rampenbereich der Balduinbrücke in Lützel, der Anschluss der Pfaffendorfer Brücke an den Friedrich-Ebert-Ring oder der Europabrücke an den Langemarckplatz. Diese Anlagen beeinträchtigen das Stadtbild, erschweren die Querungsmöglichkeiten für Fußgänger und Radfahrer und verbrauchen viel städtischen Raum, der auch für Gebäude genutzt werden könnte. Brücken und ihre Anschlussbereiche müssen im städtischen Umfeld als Teil des gebauten Lebensraums betrachtet und entsprechend sorgfältig und hochwertig gestaltet werden. Aufwertungs- und Inszenierungsmöglichkeiten von Brücken, z.B. durch Beleuchtung, sollten genutzt werden.

Mögliche Handlungsfelder

▶ Fortsetzung der Sanierungsmaßnahmen an den Koblenzer Brücken, Pflege des Brückenbestandes als Daueraufgabe

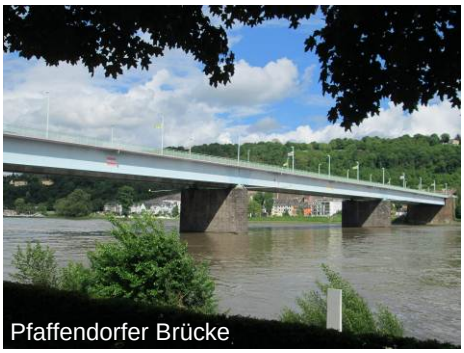
▶ Optimierung alter Brücken (z.B. Horchheimer Brücke) und Entwicklung neuer Brückenstandorte zur besseren Vernetzung des Fuß- und Radverkehrs in der Stadt (u.a. Goldgrube / Rauental), Perspektive: neue Fuß-/Radwegebrücke über die Mosel

▶ Städtebauliche Integration von Brückenköpfen und Anschlussknoten, Aufwertungs- und Inszenierungsmöglichkeiten für Brücken (z.B. durch Beleuchtung) nutzen

▶ Barrierefreiheit von Fußgängerunterführungen, Rückbau Unterführung Schenkendorfplatz, Neugestaltung und Verlängerung Fußgängerunterführung Bahnhof Lützel

Querbeziehungen

Straßenverkehr, Bahnverkehr, Radverkehr, Koblenz zu Fuß, Stadt am Wasser, Stadt- und Ortseingänge, Freizeit und Naherholung, Wandern, Denkmalschutz, Stadtbeleuchtung, Barrierefreiheit und Teilhabe, Sicherheit


Pfaffendorfer Brücke


Fußgängersteg Moselstaustufe


Europabrücke


Kurt-Schumacher-Brücke


Balduinbrücke

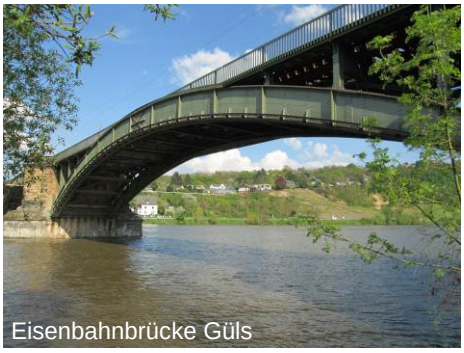

Balduinbrücke


Eisenbahnbrücke Rizzastraße


Fußgängerbrücke B 9

Stadt der Brücken

Bedingt durch die Lage an zwei großen Flüssen ist Koblenz eine Stadt der Brücken. Vor allem die großen Flussbrücken prägen das Stadtbild nachhaltig. Neben den Straßenbrücken gibt es auch eine Vielzahl von Eisenbahn- und Fußgängerbrücken sowie Unterführungen. Eine Reihe von Brücken wird derzeit saniert.


Eisenbahnbrücke Güls

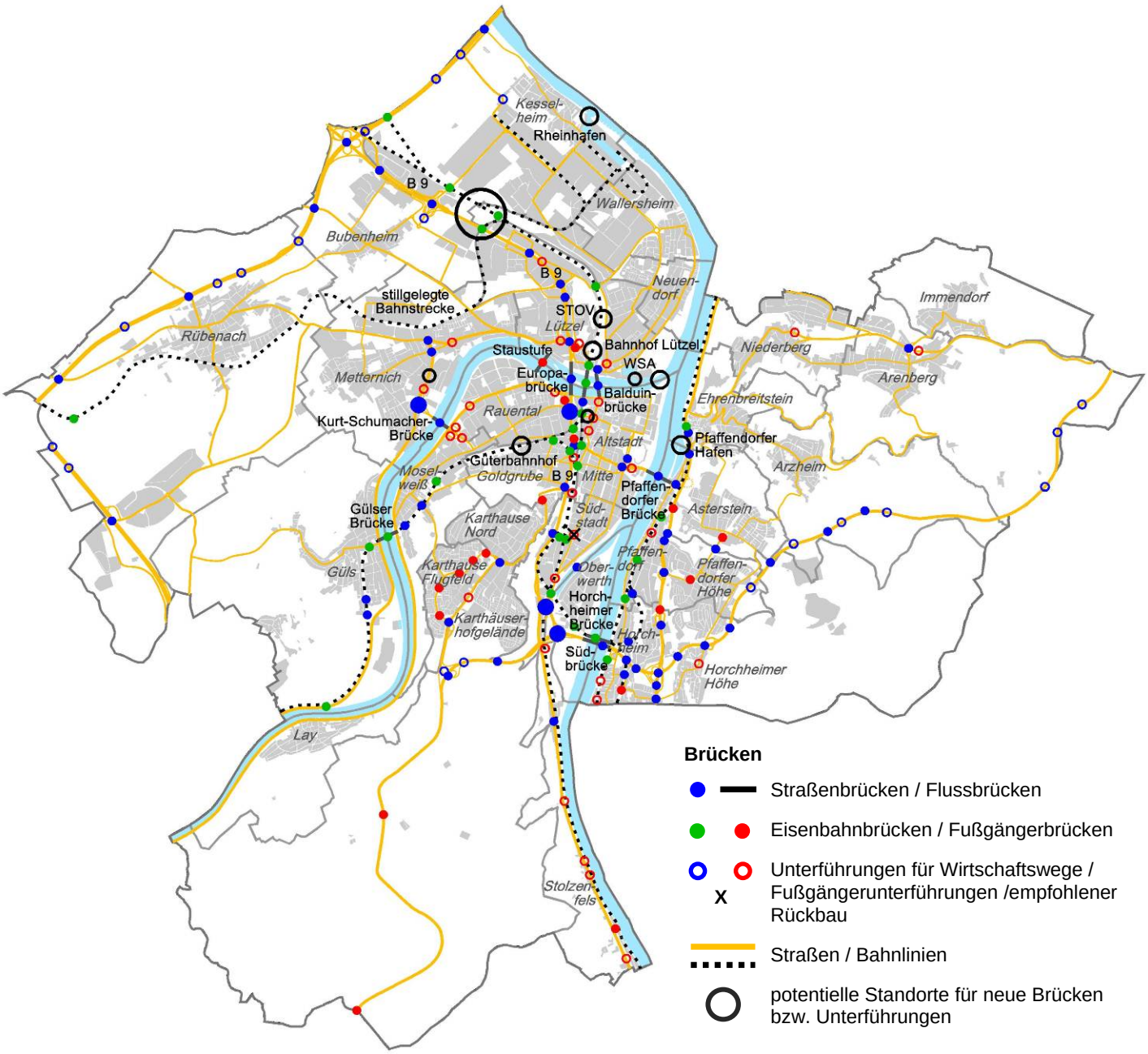

Fußgängerbrücke B42


Südbrücke und Eisenbahnbrücke


Brücke Oberwerth


Fußgängerbrücke Stadtwald


Anschlussknoten Südbrücke / B 9



Karte Brücken und Unterführungen in Koblenz

Auf der Karte ist die große Anzahl der verschiedenen Brückenbauwerke sowie Unterführungen in der Stadt zu erkennen. Hinsichtlich einer besseren Vernetzung des Fuß- und Radwegenetzes ergibt sich eine Reihe neuer potentieller Brückenstandorte, so z.B. zwischen den Stadtteilen Goldgrube / Rauental, im Verlauf der B 9 und an den Zufahrten der Hafenanlagen. Mögliches „Highlight“: eine Rad-Fußwege-Brücke über die Mosel.

rechts: Luftbild der Moselbrücken



Quellenverzeichnis

Literatur

Alle lieben Koblenz Stadtforum e.V., Arbeitskreis Verkehr – verschiedene Sitzungsprotokolle

Bauwelt 6/2012, Thema „Shared-Space“

Bodenschatz, Harald – „Lob der Hauptstraße“ in: Deutsches Architektenblatt, 09/2012

Generaldirektion Wasserstraßen und Schifffahrt, Außenstelle Südwest – „Verkehrsbericht 2012 – Rheinstrom-Gebiet, Ober- und Mittelrhein – Neckar – Mosel – Saar – Lahn“, 2012

Heller, Gerhard – „Bahnlinie Koblenz-Lützel - Ochtendung - (Polch) – Machbarkeitsstudie Umwandlung in einen Multifunktions- und Fahrrad-Wanderweg“, 2006

ISKO - Institut für Stadtforschung Koblenz, im Auftrag der Stadt Koblenz – „Straßenraumanalyse Koblenz“, 2006

ISU, Immissionsschutz, Städtebau, Umweltplanung im Auftrag der Stadt Koblenz, Amt für Stadtentwicklung und Bauordnung – „Stadtteilportrait Stolzenfels“, 2012

Ingenieurbüro Oliver Weinand im Auftrag der Stadt Koblenz, Tiefbauamt – „Studie Anschluss B 49 Asterstein / Arzheim“, Pläne, 2010

Landesbetrieb Mobilität Rheinland Pfalz – „Planfeststellungsentwurf Nordtangente Koblenz-Metternich“, 2004

Lebendige Stadt, Sonderheft „Illumination von Bahnunterführungen“, Juli 2013

Lokale Agenda 21, Arbeitsgruppe Verkehr – „Stoffsammlung Verkehrspolitisches Leitbild für Koblenz, Beitrag zur Erstellung des Masterplan Koblenz (Stadtentwicklungsplan)“, 2013

Lokale Agenda 21, Arbeitsgruppe Verkehr – „Klimaschutzkonzept Koblenz: Maßnahmen Bereich Verkehr“, 2013

Ministerium für Wirtschaft, Verkehr, Landwirtschaft und Weinbau Rheinland-Pfalz (Hrsg.) – „Takt 2015 – Zukunftskonzept Nahverkehr Rheinland-Pfalz“, ohne Datumsangabe

Planungsbüro Gruppe DASS; Machleidt + Partner, Büro für Städtebau – „Radikal Radial! - Wiederbelebung von Hauptstraßen“, 2010

Schwab, Arndt – „Mischflächen, Shared Space und Begegnungszonen“ in „mobilogisch“, Heft 2/2008 und unter www.strassen-fuer-alle.de

Stadt Frankfurt am Main (Hrsg.) – „Tempo-30-Leitfaden / 50 Seiten für Tempo 30“

Stadt Koblenz – „Koblenz, die Stadt der Rhein- und Moselbrücken“, Festschrift 1934

Stadt Koblenz, Tiefbauamt – „Masterplan Brücken“, 2011

Stadt Koblenz – „Rahmenbedingungen für den ÖPNV in Koblenz (vorläufiger Nahverkehrsplan)“, 2011

Stadt Koblenz, Amt für Stadtentwicklung und Bauordnung – „Karte durchschnittlicher täglicher Verkehr in Koblenz“, eigene Erhebung

Stadt Koblenz, Amt für Stadtentwicklung und Bauordnung – „Verkehrsentwicklungsplan (VEP)“ und „Verkehrskonzept Innenstadt“, Entwurf

Stadt Koblenz, Amt für Stadtentwicklung und ‚Bauordnung – „Radverkehrsnetz Koblenz“, Übersichtsplan, 2013

Stadt-Land+Bahn im Auftrag der Stadt Koblenz, Amt für Stadtentwicklung und Bauordnung – „ SPNV-Station Koblenz Lützel, Städtebau- und Verkehrskonzept“, 2001

Stadt-Land+Bahn im Auftrag der Stadt Koblenz, Amt für Stadtentwicklung und Bauordnung – „Neubau SPNV-Haltepunkt Koblenz-Rauental / Verwaltungszentrum“ (Entwurfsstudien, 2009)

Topp, Hartmut – „Tempo 30 auf Hauptverkehrsstraßen mit Wohnnutzung“ in „Straßenverkehrstechnik“, Ausgabe 1/2014

VERTEC, im Auftrag der Stadt Koblenz, Tiefbauamt – „Nordentlastung Koblenz, Bauabschnitte (Nordumgehung Metternich L 52)“, 2013

www.kevag.de

www.mitfahren.rlp.de, www.pendlerportal.de

www.oekostadt-koblenz.de

www.rhein-zeitung.de

www.stadt.koblenz.de

www.verkehr.rlp.de

www.vrminfo.de

www.wikipedia.org -> Bahnstrecken

www.wsa-ko.wsv.de

Abbildungen

Alle Karten: Stabsstelle für integrierte Stadtentwicklung

Alle Fotos (mit Ausnahme der unten angeführten Aufnahmen): Stabsstelle für integrierte Stadtentwicklung

Fotos Seite 38 (Radwegetest, Aktion Stadtradeln), 50 (E-Bikes / Pedelecs, Schrägaufzug Ehrenbreitstein links und Mitte, Personenfähre Altstadt-Lützel): Radverkehrsbeauftragter der Stadt Koblenz im Amt für Stadtentwicklung und Bauordnung

Foto Seite 50 (BUGA-Wassertaxi rechts): www.wikipedia.org

Foto Seite 50 (Car-Sharing): Verein ÖKOSTADT Koblenz e.V.

Luftfotos Seite 9, 55: Amt für Wirtschaftsförderung, Koblenz

4.4 Freiraum, Natur und Landschaft

Koblenz verfügt über eine reichen Bestand an unterschiedlichen Freiräumen und Grünflächen. Diesen Freiräumen in der Stadt und deren Umfeld, der Landschaft und der Natur kommt neben ihrer natürlichen Funktion als Lebensraum für Menschen, Tiere und Pflanzen eine außerordentlich große Bedeutung als **weicher Standortfaktor** für die Stadt zu. Die Qualität – und nicht nur die Quantität – der Freiräume spielt eine wichtige Rolle in den Standortentscheidungen von Unternehmen und möglichen Neubürgern und somit für die Konkurrenzfähigkeit von Koblenz. Sie bieten zudem Raum für Naherholung, Freizeit und sportliche Betätigungen aller Art und haben einen großen Einfluss auf die Wahrnehmung der Stadt – ihr Image – sowohl nach außen wie nach innen. Sie sind entscheidend für die Lebensqualität in Koblenz und tragen erheblich zur Identifikation der Bürgerinnen und Bürger mit ihrer Stadt und den Stadtteilen bei.

In den vergangenen Jahrzehnten sind große Freiflächen in Koblenz für Siedlungstätigkeiten und Verkehrsprojekte in Anspruch genommen worden. Eine deutliche **Reduzierung des Flächenverbrauchs**, einhergehend mit einer Stärkung der Entwicklung bereits erschlossener Flächen (Konversion insbesondere ehemaliger militärischer Liegenschaften, Nachverdichtung, Baulückenschließungen, Stadtteilarrondierungen) gemäß der Leitlinie „Innenentwicklung vor Außenentwicklung“ gehört zu den wichtigsten Zukunftsaufgaben der Stadtentwicklung in Koblenz.

Das Themenfeld „Freiraum, Natur und Landschaft“ gibt anhand von insgesamt 12 Einzelthemen einen Überblick über den Bestand an Freiräumen und Grünflächen und ihren Entwicklungsmöglichkeiten, angefangen beim Netz der „Grünzüge“, das die Stadt mit dem Umland verbindet und die Siedlungsbereiche strukturiert, über „Parks und Grünanlagen“, „Stadtbäume“, „Naturschutz und Umweltpädagogik“ bis hin zu „Kleingärten“, „Landwirtschaft“ und „Wald“. Auch die Themen „Plätze“, „Siedlungsränder“ sowie „Stadt- und Ortseingänge“ werden in diesem Themenfeld behandelt. Durch die besondere topografische Lage spielen darüber hinaus auch die Freiräume an den Flüssen („Stadt am Wasser“) und die Möglichkeiten, die Stadt zu überblicken („Panorama Koblenz“) eine wichtige Rolle in Bezug auf die Freiraumentwicklung der Stadt. Dem Einzelthema „Klimaschutz“ kommt in diesem Themenfeld eine Sonderstellung zu, da es sich eigentlich um eine Querschnittsaufgabe handelt, die sowohl in den Leitlinien der Stadtentwicklung als auch in anderen Themenfeldern bereits voll integriert ist.

Die wichtigsten Grundlagen für das Themenfeld „Freiraum, Natur und Landschaft“ stellen der Landschaftsplan Koblenz für die Gesamtstadt und der Masterplan Grün für die öffentlichen Grünflächen in der Stadt dar. Ferner wurden umfassende Ortsbegehungen zur Erfassung des Freiraumbestandes in Koblenz und seines Entwicklungspotentials durchgeführt. Eine vollständige Übersicht der verwendeten Quellen findet sich am Ende dieses Themenfeldes.

Grünzüge

Grünzüge bilden das „grüne Gerüst“ der Stadt. Es handelt sich dabei um bandförmige und zusammenhängende, überwiegend nicht bebaute Freiräume, die unterschiedlichste Freiraumnutzungen aufweisen können, von landwirtschaftlichen Flächen und Waldflächen über Sportanlagen und Freizeitgärten bis hin zu Parks und Grünanlagen. Sie stellen zudem wichtige Lebensräume und Vernetzungs- bzw. Wanderkorridore für Pflanzen und Tiere dar, die verschiedene Biotope miteinander verbinden. Auch hinsichtlich des Klimaschutzes kommt ihnen eine wichtige Funktion zu, da sie in ihrem Verlauf oft deckungsgleich mit den Luftleitbahnen und Kaltluftschneisen im Stadtgebiet sind und die Siedlungsbereiche mit Frischluft versorgen.

Während Grünzüge auf regionaler Ebene Städte und Orte voneinander abgrenzen, stellen sie in der Stadt quasi „innere Siedlungsgrenzen“ an den Übergängen zwischen Stadt- und Ortsteilen dar. Auf lokaler Ebene haben sie also eine gliedernde Wirkung für die Stadtlandschaft. Darüber hinaus verbinden Grünzüge die städtischen Siedlungs- und Grünbereiche auch mit der Landschaft und den Naturräumen außerhalb der Stadt. In Koblenz wird dies besonders auf der rechten Rheinseite deutlich, wo die großen „grünen Finger“ der **Bachtäler** die Siedlungsbereiche der Stadtteile kammförmig voneinander trennen. Gleichzeitig findet so eine enge Verzahnung von Siedlungsflächen und Landschaft statt. Die Topographie der Bachtäler und Hänge hat dabei einen wesentlichen Anteil an der Ausformung der Grünzüge.

Nördlich der Mosel übernehmen vor allem die überwiegend landwirtschaftlich genutzten **Freiräume** die Aufgabe der Siedlungsgliederung. Hier ist vor allem der große, von Westen kommende Grünzug zwischen Metternich und Rübenach zu nennen, der – wenngleich auch durch B 9 und Bahnlinie unterbrochen – seine Fortsetzung entlang des Bubenheimer Baches bis in das Industriegebiet findet. Diese Freiraumverbindung wird bei Umsetzung der Verkehrs- und Siedlungsplanungen im Bereich zwischen Bubenheim und Metternich (u.a. Nordtangente) deutlich beeinträchtigt werden. Im Bereich zwischen Rhein und Mosel bilden die **Hänge** der Karthause die zentralen Grünzugverbindungen zwischen Innenstadt und Stadtwald im Süden. Auch die Grünverbindungen entlang von Rhein und Mosel sind von einer großen Bedeutung für die innere Grünstruktur der Stadt, wenngleich sie in ihren räumlichen Dimensionen im Vergleich deutlich schmaler ausfallen. Große **Verkehrstrassen**, wie beispielsweise Abschnitte der B 49 und B 42 auf der rechten Rheinseite, sowie auch große Stadtstraßen, wie der Friedrich-Ebert-Ring oder der Berliner Ring auf der Karthause, erfüllen trotz ihrer Barrierewirkung im Stadtgebiet durch den hohen Anteil an parallel verlaufendem „Straßenbegleitgrün“ eingeschränkt ebenfalls die Funktion von Grünzügen.

Die das Stadtgebiet gliedernden Grünzüge werden durch eine Vielzahl von kleineren, stadtteil- und quartiersbezogenen Grünzügen ergänzt. Ein Beispiel hierfür sind die **lokalen Grünzüge** auf den Stadtteilgrenzen von Neuendorf und Wallersheim sowie zwischen Neuendorf und Lützel. Diese Grünzüge verbinden die Stadtteile mit dem

Rheinufer und sollten nicht nur unbedingt gesichert, sondern künftig auch deutlicher herausgearbeitet und aufgewertet werden. Im Bereich des Dienstleistungsparks Rauental wurden im Zuge der Umstrukturierung des Gebiets mehrere kleine Grünzüge angelegt. Hier besteht ein Verknüpfungspotential zum Grünzug in der Blücherstraße und weiter – bei einer Bepflanzung der Behringstraße mit Bäumen – zu den Grünbereichen am Moselgüterbahnhof. Von dort kann eine Freiraumverbindung über die Karthausehänge bis zum Stadtwald aufgebaut werden, die auch die Siedlungsbereiche der Karthause durchdringt.

Darüber hinaus bestehen noch weitere **Ergänzungs- und Aufwertungspotentiale** für Grünzüge im Stadtgebiet. So sollte in Asterstein die Vorhaltetrasse für eine Stadtteilverbindungsstraße dauerhaft als Grünverbindung gesichert werden. In Arzheim ist die Anbindung der Weikertswiese an die Silberstraße zu erhalten. Die noch in Resten vorhandene Grünraumverbindung am Ortseingang Arzheim sollte ebenfalls freigehalten werden. Potential ist zudem für die Anlage einer durchgehenden Grünzugverbindung vom Petersberg in Lützel über stillgelegte Bahnflächen parallel zum Schönbornsluster Weg vorhanden. Die Lücken in den Grünzugverbindungen an der Mosel in den Bereichen der Wehrtechnischen Dienststelle in Metternich und an der Staustufe sollten langfristig geschlossen werden. In Rübenach besteht die Möglichkeit, einen Grünzug in Ost-West-Richtung parallel zum Brücker Bach zu etablieren.

Das Grünzugsystem wird durch Stadtbäume und auch durch größere Freiraumbereiche im Stadtgebiet mit teils extensivem Charakter als „**grüne Trittsteine**“ für Tiere und Pflanzen ergänzt.

Mögliche Handlungsfelder

▶ Sicherung wichtiger Grünzugverbindungen im Flächennutzungsplan der Stadt

▶ Erhalt und Qualifizierung von wichtigen Grünzügen in der Stadt und in den Stadtteilen, die zugleich auch Erholungsfunktion haben (Beispiel Grünzug Asterstein)

▶ Schließung von Lücken in Grünzugsystemen (z.B. Schönbornsluster Straße zwischen Bubenheimer Bach und Güterbahnhof Lützel)

▶ Etablierung von Wegebeziehungen in den Grünzügen

▶ Stärkung und Schließung von Grünzugverbindungen in Siedlungszusammenhang durch Baumpflanzungen („Stadtbäume“) an Straßen

Querbeziehungen

Wohnflächenpotentiale, Gewerbegebiete, Straßenverkehr, Koblenz zu Fuß, Parks und Grünanlagen, Stadt am Waser, Stadtbäume, Siedlungsränder, Klimaschutz, Naturschutz und Umweltpädagogik, Freizeit und Naherholung


Arenberg – Weikertswiese


Oberwerth – Laubach

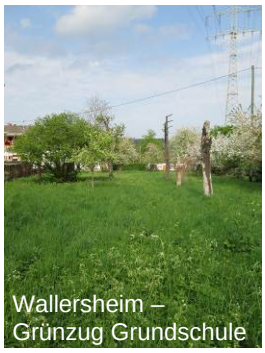

Asterstein – zentraler Grünzug


Horchheimer Höhe – Grünzug


Lützel – An der Goetheschule


Neuendorf / Wallersheim – Werner-von-Siemens-Straße


Wallersheim / Neuendorf – Grünzug


Wallersheim – Grünzug Grundschule

Grünzüge

Grünzüge bilden zusammen mit Parks und anderen Freiflächen das „grüne Gerüst“ der Stadt. Sie haben vielfältige Funktionen (u.a. für die Naherholung, für Biotopverbindungen und den Klimaschutz) und bilden die „inneren“ Siedlungsränder im Stadtgefüge.

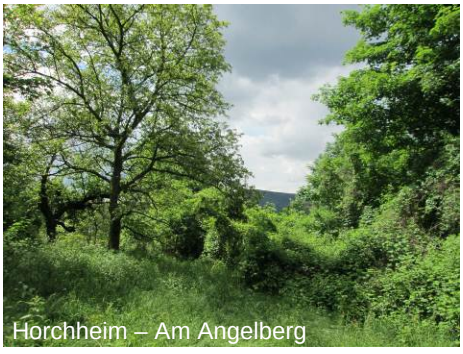

Kesselheim – Grünzug Südwest


Rauental – Blücherstraße


Pfaffendorfer Höhe – Grünzug parallel B 42


Kesselheim – Im Sändchen


Pfaffendorf – Grünzug B 42


Horchheim – Am Angelberg



Karte der Grünzüge und grünen Vernetzungsachsen in Koblenz

Die Karte zeigt das umfangreiche Netz von Grünzügen im Stadtgebiet. Dieses Netz wird auf Mikroebene durch Parkanlagen und Grünflächen sowie durch Stadtbäume (Alleen, Baumreihen) noch ergänzt.

Zu erkennen sind auch die großen Offenland-Vernetzungsachsen vor allem im Bereich nördlich der Mosel, in den Bachtälern auf der rechten Rheinseite und entlang der Karthausehänge.



rechts: Grünzug Horchheimer Höhe

Parks und Grünanlagen

Parks und Grünflächen haben eine herausragende Bedeutung für die Lebensqualität in der Stadt. Sie prägen darüber hinaus in einem hohen Maße das Bild, das Image der Stadt. Parks und Grünanlagen haben somit zum einen eine stark indentitätsstiftende Wirkung für die Bewohnerinnen und Bewohner der Stadt, zum anderen erhöhen sie die Attraktivität für Gäste und Touristen. Dies wird besonders deutlich durch die seit der BUGA 2011 gestiegenen Besucher- und Übernachtungszahlen in Koblenz. Zudem ziehen auch wieder mehr Menschen – vor allem Studenten – in die Stadt und hier wiederum in zentrale Stadtteile, die von den Aufwertungsmaßnahmen der BUGA in besonderem Maße profitiert haben. Derzeit verfügt Koblenz über einen öffentlichen Grünbestand von rund 170 ha Park- und Grünanlagen und ca. 78 ha Straßenbegleitgrün.

Von besonderer Bedeutung sind die großen zusammenhängenden Grünflächen der **Rheinanlagen**, die in ihrem südlichen Abschnitt – den Kaiserin-Augusta-Anlagen – ursprünglich von dem berühmten Landschaftsplaner Peter Joseph Lenné entworfen wurden und die sich über 3,5 km vom Deutschen Eck bis zum Stadtteil Oberwerth erstrecken. Seit der BUGA 2011 ist der neu gestaltete Schlosspark, einer der Kernausstellungsbereiche der BUGA, direkt mit den ebenfalls bereits in großen Teilen völlig neu gestalteten Rheinanlagen verbunden. Die neuen Grünflächen am Deutschen Eck mit dem zweiten BUGA-Kernausstellungsbereich Blumenhof / Paradiesgarten bilden nun ebenfalls einen Bestandteil dieses Freiraumsystems. Die neu geschaffene parkartige Grünfläche auf dem zuvor als Parkplatz genutzten Clemensplatz / Reichenspergerplatz sorgt für eine grüne Verbindung zur Altstadt. Die Aufwertung der Rheinanlagen soll in den kommenden Jahren mit der Neugestaltung des Abschnitts zwischen Café Rheinanlagen und Mozartstraße abgeschlossen werden.

Mit dem **Festungspark** auf dem Plateau vor der Festung Ehrenbreitstein, dem dritten Kernausstellungsbereich der BUGA 2011, ist zudem ein völlig neuer, multifunktional nutzbarer Grünraum in der Stadt mit überregionaler Bedeutung entstanden, der mit der Seilbahn schnell und direkt von der Altstadt aus erreichbar ist. Der historische **Landschaftspark** um das **Schloss Stolzenfels** – ebenfalls ein Werk von Peter Joseph Lenné – wurde im Kontext der BUGA durch das Land Rheinland-Pfalz aufwändig restauriert und gehört zu den herausragenden Schmuckstücken der Landschaftsgestaltung im Weltkulturerbegebiet Oberes Mittelrheintal. Insgesamt haben die Freiräume, besonders in der Innenstadt, durch die BUGA einen gewaltigen Entwicklungsschub erfahren, von dem die Stadt in der Innen- und Außenwahrnehmung noch lange profitieren wird. Umso wichtiger ist es für die künftige Entwicklung der Stadt, weiter auf dem „BUGA-Geist“ aufzubauen und auch andere Freiraumbereiche in der Stadt – vor allem auch in den Stadtteilen – schrittweise zu entwickeln.

Zu den „schlafenden“ Grünflächenpotentialen von Koblenz gehört der **Volkspark** auf dem Petersberg in **Lützel**, Teil der ehemaligen Festungsanlage um die Feste Kaiser Franz. Dieser – nach seiner Anlage in den 1930er Jahren als „schönster Garten der

Stadt Koblenz“ und als „Sanssouci nicht nur der Einheimischen, sondern auch vieler auswärtiger Besucher“ bezeichnete – Park führt derzeit sowohl in gestalterischer Hinsicht als auch hinsichtlich der Anbindung an das Umfeld ein Rand-Dasein. Hier besteht ein enormes Entwicklungspotential bei einer Ausweitung der gestalteten Grünflächen in Richtung Süden an die Grünbereiche der Feste Franz. Der dortige Sportplatz sollte zugunsten einer zusammenhängenden Grünraumgestaltung verlagert werden. Ebenfalls große Potentiale für eine Grünflächenentwicklung bestehen im Umfeld der ehemaligen Festungsanlagen **Fort Asterstein** und der Reste des **Forts Kaiser Alexander** auf der Karthause. Teilweise sind in diesen Bereichen ergänzende städtebauliche Maßnahmen erforderlich.

Auch an anderen Stellen sollten die vorhandenen Potentiale stärker herausarbeitet und genutzt werden, sind Pflegerückstände und Investitionsstaus abzubauen. Die **Südallee** als zentraler, in Nord-Süd-Richtung verlaufender Innenstadt-Grünzug, sollte wieder ihre Funktion als „grünes Rückgrat“ der südlichen Innenstadt und Bezugsraum für die umliegenden Wohnquartiere zurückerlangen. Entsprechende Planungsüberlegungen wurden bereits angestellt, so auch hinsichtlich einer Kombination mit Spielflächen. Ideen für eine Aufwertung des **Mendelssohn-Parks** mit Lindenallee in Horchheim einschließlich einer besseren Integration in das Umfeld – entwickelt in Zusammenarbeit mit dem Verein Mendelssohnpark e.V. – sind ebenfalls vorhanden.

Die **Moselufer** in **Lützel** und zwischen Altstadt und **Rauental** befinden sich in einem wenig attraktiven Zustand. Hier besteht ein großes Aufwertungspotential für die angrenzenden Stadtteile. In Lützel bedarf es ergänzender städtebaulicher Maßnahmen im Stadtteilzentrum, in Rauental sollte die ufernah verlaufende B 49 mit Stadtbäumen bepflanzt werden. Sollte es in Metternich zu einer Schließung der Wehrtechnischen Dienststelle (WTD 51) kommen, so könnte hier ein zusammenhängender extensiver **Moselauenpark** für den Stadtteil und die angrenzenden Einrichtungen Universität und Technologiezentrum Koblenz entwickelt werden. Ansätze hierfür sind im Bereich der Kurt-Schumacher-Brücke bereits vorhanden. Dieser Park hätte zugleich Retentionsraum-Funktion für die Mosel. Weitere, eher extensive Parks bzw. Grünflächen für die Stadtteile könnten in Asterstein im Bereich des zentralen Grünzugs (Vorhaltetrasse Stadtteilverbindungsstraße), auf der Weikertswiese in Arenberg und im Bereich des südlichen Grünzugs im Stadtteil Horchheimer Höhe entstehen.

Generell ist eine hochwertige, „städtische“ Gestaltung von Grünflächen in den zentralen Siedlungsbereichen vorzusehen, während die Grünflächen in den Randbereichen oder außerhalb der Siedlungen eher einen „robusten“, extensiven Charakter haben können. In jedem Fall ist eine gute **Erreichbarkeit** der Parks und Grünflächen eine unabdingbare Voraussetzung dafür, dass diese durch die Bevölkerung und Besucher der Stadt überhaupt angenommen und genutzt werden können. Teil einer jeden Grünflächenplanung muss von daher die Vernetzung mit den angrenzenden Quartieren sein. Die künftige Unterhaltung und Pflege der Grünflächen ist ebenfalls ein wichtiger Aspekt der Grünflächengestaltung, da die Qualität und Akzeptanz der Freiräume stark von ihrem Pflegezustand abhängt.

Zu den gestalteten Grünflächen in der Stadt gehören auch die **Friedhöfe**, die zudem in Ergänzung zu den Parkanlagen oft auch eine gewisse Naherholungsfunktion übernehmen. Besonders deutlich wird dies am Beispiel des Hauptfriedhofs am nördlichen Karthausehang, der in weiten Teilen den Charakter eines englischen Landschaftsparks aufweist. Insgesamt gibt es in Koblenz neben dem Hauptfriedhof zwei Bezirksfriedhöfe (Metternich und Asterstein) sowie eine ganze Reihe größerer und kleinerer Stadtteilfriedhöfe, teilweise auch konfessionell. Insgesamt umfassen die kommunalen Friedhöfe eine Fläche von rund 78 ha.

In Lützel und in Asterstein sind die Friedhofsflächen Teil eines größeren, zusammenhängenden Grünflächensystems im Umfeld der dortigen Festungsbauwerke. In Lützel ist der Friedhof sogar auf einem Teil des Volksparks angelegt worden. Insofern ist eine Durchlässigkeit der Friedhöfe für Besucher der angrenzenden Park- und Grünanlagen wichtig. Bei einer Umgestaltung dieser Bereiche sollten die Friedhofsanlagen in die entsprechenden Planungen mit einbezogen werden.

Mögliche Handlungsfelder

▶ Aufwertung und teilweise Ergänzung von vorhandenen Grünanlagen und Parks (Teilbereich Kaiserin-Augusta-Anlagen, Südallee, Volkspark Lützel, Mendelssohn-Park Horchheim, Teilbereich Moselufer Lützel und Rauental)

▶ Anlage neuer Grünflächen bzw. extensiver Parkanlagen (Fort Asterstein, Umfeld Feste Kaiser Franz in Lützel, Moselauenpark Metternich in Abhängigkeit von WTD 51, Umfeld Reduit Feste Kaiser Alexander Karthause Nord, Grünzug Asterstein)

▶ Neue Grünflächenpotentiale durch die Verlagerung und Zusammenlegung von Sportflächen (Feste Kaiser Franz, Fort Asterstein)

▶ Verbesserung der Wegevernetzung der Grünflächen und Parks mit den angrenzenden Quartieren und untereinander (insbesondere Volkspark / Feste Kaiser Franz in Lützel, Mendelssohnpark mit Lindenallee in Horchheim)

▶ Einbeziehung von Friedhofsflächen in zusammenhängende Freiraumplanungen (Volkspark Lützel, Fort Asterstein)

Querbeziehungen

Wohnflächenpotentiale, Wohnumfeld, Grünzüge, Panorama Koblenz, Stadt am Wasser, Stadtbäume, Plätze, Stadt- und Ortseingänge, Klimaschutz, Freizeit und Naherholung, Sport, Spielplätze, Kunst, Events, Denkmalschutz, Die Koblenzer Festungsanlagen, Sehenswertes Koblenz, Inklusion und Teilhabe, Gender Mainstreaming


Altstadt – Schlosspark


Lennédenkmal


Altstadt – Schlossgarten


Altstadt – Schlossgarten


Altstadt – Schlosspark


Altstadt – Grünanlagen am Rhein

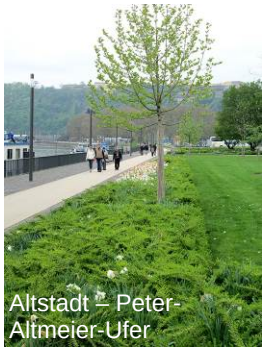

Altstadt – Clemensplatz


Altstadt – Neustadt

Parks und Grünanlagen I

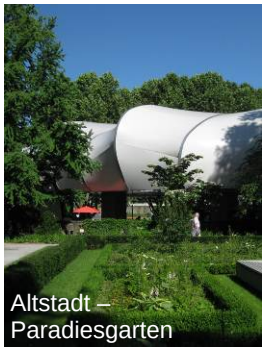
Die Parks und Grünanlagen prägen in einem hohen Maße das Bild der Stadt und haben eine starke identitätsstiftende Wirkung für die Stadtbevölkerung wie für Besucher. Durch die BUGA 2011 haben die Uferanlagen, der Schlosspark und die Grünanlagen am Deutschen Eck eine enorme Aufwertung erfahren.


Altstadt – Rheinzollstraße


Altstadt – Peter-Altmeier-Ufer


Altstadt – Konrad-Adenauer-Ufer


Altstadt – Am Deutschen Eck


Altstadt – Paradiesgarten


Altstadt – Blumenhof


Ehrenbreitstein – Festungspark


Ehrenbreitstein – Festungspark


Ehrenbreitstein – Festungspark


Ehrenbreitstein – Rheinuferpark


Altstadt – Friedrich-Ebert-Ring


Ehrenbreitstein – Stadtentrée


Horchheim – Mendelssohnpark


Horchheim – Lindenallee Mendelssohnpark

Parks und Grünanlagen II

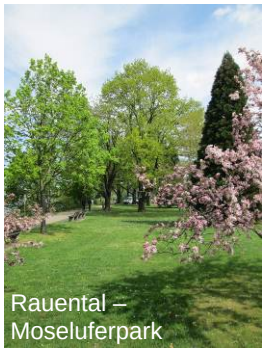
Mit der BUGA wurde der große neue Festungspark Ehrenbreitstein angelegt, der über die Seilbahn direkt mit der Innenstadt verbunden ist. In den Stadtteilen finden sich ebenfalls attraktive Parks – teilweise mit hohem Entwicklungspotential – wie der Mendelssohnpark in Horchheim oder der Volkspark in Lützel.


Mitte – Kaiserin-Augusta-Anlagen

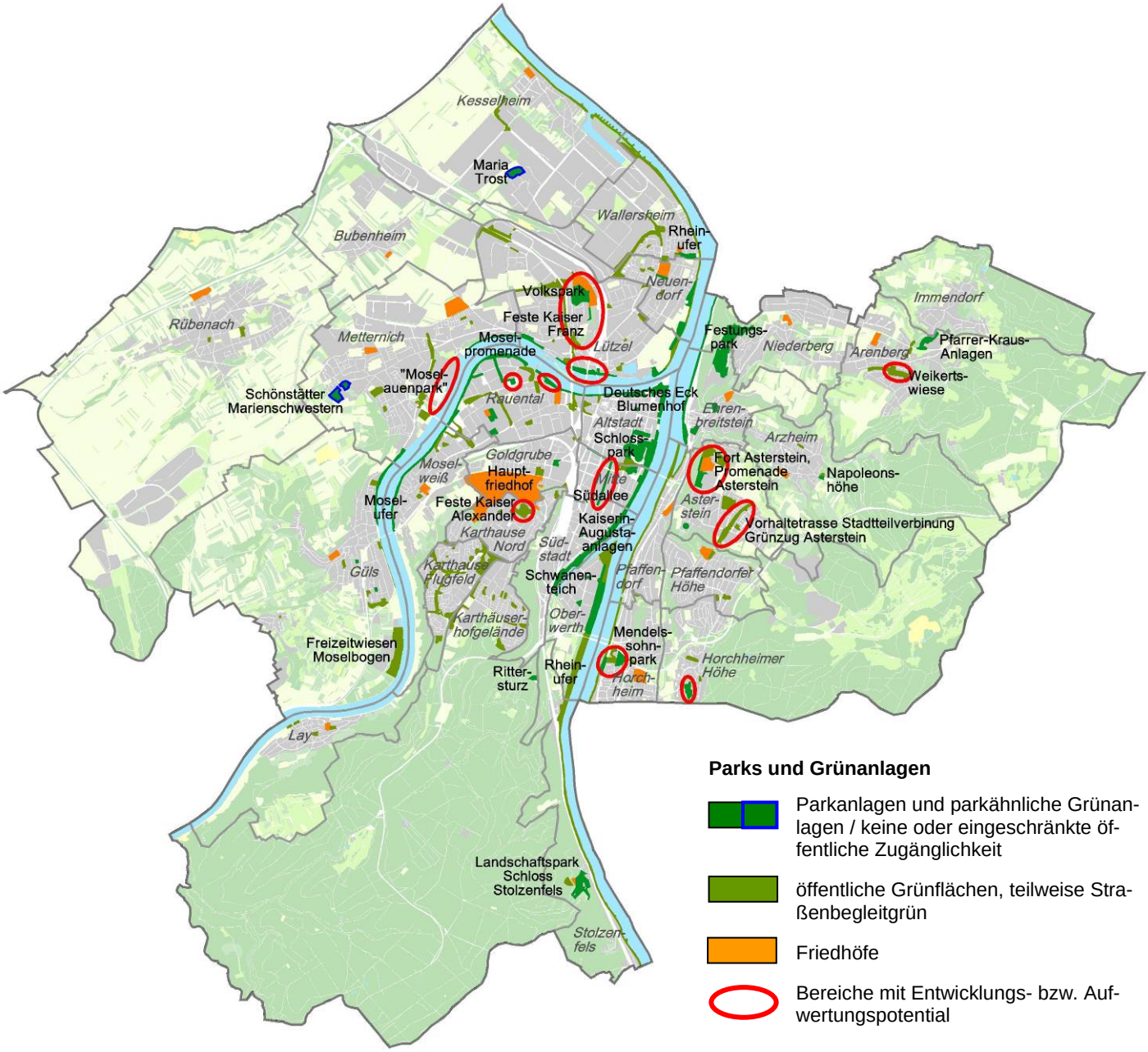

Mobiles Grün


Mitte – Kaiserin-Augusta-Anlagen


Oberwerth – Uferpark


Rauental – Moseluferpark


Lützel – Volkspark



Parks und Grünanlagen

Parkanlagen und parkähnliche Grünanlagen / keine oder eingeschränkte öffentliche Zugänglichkeit

öffentliche Grünflächen, teilweise Straßenbegleitgrün

Friedhöfe

Bereiche mit Entwicklungs- bzw. Aufwertungspotential

Parks und Grünanlagen

Die 3,5 km langen Rheinanlagen stellen den größten zusammenhängenden Grünflächenkomplex in Koblenz dar. Eine ganze Reihe von Grünanlagen im Stadtgebiet weist ein deutliches Entwicklungspotential auf. Diese Flächen liegen vor allem an der Mosel und im Umfeld der Festungsanlagen in Lützel, Asterstein und auf der Karthause. Von besonderer Bedeutung ist eine Aufwertung der Südallee als zentraler Grünachse in der Innenstadt.

rechts: Luftbild des Schlossparks während der BUGA 2011



Panorama Koblenz

Aussichtspunkte sind Orte des Genusses, der Reflektion und des Überblicks. Sie vermitteln einen besonders intensiven Eindruck von der Schönheit einer Stadt, der sie umgebenden Landschaft und Natur und von räumlichen Zusammenhängen. So bieten attraktive Ausblicke über die Stadt eine besondere Identifikationsmöglichkeit für den Betrachter mit dem eigenen Lebensraum, sei es die Innenstadt, der eigene Stadtteil oder die Einbettung der Siedlungsflächen in den Landschaftsraum. Panoramen der „eigenen Stadt“ vermitteln ein Gefühl von Heimat und Lokalstolz. Auch sind solche Orte prädestiniert für die Naherholung, um die Gedanken schweifen zu lassen und Abstand vom Alltag gewinnen zu können.

Durch seine besondere Lage an mehreren Mittelgebirgen, die tiefen Taleinschnitte der großen Flüsse und auch der Bachtäler auf der rechten Rheinseite, ergeben sich eine Vielzahl von reizvollen Blickbeziehungen über die Stadt Koblenz und die angrenzende Landschaft. Die zahlreichen Möglichkeiten, die Stadt zu überblicken, stellen eine besondere Standortqualität von Koblenz für Bewohner und Besucher gleichermaßen dar und werden entsprechend bereits im Landschaftsplan der Stadt Koblenz dargestellt.

Der Masterplan Grün ergänzt die Bestandserfassung des Landschaftsplans unter dem Motto „Koblenz: überblicken“ und erweitert die vorhandenen Aussichtspunkte um das Konzept der sogenannten **Stadtbalkone**. Dabei handelt es sich im Hinblick auf die Aussichtsmöglichkeiten um besonders attraktive Wegeabschnitte und Grünanlagen an den Hangkanten zur Stadt, die durch das Freischneiden von Sichtachsen bzw. Blickbeziehungen und das Aufstellen von bequemen Sitzgelegenheiten aufgewertet werden können. Im Bereich der Karthause existieren mit dem Philosophenweg am Osthang mit Ausblick über die Südstadt und die Stadtteile auf der rechten Rheinseite („Rheinblick“) und dem Panoramaweg am Westhang mit Blickrichtung zur Mosel und Güls („Moselblick“) bereits zwei im Prinzip sehr reizvolle Stadtbalkone.

Die westliche Hangkante des Festungsparks Ehrenbreitstein mit dem beliebten neuen BUGA-Aussichtsbauwerk, die Promenade oberhalb des Rheins am Fort Asterstein, der Grünbereich zwischen der Trierer Straße und dem Moselufer in Lützel und der Wanderweg vom Kimmelberg in Metternich nach Güls („Überm Rath“) stellen weitere bereits vorhandene Stadtbalkone in Koblenz dar, die mit teilweise einfachen Mitteln deutlich aufgewertet werden können. Potential für neue Stadtbalkone ist in Metternich (Rohrer Pfad) und in Pfaffendorf (Fußwegebeziehung oberhalb der Bahntrasse) vorhanden.

Gerade die **Festungsanlagen** der Stadt Koblenz haben durch ihre exponierte Lage in der Stadt eine herausragende Bedeutung für das Thema „Panorama Koblenz“. Da die Standorte dieser Festungen aus militärstrategischen Gründen gewählt wurden, müssen früher ausgezeichnete Blickbeziehungen zwischen den einzelnen Anlagen bestanden haben. Diese heute oft zugewachsenen Blickachsen sollten wieder her-

gestellt werden. Doch nicht nur die Beziehungen der Festungen untereinander machen sie als Aussichtspunkte so attraktiv, sondern auch die Ausblickmöglichkeiten auf die Stadt. Besonders herausragend sind die Panoramen von der Festung Ehrenbreitstein auf die Altstadt mit Moselmündung und vom Fort Konstantin auf die Innenstadt. Im Bereich der Feste Franz mit Volkspark in Lützel, am teilweise noch erhaltenen Reduit der Feste Kaiser Alexander (Karthause Nord) und am Fort Asterstein können neue attraktive Aussichtspunkte entstehen.

Die Erreichbarkeit der Aussichtspunkte und die Vernetzung insbesondere der Stadtbalkone untereinander und mit den Siedlungsbereichen ist von großer Wichtigkeit. So kann beispielsweise der bereits erwähnte Stadtbalkon „Rheinblick“ (Philosophenweg) am Osthang der Karthause durch eine neue Wegebeziehung zum Fort Konstantin eine weitere deutliche Aufwertung erfahren. Zugleich würde so eine wichtige neue Fußwegebeziehung von der Innenstadt zu den Höhenstadtteilen auf der Karthause geschaffen. Das Fort Asterstein sollte deutlich besser an die Promenade oberhalb des Rheins angebunden werden. Für die Festungsanlagen wurde diesbezüglich bereits ein System von Themenwegen erarbeitet, welches im Themenfeld Freizeit, Kultur und Tourismus vorgesellt wird.

Mit der Dachterrasse auf dem neuen Forum Confluentes und dem begehbaren Denkmal am Deutschen Eck existieren in Koblenz auch zwei beeindruckende **urbane Aussichtspunkte**, von denen sich die Stadt Koblenz quasi „von innen“ heraus überblicken lässt.

Mögliche Handlungsfelder

▶ Qualifizierung vorhandener Panoramawege zu Stadtbalkonen, Aufwertung durch Sitzgelegenheiten, Freischneiden von Blickbeziehungen und Sichtachsen

▶ Etablierung Stadtbalkon Pfaffendorfer Höhe und Metternich („Rohrer Pfad“)

▶ Vernetzung der Stadtbalkone untereinander, Ergänzung von Wegebeziehungen (z.B. Karthause Osthang zwischen Stadtbalkon „Philosophenweg Rheinblick“ und Fort Konstantin, Verbindung Fort Asterstein zu Promenade / Stadtbalkon)

▶ Reaktivierung der historischen Blickbeziehungen zwischen den erhaltenen Festungsanlagen und zur Stadt, neue Aussichtspunkte an Festungsanlagen (Fort Asterstein, Feste Kaiser Franz und ehemalige Bubenheimer Flesche im Volkspark Lützel, Reste Reduit Feste Kaiser Alexander)

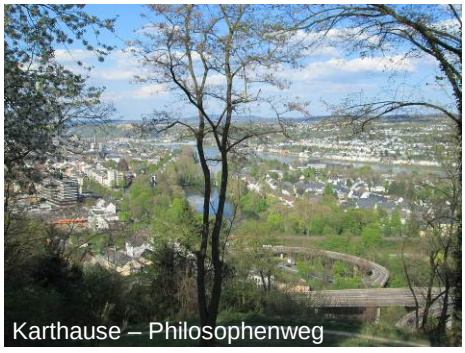
Querbeziehungen

Koblenz zu Fuß, Parks und Grünflächen, Freizeit und Naherholung, Wandern, Sehenswertes Koblenz


Festung Ehrenbreitstein


Festung Ehrenbreitstein


Aussichtsbauwerk Festungspark


Karthause – Philosophenweg


Stadtbalkon Lützel


Güls – Überm Rath


Stadtbalkon Metternich


Metternicher Eule

Panorama Koblenz

Die bewegte Topographie von Koblenz ermöglicht eine Vielzahl von reizvollen Ausblicken auf die Stadt und die umgebende Landschaft. Besonders schöne Ausblicke bieten die preußischen Festungsanlagen Ehrenbreitstein und Fort Konstantin. Promenaden an den Hangkanten können zu „Stadtbalkonen“ entwickelt werden.


Karthause Panoramaweg


Asterstein Obelisk


Stadtbalkon Asterstein


Schloss Stolzenfels – Rheinpanorama


Rittersturz


Fort Konstantin – Stadtpanorama



Panorama Koblenz

- Stadtbalkone, herausragende Promenaden an Hangkanten / Potential
- Festungsanlagen und Schloss Stolzenfels als herausgehobene Aussichtspunkte / Entwicklungspotential
- urbane Aussichtspunkte
- Aussichtspunkte mit Fernblick
- Aussichtspunkte mit Lokalbezug

Panorama Koblenz

Die unmittelbare Lage an drei Mittelgebirgen ist die Grundlage für ein ganzes System von Aussichtspunkten in der Stadt Koblenz. Eine besondere Stellung nehmen die „Stadtbalkone“ und die preußischen Festungsanlagen mit ihrem Entwicklungspotential ein. Forum Confluentes und Deutsches Eck bilden urbane Aussichtspunkte innerhalb der Stadt. Ferner gibt es eine Vielzahl von lokalen Aussichtspunkten in den Stadtteilen und der umgebenden Landschaft.

rechts: Blick von der Festung Ehrenbreitstein Richtung Altstadt



Stadt am Wasser

Durch die Lage an gleich zwei großen Flüssen ist der Umgang mit den Uferbereichen von herausragender Bedeutung insbesondere für die Freiraumgestaltung in Koblenz. Folgerichtig lagen gleich zwei Kernausstellungsbereiche der **BUGA 2011** unmittelbar am Rheinufer bzw. mit dem Ausstellungsbereich am Deutschen Eck auch am Moselufer. Mit der Neugestaltung des Konrad-Adenauer-Ufers am Rhein und des Peter-Altmeier-Ufers an der Mosel zu großzügigen Boulevards für Fußgänger und Radfahrer erfuhr die Stadt über die neuen BUGA-Parkanlagen hinaus gerade an den so wichtigen innerstädtischen Uferanlagen eine nachhaltige Aufwertung, die als Alleinstellungmerkmal für Koblenz bezeichnet werden kann. Diese Aufwertung hat einen deutlichen Anteil an der gestiegenen Lebensqualität in der Stadt für ihre Bewohner und der erhöhten Attraktivität für Touristen. Gleich mehrere große Events in der Stadt finden im Bereich der neugestalteten Uferzonen statt, vor allem das Koblenzer Sommerfest mit der international bekannten Großveranstaltung „Rhein in Flammen“.

Neben der Alt- und Innenstadt liegt noch eine Reihe weiterer Stadtteile an den Flussufern. Sie sind verbunden durch ein überwiegend durchgängiges **Fuß- und Radwegesystem**, zum Teil auf den ehemaligen Leinpfaden an Rhein und Mosel, das durch Grünanlagen ergänzt wird. Gleichwohl existieren mit den Hafenanlagen in Lützel (Wasser- und Schifffahrtsamt Koblenz), Pfaffendorf und im Industriegebiet bei Kesselheim (Rheinhafen) auch mehrere Unterbrechungen entlang der Wege, die zum Teil erhebliche Umwege für Fußgänger und Radfahrer erforderlich machen. Auch im Bereich der Steganlagen der Wassersportvereine an der Mosel und der Wehrtechnischen Dienststelle (WTD) in Metternich kommt es zu Unterbrechungen der Wegeverbindungen dar, wenngleich im Bereich der WTD nur noch temporär während der relativ seltenen Übungen der Bundeswehr.

Diese Problematik ist schon lange erkannt, so auch im Masterplan Grün, der die Freiräume an den Flussufern unter dem Leitthema „Koblenz: ans Wasser“ behandelt. Langfristig sollten diese Lücken gerade im Bereich der Häfen durch (zum Beispiel bewegliche) Fußgängerbrücken geschlossen werden. Auch sind teilweise Aufwertungen der Wege sinnvoll, wie etwa in Lützel im Bereich der Staustufe und der Kaianlagen am Theodor-Heuß-Ufer.

Die **Grünanlagen** am Wasser sind wichtige Freizeit- und Naherholungsbereiche in der Stadt, insbesondere in den Innenstadtbereichen oder beispielsweise auch in Lützel und Neuendorf. Die Durchgängigkeit der Grünanlagen an den Uferzonen ist ein wichtiges Ziel der Freiflächenentwicklung in Koblenz, da diese Bereiche neben ihrer Bedeutung für die Naherholung und der Attraktivität für Gäste auch Vernetzungs- und Wanderkorridore für Pflanzen und Tiere darstellen. Eine gestalterische Aufwertung von Teilbereichen dieser Grünanlagen, vor allem im Bereich der Innenstadt und der Ortsteillagen, sollte sich dabei mit einer eher extensiven, naturnahen Gestaltung von Uferzonen im Außenbereich abwechseln, die zudem wiederum als Retentionsraum für Mosel und Rhein dienen. Für die kommenden Jahre ist eine Aufwertung der

Kaiserin-Augusta-Anlage zwischen Café Rheinanlagen und Oberwerth geplant. Mit den zur BUGA realisierten Schlossstufen besteht jetzt mitten in der Stadt die Möglichkeit, das Flussufer zu erreichen.

Eine Verbesserung der **Anbindung der Stadtteile** an Mosel und Rhein ist neben der der beschriebenen Herstellung der Durchgängigkeit der Uferzonen ebenfalls eine wichtige Aufgabe der Freiflächen- und Stadtentwicklung. Während in einigen Stadtteilen hier bereits eine enge Verzahnung der Siedlungsbereiche mit den Flussufern gegeben ist, beispielsweise in Pfaffendorf, Neuendorf, Kesselheim und Oberwerth, trennen Bundesstraßen die Ortslagen von Lay, Güls, Moselweiß, Ehrenbreitstein und Stolzenfels von den Uferbereichen. In Stolzenfels kommt zusätzlich die Trennwirkung der Bahnstrecke hinzu. In Metternich trennt die WTD der Bundeswehr die Wohnflächen vom Moselufer. In der Südstadt entfaltet die Mainzer Straße eine gewisse Trennwirkung.

Eine besondere Attraktion der Uferzonen sind die **Blickbeziehungen** auf die Altstadt oder die Stadtteile wie beispielsweise Ehrenbreitstein, Pfaffendorf und Güls. Diese Stadtansichten sollten für die Zukunft unbedingt gesichert und verbessert werden, also zum Beispiel von störendem Bewuchs befreit werden. Dies gilt auch für die Blickbeziehungen auf besonders reizvolle Landschaftsräume wie die Karthausehänge oder den Festungshang von Ehrenbreitstein. Die Einrichtung von kleinen Aussichtspunkten oder „Balkons“ an Rhein und Mosel, wie sie zum Beispiel im Zuge der bisher realisierten Umgestaltung der Kaiserin-Augusta-Anlage realisiert wurden, trägt zu einer weiteren Attraktivitätssteigerung der Ufer bei.

Mögliche Handlungsfelder

▶ Schließung von Lücken im Wegenetz an den Ufern, insbesondere im Bereich der Hafenanlagen (Lützel, Pfaffendorf, Industriegebiet),

▶ Weitere Aufwertung von Grünanlagen an den Uferzonen im Bereich der Ortslagen, zum Beispiel Umsetzung der Planungen für die Kaiserin-Augusta-Anlagen, Aufwertung des Moseluferbereichs Zentrum Lützel.

▶ Verbesserung der Anbindung der Ortsteile an die Ufer (z.B. Lützel, Güls, Stolzenfels), Schaffung direkter Zugänge zum Wasser

▶ Sicherung und Aufwertung von Blickbeziehungen auf Stadt und Landschaft

Querbeziehungen

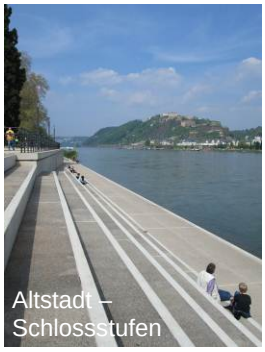
Wohnen am Wasser, Radverkehr, Koblenz zu Fuß, Schifffahrt, Brücken, Parks und Grünflächen, Stadtbäume, Siedlungsränder, Stadt- und Ortseingänge, Freizeit und Naherholung, Wandern, Events, Sehenswertes Koblenz


Altstadt – Deutsches Eck


Vater Rhein und Mutter Mosel


Altstadt – Deutsches Eck


Altstadt – Schloss Uferpromenade


Altstadt – Schlossstufen


Ehrenbreitstein – Rheinpromenade

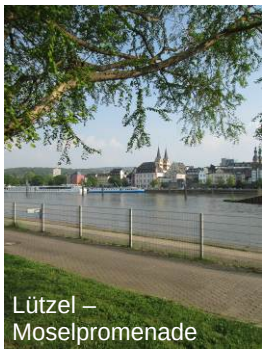

Mitte – Kaiserin-Augusta-Anlage


Rhein

Stadt am Wasser

Durch seine Lage an Rhein und Mosel verfügt Koblenz über ausgedehnte Uferbereiche, deren Gestaltung für das Stadtbild, aber auch für die Lebensqualität in der Stadt und die Attraktivität für Touristen von herausragender Bedeutung sind. Durch die BUGA 2011 konnten hier wesentliche Verbesserungen erzielt werden.


Mitte – Kaiserin-Augusta-Anlage

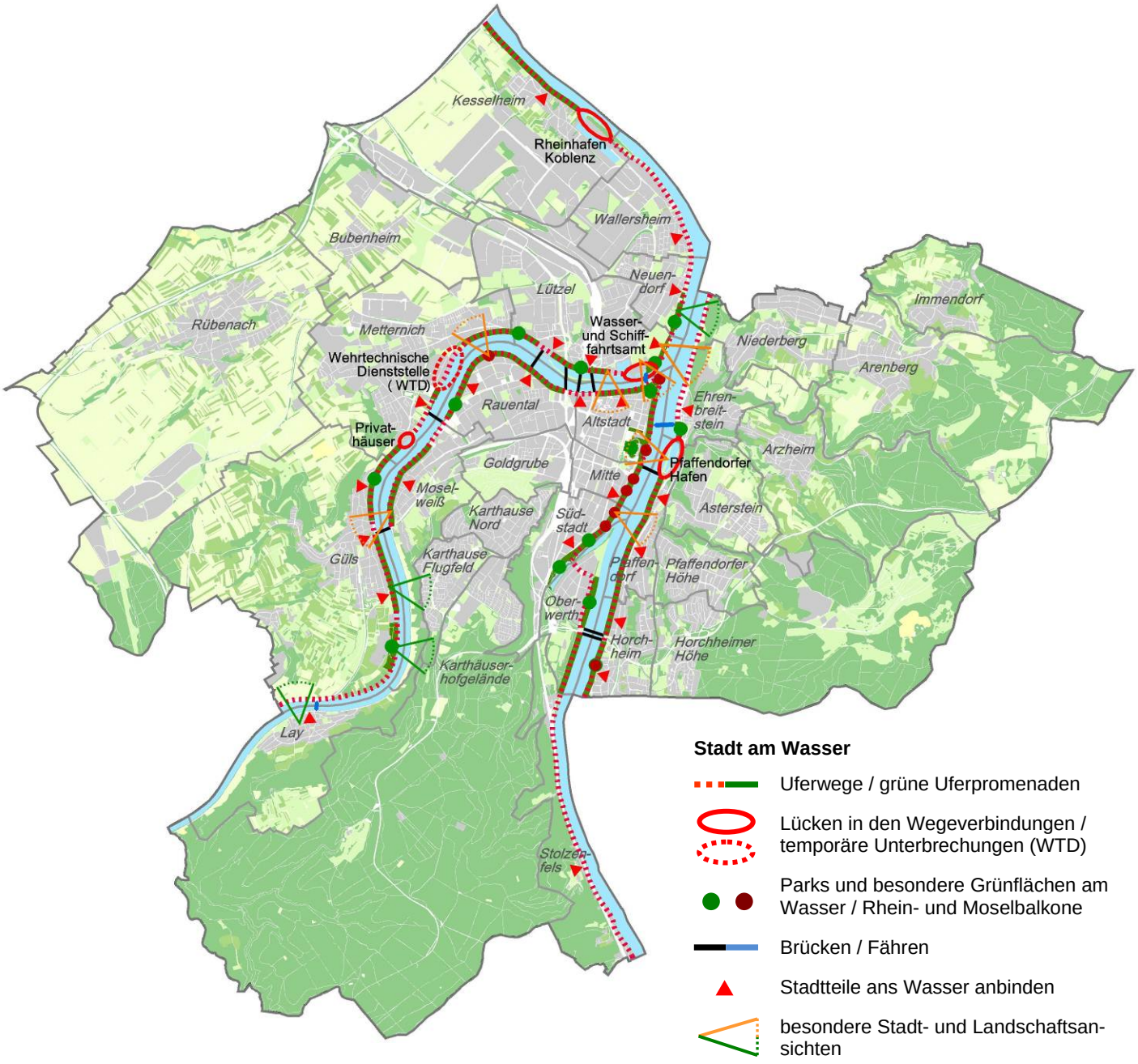

Lützel – Moselpromenade


Blick über die Mosel auf Güls


Mosel und Karthausehänge


Neuendorf – Rheinufer


Blick über die Mosel auf Rauental



Koblenz – Stadt am Wasser

Die Uferbereiche in der Stadt stellen komplexe Zonen dar. Sie sind Vernetzungsbereiche für Fußgänger und Radfahrer, aber auch für Pflanzen und Tiere.

Die Uferzonen bilden mit ihren Grünflächen wichtige Naherholungsbereiche für die Stadt und die Stadtteile. Eine gute Erreichbarkeit ist insofern von einer großen Bedeutung. Auch bieten sich hier besonders reizvolle Stadt- und Landschaftsansichten.

rechts: Blick von Lützel auf das Deutsche Eck mit der Mosel



Stadtbäume

Koblenz verfügt über einen Bestand von rund 19.000 erfassten städtischen Einzelbäumen. Diese leisten neben einer Vielzahl privater Bäume einen sehr bedeutsamen Beitrag zur Stadtgestaltung und Lebensqualität sowohl in der Gesamtstadt als auch im Stadtteil, im einzelnen Quartier bis hin zum direkten Wohnumfeld. Sie haben darüber hinaus eine wichtige ökologische Funktion, tragen sie doch zu einer wesentlichen Verbesserung des Stadtklimas, zur Luftreinhaltung und zur Artenvielfalt auch in den Siedlungsräumen bei. Ein wesentliches Ziel der Freiraumgestaltung in Koblenz ist der Erhalt des Stadtbaumbestandes, die Erneuerung von überalterten und geschädigten Bäumen, die Ergänzung von in der Vergangenheit verlorener Durchgrünung sowie die Erweiterung des Stadtbaumbestandes an dafür prädestinierten Standorten. Der Baumbestand soll dabei langfristig gesund bleiben, d.h. auch künftigen klimatischen Entwicklungen gewachsen sein können.

In der **Innenstadt**, an den gründerzeitlichen Stadtstraßen, den grünen Plätzen und den Uferbereichen sind bereits zahlreiche Baumstandorte vorhanden. Vor allem die gründerzeitlichen städtebaulichen Strukturen der Stadtteile Mitte und Süd verfügen über eine Vielzahl „grüner“ Straßen. Das „grüne Rückgrat“ der Stadt bildet die Südallee, die die Stadt als urbaner Grünzug von Nord nach Süd durchzieht. Gleichwohl besteht gerade im Innenstadtbereich ein teilweise hoher Erneuerungs- und Ergänzungsbedarf.

Das Stadtbaumkonzept der Stadt Koblenz liefert hierfür ein schlüssiges Konzept, welches eine einheitliche Bepflanzung der städtischen Straßen vor allem südlich des Friedrich-Ebert-Rings vorsieht. Dabei wird zwischen Straßen mit einer besonderen historischen Bedeutung (Friedrich-Ebert-Ring, Schloßstraße, Löhrstraße), Straßenzügen in Richtung Rhein (z.B. Roonstraße und Moltkestraße, Markenbildchenweg) und Straßen in Richtung Mosel (z.B. Hohenzollernstraße, Kurfürstenstraße) unterschieden. Für die historisch bedeutsamen Straßen sind symbolhafte Pflanzen wie beispielsweise Linden, für die Straßenzüge zum Rhein „internationale“ Bäume z.B. Ginkgo oder Blumenesche und für die Straßenzüge zur Mosel regionale Pflanzen wie Spitzahorn, Hainbuche oder Esche. Generell ist die Ergänzung der **Stadtstraßen** in der Innenstadt durch ein einheitliches und durchgängiges Netz von Stadtbäumen für die Stadtgestaltung und damit für die Lebensqualität in der Stadt von herausragender Bedeutung. Dies wird insbesondere im baumlosen nördlichen Abschnitt der Hohenzollernstraße deutlich, wo – auch auf Grund der hohen Verkehrsbelastung – teilweise Wohnungen leer stehen, während die baumbestandenen Seitenstraßen zu den begehrtesten Wohnadressen der Stadt zählen.

Darüber hinaus nennt das Stadtbaumkonzept eine Reihe weiterer Leitlinien für Baumpflanzungen an den verschiedenen dafür prädestinierten Stellen in den Ortslagen, Siedlungs- und Stadtbereichen. So wird für die **dörflich geprägten Stadtteile** eine Bepflanzung nicht wahrnehmbarer Ortseingänge, von wichtigen aber unstrukturierten Wegekreuzungen und von örtlichen Besonderheiten wie beispielsweise Bild-

stöcken vorgeschlagen. Auch eine Bepflanzung von zentralen Plätzen (wie den oft als Parkplatz genutzten Kirmesplätzen) mit Bäumen kann deutlich zu einer Attraktivitätssteigerung in den Ortsteilen beitragen.

In den Siedlungs- und Stadtbereichen sollten die oft überbreiten und als Fremdkörper wirkenden **Haupt- und Durchgangsstraßen** wie beispielsweise die Trierer Straße in Metternich oder der Wallersheimer Weg in Lützel mit Bäumen bepflanzt werden. Dies gilt auch für die Ortsdurchfahrten in den dörflich geprägten Bereichen wie der Aachener Straße in Rübenach, der B 9 in Stolzenfels, der Moselweinstraße / B 416 in Güls oder der Arenberger Straße in Niederberg. Auch hier würden Baumpflanzungen auf Grund ihrer Eigenschaft als räumlich gliedernde Elemente neben einer deutlichen Verbesserung des Stadt- und Ortsbildes und der Verbesserung der Lebensqualität auch zu einer „natürlichen“ Verkehrsberuhigung beitragen. Auch erhöht sich auf diese Weise die Attraktivität für Touristen.

Weitere Einsatzbereiche für Bäume ergeben sich an Stadtplätzen, Wohnstraßen, Kreiseln, Parkplätzen, an regionalen Besonderheiten wie den Koblenzer Festungsanlagen, entlang von Flussufern und von Bahnlinien. Besonders hervorgehoben werden soll auch das Potential für die Anlage von **Alleen** an den Ortsteilverbindungsstraßen in den durch offene Feldflur geprägten Bereichen nördlich der Mosel und als **Ortsrand** gliederndes Element, insbesondere entlang der großen Gewerbe- und Industriegebiete. Hiervon könnte auch das **Landschaftsbild** deutlich profitieren.

Mögliche Handlungsfelder

▶ Erhalt, Erneuerung und Ergänzung des Baumbestandes in den Siedlungsbereichen, insbesondere in den dicht besiedelten Bereichen der Innenstadt

▶ Vereinheitlichung der Baumarten an den Stadtstraßen, Berücksichtigung der Anforderungen des Klimawandels und der Schädlingsresistenz an die Baumartenwahl

▶ Schaffung neuer Baumstandorte u.a. an Ortseingängen, Wohnstraßen, Stadt- und Stadtteilplätzen („Kirmesplätze“), Parkplätzen, regionalen Besonderheiten (Festung)

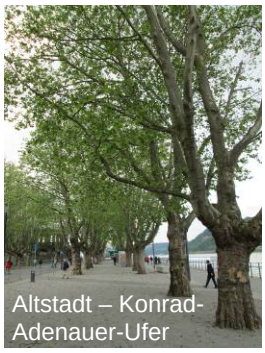
▶ Neue Baumpflanzungen an den stark belasteten Stadtstraßen und Ortsdurchfahrten (u.a. Aachener Straße in Rübenach, Trierer Straße in Metternich)

▶ Verwendung von Bäumen als Element der Landschaftsgestaltung (Alleen, Siedlungsränder)

Querbeziehungen

Stadtstraßen und Ortsdurchfahrten, Verkehrsberuhigung, Ruhender Verkehr, Verkehrsraumgestaltung, Parks und Grünflächen, Plätze, Siedlungsränder, Stadt- und Ortseingänge, Klimaschutz


Altstadt / Mitte – Friedrich-Ebert-Ring


Altstadt – Konrad-Adenauer-Ufer


Altstadt – Schloßstraße


Mitte – Moltkestraße


Mitte – Bismarckstraße


Mitte – Mainzer Straße

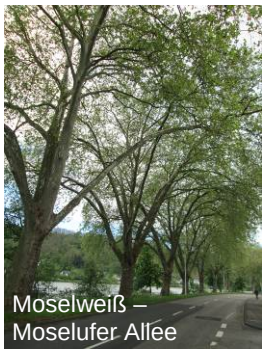

Oberwerth – Schillerstraße


Mitte – Roonstraße

Stadtbäume

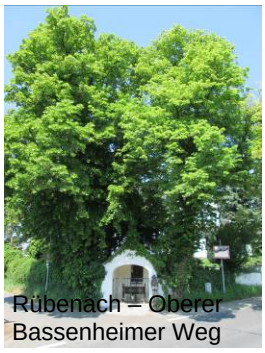
Stadtbäume haben eine überaus wichtige Funktion für das Stadtbild und das Klima gerade in den dicht besiedelten Bereichen von Koblenz. Sie erhöhen die Lebensqualität in der Stadt deutlich, insbesondere an stark verkehrsbelasteten Hauptstraßen. In Form von Alleen an Außerortstraßen bereichern sie das Landschaftsbild.


Lay – Landstraße

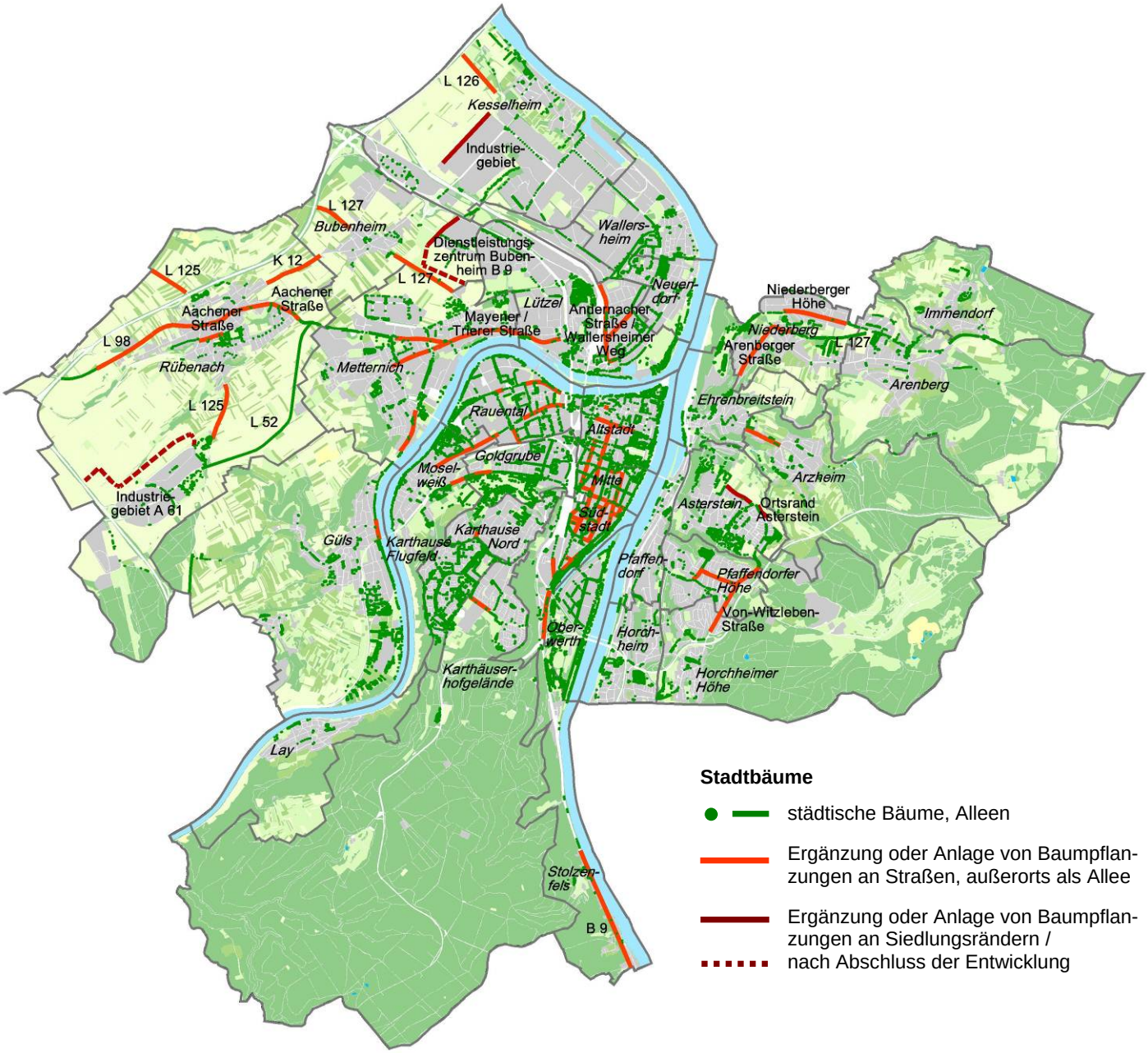

Moselweiß – Moselufer Allee


Mitte – Richtung Bahnhofplatz


Wallersheim – Hans-Böckler-Straße


Rübenach – Oberer Bassenheimer Weg


Arenberg – Allee L 127



Stadtbäume

Der Bestand von 19.000 Stadtbäumen ist auf der Karte oben abgebildet. Sie bilden ein dichtes grünes Netz in der Stadt, welches aber auch erhebliches Ergänzungspotential in sich trägt. Vor allem die städtischen Hauptstraßen und die Ortsdurchfahrten sind für eine Bepflanzung mit Bäume prädestiniert.

Stadt- und Landschaftsbild werden auch durch die Bepflanzung von Siedlungsrändern und Ortsteilverbindungsstraßen bereichert.

rechts: die Südallee, das „grüne Rückgrat“ der Innenstadt



Plätze

Plätze sind die wichtigsten öffentlichen Räume in der Stadt. Sie sind die eigentlichen Brennpunkte des öffentlichen Lebens, Orte der Begegnung und des städtischen, urbanen Lebens. Zugleich sind sie die „gute Stube“ der Stadt, sie sind Orte der Identifikation der Bewohner mit ihrer Stadt und repräsentieren mit ihrer zumeist hochwertigen Gestaltung die Stadt selbst. Plätze sind von daher auch äußerst wichtig für das Selbstverständnis und Image einer Stadt, sowohl nach innen in Bezug auf die Zufriedenheit ihrer Einwohner, als auch nach außen im Hinblick auf den Eindruck, den Gäste und Touristen von der Stadt gewinnen.

In Koblenz gibt es eine Vielzahl verschiedener Plätze. Die größte Dichte an Plätzen weist historisch bedingt die Altstadt auf. Hier liegen gleich mehrere größere Platzanlagen in einer engen Raumfolge fast unmittelbar nebeneinander, wobei es sich um klassische **urbane Stadtplätze** handelt. Zu erwähnen sind hier insbesondere Münzplatz, Görresplatz, Jesuitenplatz, Florinsmarkt und der Platz Am Plan. Sie sind baulich an allen Seiten gefasst und in ihrer Gestaltung weitestgehend nutzungsneutral. Für einige der wichtigsten Veranstaltungen und Stadtfeste, wie beispielsweise das Altstadtfest und den Weihnachtsmarkt, bilden diese Stadtplätze einen stimmungsvollen Rahmen. Zugleich konzentrieren sich hier Gastronomie-, Einzelhandels- und Dienstleistungseinrichtungen.

Den Mittelpunkt der Stadt bildet der in den vergangenen Jahren völlig neu gestaltete **Zentralplatz** mit dem Kulturgebäude der Stadt – dem „Forum Confluentes“ – und einem neuen Einkaufszentrum. Der neue Zentralplatz, dessen Vorgänger erst nach dem Zweiten Weltkrieg angelegt wurde, liegt im Schnittpunkt zwischen der Altstadt, der Haupteinkaufsstraße Löhrstraße, verschiedenen Dienstleistungseinrichtungen, dem Rheinufer und der Schloßstraße. Die Aufwertung des Zentralplatzes wirkt sich bereits deutlich positiv auf die städtebauliche Entwicklung der Umgebung in Form von Neubauten und Gebäudesanierungen aus. Eine wesentliche Herausforderung für die Zukunft wird in der räumlichen Einbindung des Zentralplatzes in sein Umfeld liegen. Die Gestaltung der angrenzenden Straßen, vor allem der Viktoria- bzw. Görgenstraße an der Westseite des Platzes, hat eine stark trennende Wirkung. Auch die Anbindung Richtung Norden zur Altstadt ist derzeit wenig befriedigend. Die nicht geklärte Frage einer Schließung der Clemensstraße für den Autoverkehr in diesem Abschnitt drückt sich deutlich in der Straßenraumgestaltung aus. Eine Ausformung als gemischte Verkehrsfläche hätte hier vielleicht die bessere Lösung dargestellt. In Richtung Osten sollte die Anbindung an Clemensplatz und Rheinpromenade über eine Neugestaltung der Clemensstraße und eine durchgehende Öffnung der Justiz- bzw. Deinhard-Passage verbessert werden.

Auch in anderen Teilen der Innenstadt und vor allem in Ehrenbreitstein finden sich urbane Stadtplätze. Dort hat der Kapuzinerplatz in den letzen Jahren eine ausgesprochen gelungene Neugestaltung erfahren, die sich sehr positiv auf das Umfeld – so in Form eines Marktes und gastronomischer Aktivitäten – auswirkt. Entsprechen-

de Impulse sind bei einer **Umgestaltung** des Schenkendorfplatzes in der Südstadt, des Schüller-Platzes in Lützel, des Platzes an der Kirche St. Elisabeth im Rauental und eingeschränkt des Overbergplatzes in der Goldgrube zu erwarten.

Eine Sonderform der Stadtplätze stellen die Platzanlagen im Zusammenhang mit **Stadtteil- und Nahversorgungszentren** in den Stadtteilen Karthause Flugfeld, Asterstein und Horchheimer Höhe dar. Sie sind zwar ebenso wie klassische Stadtplätze baulich gefasst und Treffpunkte des öffentlichen Lebens im Stadtteil, jedoch wurden sie „am Reißbrett“ geplant und von einem Bauträger umgesetzt. Ihnen fehlt daher der urbane Flair eines klassischen Stadtplatzes oder der Charme eines gewachsenen Dorfplatzes. Während das Stadtteilzentrum Horchheimer Höhe in den vergangenen Jahren aufwändig neu gestaltet wurde, entspricht das Stadtteilzentrum Karthause Flugfeld (Potsdamer Straße) gestalterisch vor allem durch die starke Trennwirkung der Bepflanzung nicht mehr den aktuellen Anforderungen. Im Bereich Asterstein besteht Entwicklungspotential im Zusammenhang mit der Anlage eines grünen Quartiersplatzes als Auftakt zum Grünzug an der Lehrhohl.

In den eher dörflich geprägten Stadtteilen finden sich zahlreiche **Kirmes- und Veranstaltungsplätze**. Sie bilden oft den Mittelpunkt der Ortsteile und sind von daher ebenso wie die urbanen Stadtplätze im Prinzip wichtige Identifikations- und Kommunikationsräume. Hier finden die wichtigsten Orts- und Stadtteilfeste statt, vor allem die jährliche Kirmes. Auf Grund der überwiegenden Nutzung als Parkplatz befinden sich die meisten Kirmesplätze in einem sehr einfachen oder unbefriedigenden gestalterischen Zustand. Durch die Bepflanzung mit Bäumen an den Rändern dieser Plätze könnte mit relativ einfachen Mitteln eine deutliche Aufwertung erreicht werden, die sich auch positiv auf die Stadtteile auswirkt. Ein schönes Beispiel für eine solche Aufwertung stellt der Kirmesplatz in Moselweiß dar.

Auch eine Reihe von **grünen Plätzen** ist in Koblenz anzutreffen. Diese haben zumeist weniger die Funktion von intensiv genutzten öffentlichen Räumen. Sie dienen eher als Schmuckelemente und Erholungsräume und erhöhen die Gestaltqualität von Quartieren und ganz allgemein die Lebensqualität und Wertigkeit einer Nachbarschaft. Der Übergang von einer Platzanlage im eigentlichen Sinne zur einer Grünfläche ist dabei zumeist fließend. Gerade bei der Anlage von neuen Wohnquartieren sollten die positiven Effekte von grünen Plätzen beachtet und berücksichtigt werden. Zwar verringert sich mit der Anlage von (grünen) Plätzen der überbaubare Raum, jedoch erhöht sich der Wert der angrenzenden Häuser meist ebenso deutlich wie die städtebauliche Qualität und damit die Nachhaltigkeit von Siedlungen.

Im Bereich der Altstadt wurde im Rahmen der BUGA 2011 der zuvor als Parkplatz genutzte Clemensplatz zusammen mit dem Reichenspergerplatz in einen solchen grünen Platz umgewandelt. Er bildet nun eine wichtige Freiraumverbindung aus der dichten Altstadt zu den Freiräumen am Rheinufer. Besonders hervorzuheben sind die grünen Plätze im Stadtteil Oberwerth. Diese bilden einen integralen Bestandteil des städtebaulichen Gesamtkunstwerks der Villenkolonie Oberwerth. Der Platz „An

der Bienhornschanze“ im Stadtteil Asterstein und der Von-Lassaulx-Platz in Güls stellen weitere schöne Beispiele für eine gelungene Verbindung von Städtebau und Freiraumplanung dar (siehe auch „Parks und Grünanlagen“ und Themenfeld „Wohnen“ → „Wohnumfeld“).

Potential für **neue Plätze** besteht vor allem im Zusammenhang mit den möglichen Konversionsprojekten Fritsch-Kaserne in Niederberg sowie Langemarckkaserne und Standortverwaltung / Feste Franz in Lützel. Auch das Quartier an der Weißer Gasse bietet Raum für einen neuen „Altstadtplatz“, sollte es hier zu einer quartierübergreifenden Planung kommen. Eine Chance für die Anlage von Plätzen besteht zudem an Ortsmittelpunkten, die bislang allein als Verkehrskreuzungen dienen, vor allem in Bubenheim, Rübenach und Arenberg. Bei einer Umgestaltung dieser Bereiche als gemischte und verkehrsberuhigte Flächen unter Einbeziehung von mindergenutzten Randgrundstücken besteht ein großes Aufwertungspotential für diese Stadtteile. Bei einer Umgestaltung der Straße „Im Kimmelberg“ in Metternich als funktionsgemischte Platzfläche könnte für das Quartier „Im Eulenhorst“ ein neuer Mittelpunkt entstehen. Dies gilt auch für die Pfaffendorfer Höhe, zum Beispiel bei einer entsprechenden Gestaltung des Bereichs am Einkaufszentrum an der Ellingshohl („Cité des Cadres“).

Mögliche Handlungsfelder

▶ Verbesserung der Einbindung des Zentralplatzes in sein Umfeld

▶ Gestalterische Aufwertung von wichtigen urbanen Stadtplätzen (Schüllerplatz in Lützel, Platz an der Kirche St. Elisabeth in Rauental, Schenkendorfplatz Südstadt)

▶ Potential für neue Quartiersplätze und grüne Plätze im Zusammenhang mit möglichen städtebaulichen Entwicklungen nutzen (Quartier Weißer Gasse, Standortverwaltung / Feste Kaiser Franz und Langemarckkaserne in Lützel, Fritsch-Kaserne in Niederberg, Grünzugauftakt Asterstein)

▶ Etablierung von neuen Platzanlagen als Quartiers- und Stadtteilmittelpunkt, z.B. an Kreuzungsbereichen (Bubenheim, Rübenach, Arenberg) bzw. Umgestaltung von Straßen zu Plätzen mit Überfahrmöglichkeit (Metternich Im Kimmelberg)

▶ Gestalterische Aufwertung der Veranstaltungs- und Kirmesplätze in den Stadt- und Ortsteilen insbesondere durch Baumpflanzungen.

Querbeziehungen

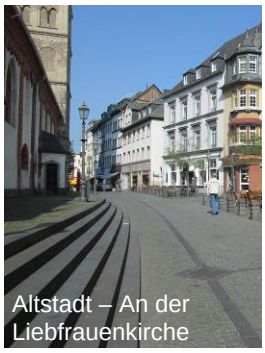
Wohnumfeld, Einzelhandel, Verkehrsraumgestaltung, Stadtbäume, Events, Hotels und Gastronomie, Inklusion und Teilhabe, Sicherheit


Altstadt – Münzplatz


Altstadt – Brunnenhof


Altstadt – Am Plan


Altstadt – Jesuitenplatz


Altstadt – An der Liebfrauenkirche


Altstadt – Florinsmarkt


Altstadt – Josef-Görres-Platz


Mitte – Petah-Tikva-Platz

Plätze I

Plätze stellen gerade in der dicht bebauten Innenstadt als zentrale urbane Treffpunkte die wichtigsten öffentlichen Freiräume dar. Sie sind gleichsam die „gute Stube“ von Koblenz und für das Image der Stadt von größter Bedeutung. Durch Sanierungsmaßnahmen haben viele Plätze bereits eine deutliche Aufwertung erfahren.


Mitte – Bahnhofplatz


Ehrenbreitstein – Maehlerplatz


Lützel – Schüller-Platz


Ehrenbreitstein - Kapuzinerplatz


Ehrenbreitstein – Bückerplatz


Südstadt – Schenkendorfplatz


Rauental – Platz vor St. Elisabeth


Moselweiß – Kirmesplatz


Goldgrube – Overbergplatz


Horchheim – Turnvater-Jahn-Platz


Güls - Planstraße


Lay - Kirmesplatz

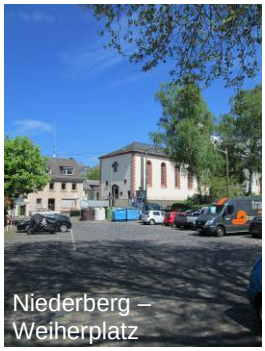

Arenberg – Am Parkplatz


Immendorf

Plätze II

Die Plätze in den Stadtteilen sind oft die zentralen Veranstaltungsorte („Kirmesplätze“) bzw. werden als Parkplatz genutzt. Hier besteht zumeist ein großes Aufwertungspotential, zum Beispiel durch Baumpflanzungen. Die Stadtteilplätze übernehmen eine wichtige soziale Funktion als Treffpunkte und identitätsstiftende Orte.


Pfaffendorf - Jahnplatz


Niederberg – Weiherplatz


Metternich - Kirmesplatz


Stolzenfels – Kapellner Platz


Arzheim – Schulplatz


Horchheimer Höhe – Stadtteilzentrum



Plätze in Koblenz

Die Karte zeigt den Bestand an öffentlichen Plätzen in der Stadt Koblenz. In der Innenstadt dominiert der urbane Stadtplatz mit einer geschlossenen Randbebauung und vielfältigen Platznutzungen.

In den Stadtteilen überwiegen die als Parkplatz genutzten Kirmesplätze. Eine Sonderform stellen die platzähnlichen Anlagen von Stadtteilzentren dar. Ferner gibt es auch eine Reihe grüner Plätze. Potential für neue Plätze besteht z.B. im Bereich von Konversionsflächen.

rechts: der neue Zentralplatz



Siedlungsränder

Die Siedlungsränder bilden die „Nahtstellen“ oder auch den „Saum“ zwischen den Siedlungsräumen der Stadt bzw. der Stadtteile und der freien Landschaft. Sie stellen keine scharfe Trennlinie zwischen bebauten und nicht bebauten Bereichen dar, sondern bilden vielmehr einen Übergangsbereich mit einer räumlichen Tiefe. Die Siedlungsränder sind ein prägender Bestandteil der Stadt und der Stadtteile. An vielen Stellen, vor allem im Umfeld der Stadt- und Ortsteileingänge und dort, wo Rad-, Fuß- und Wanderwege existieren, kommt ihnen die Funktion einer Visitenkarte zu. Sie haben insofern eine stark **repräsentative Wirkung** und beeinflussen nachhaltig das Bild der Stadt nach außen, das Image der Stadt. Auch die **ökologische Bedeutung** von Siedlungsrändern als Habitat für Pflanzen und Tiere ist sehr hoch. Gerade in den Bereichen einer intensiven Landwirtschaft stellen diese Zonen einen wichtigen Rückzugsraum gerade für jene Arten dar, die in der oft ausgeräumten Landschaft keinen Lebensraum mehr finden.

Für Koblenz wurden in einer ersten Näherung an das Thema drei verschiedene Arten von Siedlungsrändern unterschieden. Zum einen grenzt eine Reihe von Siedlungsflächen direkt an **Waldgebiete** an, so zum Beispiel in den Stadtteilen Pfaffendorfer Höhe, Horchheimer Höhe oder in Stolzenfels. Diese Ränder sind sehr statisch, da Waldflächen für Siedlungsentwicklungen praktisch nicht mehr herangezogen werden. Viele Stadtteile grenzen zudem direkt an **Rhein und Mosel** an. Auch hierbei handelt es sich um Siedlungsränder, die ebenfalls auf Grund der weitestgehend abgeschlossenen Siedlungsflächenentwicklung in diesen Bereichen – mit Ausnahme von Konversionsflächen – so gut wie keine Entwicklungsdynamik aufweisen.

Die meisten Übergangsbereiche zwischen Siedlung und Landschaft befinden sich im Bereich der **offenen Landschaft**, vor allem nördlich der Mosel. Hier besteht auch im allgemeinen der höchste Siedlungsdruck. Mögliche und geplante Erweiterungen von Wohn-, Gewerbe- und Industriegebieten – vor allem im Bereich um Bubenheim und zwischen Bubenheim und Metternich – und die großen Verkehrsvorhaben würden und werden die Landschaft und damit auch den Übergang von Siedlungsflächen zur „Rest“-Landschaft nachhaltig verändern. Gerade hier ist ein sorgfältiger Umgang mit alten und neuen Siedlungsrändern von größter Bedeutung.

Auf Grund der räumlichen Tiefe der Übergangsbereiche müssen Siedlungsränder verschiedenen Nutzungsanforderungen gerecht werden. Häufig finden sich hier Freizeitgärten (z.B. in Moselweiß, Lay oder Lützel), Sporteinrichtungen (z.B. Ehrenbreitstein an der Arzheimer Schanze, Immendorf Nord, Güls Süd) oder Friedhöfe (z.B. in Arzheim, Metternich, Rübenach). Ganz überwiegend werden Siedlungsränder von Wohnsiedlungen sowie Gewerbe- und Industriegebieten definiert, in Einzelfällen auch durch Infrastruktureinrichtungen (z.B. Bundewehrzentralkrankenhaus in Metternich) oder landwirtschaftliche Betriebe. Von besonderer Bedeutung sind die Randzonen der Siedlungsbereiche für die **Naherholung**. Eine gute Erreichbarkeit der Siedlungsränder, Wegebeziehungen am Stadt- oder Ortsteilrand, zum Beispiel auch in

der Form von Promenaden, laden zu einer wohnortnahen Freizeitnutzung ein, ohne erst mit dem Auto längere Strecken zurücklegen zu müssen. Die Planung des Siedlungsrandes ist von daher immer auch Naherholungsplanung.

Bei der **Gestaltung** der Siedlungsränder sollten gewisse Prinzipien beachtet werden. So ist die physische Durchlässigkeit der Randzonen in Form von Wegen von großer Bedeutung. Auch sollten Barrieren für kleine Tiere wie z.B. durchgehende Mauern vermieden werden. Gestalterische wie ökologische Elemente für den Siedlungsübergang zur Landschaft stellen Streuobstwiesen, Baumreihen, Hecken und Sträucher dar. Sie mildern den harten Kontrast zwischen bebauten Bereichen und Landschaft. Bei Pflanzungen sollten immer einheimische Arten bevorzugt werden. Prinzipiell gilt: je weiter von den baulichen Anlagen entfernt, desto natürlicher sollte die Gestaltung sein. In diesem Zusammenhang ist auch die Landwirtschaft mit ihrem großen Landschaftsgestaltungspotential gefragt. Unmittelbar an die Siedlungsflächen angrenzende landwirtschaftliche Flächen erschweren eine Gestaltung. Generell stellen Siedlungsränder besonders sinnvolle Bereiche für die Anlage von Ausgleichsflächen dar.

Mögliche Handlungsbereiche

▶ Erstellen eines vertiefenden Handlungskonzepts zur Entwicklung der Siedlungsränder von Koblenz (Stadt und Ortsteile)

▶ Planung des Siedlungsrandes als integrativer Teil von Siedlungsflächenerweiterungen und städtebaulichen Arrondierungsmaßnahmen

▶ Vermeidung des weiteren „Ausfransens“ bzw. „Zersiedelns“ von Siedlungsrändern, Innenentwicklungspotentiale in der Stadt vermehrt nutzen (Konversionsflächen, Nachverdichtung, Baulücken)

▶ Schutz des Landschaftsraums durch klare Definierung von Siedlungsrändern

▶ Ergänzung von Wegebeziehungen an den Siedlungsrändern, Lückenschlüsse, Rundwege um die Ortsteile, Anlage von Promenaden mit Baumreihen an geeigneten Stellen (z.B. Asterstein Nord), Anbindung an das übergeordnete Rad-, Fuß- und Wanderwegenetz

▶ Gestaltung der Ränder von Wohn-, Gewerbe- und Industriegebieten durch Bäume, Hecken, Sträucher, Schutz von Streuobstwiesenbeständen

Querbeziehungen

Wohnbauflächenpotentiale, Gewerbegebiete, Straßenverkehr, Grünzüge, Stadtbäume, Stadt- und Ortseingänge, Landwirtschaft, Forstwirtschaft, Freizeit- und Naherholung, Wandern


Pfaffendorf Rheinufer


Güls Süd

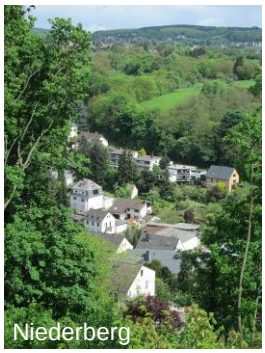

Arenberg Südost (Kastanienallee)


Arzheim


Asterstein Nord


Kesselheim Nordwest


Karthause Süd (Rüsternallee)


Niederberg

Siedlungsränder

Die Siedlungsränder bilden die Nahtstellen zwischen Stadt und Ortsteil auf der einen und Landschaft auf der anderen Seite. Sie sind für das Erscheinungsbild der Stadt nach außen von sehr großer Bedeutung und beeinflussen in ihrer Gestaltung auch das Bild der Stadt nach außen, das Image der Stadt.


Metternich Nord (Bubenheimer Weg)


Immendorf


Rübenach Nordwest (Sendnicher Straße)


Bubenheim Nordwest (Auf der Zeil)


Industriegebiet



Bubenheim Dienstleistungszentrum B 9



Karte der Siedlungsränder von Koblenz

Auf der Karte sind drei verschiedene Arten von Siedlungsrändern zu erkennen: zu Waldflächen, zu den Flüssen und zur offenen Landschaft.

Vor allem letztere sind im Vergleich zu den Rändern am Fluss und zum Wald „weiche“ Kanten, die nach wie vor einem teilweise erheblichen Siedlungsdruck ausgesetzt sind.

Besonders stark ist dieser Entwicklungsdruck im Bereich der Gewerbegebiete nördlich der Mosel.

rechts: Ortsteil Bubenheim



Stadt- und Ortseingänge

Bei Stadt- und Ortseingängen handelt es sich um Verkehrsräume einschließlich ihres Umfeldes an den Übergangszonen größerer zusammenhängender Freiräume in die Siedlungsbereiche. Gab es in der Zeit vor der Industrialisierung zumeist klar erkennbare Stadtzugänge, z.B. in der Form von Stadttoren, so besteht heute im allgemeinen (und so auch in Koblenz) eine ganze Hierarchie von verschiedenen, „neuen Stadttoren“ und Übergangszonen zwischen den verschiedenen Siedlungsbereichen. So fährt man auf der großen Einfallstraße B 9 nicht mehr „in“ die Stadt, man nähert sich ihr sukzessive.

Wie die bereits im vorangegangenen Einzelthema behandelten „Siedlungsränder“ stellen die Stadt- und Ortseingänge eine wichtige „Visitenkarte“ der Stadt und der Ortsteile nach außen dar. Gemäß dem Motto „Man bekommt niemals eine zweite Chance für einen ersten Eindruck“ ist die Bedeutung der Stadt- und Ortseingänge für die **Imagebildung** der Stadt auf Grund der dort vorhandenen hohen Nutzungsfrequenz sogar noch höher einzuschätzen als die der Siedlungsränder. Der Eindruck, den die Eingänge in die Stadt vermitteln, ist entscheidend, ob man sich in einer Stadt empfangen bzw. willkommen oder sich von ihr eher abgestoßen fühlt.

Die oberste Hierarchieebene der **Stadteingänge** in Koblenz wird durch die großen Verkehrsträger der Autobahnen (A 61, A 48) und Bundesstraßen (u.a. B 9, B 42, B 327) mit ihren großen, überwiegend planfreien Knoten und Verknüpfungen zur Stadt gebildet. Die wichtigste **Stadtzufahrt B 9** besteht aus einer ganzen Abfolge von größeren Verkehrsknoten, die jeweils eigene Stadteingänge darstellen, angefangen bei den Zufahrten zu den Industrie- und Gewerbegebieten bis hin zu den „inneren Stadteingängen“ Saarkreisel und der Zufahrt zum Friedrich-Ebert-Ring. Entlang dieser Achse liegen mehrere **städtebauliche Akzente** in Form von Hochhäusern, die die Wichtigkeit der B 9 als zentrale Stadtzufahrt unterstreichen. Bei einer Konversion der Langemarckkaserne oder einer Umstrukturierung des Saarplatzes könnten zwei weitere über die Mosel korrespondierende Hochhäuser eine städtebaulich äußerst spannende Torsituation bilden.

Insgesamt bietet die B 9 insbesondere im Bereich des Industriegebiets im Norden und zwischen der Altstadt und Rauental ein sehr unbefriedigendes Bild und vermittelt einen negativen Eindruck von Koblenz. Empfohlen wird die Erstellung eines qualifizierten Konzepts für die Gestaltung von Stadt- und Ortseingängen nach Koblenz, in dem die B 9 vertieft betrachtet wird und das auch städtebauliche Maßnahmen einschließt.

Die **Ortsteilzufahrten** bilden die zweite, die **Stadtteilübergänge** die dritte Ebene im System der Stadt- und Ortseingänge. Letztere liegen an Stadtteilgrenzen von direkt ineinander übergehenden Siedlungsbereichen, z.B. zwischen Lützel, Neuendorf und Wallersheim. Für die Ortsteilzufahrten bieten sich Aufwertungsmaßnahmen wie Baumpflanzungen, die Anlage von Grünflächen (sinnvoll z.B. an der südlichen Zu-

fahrt „Auf der Fußsohl“ nach Asterstein), Fahnenmasten und der Bau von Kreisverkehren an. In Einzelfällen ist eine städtebauliche Umstrukturierung sinnvoll, vor allem in ungeordneten Bereichen oder Gemengelagen (z. B. südliche Stadtzufahrt an der Laubach). Für Stadtteilübergänge kommen ebenfalls Baumpflanzungen oder Hinweistafeln (z.B. in der Form von Stelen) in Betracht, wie sie bisweilen bereits von Ortsteilverschönerungsvereinen umgesetzt wurden. Wert sollte in diesen Bereichen vor allem auf eine sparsame, aber qualitätvolle Gestaltung gelegt werden, die auch lokale Bezüge aufnehmen kann.

Unattraktive Abschnitte an **Bahnlinien** sollten mit Baumreihen bepflanzt werden. Der Gestaltqualität von Bahnhöfen und Haltepunkten kommt in diesem Zusammenhang ebenfalls eine große Bedeutung zu. Die Stadtzugänge für den **touristischen Schiffsverkehr** haben durch die Umgestaltung von Peter-Altmeier- und Konrad-Adenauer-Ufer bereits eine deutliche Aufwertung erfahren. Hier bestehen lediglich punktuelle Aufwertungspotentiale wie beispielsweise an den Schiffsanlegern in Ehrenbreitstein oder Stolzenfels. An den Eingangsbereichen der wichtigsten **Rad-, Fuß- und Wanderwege** in die Siedlungsbereiche können einfache Elemente wie z.B. Hinweistafeln ebenfalls eine positiven Eindruck von der Stadt und ihren Ortsteilen vermitteln.

Mögliche Handlungsbereiche

▶ Erstellung eines vertiefenden Konzepts zur Entwicklung der Stadt- und Ortsteileingänge in Koblenz

▶ Aufwertung der B 9 als zentrale Stadtzufahrt mit einem System von gestaffelten Stadteingängen, vertiefende Betrachtung im Rahmen eines gesonderten Konzepts

▶ Potential für städtebauliche Akzente an der B 9 im Bereich Langemarckkaserne und Saarplatz („korrespondierende Torbauten“ an der Europabrücke)

▶ Gestaltung der Stadteingänge, Ortsteilzufahrten und Stadtteilübergänge durch z.B. Baumpflanzungen, Anlage bzw. Aufwertung von Grünflächen, Fahnenmasten

▶ Bau von Kreisverkehren wo möglich (z.B. Einmündung Pfarrer-Kraus-Straße in L 127 in Arenberg, westlicher Ortseingang Aachener Straße nach Rübenach)

▶ Städtebauliche Umstrukturierungsmaßnahmen wo nötig (z.B. Laubach)

Querbeziehungen:

Stadtmarketing, Stadtverkehr, Verkehrsberuhigung, Bahnverkehr, Radverkehr, Koblenz zu Fuß, Schiffsverkehr, Brücken, Grünzüge, Siedlungsränder, Stadtbäume, Wandern


Stadteingang B 9 Nord


Dominante B 9 Nord


Stadteingang B 49


Ortsübergang Niederberg – Arenberg


B 9 Südstadt


Ortseingang Bubenheim


Stadteingang B 9 Saarkreisel


Arenberg Ost

Stadt- und Ortseingänge

Neben den Siedlungsrändern stellen die Stadt- und Ortseingänge gewichtige „Visitenkarten“ nach außen dar. Gerade hier besteht oft ein deutliches Aufwertungspotential, insbesondere im Bereich der B 9 als zentraler Zufahrt in die Stadt. Auch Übergänge zwischen Ortsteilen bieten Gestaltungspotentiale.


Ortseingang Moselweiß

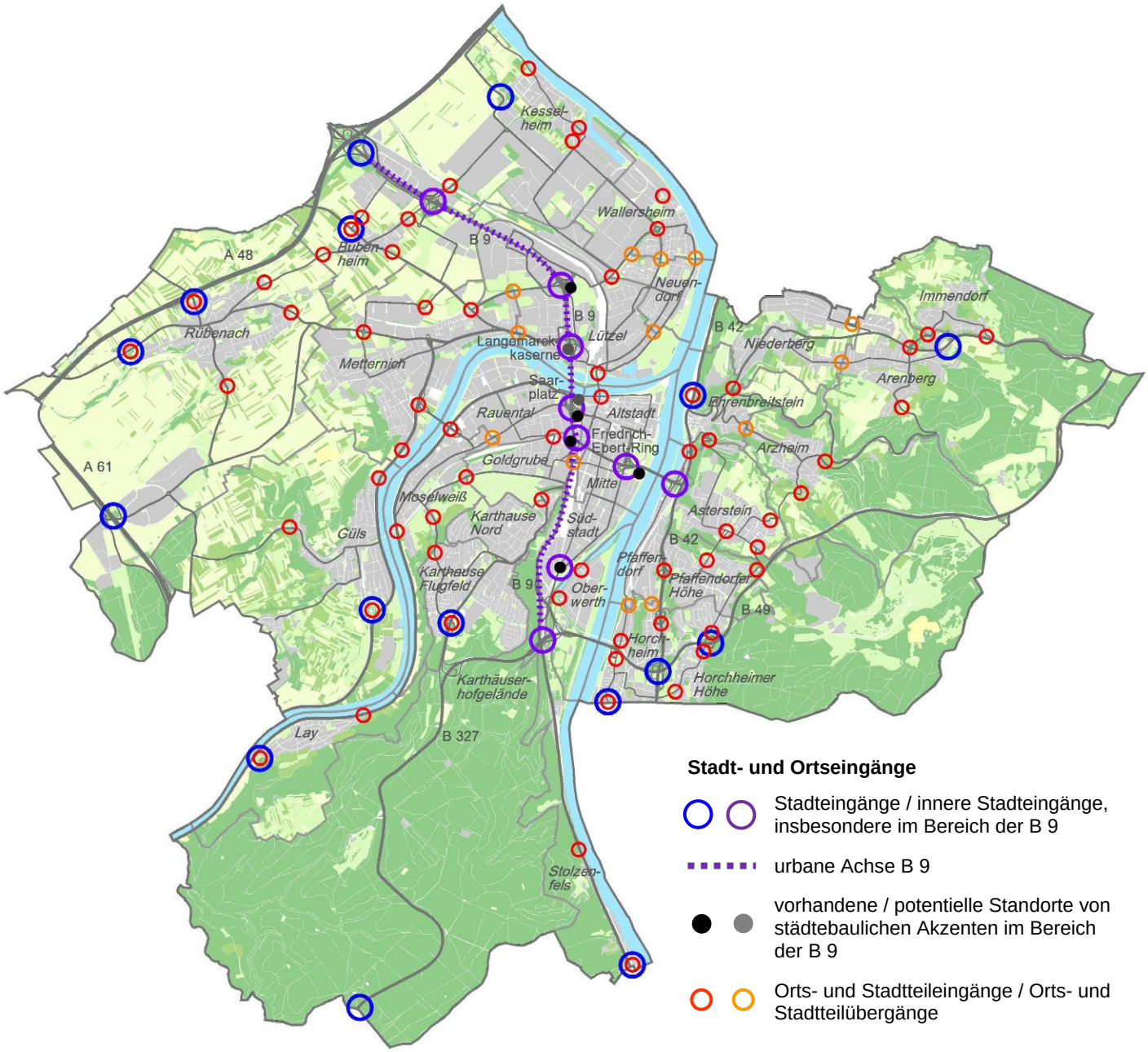

Dominante Südstadt


Stadteingang B 9 Süd


Stadteingang B 42


B 42 Pfaffendorf


Ortseingang Kesselheim



Karte der Stadt- und Ortseingänge von Koblenz

Die Karte zeigt die große Anzahl von Stadt- und Ortseingängen. Dabei bildet sich ein hierarchisches System heraus. Die B 9 – die urbane Hauptachse von Koblenz – und die zentralen Knoten bilden die oberste und wichtigste Stufe in diesem System. Auch gibt es eine Vielzahl von lokalen Stadt- und Ortsteileingängen sowie von Übergangsbereichen zwischen einzelnen Stadtteilen im Siedlungszusammenhang.

rechts: Stadteingang Innenstadt über die Pfaffendorfer Brücke



Klein- und Freizeitgärten

Dienten die ersten Kleingärten im 19. Jahrhundert noch vor allem der Selbstversorgung ärmerer Bevölkerungsschichten, liegt ihre Bedeutung heute in der Erholungsfunktion für die Stadtbewohner, vor allem als Ausgleich für fehlende Hausgärten in den dichter besiedelten Teilen der Stadt. Noch immer aber ermöglichen sie den ökologischen und preisgünstigen Anbau von Obst und Gemüse. In Klein- und Freizeitgartenanlagen kommen unterschiedlichste Bevölkerungsgruppen zusammen – Familien und Singles, Arbeitnehmer und Arbeitslose, Kinder und Senioren, Deutsche und Menschen mit Migrationshintergrund. Klein- und Freizeitgärten haben somit auch eine **soziale Funktion**. Sie liefern einen wichtigen Beitrag zur Stabilisierung von Stadtteilen und damit zur Verbesserung der Lebensqualität in der Stadt. Darüber hinaus haben diese Gartenanlagen auch eine wichtige **ökologische Funktion** als Biotope im Stadtgefüge. Sie sind oft Teil von städtischen Grünzügen und die Artenvielfalt ist in Klein- und Freizeitgartenanlagen oft höher, als allgemein hin angenommen.

Die vier in Vereinen organisierten **Kleingartenanlagen** liegen in den Stadtteilen Goldgrube, Lützel („Sonnenland“), Metternich („Weinacker“) und Horchheimer Höhe („Rechte Rheinseite / Auf Timmetz“), wobei es sich bei der Gartenanlage „Weinacker“ nicht um eine Kleingartenanlage im Sinne des Bundeskleingartengesetzes handelt. Die Kleingartenanlagen sind zusammengeschlossen im Stadtverband der Kleingärtner Koblenz. Nach Verbandsangaben umfassen diese Anlagen 385 Parzellen auf rund 14 ha. Die hohe Qualität dieser Anlagen wurde unlängst durch mehrere Preise im Landeswettbewerb „Gärten im Städtebau“ gewürdigt. Die Anlage „Weinacker“ muss bei einer Realisierung des Straßenbauvorhabens „Nordtangente“ voraussichtlich verlagert werden. Hierfür existiert bereits ein rechtskräftiger Bebauungsplan. Die Kleingartenanlage „Rechte Rheinseite“ hat durch ihre Festsetzung in einem rechtskräftigen Bebauungsplan den Status einer Dauerkleingartenanlage.

In Koblenz findet sich eine Vielzahl weiterer Freizeitgartennutzungen unterschiedlichster Ausprägung, die mit Ausnahme der dicht bebauten Innenstadtbereiche praktisch über das gesamte Stadtgebiet verteilt liegen. **Räumliche Konzentrationen** nicht organisierter, mehr oder weniger ungeordneter Freizeitgartenanlagen, liegen in den Bereichen Moselweißer Hang zwischen der Karthause und dem Stadtteil Moselweiß, der Schartwiese in Lützel und am Layer Weg südlich von Güls. Die Nutzung der Parzellen in diesen Anlagen ist höchst unterschiedlich und reicht von der klassischen „Kleingarten“-Parzelle über reine Freizeitgärten bis hin zu Grabeland. Für den westlichen Teilbereich des **Moselweißer Hangs** wird derzeit ein Bebauungsplan mit der Zielsetzung einer geordneten und naturnahen Umstrukturierung des Freizeitgartenbereichs erstellt.

Für den Bereich der **Schartwiese** und der dort vorhandenen großen Freizeitgartenanlage existiert bereits ein rechtsverbindlicher Bebauungsplan, der jedoch die Art und Struktur der Nutzung nur in sehr groben Zügen festlegt. Bereits im Vorfeld der BUGA 2011 gab es Überlegungen, die Freizeitgärten ganz oder teilweise zu verla-

gern, um den schmalen Grünbereich am Mosel- bzw. Rheinufer für die Öffentlichkeit zu verbreitern. Auf Grund der äußerst exponierten Lage der Flächen gegenüber dem Deutschen Eck und der Aufwertung des Umfeldes durch die Hochwasserschutzmaßnahmen Lützel-Neuendorf-Wallersheim sollte, zumindest eine einheitliche städtebaulich orientierte Neuordnung des Gebiets mit einer großzügigen Durchwegung aus den Wohngebieten ans Ufer erfolgen. Denkbar ist eine Umstrukturierung in Richtung eines **Freizeitgartenparks** mit einer Verbindung von öffentlicher und privater Nutzung durch Schaffung von für die Allgemeinheit zugänglichen Grünflächen.

Weitere **Freizeitgärten mit Entwicklungspotential** finden sich u.a. in den Stadtteilen Kesselheim, Wallersheim, Niederberg, Arzheim, Pfaffendorf und Güls. Diese Standorte liegen meist direkt an den Siedlungsrändern und tragen wie die organisierten Kleingartenanlagen zur Versorgung der Stadtbewohner mit Gartenflächen bei. Die Hauptziele in der Entwicklung dieser Anlagen sollten in der Bestandssicherung und der qualitativen Aufwertung, z.B. durch eine verbesserte Einbindung in die Landschaft und Durchwegung, liegen. Innerhalb von Siedlungsbereichen sollte städtebaulichen Nachverdichtungspotentialen für eine Wohnnutzung im Einzelfall der Vorrang vor gärtnerischen Nutzungen eingeräumt werden (z.B. Metternich Zentrum).

Grundsätzlich muss die gärtnerische Nutzung in den Klein- und Freizeitgartenanlagen prägend für die Grundstücksnutzung sein, d.h. mindestens ein Drittel der Fläche sollte für den Anbau von gartenbaulichen Erzeugnissen (Gemüseanbau, Obstbäume u.a.) genutzt werden. Völlig auszuschließen ist die Verfestigung von Wohnnutzungen in solchen Gartenanlagen, schon um das Entstehen von Splittersiedlungen im Außenbereich zu verhindern. Die Organisation der größeren, zusammenhängenden Freizeitgartenanlagen sollte im Idealfall durch einen Trägerverein stattfinden. Lokale Interessensvertretungen wie beispielsweise in der Schartwiese und dem Moselweißer Hang können hierfür die Keimzelle bilden. Wichtig sind in jedem Fall eine öffentliche Durchwegung und eine möglichst geordnete und attraktive Freiraumgestaltung der Anlagen.

Mögliche Handlungsfelder

▶ „Städtebauliche“ bzw. freiraumgestalterische Ordnung und Aufwertung der großen nicht organisierten Freizeitgartenanlagen (Schartwiese Lützel, Moselweißer Hang, Layer Weg Güls), Organisation durch Trägervereine

▶ Bestandssicherung und qualitative Aufwertung vorhandener Freizeitgartenanlagen in den Stadtteilen, ggf. Trägerschaft durch Vereine

Querbeziehungen

Wohnflächenpotentiale, Grünzüge, Parks und Grünanlagen, Naturschutz und Umweltpädagogik, Freizeit und Naherholung


Metternich – Blockinnenbereich


Güls – Gulisastraße


Lützel – Schartwiese


Kesselheim


Moselweiß


Moselweißer Hang


Pfaffendorf


Metternich

Klein- und Freizeitgärten

In Koblenz gibt es einen großen Bestand an Klein- und Freizeitgärten, die zur Versorgung der Stadtbevölkerung mit Grünflächen und – durch ihre Attraktivität für unterschiedliche Bevölkerungsgruppen – zur sozialen Stabilisierung von Quartieren beitragen. Auch erfüllen sie ökologische Funktionen, z.B. als Teil von Grünzügen.


Goldgrube Kleingartenanlage

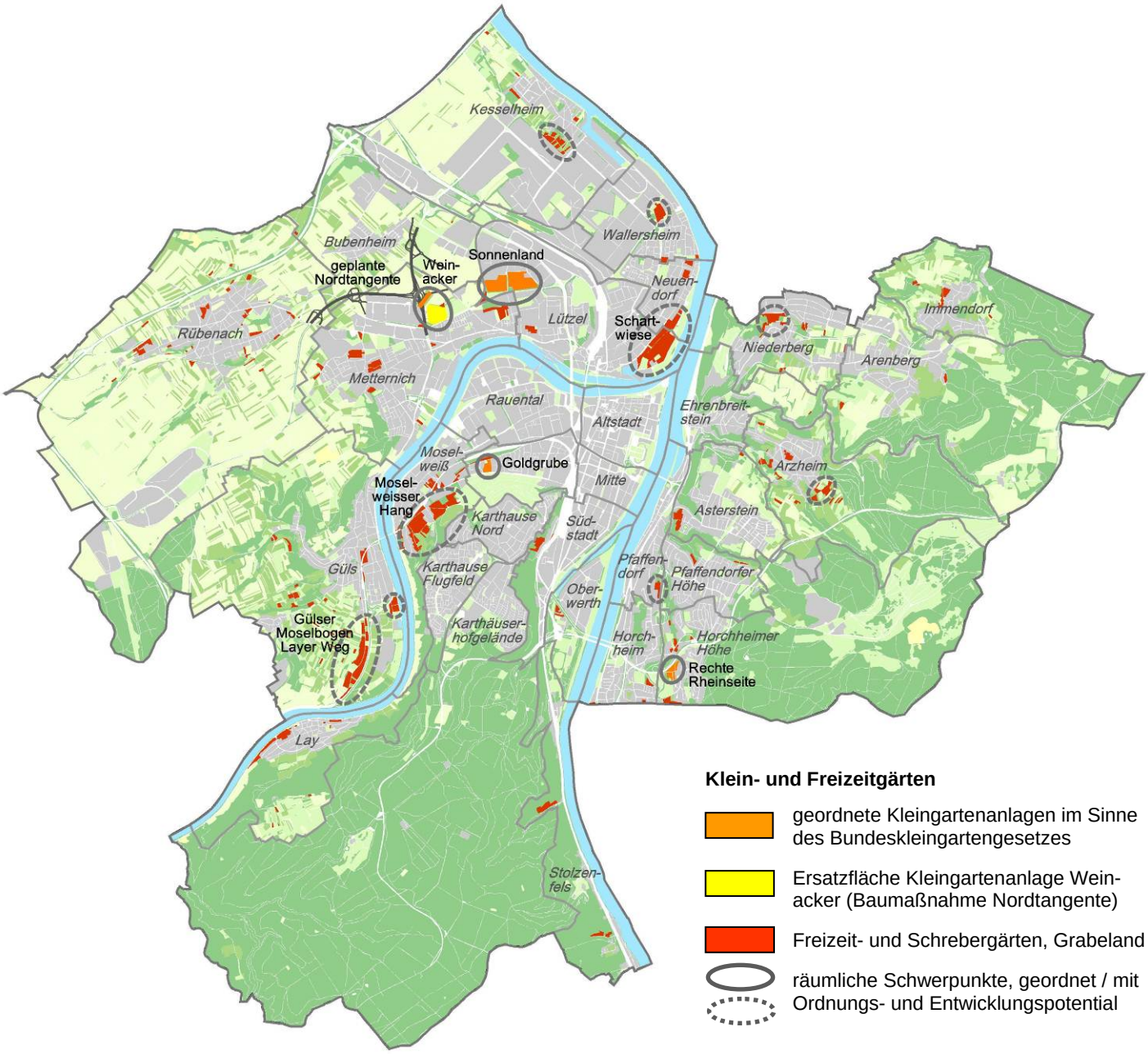

Goldgrube Kleingartenanlage


Horchheimer Höhe – Kleingartenanlage


Horchheimer Höhe – Kleingartenanlage


Lützel – Sonnenland


Lützel – Kleingartenanlage Sonnenland



Karte Klein- und Freizeitgärten

Die Karte zeigt den reichen Bestand an Kleingärten in der Stadt, wobei nur ein relativ kleiner Anteil in den vier Koblenzer Kleingartenvereinen organisiert ist.

Große ungeordnete Freizeitgarten-Konzentrationen finden sich am Layer Weg in Güls, am Moselweißer Hang und in Lützel (Schartwiese). Hier wie auch bei weiteren Anlagen in den Stadtteilen besteht ein deutliches Ordnungs- und Entwicklungspotential.

rechts: Kleingartenanlage in der Goldgrube



Naturschutz und Umweltpädagogik

Das Thema Naturschutz ist ausgesprochen vielfältig und umfangreich. Neben zahlreichen Flächen zum Ausgleich und zur Kompensation von Eingriffen bei baulichen Maßnahmen gibt es eine ganze Reihe förmlicher Schutzgebiete für Pflanzen und Tiere, die bereits im Kapitel „Rahmenbedingungen der Stadtentwicklung“ unter dem Abschnitt „Pflanzen, Tiere, Schutzgebiet und Vernetzungsachsen“ vorgestellt wurden. Daneben leisten auch viele ehrenamtliche und freiwillige Maßnahmen einen wichtigen Beitrag zum Naturschutz und zur Umwelterziehung in Koblenz.

Im Landschaftsplan für die Stadt Koblenz wird, aufbauend auf der städtischen Schutzgebietskonzeption, die Einrichtung von neuen **Schutzgebieten** vorgeschlagen. Diese würden zum einen den Schutzgrad bereits bestehender Landschaftsschutzgebiete durch die Ausweisung von Naturschutzgebieten in Teilen erhöhen. Zum anderen würden auch große Landschaftsbereiche insbesondere auf der rechten Rheinseite erstmalig als Landschaftsschutzgebiete einen Schutzstatus erhalten. Im Sinne einer Stärkung der Leitlinie „Innenentwicklung vor Außenentwicklung“ ist der erweiterte Landschaftsschutz ausdrücklich zu befürworten. Jedoch muss auch berücksichtigt werden, dass hierdurch andere Nutzungsansprüche an die Landschaft wie beispielsweise die Möglichkeit für moderate Stadtteilarrondierungen, die Naherholungsfunktion oder die Nutzung durch Kleingärten eingeschränkt werden können.

In Koblenz gibt es eine Vielzahl von Flächen, die im Rahmen des Ausgleichs für Eingriffe bei baulichen Maßnahmen oder deren planerischer Vorbereitung – überwiegend im Rahmen von Bebauungsplanverfahren – aufgewertet wurden. Diese **Ausgleichsflächen** liegen jedoch oft ohne räumlichen Bezug zueinander und auf relativ kleinen Grundstücken. Auf Grund der Kurzfristigkeit der Kompensationserfordernisse und einer fehlenden Bodenbevorratungspolitik für diese Zwecke erfolgt die Wahl der Flächen meist weniger nach übergeordneten planerischen Gesichtspunkten, sondern nach dem Angebot auf dem Markt. So müssen regelmäßig auch deutlich erhöhte Preise für die entsprechenden Flächen gezahlt werden. Durch die Streuung und Vereinselung von Ausgleichsflächen erhöhen sich zudem die Kosten für die Pflege. Darüber hinaus besteht die Gefahr, dass diese Flächen künftigen Vorhaben im Weg liegen und dann wiederum ausgeglichen werden müssen. Diese Problematik wird durch den Umstand einer (noch) fehlenden Gesamtübersicht über alle bereits für Ausgleichsmaßnahmen beanspruchten Flächen in Koblenz verschärft.

Das Bundesnaturschutzgesetz ermöglicht durch die Einrichtung von sogenannten **Ökokontos** eine zeitliche und räumliche Entkopplung von Eingriff und Ausgleich. Auf diese Weise kann ein „Vorab-Ausgleich“ erfolgen, der auf dem Ökokonto gutgeschrieben wird. Dieser steht dann zeitnah zur Verfügung, wenn ein Ausgleich für bauliche Maßnahmen benötigt wird. Ein Beispiel für die Anwendung der Ökokonto-Regelung in Koblenz stellt der Ausgleichsflächenkomplex „Hinterberg“ im Stadtwald dar. Hier wurde eine große zusammenhängende Fläche in ein Ökokonto überführt, aus dem dann Ausgleichsflächen verschiedenen Bebauungsplänen zugeordnet wur-

den. Ziel einer geordneten Bodenbevorratungspolitik mit Hilfe eines Ökokontos ist es also auch die Vielzahl kleiner Ausgleichsflächen zu größeren Komplexen zusammenzufassen, da sich so die ökologische Wirksamkeit der Flächen erhöht.

Das Aushängeschild der Umweltpädagogik in Koblenz ist die **Waldökostation Remstecken** im Koblenzer Stadtwald. Naturverständnis und Umweltbewusstsein werden hier anhand verschiedener Angebote wie Veranstaltungen, einem Waldmuseum, einem „Klassenzimmer im Freien“ mit Bauerngarten und Streuobstwiese und Wildgehegen vermittelt. 2011 wurde an der Moselstaustufe in Rauental das Landes-Informationszentrum **Mosellum** zum Lebensraum Mosel eröffnet. Direkt neben dem Mosellum wurde zudem ein sogenannter Fischpass gebaut, der Fischen wie Lachs und Forelle ein Erreichen ihrer Laichplätze am Oberlauf der Mosel ermöglicht. In den vergangenen Jahren sind in Koblenz zudem eine ganze Reihe von **Schulgärten** mit einem generationenübergreifenden Ansatz entstanden. Der Garten Herlet in der Koblenzer Altstadt bildet das Zentrum eines Netzwerkes ehrenamtlichen Wissenstransfers der älteren an die jüngeren Generationen. Verschiedene **Lehrpfade** wie zum Beispiel der Gewässerlehrpfad Rhein-Mosel stellen ein weiteres wichtiges Angebot der Umweltpädagogik in Koblenz dar.

Ein besonders gelungenes Beispiel für die Verbindung von Naturschutz und Umweltpädagogik stellen die verschiedenen **Beweidungsprojekte** in der Stadt dar, vor allem auf der Schmidtenhöhe. Die dort wild lebenden Konikpferde und Taurusrinder sorgen für eine Erhaltung der Offenlandschaft als Lebensraum für Amphibien, gleichzeitig sind sie eine Attraktion in diesem auch für die Naherholung wichtigen Freiraum, die durch Lehrtafeln, Rundwege und Aussichtstürme erschlossen wird.

Mögliche Handlungsfelder

▶ Ggfs. Ausweisung von neuen oder Stärkung von vorhandenen Schutzgebieten

▶ Einführung einer gezielten Bodenbevorratungspolitik für Ausgleichsflächen durch Entwicklung eines Ökokontos für Koblenz mit der Möglichkeit des „Vorab-Ausgleichs“ von baulichen Maßnahmen und deren planerischer Vorbereitung (Bebauungspläne)

▶ Erstellung eines vollständigen Ausgleichsflächenkatasters

▶ Verknüpfung von Umweltschutzmaßnahmen wie Ausgleichsflächen mit Aspekten der Umweltpädagogik (z.B. Hinweistafeln, Lehrpfade)

Querbeziehungen

Wohnflächenpotential, Grünzüge, Kleingärten, Landwirtschaft, Forstwirtschaft, Freizeit und Naherholung, Schulen, Kindergärten, Kinder und Jugendliche


Stadtwald – Dreibuchenplatz


Stadtwald – Bodewigeiche


Stadtwald – Waldökostation Remstecken


Ehrenbreitstein – Ziegenbeweidung


Stadtwald – Lehrpfad


Mühlental – Schafbeweidung

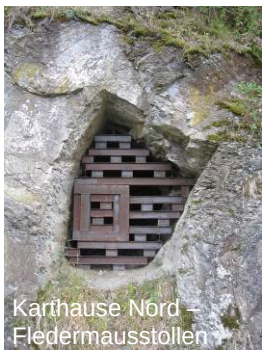

Karthäuserhofgelände – Totholzpyramiden


Stadtwald – Insektenhotel

Naturschutz und Umweltpädagogik

Der Naturschutz präsentiert sich im Stadtgebiet in unterschiedlichsten Facetten, angefangen bei formalen Ausgleichsmaßnahmen, geschützten Landschaftsteilen und Naturdenkmälern über verschiedene Beweidungsprojekte bis hin zu Einrichtungen der Umweltpädagogik wie beispielsweise der Waldökostation Remstecken.


Schmidtenhöhe – Beweidungsprojekt

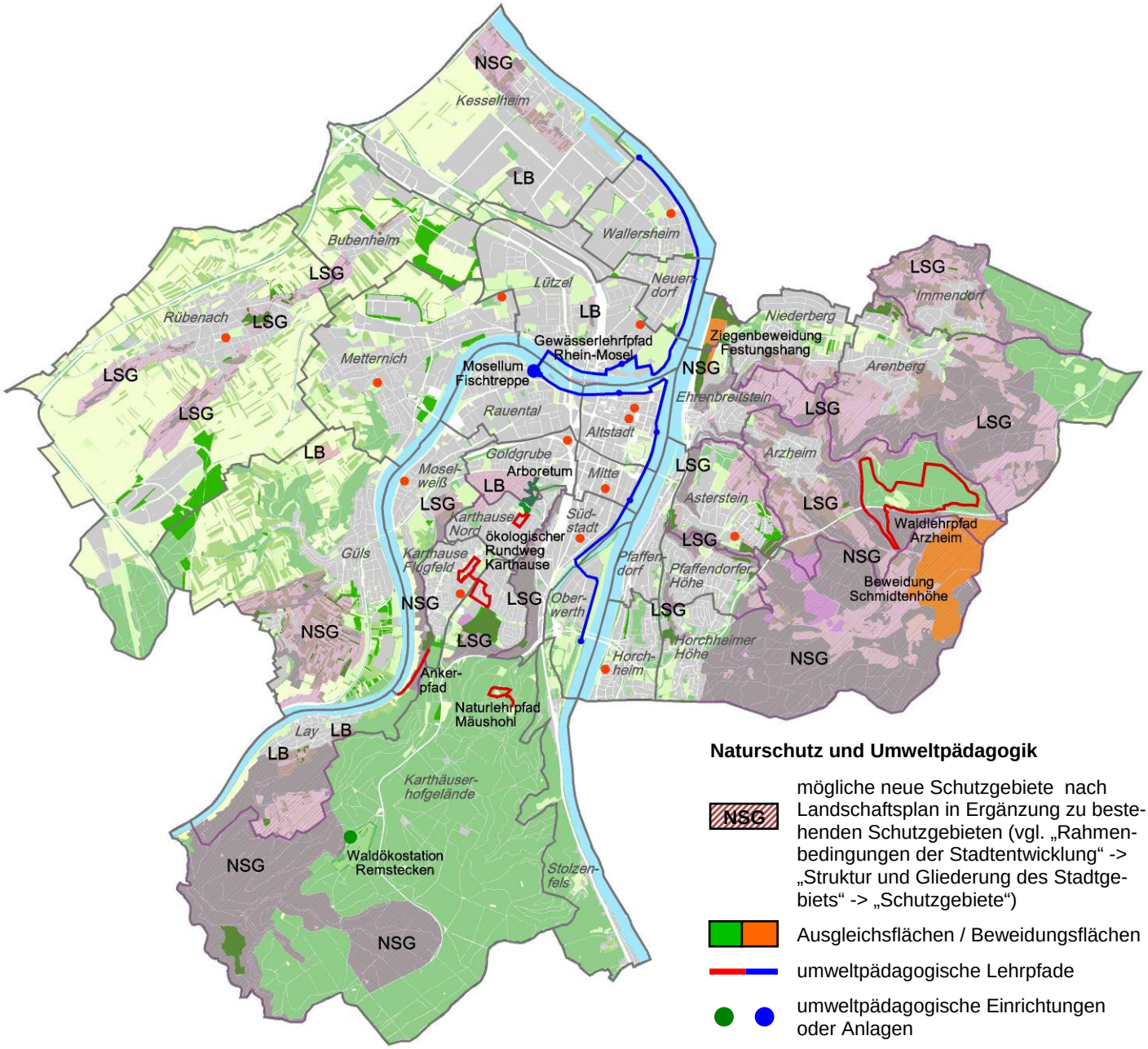

Karthause Nord – Fledermausstollen


Stadtwald – Waldökostation Remstecken


Altstadt – Generationengarten Herlet


Immendorf – Obstlehrpfad


Rauental – Fischtreppe Mosellum



Naturschutz und Umweltpädagogik

NSG — mögliche neue Schutzgebiete nach Landschaftsplan in Ergänzung zu bestehenden Schutzgebieten (vgl. „Rahmenbedingungen der Stadtentwicklung“ -> „Struktur und Gliederung des Stadtgebiets“ -> „Schutzgebiete“)

Ausgleichsflächen / Beweidungsflächen

umweltpädagogische Lehrpfade

umweltpädagogische Einrichtungen oder Anlagen

Schulgärten

Naturschutz und Umweltpädagogik in Koblenz

Die Karte zeigt die Vielzahl von Ausgleichsflächen, von Einrichtungen zum Naturschutz und zur Umweltpädagogik in Koblenz. Ebenso sind die Vorschläge des Landschaftsplans für neue Schutzgebiete dargestellt. Auch wenn letztere nicht im vollen Umfang realisierbar sein werden, so könnte eine Teilunterschutzstellung einen wichtigen Beitrag zur Umsetzung der Leitlinie „Innenentwicklung vor Außenentwicklung“ leisten.

rechts: Ausgleichsmaßnahmen am Südhang der Karthause



Exkurs Klimaschutz

Als **Querschnittsaufgabe** beinhaltet Klimaschutz alle Maßnahmen, die der globalen Erderwärmung und deren Folgen (Ansteigen der Meere, Extremwetterereignisse) entgegenwirken bzw. sie abzumildern helfen. Klimaschutz ist nicht nur Umweltschutz, er ist in erster Linie „Menschenschutz". Für Koblenz mit seiner Lage an zwei großen Flüssen und der entsprechenden Hochwassergefahr ist dieses Thema von besonderem Interesse. Die Stadt hat sich bereits 2008 das Ziel gesetzt, dass der Anteil erneuerbarer Energien bis 2020 auf 18 % steigen soll. Ebenso sollen die CO_2-Emissionen im Stadtgebiet in den kommenden Jahren um 20 % reduziert werden.

In Koblenz werden derzeit jährlich rund 1,18 Mio. Tonnen CO_2 emittiert, wobei je rund ein Viertel auf die Verbrauchssektoren Private Haushalte, Gewerbe / Sonstige, Industrie sowie Verkehr fallen. Im Klimaschutzkonzept der Stadt werden eine ganze Reihe von Maßnahmen zur CO_2-Reduzierung vorgeschlagen, wobei ein besonderes Augenmerk auf das Thema **klimafreundliche Mobilität** gelegt wird, also vor allem durch die Reduzierung des Autoverkehrs, den Aufbau einer regionalen Verkehrsplanung für eine bessere Steuerung des Pendlerverkehrs, die Stärkung des ÖPNV sowie des Rad- und Fußverkehrs in der Stadt.

Die **energetische Sanierung** von Gebäuden spielt ebenfalls eine wichtige Rolle bei der CO_2-Reduzierung, wobei die Steuerungsmöglichkeiten der Stadt hier relativ gering sind. Umso wichtiger wird in diesem Zusammenhang eine gezielte **Öffentlichkeitsarbeit** für die Belange des Klimaschutzes, wie sie durch das Bau- und Energienetzwerk Mittelrhein (BEN) betrieben wird und durch Gründung einer (regionalen) Klimaschutzagentur weiter gestärkt werden könnte. Festsetzungsmöglichkeiten für Energieeinsparmaßnahmen bestehen im Rahmen von Bebauungsplänen. Ein Beispiel hierfür ist die Passivhaussiedlung Asterstein. Auch beim **Neubau** und der Sanierung öffentlicher Gebäude können Maßstäbe gesetzt werden, wie beim Neubau der Passivhaus-Grundschule in Güls oder der laufenden Sanierung der Koblenzer Schulen. Durch die Vorgaben der Energieeinsparverordnung ist der Standard bei Neubauten allerdings schon jetzt sehr hoch. Dachflächen – besonders bei großen gewerblichen Betrieben – sollten verstärkt für **Fotovoltaikanlagen** und Dachbegrünungen genutzt werden. Ein Ansatz hierfür ist das Solarflächenkataster der Stadt Koblenz.

Durch die dem Masterplan zugrunde liegenden Leitlinien „Innenentwicklung vor Außenentwicklung" und „Europäische Stadt" werden viele grundlegende Aspekte des Klimaschutzes praktisch „automatisch" in die **Stadtentwicklung** integriert, so durch die angestrebte Schaffung kompakter Siedlungskörper und einer verstärkten Nutzungsdurchmischung mit kurzen Wegen zwischen Wohnen, Arbeiten, Einkaufen und Freizeit. Viele der Maßnahmenvorschläge des Klimaschutzkonzepts finden zudem Berücksichtigung in den einzelnen Themenfeldern der Stadtentwicklung, so eine verbesserte Durchgrünung der Stadt in den Abschnitten „Grünzüge" oder „Stadtbäume" in diesem Themenfeld.



Elektroautos
Klimaverträgliche Mobilität


E-Bikes, klimaverträg-
liche Mobilität


Koblenz zu Fuß
Klimaverträgliche Mobilität


ÖPNV – Bus
Klimaverträgliche Mobilität



ÖPNV – Bahn,
klimaverträgliche


Radfahren
Klimaverträgliche Mobilität


Neue Bauformen – Beispiel Zentrum für
Umwelt und Arbeitssicherheit der HWK


Alternative Energie

Klimaschutz

Klimaschutz ist eine Querschnittsaufgabe, die viele Bereiche berührt. Eine klimafreundliche Mobilität mit einem starken ÖPNV und einem attraktiven Fuß- und Radwegenetz ist dabei ebenso wichtig wie hohe energetische Standards bei Neubau oder Sanierung und der Einsatz alternativer Energieerzeugung.


Passivhaussiedlung Asterstein



Energetische
Sanierung


Solardächer
Passivhaussiedlung Asterstein


Energieeffiziente Schulsanierung


Energetische
Sanierung



Grundschule Güls
Schulneubau im Passivhausstandard

Landwirtschaft

Fast 24 % des Koblenzer Stadtgebiets werden landwirtschaftlich genutzt. Davon entfällt wiederum der größte Anteil auf den Anbau von Getreide in der Fruchtfolge mit Hackfrüchten wie der Kartoffel und Ölfrüchten (vor allem Raps) und Hülsenfrüchten. Die weitaus größten zusammenhängenden **Ackerbauflächen** liegen nördlich der Mosel im Bereich der Stadtteile Rübenach, Bubenheim, Metternich, Güls und Kesselheim. Diese Bereiche sind durch die hohe bis sehr hohe Bodenqualität besonders für eine landwirtschaftliche Nutzung geeignet. Durch ihre topografische Lage waren und sind vor allem die Bereiche in der flachen Rheintalweitung des Neuwieder Beckens jedoch auch einem sehr hohen Siedlungsdruck ausgesetzt. Dies hat bereits vor allem durch eine bis heute anhaltende sehr starke Ausdehnung der Gewerbe- und Industriegebiete sowie der Verkehrsinfrastruktur seit den 1960er Jahren zu einem Verlust von großen, ehemals landwirtschaftlich genutzten Flächen geführt.

Weitere landwirtschaftliche Flächen finden sich auf der rechten Rheinseite im Umfeld der Stadtteile Asterstein, Arzheim, Arenberg, Immendorf, Ehrenbreitstein und Niederberg. Die Flächen für den Ackerbau sind jedoch deutlich kleiner als nördlich der Mosel und liegen weiträumig in der Landschaft verstreut. Die landwirtschaftlichen Betriebe werden hier überwiegend im Nebenerwerb mit Rindviehhaltung bewirtschaftet. Mittelfristig ist zu erwarten, dass bei Schließung von Betrieben bei einem Generationenwechsel viele Flächen aus einer Bewirtschaftung herausfallen werden. Es besteht somit die Gefahr, dass bei einem Rückzug der landwirtschaftlichen Nutzung auf der rechten Rheinseite die Offenhaltung der Landschaft in Teilen nicht mehr gewährleistet werden kann.

Der **Obstanbau** hat in Koblenz insbesondere in den Bereichen nördlich der Mosel einen nicht unerheblichen Anteil an der Landwirtschaft, wenngleich eine Verschiebung der Anbauschwerpunkte auf die Gemeinden Mülheim-Kärlich und Kettig nördlich von Koblenz stattgefunden hat. Die klimatischen Bedingungen sind für den Anbau von z.B. Kirschen und Zwetschgen ideal, vor dem Zweiten Weltkrieg gehörten die heuten Koblenzer Stadtteile Güls, Metternich und Rübenach so zu den deutschlandweit größten Süßkirschen-Anbaugebieten mit Exporten bis nach England.

Ebenso existieren in Koblenz noch ausgedehnte **Streuobstwiesenflächen** vor allem für Apfelbäume, wenngleich auch hier der Bestand durch Orts- und Stadtteilerweiterungen und den generellen Wandel in der Landwirtschaft in den vergangenen Jahrzehnten erheblich zurückgegangen ist. Initiativen wie das Streuobstwiesenprojekt „Rechte Rheinseite“ nehmen sich mittlerweile dem Erhalt, der Pflege und der Nutzung von verbliebenen Streuobstwiesenbeständen an. So wurden in Koblenz in den letzten Jahren mehrere Streuobstlehrpfade eingerichtet, unter der Marke „Schäl Seit“ wird lokaler Apfelsaft produziert und verkauft. Die Streuobstwiesen haben eine große Bedeutung als Lebensraum von Tieren und in ihrer Schönheit für das Stadtbild, insbesondere der dörflich geprägten Ortsteile.

Der **Weinanbau** hat in Koblenz eine lange Tradition und wurde bereits von den Römern betrieben. Viele ehemalige Weinanbauflächen, wie die Hänge auf der linken Rheinseite, sind heute bewaldet oder unterliegen – wie beispielsweise die Hanglagen im Bienhorntal südlich von Asterstein – der Sukzession. Schwer zu bewirtschaftende Steillagen wurden aufgegeben. Dennoch werden in Koblenz von einer ganzen Reihe von Winzern nach wie vor Weine von hoher bis sehr hoher Qualität produziert. Rebflächen finden sich an den Moselhängen gegenüber von Lay, nordwestlich von Güls („Gülser Bienengarten“), zwischen Güls und Metternich („Mariengarten“) und im Mühlental auf der rechten Rheinseite. Wie auch die Streuobstwiesen prägen Weinhänge die Kulturlandschaft ästhetisch in besonderem Maße. Sie sind mit ihren Trockenmauern wichtige Biotope für wärme- und trockenheitsliebende Tier- und Pflanzenarten. Eine weitere Sukzession von Rebflächen sollte daher vermieden werden.

Viele Landwirte und insbesondere Winzer betreiben eine **Direktvermarktung** ihrer Produkte an den Endverbraucher. Sie bieten damit eine Alternative zu den oft aus dem Ausland importieren Produkten der Supermärkte an und stärken damit die lokale Wirtschaft. Sie tragen damit nicht nur zu einer wohnortnahen Versorgung bei, die regionalen Erzeugnisse sind oft auch im Hinblick auf zum Beispiel Frische von einer besseren Qualität. Bei einer entsprechenden Vermarktung über ansprechende Hofläden, Vinotheken und Wochenmärkte tragen stadtnah produzierte landwirtschaftliche Erzeugnisse zu einer lokalen und regionalen Identität bei.

Mögliche Handlungsfelder

▶ Erhalt der stadtnahen Landwirtschaftsflächen als wichtiger Bestandteil der Kulturlandschaft und als Erholungsflächen, Schutz der hochwertigen Böden, insbesondere nördlich der Mosel

▶ Vermeidung der Zersiedelung von Landwirtschaftsflächen durch überdimensionierte Verkehrsprojekte sowie Gewerbe- und Wohngebiete

▶ Offenhaltung der Landschaft bei Aufgabe landwirtschaftlicher Nutzung durch z.B. Beweidungsprojekte, Schutz und Erhalt von die Kulturlandschaft besonders prägenden Elementen wie Streuobstwiesen und Weinhängen

▶ Förderung und Verbesserung der Möglichkeiten von Direktvermarktung von regionalen Produkten z.B. durch Wochenmärkte, Öffentlichkeitsarbeit, Imagekampagnen

Querbeziehungen

Wohnflächenpotentiale, Gewerbegebiete, Straßenverkehr, Koblenz zu Fuß, Grünzüge, Siedlungsränder, Naturschutz- und Umweltpädagogik, Klimaschutz, Freizeit und Naherholung, Wandern


Rübenach Feldflur Heyer Berg


Kesselheim


Kesselheim Gemüseanbau


Rübenach Feldflur


Arenberg


Mühlental Weinanbau


Arenberg Mais und Getreideanbau


Moselweiß Gärtnerei

Landwirtschaft

In Koblenz gibt es unterschiedlichste landwirtschaftliche Nutzungen die von Ackerbau (Getreide, Kartoffeln, Gemüse) über Obst- bis hin zum Weinanbau reichen. Die Landwirtschaft übernimmt eine sehr wichtige Funktion in der Landschaftspflege. Streuobstwiesen prägen Ortsränder und das Landschaftsbild.


Rübenach

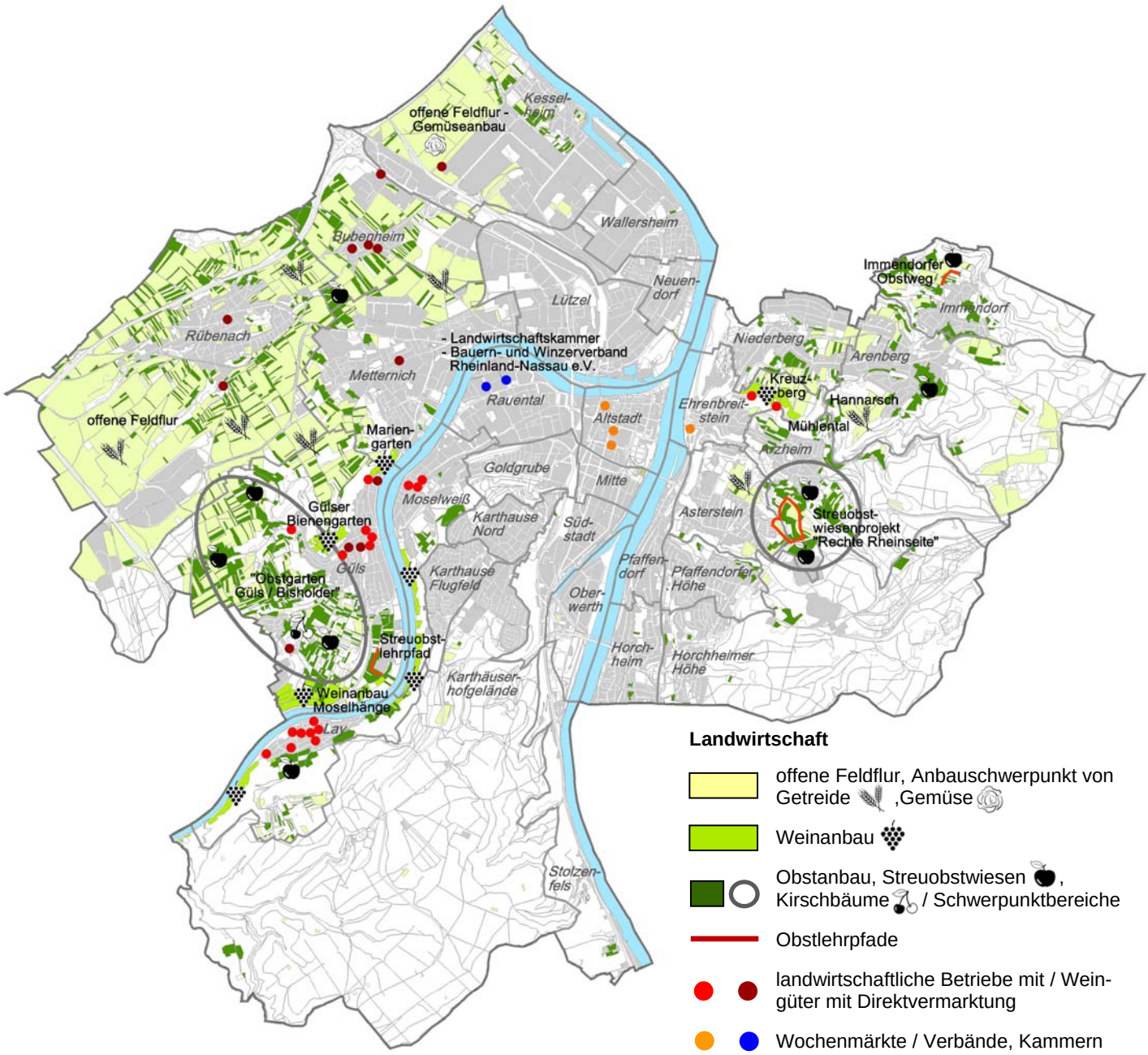

Kesselheim Spargel


Rübenach Rapsanbau


Bubenheim Streuobstwiese


Kesselheim Salat


Immendorf Streuobstwiese



Karte Landwirtschaft in Koblenz

Die landwirtschaftlichen Flächen in Koblenz konzentrieren sich überwiegend in den Bereichen nördlich der Mosel. Die offene Feldflur mit Ackerbau sowie zahlreiche Obstbäume prägen hier die Landschaft. Besonders abwechslungsreich ist das Landschaftsmosaik westlich von Güls. Hier wie auch auf der rechten Rheinseite gibt es noch einen sehr großen Bestand an Streuobstwiesen. An den Moselhängen und im Mühlental finden sich Weinhänge.

rechts: Feldflur bei Rübenach



Wald

Rheinland-Pfalz ist vom Waldanteil (rund 42 %) her das waldreichste Bundesland Deutschlands. In Koblenz sind knapp 34 % der Stadt mit Wald und waldähnlichen Strukturen bedeckt, das entspricht einer Fläche von rund 35 km^2. Die größten zusammenhängenden Waldflächen liegen im Bereich des **Stadtwaldes** im Süden der Stadt mit allein rund 1.650 ha und auf der rechten Rheinseite im Bereich der Höhenlagen östlich der Siedlungsgebiete (Horchheimer Wald, Pfaffendorfer Wald, Immendorfer Wald). Weitere kleinere Waldflächen finden sich nördlich der Mosel am westlichen Stadtrand (Rübenacher und Gülser Wald) und im Bereich des Schleider Kopfes nordwestlich von Güls. Darüber hinaus gibt es zahlreiche bewaldete Flächen in Hanglagen (insbesondere im Bereich der Bachtäler auf der rechten Rheinseite), Bachuferwälder nördlich der Mosel und auf der rechten Rheinseite und sonstige waldähnliche Strukturen im ganzen Stadtgebiet bis hin zu dichten Gehölzstrukturen entlang von Verkehrsstraßen. Der überwiegende Anteil der Waldflächen wird forstwirtschaftlich genutzt, wobei sich von den Forstflächen 82 % im Besitz der Stadt und 18 % in Privatbesitz befinden (Gutswald Pönsgen südöstlich von Arenberg).

Die Waldflächen erfüllen ganz unterschiedliche Funktionen. In ökologischer Hinsicht, als **Naturraum**, haben sie eine herausragende Bedeutung für das Klima in der Stadt, da hier viele große Kaltluftentstehungsgebiete liegen und Luftleitbahnen in Richtung der Siedlungsgebiete ihren Anfang nehmen. Die Filterung der Luft von Schadstoffen, die Regulierung des Wasserhaushalt durch Wasserspeicherung, und der Schutz der Böden vor Erosion durch Wind oder Regenausspülung, insbesondere an den Hangbereichen, zählt ebenfalls zu den wichtigen Aufgaben des Waldes. Darüber hinaus ist er ein wichtiger Lebens- und Rückzugsraum für Pflanzen und Tiere und hat so einen besonderen Anteil am Erhalt der Artenvielfalt (Biodiversität) im Stadtgebiet.

Eine weitere tragende Funktion erfüllen die Waldflächen als **Naherholungsgebiete** für die Koblenzerinnen und Koblenzer. Die zahlreichen Waldwege und die insgesamt gute Erreichbarkeit aus den Siedlungsflächen ermöglichen gesundheitsfördernde Freizeitbetätigungen wie Wandern, Nordic Walking, Joggen und Radfahren. Insbesondere der Stadtwald und die Waldbereiche der rechten Rheinseite sind ideal, um Abstand zum Alltag zu gewinnen und Stress abzubauen. Besondere Einrichtungen wie Lehrpfade oder die Waldökostation Remstecken im Stadtwald ergänzen das „weiche“ Angebot an Freizeitinfrastruktur. Der Wald hat zudem eine herausragende Bedeutung für das Landschaftsbild von Koblenz, er trägt zur Attraktivität der Stadt für Bewohner wie Touristen gleichermaßen bei.

Durch seine **forstwirtschaftliche Nutzung** und den Verkauf des erzeugten Holzes stellt der Wald auch einen wichtigen Wirtschaftsfaktor dar. Ziel der Forstwirtschaft ist eine naturnahe Bewirtschaftung der Waldflächen mit einer Annäherung an die potentiell natürliche Waldzusammensetzung. Dies beinhaltet vor allem die Anlage von Mischwäldern mit einem hohen Anteil regionaltypischer Laubbäume wie Buche und Eiche und eine Reduzierung des Nadelholzanteils. Monokulturen sind – schon auf

Grund ihrer Anfälligkeit für Schädlinge – grundsätzlich zu vermeiden. Die Langfristperspektive ist dabei von besonderer Bedeutung. Tatsächlich wurde der heute vielgenutzte Begriff **Nachhaltigkeit** maßgeblich gerade von der Forstwirtschaft geprägt. Den nachfolgenden Generationen sollen vergleichbare bzw. bessere Nutzungsmöglichkeiten überlassen werden. Es darf also dem Wald nie mehr Biomasse entzogen werden, als gleichzeitig nachwächst. Entscheidungen über die Struktur der Waldbestände und die Baumartenwahl, die heute getroffen werden, wirken sich auf Grund der langen Wuchszeiten der Bäume über ebenso lange Zeiträume aus.

Weitere Ziele einer naturnahen Forstwirtschaft sollten u.a. der Verzicht auf Kahlschläge, eine Förderung der natürlichen Verjüngung des Waldbestandes, der Erhalt alter Baumgruppen und Bäume, das Belassen von Totholzanteilen im Wald und in dafür geeigneten Bereichen eine Unterstützung der Entwicklung natürlicher Sukzession sein. Von besonderer Bedeutung für das Landschaftsbild ist die Entwicklung von strukturreichen **Waldrändern** als Übergangszone zur freien Landschaft, z.B. durch punktuelle Pflanzungen heimischer Straucharten. Auf diese Weise würde auch die Biotopvernetzungsfunktion des Waldsaums gestärkt.

Der Waldbestand in Koblenz ist quantitativ als praktisch statisch zu betrachten. An Stelle einer weiteren Aufforstung ist aus ökologischer Sicht oft eher der Erhalt von naturnahen Offenlandbereichen sinnvoll, wie zum Beispiel im Bereich des Beweidungsprojektes auf der Schmidtenhöhe, da viele Arten entsprechende waldfreie Lebensräume benötigen. Vor diesem Hintergrund ist auch die aktuelle Diskussion um eine Novelle des Gebots zum Erhalt und zur Mehrung des Waldes im Landeswaldgesetz zu verstehen.

Mögliche Handlungsfelder

▶ Generell Schutz und Entwicklung des Waldes sowohl als Naturraum, Raum für Naherholung und Forstwirtschaft

▶ Naturnahe und nachhaltige Waldbewirtschaftung mit einer Erhöhung des Anteils an regionaltypischen Laubbäumen und einer Reduzierung von Nadelhölzern

▶ Förderung einer natürlichen Verjüngung, Belassen von Totholzanteilen, Verzicht auf Kahlschlag, Erhaltung von alten Bäumen und Baumgruppen

▶ Entwicklung strukturreicher Waldränder als besonders landschaftsprägende Elemente mit Biotopvernetzungsfunktion

Querbeziehungen

Koblenz zu Fuß, Grünzüge, Naturschutz und Umweltpädagogik, Freizeit und Naherholung, Sport, Wandern, Sehenswertes Koblenz


Stadtwald – Moselhang


Stadtwald


Stadtwald – Forsthaus Kühkopf


Stadtwald – Remstecker Bach


Stadtwald


Schmidtenhöhe – Hutewald


Pfaffendorfer Wald


Güls – Schleider Kopf

Forstwirtschaft

Koblenz verfügt über ausgedehnte Waldflächen, die erheblich zur Lebensqualität in der Stadt beitragen. Sie stellen nicht nur äußerst wichtige Lebensräume für Pflanzen und Tiere dar, sondern sind auch sehr beliebte Naherholungsgebiete. Darüber hinaus erfüllen die Forstflächen auch eine wichtige ökonomische Rolle.


Gülser Wald


Gülser Wald


Gülser Wald


Rübenacher Wald


Rübenacher Wald


Rübenacher Wald



Forstwirtschaft

- städtischer Wirtschaftswald
- Privatwald
- sonstige Waldflächen, Hangwälder, waldähnliche Strukturen wie z.B. dichte Gehölzbestände an Straßen
- forstwirtschaftliche Einrichtungen
- Gasthäuser, Infostationen
- Waldlehrpfade Bestand / geplant

Karte Forstwirtschaft in Koblenz

Die großen zusammenhängenden Waldflächen liegen vor allem im Süden der Stadt im Koblenzer Stadtwald und auf den Höhenlagen der rechten Rheinseite. Kleinere Waldflächen finden sich auch nördlich der Mosel an der Stadtgrenze westlich von Güls sowie an den Hanglagen in der Stadt.

Der überaus größte Teil des Waldbestandes in Koblenz wird forstwirtschaftlich genutzt.

rechts: Blick über den Koblenzer Stadtwald mit Fernsehturm im Hintergrund



Quellenverzeichnis

Literatur

Adler & Olesch Landschaftsarchitekten im Auftrag der Stadt Koblenz, Eigenbetrieb Grünflächen- und Bestattungswesen – „Umgestaltung Rheinanlagen Koblenz“, Präsentation, ohne Datumsangabe

Deutscher Städtetag (Hrsg.) – „Leitlinien des Deutschen Städtetages zur nachhaltigen Entwicklung des Kleingartenwesens in den Städten“, erarbeitet vom Arbeitskreis Kleingartenwesen beim Deutschen Städtetag und der Gartenamtsleiterkonferenz (GALK e.V.), 2011

FIRU Gfl – Gesellschaft für Immissionsschutz mbH Kaiserslautern im Auftrag der Stadt Koblenz, Umweltamt – „Lärmaktionsplan der Stadt Koblenz, Stufe 1“, 2011

Generaldirektion kulturelles Erbe Rheinland-Pfalz – „Peter Joseph Lenné, eine Gartenreise im Rheinland“, Begleitpublikation zur Sonderausstellung der GdkE in der Festung Ehrenbreitstein, 2011

GfL Planungs- und Ingenieurgesellschaft GmbH im Auftrag der Stadt Koblenz, Umweltamt – „Schutzgebietskonzeption für das Stadtgebiet von Koblenz, Endbericht“, 2004

GfL Planungs- und Ingenieurgesellschaft GmbH im Auftrag der Stadt Koblenz, Amt für Stadtentwicklung und Bauordnung – „Landschaftsplan der Stadt Koblenz“, 2007

Grontmij GjL GmbH im Auftrag der Stadt Koblenz, Umweltamt – „Beweidungskonzept für die Stadt Koblenz zur naturschutzgerechten Pflege von Grünlandstandorten“, 2009

Ifeu – Institut für Energie- und Umweltforschung Heidelberg GmbH im Auftrag der Stadt Koblenz, Umweltamt – „Integriertes Klimaschutzkonzept für die Stadt Koblenz, Endbericht“, 2011

IfaS – Institut für angewandtes Stoffmanagement, Umwelt-Campus Birkenfeld im Auftrag der Stadt Koblenz, Umweltamt – „Biomasse-Masterplan für die Stadt Koblenz, Abschlussbericht“, 2009

Karbach, Rolf, freier Landschaftsarchitekt im Auftrag des Vereins Mendelssohnpark e.V. – „Ideenskizze zur Nutzung des Mendelssohnparks in Koblenz-Horchheim“, 2006

Kellermann, Matthias – „75 Jahre Lützeler Volkspark“, 2011

Kortemeier Brokmann Landschaftsarchitekten im Auftrag der Stadt Koblenz, Eigenbetrieb Grünflächen- und Bestattungswesen – „Stadtbaumkonzept Koblenz“, 2010

Kocks Consult GmbH im Auftrag der Stadt Koblenz, Amt für Stadtentwicklung und Bauordnung – „Stadtteilrahmenplanung Koblenz-Bubenheim“, 2007

Kocks Consult GmbH im Auftrag der Stadt Koblenz – „Städtebauliche Rahmenplanung `Konversionsfläche ehemalige Pionierkaserne Wasserübungsplatz´ in Koblenz-Metternich“, Abschlussbericht 2005

Landesamt für Umwelt, Wasserwirtschaft und Gewerbeaufsicht Rheinland-Pfalz – „Luftreinhalteplan Koblenz 2008-2015 (Entwurf)“, 2009

Landeszentrale für Umweltaufklärung Rheinland-Pfalz (Hrsg.) – „Ökokonto – Wir machen mit!“, Infoflyer, ohne Datumsangabe

Mammut-Verlag Leipzig (Hrsg.) – „Stadt Koblenz – Der Friedhofswegweiser“, 2005

Planungsbüro Baudisch + von Beeren im Auftrag der Stadt Koblenz, Amt für Stadtentwicklung und Bauordnung – „Kleingarten-Entwicklungskonzept für die Stadt Koblenz“, 2002

Planungsbüro Baudisch + von Beeren im Auftrag der Stadt Koblenz, Amt für Stadtentwicklung und Bauordnung – „Freiraumkonzeption für die Stadt Koblenz, Teil A: Potenzielle Konfliktbereiche aufgrund städtebaulicher Planungsziele“, 2002

Planungsbüro Baudisch im Auftrag der Stadt Koblenz, Amt für Stadtentwicklung und Bauordnung – Entwurf Bebauungsplan Nr. 100 „Sporthalle Koblenz-Altkarthause“, Präsentation ohne Datumsangabe

Planungsgruppe agl im Auftrag der Stadt Koblenz, Eigenbetrieb Grünflächen- und Bestattungswesen – „Strategie für den öffentlichen Freiraum in der Stadt Koblenz, Ein Baustein des Masterplans Grün 2011+“, 2009

Raum Plan, Architektur Stadt- und Umweltplanung im Auftrag der Stadt Koblenz, Amt für Stadtentwicklung und Bauordnung – „Rahmenplan Koblenz-Lützel“, 1993

Regionalplanung Zürich und Umgebung RZU (Hrsg.) – „Siedlungsränder in der kommunalen Raumplanung“, 2011

Stadt Koblenz, Amt für Stadtentwicklung und Bauordnung, Sachgebiet Landschaftsplanung – Themenplan zur Freiraumentwicklung von Koblenz, ohne Datum

Stadt Koblenz, Amt für Stadtentwicklung und Bauordnung – Gestaltungsvorschläge für eine Aufwertung der Südallee

Stadt Koblenz, Amt für Stadtentwicklung und Bauordnung – „Ortsentwicklung Arenberg, Städtebaulicher Rahmenplan“, 2002

Stadt Koblenz, Eigenbetrieb Grünflächen- und Bestattungswesen – Grünflächeninformationssystem (GRIS)

Stadt Koblenz (Hrsg.) – „Die Rheinanlagen Koblenz – Von den Anfängen bis heute“, ohne Datumsangabe

Stadt Koblenz, Umweltamt (Hrsg.) – „Waldökostation Remstecken“, Informationsbroschüre, 2005

Stadt Koblenz (Hrsg.) – „Unser Stadtwald, die grüne Lunge von Koblenz“, 1993

Stadt + Grün, Das Gartenamt (Zeitschrift), Ausgabe Mai 2011 „BUGA Koblenz 2011“

Stadt Wiesbaden, Stadtplanungsamt (Hrsg.) – „Gestaltung Stadteingänge in der Landeshauptstadt Wiesbaden“, 2012

Umweltschutzkommission der Gemeinde Muri bei Bern (Hrsg.) – „Siedlungsränder, Natur vor der Haustür“, Informationsbroschüre, 2012

www.friedhofskultur.de

www.generationenschulgarten.de

www.koblenz.de

www.obstanbau.rlp.de

www.rhein-zeitung.de

www.wald-rlp.de

www.wikipedia.org

Abbildungen

Alle Fotos und Pläne: Stabsstelle für integrierte Stadtentwicklung

Luftfotos: Amt für Wirtschaftsförderung Koblenz

Foto Seite 47 (Radfahren): Roland Reichel

Foto Seite 47 (E-Bikes): Peter Gorius

4.5 Freizeit, Kultur und Tourismus

Die zahlreichen Freizeit- und Kultureinrichtungen der Stadt tragen in einem sehr großen Maße zur Lebensqualität in Koblenz bei. Ihnen kommt wie auch den im vorangegangenen Themenfeld „Freiraum, Natur und Landschaft“ betrachteten Freiräumen in der Stadt eine große Bedeutung als **weicher Standortfaktor** zu. Sie bilden zugleich einen wichtigen Baustein auch für die touristische Attraktivität von Koblenz. Von daher werden die Bereiche Freizeit, Kultur und Tourismus in diesem Themenfeld gemeinsam betrachtet, zumal zwischen den einzelnen Bereichen erhebliche Synergieeffekte erzielt werden können. So sind beispielsweise Theater, Museen und Ausstellungen gleichermaßen für die Koblenzer Bürgerinnen und Bürger wie auch für Besucher der Stadt attraktiv. Dies gilt auch für Veranstaltungen und die Gastronomie in Koblenz, für Wanderwege und teilweise auch die Freizeit- und Naherholungsgebiete. Die Grenzen zwischen den genannten Themen sind also fließend.

Das Themenfeld „Freizeit, Kultur und Tourismus“ ist in 14 Einzelthemen untergliedert. Zuerst wird dabei das Thema „Freizeit und Naherholung“ betrachtet, gefolgt von den freizeitorientierten Einzelthemen „Sport“, „Spielplätze“ und „Wandern“. Unter den kulturorientieren Einzelthemen wird zunächst auf den „Denkmalschutz“ in Koblenz eingegangen. Die Pflege des Denkmalbestandes ist auch für die touristische Attraktivität der Stadt von großer Bedeutung ist, denn Denkmäler gehören zu den Hauptsehenswürdigkeiten in Koblenz. Das kulturelle Erbe der Stadt umfasst auch „Die Koblenzer Festungsanlagen“, deren Entwicklungspotential für Koblenz im Anschluss dargestellt wird. Zu den kulturorientierten Einzelthemen gehören ebenfalls die „Museen und Ausstellungen“, „Kunst“, „Theater und Veranstaltungen“ mit „Events“ und „Musik“. Auch diese Themen spielen für die Tourismusförderung in der Stadt – ebenso wie für die Freizeitgestaltung – eine große Rolle. Abgeschlossen wird das Themenfeld durch die eher tourismusorientierten Einzelthemen „Stadtbeleuchtung“, „Hotels und Gastronomie“ sowie „Sehenswertes Koblenz“.

Starke Überlagerungen der Themen bestehen nicht nur innerhalb dieses Themenfeldes. Querbezüge sind auch zu anderen Themenfeldern wie beispielsweise „Bildung und Soziales“ vorhanden. So haben Sport und Wandern gesundheitsfördernde Wirkung. Museen und Ausstellungen dienen nicht nur der Unterhaltung, sie sind auch generationenübergreifende Lernorte. Und Spielplätze stellen wichtige Bausteine der familienfreundlichen Stadt Koblenz dar.

Eine wichtige Grundlage für das Themenfeld „Freizeit, Kultur und Tourismus“ bilden die verschiedenen vorhandenen Fachkonzepte wie die Sportentwicklungsplanung Koblenz, der Lichtmasterplan Koblenz oder die neue Denkmaltopographie Koblenz. Auch für die Erfassung der Einzelthemen dieses Themenfeldes wurden umfassende Ortsbegehungen durchgeführt. Eine Übersicht der verwendeten Quellen findet sich wiederum am Ende dieses Themenfeldes.

Freizeit und Naherholung

Freizeit – also die von Arbeit freie Zeit – kann vielfältig gestaltet werden. Eine wichtige Rolle bei der Freizeitgestaltung kommt der Naherholung zu. Die gute Erreichbarkeit wohnortnaher Wege und Flächen, die für entspannende und sportliche Aktivitäten genutzt werden können, trägt erheblich zur Lebensqualität und damit zur Zufriedenheit der Bürgerinnen und Bürger mit ihrer Stadt bei. Die Stadt Koblenz verfügt über zahlreiche Naherholungsgebiete, die sich großer Beliebtheit erfreuen.

Unter den großen zusammenhängenden Freizeit- und Naherholungsgebieten ist der linksrheinisch im Süden der Stadt gelegene **Stadtwald** hervorzuheben. Hier befinden sich ein verzweigtes Wanderwegenetz, Lehrpfade zu archäologisch und geologisch interessanten Örtlichkeiten, zwei Gaststätten, ein Wildpark und Kinderspielplätze. Eine besondere Attraktion stellt die Waldökostation Remstecken mit ihren umweltpädagogischen Angeboten dar. Der Stadtwald ist insgesamt gut erschlossen, sowohl hinsichtlich der direkten Erreichbarkeit aus den angrenzenden Stadtteilen, als auch in Bezug auf die Ausstattung mit Parkplätzen für Erholungssuchende aus weiter entfernt liegenden Bereichen der Stadt.

Rechtsrheinisch bildet das Gebiet des ehemaligen Truppenübungsplatzes auf der **Schmidtenhöhe** einen Schwerpunktbereich der Naherholung in Koblenz. Auch hier besteht ein ausgedehntes Wanderwegenetz mit einer guten Anbindung an die westlich und nördlich angrenzenden Stadtteile. Das abwechslungsreiche Landschaftsbild und die hier eingerichtete halboffene Weidelandschaft für Konikpferde und Taurus-Rinder – mit Rundwanderweg, Aussichtstürmen und Planwagenfahrten – machen den besonderen Reiz dieses Naherholungsgebiets aus. Auch die weiteren ausgedehnten und gut erreichbaren Waldflächen nördlich der Schmidtenhöhe (u.a. Arenberger Wald) tragen zu der insgesamt sehr guten Versorgung mit Naherholungsflächen auf der rechten Rheinseite bei.

Ein sehr hohes Entwicklungspotential für die Naherholung weisen die rechtsrheinischen **Bachtäler** Mühlental, Griesenbachtal und Bienhorntal auf. Sie liegen als große Grünzüge genau zwischen den Siedlungsflächen, sind aber durch die topographisch bedingten Höhenunterschiede nur eingeschränkt von den Höhenstadtteilen aus zu erreichen. Die Bachtäler bilden gleichzeitig wichtige Verbindungsachsen in die bereits vorgestellten, östlich angrenzenden Waldbereiche auf den Höhenzügen. Das zwischen den Stadtteilen Ehrenbreitstein, Niederberg, Arenberg und Arzheim gelegene **Mühlental** ist auf Grund seiner landschaftlichen Schönheit besonders hervorzuheben. Eine Verbesserung der Vernetzung mit den benachbarten Siedlungsgebieten würde die Funktion des Mühlentals als Naherholungsraum deutlich aufwerten.

Nördlich der Mosel dienen vorwiegend die großen **landwirtschaftlichen Flächen** und das kleinteilige Mosaik aus Obstbaumbeständen der Naherholung. Ein großer zusammenhängender Naherholungsbereich liegt zwischen Rübenach, Metternich und Güls auf den Höhen des Heyer Bergs und des Kimmelbergs. Hier verlaufen auch

einige lokale und überregionale Wanderwege. Südwestlich von Güls, zwischen der Mosel und Bisholder, befindet sich ein weiterer ausgedehnter und von zahlreichen Wanderwegen durchzogener Naherholungskomplex. Hier, direkt an der Mosel, liegt auch das Freizeitgelände **Gülser Moselbogen** mit großen Freizeitwiesen, Campingplatz, Ferienhaussiedlung und Sporthafen. Die Vernetzung der Stadtteile nördlich der Mosel mit den umliegenden Freiräumen ist stellenweise ungenügend, so z.B. in Bubenheim. Großes Entwicklungspotential für einen hochwertigen Naherholungsraum durch die Erschließung mit Fuß- und Radwegen besteht im Bereich zwischen Rübenach und Bubenheim im Zusammenhang mit den hier vorhandenen alten Mühlen.

Innerhalb der Siedlungsflächen übernehmen **Parks und Grünanlagen** und andere öffentliche Räume wie vor allem **Plätze** die Funktion von Naherholungsflächen. Von besonderer Bedeutung ist der neue BUGA-Festungspark Ehrenbreitstein, der mit seinen großen Freiflächen Raum für unterschiedlichste Freizeitaktivitäten bietet. Der neu gestaltete Schlosspark stellt eine zentrale Naherholungsfläche für die Innenstadt dar. Potential für die Entwicklung eines zentralen Freizeit- und Naherholungsraums mit Parkcharakter für die Stadtteile von Metternich bis Wallersheim bietet der Petersberg mit Volkspark und weiteren vorhandenen Grünflächen in Lützel.

Besonders wichtige Naherholungsbereiche für die Stadt stellen die **Flussufer** von Rhein und Mosel mit ihren Wegen, Promenaden und Grünflächen dar. Der zentrale Freizeit- und Erholungsraum für die Kernstadt wird durch die beiden Uferpromenaden Konrad-Adenauer-Ufer am Rhein und Peter-Altmeier-Ufer an der Mosel gebildet. Weitere Naherholungsschwerpunkte stellen das Freibad Oberwerth mit den Rheinwiesen, der Bereich um das Deutsche Eck, der Campingplatz Lützel und die Freizeitwiesen mit Sportplätzen in Neuendorf dar. Verbesserungsbedarf besteht teilweise hinsichtlich der Erreichbarkeit der Flussufer, insbesondere in den Stadtteilen, die durch Straßen vom Ufer getrennt sind (z.B. Stolzenfels).

Mögliche Handlungsfelder

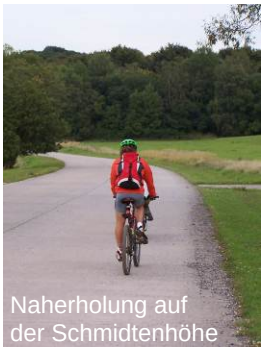
▶ Verbesserung der Fuß- und Radwegeverbindungen zwischen den Naherholungs- und Siedlungsflächen, auch im Bereich der Flussufer

▶ Aufwertung bzw. Reaktivierung von alten und Anlage von neuen Wegen (z.B. Mühlental und Bereich zwischen Rübenach und Bubenheim)

Querbeziehungen

Wohnumfeld, Koblenz zu Fuß, Radverkehr, Grünzüge, Parks und Grünanlagen, Panorama Koblenz, Plätze, Siedlungsränder, Kleingärten, Naturschutz und Umweltpädagogik, Wald, Stadt am Wasser, Sport, Spielplätze, Wandern, Museen und Ausstellungen, Events, Musik, Sehenswertes Koblenz


Güls – Freizeitanlage Moselbogen


Naherholung auf der Schmidtenhöhe


Campingplatz Lützel


Güls – Freizeitanlage Moselbogen


Rheinufer


Wassersport auf der Mosel


Schlosspark


Bahnhofplatz

Freizeit und Naherholung

Gut erreichbare Flächen für Freizeit und Naherholung sind von großer Bedeutung für die Lebensqualität in der Stadt. Koblenz verfügt über eine große Bandbreite unterschiedlicher Naherholungsräume, die von den großen Freiraumkomplexen an den Siedlungsrändern über die Flussufer bis hin zu Parks und Plätzen reicht.


Schlosspark – Lange Tafel


Festungspark Ehrenbreitstein


Grünanlagen Konrad-Adenauer-Ufer


Festungspark Ehrenbreitstein


Festung Ehrenbreitstein


Festungspark Ehrenbreistein Spielgeräteverleih



Karte Freizeit und Naherholung

Die größten zusammenhängenden Naherholungsräume in Koblenz liegen im Bereich des Stadtwaldes, der Schmidtenhöhe bzw. der angrenzenden Waldflächen auf der rechten Rheinseite und der landwirtschaftlichen Flächen nördlich der Mosel. Sie werden durch z.B. Parks und Grünanlagen innerhalb der Stadt ergänzt. Entwicklungspotentiale bestehen u.a. in den Bereichen zwischen Bubenheim und Rübenach und der rechtsrheinischen Bachtäler (Mühlental).

rechts: Stadtstrand in Metternich



Sport

Sportliche Betätigung zählt zu den wichtigsten Freizeitaktivitäten überhaupt. So bezeichnen sich 76 % der Koblenzer Bürgerinnen und Bürger als körperlich oder sportlich aktiv, wobei der Anteil der sportlich Aktiven mit steigendem Alter kaum abnimmt. Die Motive für sportliche Betätigung liegen vor allem in den Bereichen Gesundheit und Wohlbefinden, Fitness und Kondition, Ausgleich und Erholung. Attraktive Sportangebote zählen damit zugleich zu den wichtigen weichen Standortfaktoren einer Stadt. Der 2008 erstellte Sportentwicklungsplan legt die konzeptionellen Grundlagen für die Schaffung einer **sport- und bewegungsgerechten Stadt** Koblenz.

Sportaktivitäten finden überwiegend im **Freizeit- und Breitensport** statt. Ausdauer- und gesundheitsorientierte Sport- und Bewegungsaktivitäten wie z.B. Radfahren, Jogging, Laufen und Gymnastik werden am häufigsten ausgeübt. Diese Aktivitäten sind in der Regel selbst organisiert und werden individuell im privaten Rahmen ausgeübt. Eine große Bedeutung kommt von daher nicht normierten, informellen Sportflächen wie den Wald- und Feldwegen an den Siedlungsrändern zu. Ausgewiesene Lauf- und Nordic-Walking-Strecken, ein Bleib-gesund-Pfad im Stadtwald, eine Rundlaufstrecke und ein Senioren-Fitnessparcours im Festungspark Ehrenbreitstein stellen weitere Angebote dar. In den Siedlungsflächen übernehmen die öffentlichen Räume wie Plätze, Wege, Parks und Grünanlagen die Funktion von „urbanen“ Bewegungsräumen. Diese werden ergänzt durch frei zugängliche Spiel- und Bolzplätze, Basketball- oder Skateranlagen.

In Koblenz sind rund 150 **Sportvereine** aktiv, in denen mit über 40.000 Mitgliedern rund 40 % der Koblenzer Bevölkerung organisiert ist. Sie sind die wichtigsten institutionellen Anbieter von Sport- und Bewegungsaktivitäten. Das Angebot reicht von klassischen Sportarten wie Turnen, Fußball und Leichtathletik über Wassersport bis hin zu Trendsportarten. Eine Koblenzer Besonderheit ist die Dominanz von Kleinstvereinen unter 100 Mitgliedern mit einem Anteil von rund 44 %. Die Vereine werden durch die Stadt in finanzieller und verwaltungstechnischer Hinsicht z.B. durch die Überlassung von kommunalen Sportanlagen und durch Hilfen zum Erhalt vereinseigener Sportstätten unterstützt.

Die größte **Sportanlage** in Koblenz ist der Sportpark Oberwerth mit der Multifunktionshalle Conlog-Arena und dem Stadion. Bezirkssportanlagen (BSA) befinden sich in Moselweiß („Schmitzers Wiese“) und auf dem Asterstein. Weitere Stadtteil-Sportanlagen liegen beispielsweise in Metternich, Güls, Lützel und im Stadtteil Karthause Flugfeld. In Koblenz stehen rund 30 Großspielfelder zur Verfügung, wobei die Versorgung mit Sportflächen am Stadtrand am besten ist. In der Innenstadt sind praktisch keine Sportaußenanlagen vorhanden. Umso wichtiger sind hier die bereits erwähnten informellen Bewegungsflächen. Die Versorgung mit Sportanlagen in der Stadt ist insgesamt ausreichend. Handlungsbedarf besteht teilweise hinsichtlich der Qualität der Anlagen, vor allem bei den Platzbelägen (Umwandlung von Tennesportplätzen in Kunstrasen, Hybrid- oder Naturrasenflächen).

Teilweise liegen Sportplätze in besonders sensiblen städtebaulichen Bereichen (Festungsanlagen). Sie sollten nach Möglichkeit zur Umsetzung einer Freiraumentwicklung in diesen Bereichen verlagert und in andere Sportanlagen mit freien Kapazitäten integriert werden (vgl. Themenfeld „Freiraum, Natur und Landschaft“ -> Einzelthema „Parks und Grünanlagen“). Neben den Sportaußenanlagen verfügt Koblenz über 36 **Sporthallen** mit einem leichten Fehlbestand an Einzelhallen. Geplant ist der Neubau einer Sporthalle im Bereich des Schulzentrums Asterstein als Ersatz für die geschlossene Sporthalle in Oberwerth sowie einer neuen Sporthalle für die Grundschule Lützel als Ersatz für die wegfallende Halle unter der Europabrücke.

Mit der frühzeitigen Förderung von Sport und Bewegung trägt der **Schulsport** zur Entwicklung eines gesunden Lebensstils von Kindern und Jugendlichen bei. Schulnahe Sportanlagen sind dabei eine wichtige Voraussetzung für guten Sportunterricht. Bei Grundschulen, Realschulen und Gymnasien besteht hier insgesamt eine gute Ausgangslage. Engpässe treten an den berufsbildenden Schulen auf. Zur Entlastung ist der Neubau einer Sporthalle notwendig. Auf Grund der sehr hohen städtebaulichen Qualität der hierfür ursprünglich vorgesehenen Flächen im Stadtteil Karthause Nord wird als Hallenstandort alternativ die BSA Schmitzers Wiese vorgeschlagen. In Koblenz gibt es nach der Schließung des Stadtbades Mitte derzeit mit dem kleinen Schul- und Vereinsschwimmbad „Beatusbad“ in der Goldgrube nur ein (vorübergehend) öffentlich nutzbares **Hallenbad** sowie ein Freibad im Stadtteil Oberwerth. Das Schwimmbad der Realschule auf der Karthause ist ein reines Schulschwimmbecken. Potential und Bedarf besteht in Koblenz für ein leistungsfähiges und funktionales Sporthallenbad mit lokalem Einzugsbereich. Der aktuell bevorzugte Standort hierfür liegt im Bereich des Rauentaler Moselbogens.

Mögliche Handlungsfelder

▶ Bestandpflege und Sanierung bestehender Sportanlagen (vor allem Platzbeläge)

▶ Aufgabe bzw. Verlagerung von Sportplätzen in städtebaulich besonders sensiblen Bereichen (Umfeld Festungsanlagen), Zusammenlegung mit anderen Sportflächen

▶ Möglicher Neubau einer Sporthalle für die berufsbildenden Schulen im Bereich Schmitzers Wiese

▶ Bau eines neuen Stadtbades als Ersatz für das alte Stadtbad Mitte

Querbeziehungen

Wohnumfeld, Stadtmarketing, Radverkehr, Koblenz zu Fuß, Grünzüge, Parks und Grünanlagen, Freizeit und Naherholung, Spielplätze, Wandern, Die Koblenzer Festungsanlagen, Events, Schulen, Berufsbildende Schulen, Kindertagesstätten, Kinder und Jugendliche, Familien, Senioren, Bürgerschaftliches Engagement, Gesundheit, Integration, Teilhabe – Inklusion


Sportpark Oberwerth – CONLOG-Arena


Freizeitsport auf der Karthause / Stadtwald


Sportpark Oberwerth – Sportfest


Sportpark Oberwerth


Sportplatz in Güls


Sportplatz in Metternich


Sportplatz auf der Karthause


Karthause Flugfeld Basketballplatz

Sport

Sport gehört zu den wichtigsten Freizeitaktivitäten. Mehr als zwei Drittel der Koblenzerinnen und Koblenzer treiben regelmäßig Sport, wobei der Freizeit- und Breitensport deutlich überwiegt. Daneben bieten rund 150 Sportvereine in Koblenz ein breites Angebot unterschiedlicher Sportarten an.


Oberwerth – Sportbund Rheinland-Pfalz


Festungspark, Seniorensportparcours


Goldgrube, Beatusbad



Turnhalle Max-von-Laue-Gymnasium


Rübenach – Minifußballfeld



Lay – Legiahalle



Karte der sportlichen Angebote in Koblenz

Die mit Abstand größte Sportanlage in Koblenz ist der Sportpark Oberwerth. Daneben gibt es größere Bezirkssportanlagen (BSA) in Moselweiß und Asterstein sowie eine Reihe weiterer Stadtteilsportanlagen und Sporthallen. Im Umfeld von städtebaulich sensiblen Bereichen (Festungsanlagen) ist eine Verlagerung angrenzender Sportplätze für eine weitere Freiraumentwicklung sinnvoll.

rechts: Sportpark Oberwerth mit Multifunktionshalle und Stadion



Spielplätze

Spielplätze sind für Kinder besonders wichtige Erlebnisräume. Hier werden soziale, motorische und kreative Fähigkeiten eingeübt, die für eine gesunde Entwicklung von Kindern unerlässlich sind und bis ins Erwachsenenalter weiter wirken. Die Ausstattung mit wohnortnahen und attraktiven öffentlichen Spielplätzen ist ein wichtiger Baustein für eine **familienfreundliche Stadt**. Gerade in den zentralen Bereichen der Stadt und der Stadtteile ist eine Versorgung mit Spielplätzen wegen der nicht immer gegebenen Erreichbarkeit von Grünflächen oder der freien Landschaft besonders wichtig. Aus diesem Grund hat Koblenz u.a. einen Leitfaden zur Bereitstellung einer familienbezogenen Infrastruktur bereits in der Bauleitplanung erstellt.

In Koblenz gibt es rund 120 öffentliche Spielplätze unterschiedlicher Größe und Ausstattung mit einer Gesamtfläche von rund 240.000 qm. Fünf besonders hochwertige neue Spielplätze wurden im Rahmen der **BUGA 2011** angelegt. Der abwechslungsreiche Wasserspielplatz am Deutschen Eck stellt vor allem im Sommer eine Attraktion dar. Im Festungspark Ehrenbreitstein wurde ein Abenteuer- und Kletterspielplatz geschaffen. Hier liegt auch das Spielwerk Bleidenberg, ein ehemaliger Teil der preußischen Festungsanlage, der nun als außerschulischer Lernort genutzt wird. In der Altstadt sind mit dem Schmuckkästchen der Kaiserin Augusta und der Skateranlage im Schlosspark gleich zwei zentrale neue Spielflächen entstanden. Am Rheinufer in Ehrenbreitstein wurde das Thema Schifffahrt kreativ in einen Spielplatz umgesetzt.

Die BUGA-Spielplätze wurden – wie auch andere Spielbereiche in der Stadt – unter der **Beteiligung** von Kindern und Jugendlichen geplant und teilweise auch mit Kindern zusammen baulich umgesetzt (z.B. Steinstraße Rauental, Passivhaussiedlung Asterstein). Die so entstandenen individuellen Spielgeräte erfreuen sich großer Beliebtheit und Akzeptanz. Auch werden in Koblenz **Stadtteilerkundungen** von Kindern und Jugendlichen zusammen mit Pädagogen und Planern zur Erarbeitung von Verbesserungsvorschlägen in den Quartieren durchgeführt. Zwei besondere Angebote in der Stadt stellen das **Spielhaus** am Peter-Altmeier-Ufer und das **Spielmobil** KOWELIX dar. Im Spielhaus können Kinder ohne vorherige Anmeldung bei pädagogischer Betreuung kreativ sein. Das Spielmobil fährt im wöchentlichen Rhythmus verschiedene mit Spielangeboten unterversorgte Stadtteile an.

In den hoch verdichteten Bereichen der Stadt wurden im Zuge von Umgestaltungsmaßnahmen mehrere „**Minispielplätze**“ angelegt, so in der Fußgängerzone Löhrstraße, am Löhrrondell und auf dem Zentralplatz. Auch Bolzplätze, Basketballplätze, Skateranlagen und Minifußballfelder bereichern die Spiellandschaft von Koblenz. Hierbei besteht ein fließender Übergang vom Spielplatz zur **sportlichen Einrichtung**. In der Regel sind diese Anlagen räumlich mit Spielplätzen verbunden (z.B. Rüsternallee Karthäuserhofgelände, Merlstraße Rauental). Potential besteht in der Kombination einzelner Spielplätze mit sportlich-spielerischen Angeboten für Erwachsene und Senioren. Solche **Mehrgenerationenspielplätze** können z.B. Boulebahnen oder Fitnessgeräte umfassen (Bespiel Seniorensportparcours Festungspark).

Informelle Spielräume sind in ihrem Wert mindestens genauso hoch einzuschätzen wie die „offiziellen“ Spielflächen. In der Stadt sind dies vor allem Plätze und Straßen, Parks und Grünanlagen. Insbesondere Straßen sollten nicht nur als Verkehrsraum, sondern auch als Lebensraum für Menschen begriffen und gestaltet werden. Nur so kann sich Koblenz zu einer wirklich familienfreundlichen Stadt entwickeln und zumindest ein Teil des bestehenden Spielflächenbedarfs in der Innenstadt abgedeckt werden. Ein besonderes Potential wird zudem in der Ergänzung des zentralen Grünraums der Südallee zu einer „generationenübergreifenden Begegnungsmeile“ gesehen. Am Stadtrand sollte Kontakt zur Natur möglich sein, in Form von naturnahen Spielangeboten oder einfach durch einen ungehinderten Zugang zur Landschaft.

Regelmäßige **Kontrolle und Wartung** der Spielplätze sind für den Erhalt der Qualität und Funktionalität und damit für die Akzeptanz der Anlagen von großer Bedeutung. In Koblenz wird jeder öffentliche Spielplatz mindestens einmal in der Woche von einem Pflegetrupp aufgesucht. Einen wichtigen Beitrag für den Erhalt der Spielplätze leisten auch die **Spielplatzpaten**. Ehrenamtlich tätige Anwohner, Gruppen und Vereine helfen, dass unsachgemäße Nutzungen, Verschmutzung und Vandalismus vermieden und Schäden schnell bei der Stadtverwaltung gemeldet werden. Auf Grund der Überalterung der Bewohnerschaft von Wohnbezirken in der Stadt kann aus wirtschaftlichen Gesichtspunkten eine zumindest vorübergehende **Schließung einzelner Spielplätze** richtig sein. Diese Flächen sollten im Allgemeinen als Potentialflächen für eine Reaktivierung gesichert werden – gegebenenfalls in Form von Zwischennutzungen – da der Zuzug junger Familien künftig auch die Neu- bzw. Wiederanlage von Spielplätzen erforderlich machen wird.

Mögliche Handlungsfelder

▶ Erhalt des hochwertigen Spielplatzangebots in der Stadt, im Einzelfall Aufwertungsmaßnahmen bei überaltertem Spielgerätebestand

▶ Schaffung von Spielflächen in der Innenstadt, z.B. durch Umgestaltung von Straßen und Plätzen zu informellen Spielräumen (insbesondere Südallee)

▶ Ergänzung von ausgesuchten Spielplätzen mit spielerisch-sportlichen Angeboten auch für Erwachsene und Senioren (Mehrgenerationenspielplätze)

▶ Sicherung als Potentialflächen für Reaktivierung wenn Schließung von Spielplätzen auf Grund geringer Nutzung erforderlich ist

Querbeziehungen

Wohnumfeld, Verkehrsberuhigung, Parks und Grünanlagen, Plätze, Wald, Freizeit und Naherholung, Sport, Schulen, Kindergärten, Kinder und Jugendliche, Familien, Senioren, Bürgerschaftliches Engagement, Integration, Teilhabe - Inklusion, Geschlechtergerechtigkeit


Ehrenbreistein – Spielplatz am Rheinufer


Pfaffendorf Jahnplatz


Altstadt – Spielhaus am Peter-Altmeier-Ufer


Altstadt – „Schatzkästchen der Kaiserin Augusta“ im Schlosspark


Rübenach – An der Grundschule


Asterstein – Spielplatz Passivhaussiedlung

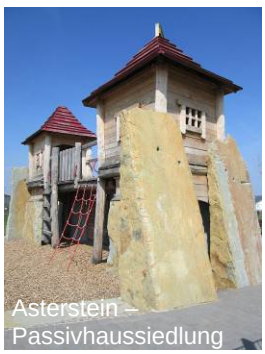

Güls


Lützel – Spielplatz Mittelweiden

Spielplätze

Spielplätze sind besonders wichtige Erlebnisräume für Kinder und Jugendliche und bilden einen wesentlichen Baustein für die Entwicklung von Koblenz als familienfreundliche Stadt. Die Beteiligung von Kindern und Jugendlichen bei der Planung und teilweise auch beim Bau von neuen Spielplätzen ist dabei zur Regel geworden.


Stadtwald – Spielplatz Remstecken


Asterstein – Passivhaussiedlung


Festungspark Ehrenbreitstein BUGA-Spielplatz Spielwerk Bleidenberg


Altstadt – Skateranlage im Schlosspark


Rauental – Boelcke-Kaserne“


Asterstein – Goeben-Siedlung



Spielplätze

Koblenz verfügt über eine großen Bestand an öffentlichen Spielplätzen. Durch die BUGA 2011 sind mehrere besonders hochwertige Anlagen hinzugekommen, wie z.B. der Abenteuer- und Kletterspielplatz im Festungspark. Auch Bolzplätze, Minifußballfelder, Basketball- und Skateranlagen gehören zum Spielangebot der Stadt, wobei der Übergang zur Sportfläche hier fließend ist. Sie sind zumeist mit Spielplätzen kombiniert.

rechts: Wasserspielplatz am Deutschen Eck



Wandern

Die Freizeitaktivität Wandern erfreut sich immer größerer Beliebtheit. Die Stadt Koblenz ist auf Grund ihrer privilegierten naturräumlichen Lage, der Vielgestaltigkeit der Landschaft und der zahlreichen vorhandenen Kulturbauten prädestiniert für die Anlage attraktiver Wanderwege. In Koblenz lassen sich auf ideale Weise sportliche Aktivität mit Erholung und auch Aspekten der Bildung verbinden. Eine Vielzahl von überregionalen, regionalen und lokalen Wanderwegen durchzieht das Stadtgebiet, die unter der Marke „**Wanderpark Koblenz**“ weiter entwickelt und vermarktet werden.

Die wichtigsten Wanderwege sind die überregional bedeutsamen **Haupt- und Fernwanderwege**. Der bekannteste unter ihnen ist der 2005 eröffnete Rheinsteig. Dieser rund 320 km lange rechtsrheinische Fernwanderweg ist ein Gemeinschaftsprojekt der Bundesländer Nordrhein-Westfalen, Rheinland-Pfalz und Hessen zur Förderung des Tourismus. Ähnlich bekannt ist der RheinBurgenWeg der als linksrheinischer Fernwanderweg das Gegenstück zum Rheinsteig bildet. Er verläuft im Stadtgebiet überwiegend durch den Koblenzer Stadtwald, vorbei am Schloss Stolzenfels. Beiderseits des Rheins liegt auch der Rheinhöhenweg R R, linksrheinisch in großen Teilen identisch mit dem RheinBurgenWeg. Der Moselhöhenweg M M verläuft beidseitig der Mosel, wobei Koblenz für die beiden Teilwege nördlich und südlich der Mosel den nordwestlichen Startpunkt bildet. Mit dem Schoppenstecher-Rundwanderweg und der Mosel-Erlebnisroute liegen zwei weitere überregionale Wanderstrecken an der Mosel. Auch eine der zahlreichen Zubringerrouten zum weltberühmten Jakobsweg nach Santiago de Compostela führt durch Koblenz, in ihrem Verlauf größtenteils mit dem ebenfalls hier verlaufenden über 4.000 km langen Europäischen Fernwanderweg E8 von Irland nach Istanbul in der Türkei identisch.

Von einer besonderen Bedeutung für Freizeit und Naherholung in Koblenz sind die **lokalen Wanderwege**, die von der Stadt oder von Initiativen in den Stadtteilen eingerichtet wurden. Diese liegen vor allem auf der rechten Rheinseite im Bereich des Naherholungsraums Schmidtenhöhe und der sich nördlich anschließenden Waldgebiete sowie im linksrheinischen Stadtwald. Nördlich der Mosel wurden in den vergangenen Jahren in Umfeld von Rübenach mehrere lokale Wanderwege ausgewiesen, allerdings ohne Abstimmung mit der Stadt. Auffällig ist die im Vergleich zum übrigen Stadtgebiet relativ geringe Dichte an lokalen Wanderwegen nördlich der Mosel. Hier besteht vor dem Hintergrund der besonderen Schönheit der Landschaft ein deutliches Entwicklungspotential. Insbesondere der Bereich zwischen Rübenach und Bubenheim bietet sich für die Anlage einer Fußwegeverbindung entlang des Bubenheimer Baches und der dort liegenden Mühlen an (neuer „Mühlenwanderweg“).

Die lokalen Wanderwege werden durch eine Vielzahl von **Sport- und Gesundheitspfaden**, so zum Beispiel im Bereich Nordic-Walking-Parks zwischen Oberwerth und dem Koblenzer Stadtwald, und durch **Themenwege**, wie dem Gewässerlehrpfad an Rhein und Mosel oder dem Rheinkulturpfad in Ehrenbreitstein und Pfaffendorf, ergänzt. Ein besonderes Highlight unter den Themenwegen in der Stadt könnten die

Koblenzer Festungswege zur Erschließung der verschiedenen Anlagen der preußischen Festung im Stadtgebiet werden (vgl. „Die Koblenzer Festungsanlagen“).

Auch das **Radwandern** hat in Koblenz einen großen Stellenwert. Mit dem Rhein-Radweg verläuft einer der bedeutendsten europäischen Radfernwege durch das Herz der Stadt. Die Mosel wird vom Mosel-Radweg begleitet. Sowohl am Rhein als auch an der Mosel bestehen einige Lücken im Radwegenetz, vor allem im Bereich der Hafenanlagen, die als Barrieren wirken und teils wenig attraktive Umwege erzwingen (Beispiel Industriehafen). Diese Lücken sollten mittelfristig unbedingt geschlossen werden. Auch sollte der fehlende Moselradweg zwischen Lay und Moselweiß, für den das Land bereits Planungen erstellt, ergänzt werden. Potential für die Weiterentwicklung des Radwandernetzes in Koblenz besteht in der (Zwischen-)Nutzung der stillgelegten Bahntrasse nach Bassenheim als Anschluss an den Maifeld Radweg unter Erhalt der bahnrechtlichen Widmung und der Gleisanlagen bei einer Überdeckung der Gleise. Dieser Bahntrassenradweg wäre in seinem Verlauf attraktiver als der vorhandene Abschnitt des Eifel-Mosel-Radwegs und würde auch eine Verbindung über die B 9 mit einem Anschluss an Lützel und Neuendorf ermöglichen.

Mögliche Handlungsfelder

▶ Weiterentwicklung und Intensivierung der Vermarktung des Koblenzer Wanderwegepotentials unter der Marke „Wanderpark Koblenz“

▶ Ergänzung ausgewiesener lokaler Wanderwege für die Naherholung, insbesondere nördlich der Mosel und im Bereich zwischen Rübenach und Bubenheim (Bubenheimer Bach, neuer „Mühlenwanderweg“)

▶ Einrichtung von Anknüpfungspunkten an den Haupt- und Fernwanderwegen an das lokale Wanderwegenetz um Erkundungen des Stadtgebiets zu ermöglichen, Informationsangebote über Orts- und Landschaftsgeschichte sowie Flora und Fauna

▶ Anlage von Themenwegen im Stadtgebiet (Stadt als besonderen Kulturraum erlebbar machen -> Beispiel „Festungswege Koblenz“)

▶ Abbau von Barrieren in der Stadt, Verbesserung von Wegebeziehungen, Schließung von Lücken im Fuß- und Radwanderwegenetz (Mosel- und Rheinufer)

▶ (Zwischen-)Nutzung der Bahntrasse Bassenheim als Radwanderweg

Querbeziehungen

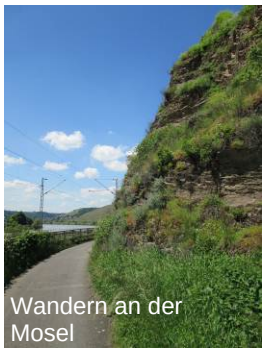
Busverkehr, Bahnverkehr, Radverkehr, Koblenz zu Fuß, Schiffsverkehr, Intermodalität und neue Verkehrsmittel, Stadt am Wasser, Naturschutz und Umweltpädagogik, Freizeit und Naherholung, Sport, Denkmalpflege, Die Koblenzer Festungsanlagen, Gesundheit


Ehrenbreitstein, auf dem Kreuzberg


Bei Arenberg


Radwandern am Rhein


Rheinuferweg Pfaffendorf


Wandern an der Mosel


Wanderweg südlich von Güls

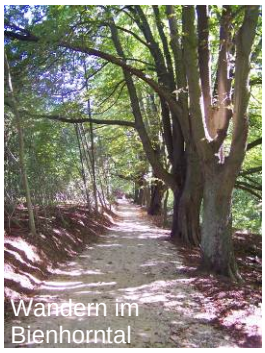

Rheinsteig im Bereich Schmidtenhöhe


Rheinburgenwander-weg bei Güls

Wandern

Auf Grund der besonderen Lage, der ausgesprochen abwechslungsreichen Landschaft und des großen kulturellen Reichtums ist Koblenz für Wanderer und Radwanderer sehr attraktiv. Eine Reihe bedeutender überregionaler Wanderwege verläuft durch das Stadtgebiet, die durch lokale Wanderwege ergänzt werden.


Mosellandschaft bei Güls-Bisholder


Wandern im Bienhorntal


Heyer Berg nördlich von Güls


Wandern auf der Schmidtenhöhe


Wandern im Stadtwald


Arenberg, auf dem Hannarsch



Wandern und Radwandern

Auf der Karte ist das dichte Netz an überregionalen und lokalen Wanderwegen in Koblenz zu erkennen, vor allem auf der rechten Rheinseite und im Bereich des Stadtwaldes. Nördlich der Mosel besteht noch ein Entwicklungspotential, z.B. für einen Mühlenweg zwischen Rübenach und Bubenheim. Bei einer (Zwischen-)Nutzung der Bahntrasse nach Bassenheim könnte eine attraktive Verbindung zum Maifeld-Radweg geschaffen werden.

rechts: Mosel-Erlebnisroute mit Blick auf Lay



Denkmalschutz

Der Erhalt des baukulturellen Erbes für kommende Generationen ist eine ausgesprochen wichtige öffentliche Aufgabe. Trotz großer Zerstörungen historischer Bausubstanz im Zweiten Weltkrieg und in der Zeit danach weist Koblenz noch immer eine hohe Dichte an Baudenkmälern auf. Zu den gesetzlich geschützten Denkmälern gehören u.a. historisch bedeutende Gebäude aller Art wie kirchliche Bauwerke, Burgen und Schlösser, öffentliche Gebäude, Wohngebäude, Verkehrsbauwerke, bis hin zu städtebaulichen Ensembles. Auch militärische Anlagen sowie historische Park- und Gartenanlagen gehören zum Denkmalbestand der Stadt.

Die Baudenkmäler prägen in ganz wesentlichem Maße das Stadtbild von Koblenz – vor allem in den Innenstadtbereichen und in Ehrenbreitstein – und sind von zentraler Bedeutung für die Attraktivität der Stadt und für den Tourismus. Für Koblenz liegt seit kurzem eine flächendeckende **Denkmaltopographie** vor, ein vom Land Rheinland-Pfalz veröffentlichtes Gesamtinventar des Denkmalsbestandes in der Stadt. Zu den **herausragenden Denkmälern** in Koblenz zählen u.a. die in der Altstadt gelegenen romanischen Sakralbauwerke St. Kastor, Liebfrauenkirche und St. Florin, das Kurfürstliche Schloss, das Schloss Stolzenfels sowie die Reste der preußischen Festungsanlagen, allen voran die Festung Ehrenbreitstein. (vgl. „Die Koblenzer Festungsanlagen“ im folgenden Themenabschnitt).

Der Denkmalschutz in Koblenz umfasst nicht nur die Sicherung von Einzeldenkmälern wie zum Beispiel der großen Anzahl historischer Wohnhäuser, sondern auch den Erhalt von wichtigen städtebaulichen Ensembles durch die Ausweisung von **Denkmalzonen**. Hierzu zählen u.a. das gründerzeitliche Umfeld der Kirche St. Josef in der Südstadt, der Ortskern von Ehrenbreitstein und Siedlungsbereiche im Stadtteil Oberwerth. Auch die Falckensteinkaserne in Lützel und natürlich die Bereiche um die Festungsanlagen sind als Zeugnisse der Koblenzer und der deutschen Militärgeschichte als Denkmalzonen ausgewiesen und geschützt.

Koblenz verfügt über eine ganze Reihe weiterer **geschlossener Siedlungsbereiche** von erhaltenswerter städtebaulicher und gestalterischer Qualität. Zu den besonders erwähnenswerten Anlagen gehören große Teile der gartenstadtähnlichen Siedlungsflächen in der Goldgrube, die Siedlungshäuser am Volkspark und der „Lützelhof“ in Lützel, die Wohnanlage Im Hüttenstück / Ulnerstraße in Neuendorf und die Gartenstadtsiedlung Im Wittgarten in Rauental. Durch unsachgemäße Sanierungen, Anbauten oder Abrisse sind diese für Koblenz städtebaulich prägenden Anlagen beständig in ihrer Substanz bedroht. Um schädliche Entwicklungen in diesen Bereichen zu verhindern, sollten durch die Stadt **Erhaltungssatzungen** erlassen werden – als quasi „kommunaler Denkmalschutz“ in Ergänzung zum Denkmalinventar des Landes.

Ein für Koblenz wichtiges Thema stellt der sensible Umgang mit der Bausubstanz der klassischen Moderne und der **Nachkriegsmoderne** dar. Gerade den Zeugnissen der Wiederaufbauzeit wird oft nicht die ihnen gebührende Achtung zuteil. Da diese Bau-

werke ihre Wirkung überwiegend durch die Verwendung schlanker, feiner Bauteile erzielen, kann durch z.B. energetische Sanierungen der Fassaden und Fenster in ästhetischer Hinsicht schnell ein enormer Schaden angerichtet werden. Da der Wiederaufbau in der Innenstadt nach weitgehend einheitlichen Gesichtspunkten erfolgte (z.B. durchgehende Trauflinien), kann durch unsachgemäße Umbauten oder ungeschickte Neuplanungen von Gebäuden die Ensemblewirkung von ganzen Straßenzügen – wie z.B. in der Schloßstraße – empfindlich gestört werden. Auch in diesem Zusammenhang wird die Einrichtung eines **Gestaltungsbeirats** empfohlen (vgl. „Leitlinien der Stadtentwicklung“ -> „3.3 Baukultur“).

Die Kaiserin-Augusta-Anlagen zwischen der Horchheimer Brücke und Oberwerth und der Schlosspark Stolzenfels wurden als bedeutende Werke der Gartenbaukunst ausgewiesen. Zu den geschützten **historischen Grünflächen** zählen auch die Friedhofsanlagen des Hauptfriedhofs zwischen den Stadtteilen Karthause Nord und Goldgrube sowie der Jüdische Friedhof in Rauental. Da die Siedlungstätigkeit in Koblenz schon bis in die Vorgeschichte zurückreicht, finden sich im Stadtgebiet auch zahlreiche archäologische Fundstätten. Diese sind in Form von **Grabungsschutzgebieten** (z.B. für eine vorgeschichtliche Siedlung mit Gräberfeld in Bubenheim) oder durch die Ausweisung als **Bodendenkmal** geschützt. Vor allem auch aus der Zeit der römischen Siedlungstätigkeit haben sich in Koblenz viele Zeugnisse erhalten.

Da sich die weitaus meisten Baudenkmäler in Privateigentum befinden, ist **Öffentlichkeitsarbeit** zur Stärkung des Stellenwertes des Denkmalschutzes im allgemeinen Bewusstsein unerlässlich. Bundesweite Aktionen wie der Tag des offenen Denkmals leisten hier einen wichtigen Beitrag. Die Themen Denkmalschutz und Baukultur haben in der Region durch die Ernennung des Oberen Mittelrheintals zum UNESCO-Welterbe bereits einen deutlichen Bedeutungszuwachs erfahren.

Mögliche Handlungsfelder

▶ Schutz von bedeutenden städtebaulichen Ensembles und Siedlungen durch Erhaltungssatzungen seitens der Stadt Koblenz

▶ Schutz von Gebäuden der Nachkriegsmoderne (1950er Jahre, Wiederaufbauzeit)

▶ Einrichtung eines Gestaltungsbeirats für Koblenz

▶ Öffentlichkeitsarbeit zur Stärkung des Stellenwertes von Denkmalschutz im öffentlichen Bewusstsein

Querbeziehungen

Wohnen im Zentrum, Sanierung und Stadterneuerung, Stadtmarketing, Freizeit und Naherholung, Wandern, Die Koblenzer Festungsanlagen, Museen und Ausstellungen, Kunst, Events, Musik, Stadtbeleuchtung, Sehenswertes Koblenz


Mitte – Jugendstil in der Mainzer Straße


Altstadt – Jugendstil in der Firmungstraße


Altstadt – Florinskirche


Altstadt – Ehemaliges Oberpräsidium der Rheinprovinz


Altstadt – Alte Burg


Ehrenbreitstein – Ehemalige Kurfürstliche Residenz


Altstadt – Infotafel zur Stadtgeschichte bei St. Kastor



Denkmalplakette

Denkmalschutz

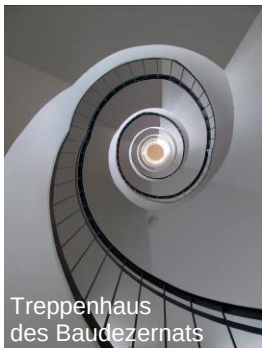
Koblenz verfügt trotz der großen Zerstörungen im Zweiten Weltkrieg und danach über einen reichen Bestand an bauhistorisch bedeutsamen Denkmälern. Zunehmend wird auch der Wert von Bauwerken der Moderne, insbesondere der Nachkriegszeit, durch eine Unterschutzstellung gewürdigt.


Rauental – St. Elisabeth

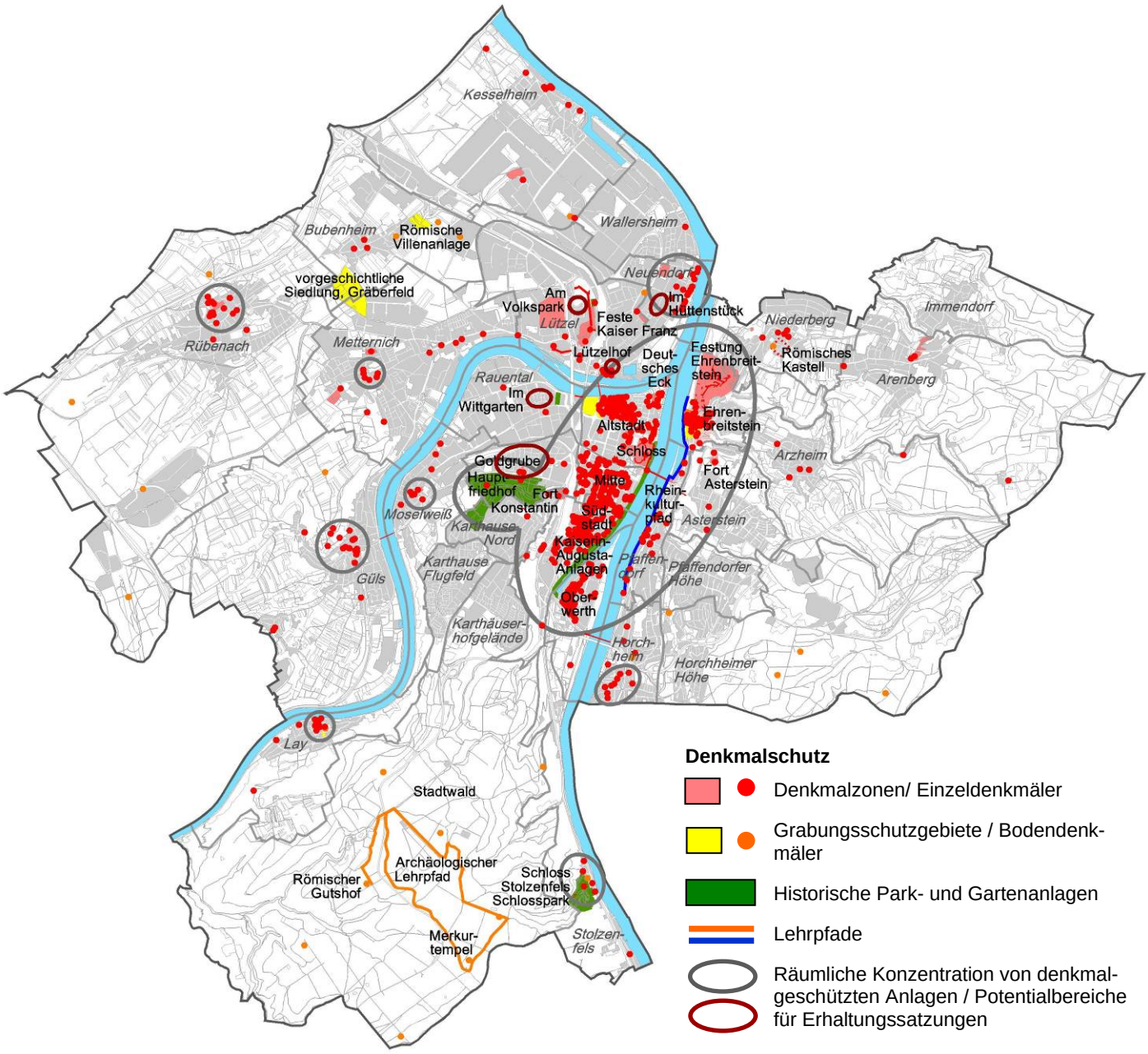

Altstadt – Michaelskapelle


Südstadt – St. Josef


Allianz-Gebäude Friedrich-Ebert-Ring


Treppenhaus des Baudezernats


Altstadt – Bürogebäude Casinostraße



Karte Denkmalschutz in Koblenz

Die höchste Dichte an Baudenkmälern in Koblenz findet sich in den Innenstadtbereichen und in Ehrenbreitstein. Der Bestand an Einzeldenkmälern wird durch Denkmalzonen, historische Park- und Gartenanlagen, Grabungsschutzgebiete und Bodendenkmäler ergänzt. Für städtebaulich und gestalterisch bedeutende Siedlungsbereiche sollten Erhaltungssatzungen erlassen werden, um schädliche Entwicklungen zu verhindern.

rechts: Blick über die Altstadt mit Liebfrauenkirche



Die Koblenzer Festungsanlagen

Die erhaltenen Festungsanlagen der im Stil des Klassizismus erbauten preußischen Festung Koblenz stellen in ihrer Gesamtheit ein ausgesprochen wertvolles und imageprägendes **Alleinstellungsmerkmal** für die Stadt dar. Sie bieten ein herausragendes touristisches und sehr hohes städtebauliches Entwicklungspotential. Sämtliche Festungsanlagen sind denkmalgeschützt und haben darüber hinaus den Status eines Denkmals von besonderer nationaler Bedeutung. Sie sind zudem ein wichtiger Bestandteil des UNESCO-Welterbegebiets.

Ursprünglich bestand die Festung Koblenz aus einer Reihe einzelner Anlagen, die sich in die fünf **Festungssysteme** „Stadtbefestigung“ (heute Altstadt und Friedrich-Ebert-Ring), „System Festung Ehrenbreitstein“ und „System Pfaffendorfer Höhe“ mit Fort Asterstein auf der rechten Rheinseite, „System Feste Kaiser Alexander“ mit Fort Konstantin auf der Karthause und „System Feste Kaiser Franz“ nördlich der Mosel zusammenfassen lassen. Die bedeutendste Einzelanlage ist die **Festung Ehrenbreitstein**. Die Festung ist eine der größten ihrer Art in der Welt. Durch die Sanierungsmaßnahmen des Landes, die Einrichtung neuer Attraktionen, die Seilbahnanbindung an die Innenstadt und die Anlage des neuen BUGA-Festungsparks konnte die Attraktivität der Festung erheblich gesteigert werden. Sie ist dank der Seilbahn heute praktisch ein erweiterter Teil der Altstadt.

Auf der Nordspitze der Karthause liegt das **Fort Konstantin**. Es ist Teil des wesentlich größeren Systems der Feste Kaiser Alexander, von der sich nur Reste des Reduits und der ehemalige Eingang („Löwentor“) erhalten haben. Das Fort Konstantin konnte nach Sanierungsmaßnahmen durch die Stadt mit Unterstützung durch einen privaten Verein in großen Teilen wieder in Stand gesetzt werden. Durch die reizvolle Lage oberhalb der Innenstadt ist die Anlage für Veranstaltungen prädestiniert und wird bereits entsprechend genutzt. Auch sind hier museale, kulturelle und gastronomische Nutzungen denkbar. Die Fußwegeanbindung des Forts Richtung Innenstadt und Karthause sollte verbessert werden. Im Umfeld des ehemaligen Reduits der **Feste Kaiser Alexander** liegen große Brachflächen, die sehr gut für eine Wohn- und Freiflächenentwicklung geeignet sind. Auf den Resten des Reduits könnte ein neuer Park mit Aussichtspunkt unter Einbeziehung des Löwentors entstehen.

Mit der **Feste Kaiser Franz** in Lützel ist eine weitere Festungsanlage zumindest in Teilen erhalten geblieben. Das Kernwerk der Feste konnte durch umfangreiche Sicherungsmaßnahmen gerettet werden, wobei auch hier ein Verein den Erhalt der Anlage unterstützt. Die Feste Kaiser Franz war Teil eines größeren Befestigungssystems, das früher auch die Moselflesche (heute Langemarckkaserne), die Bubenheimer Flesche (heute Volkspark) und eine Reihe weiterer kleinerer Befestigungen umfasste. Am Fuß der Feste liegen Konversionsflächen der Bundeswehr (ehemalige Standortverwaltung – STOV) und der Bahn (Güterbahnhof). Die Entwicklung der Feste Kaiser Franz und des erweiterten Umfelds einschließlich der Konversionsflächen und des Volksparks ist stark von der weiteren städtebaulichen Entwicklung des

Stadtteils Lützel abhängig. Die Feste selbst sollte langfristig für kulturelle Zwecke und als Veranstaltungsort genutzt werden, wobei eine zusammenhängende Freiflächenentwicklung zwischen der Feste und dem Volkspark erfolgen sollte.

Das Reduit des **Fort Asterstein** ist das vierte erhaltene Festungsbauwerk in Koblenz. Von den anderen Befestigungen des Systems Pfaffendorfer Höhe sind heute nur noch kleine Reste sichtbar, vor allem am ehemaligen Brückenkopf der Pfaffendorfer Brücke. Auch am Fort Asterstein werden Sicherungsmaßnahmen durchgeführt. Durch seine runde Form ist das Fort prinzipiell sehr gut für Veranstaltungen geeignet. Das Umfeld der Anlage sollte vor allem durch eine zusammenhängende Freiraumentwicklung aufgewertet und mit der Promenade („Stadtbalkon“) am Westhang verbunden werden. Auch das Umfeld der ehemaligen Arzheimer Schanze am Ostrand von Ehrenbreitstein (heute Sportplatz) und die Befestigungen an der Pfaffendorfer Brücke bieten Potential für eine künftige Freiraumgestaltung.

Auch zahlreiche kleinere Teile der Festung Koblenz sind erhalten geblieben, so die Reste der Neuendorfer Flesche und der Moselflesche in Lützel, Reste der Stadtbefestigung von Lützel und Ehrenbreitstein, die Infanteriemauer am Schloss oder die Batterie Hübeling im Hauptfriedhof. Auch die inzwischen verschwunden Teile der Festungsanlagen prägen die Stadt bis heute, wie beispielsweise der auf der ehemaligen Stadtumwallung angelegte Friedrich-Ebert-Ring. Die Festungsanlagen sollten zukünftig in ihrer Gesamtheit betrachtet und entwickelt werden. Ein Baustein hierfür kann die Einrichtung von Themenwegen („**Koblenzer Festungswege**“) zur besseren touristischen Erschließung und Vernetzung der Anlagen sein.

Mögliche Handlungsfelder

▶ Städtebauliche und Freiraum-Entwicklung der Bereiche Reduit Feste Kaiser Alexander und Feste Kaiser Franz / Volkspark sowie angrenzender Konversionsflächen

▶ Fort Konstantin als Event- / Kultur-Standort, museale, gastronomische Nutzung

▶ Freiraum-Entwicklung und kulturelle Nutzung Fort Asterstein, Event-Standort

▶ Vermarktung der Festungsanlagen als Ganzes betreiben, Einrichtung von „Festungswegen“ zur touristischen Erschließung / Vernetzung der Anlagen

Querbeziehungen

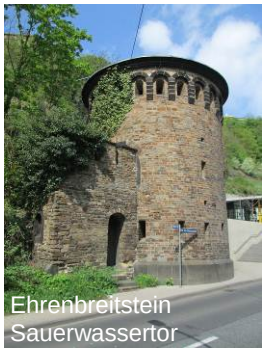
Wohnflächenpotentiale, Stadtmarketing, Koblenz zu Fuß, Parks und Grünanlagen, Panorama Koblenz, Plätze, Freizeit und Naherholung, Wandern, Denkmalschutz, Museen und Ausstellungen, Kunst, Theater und Veranstaltungen, Events, Musik, Stadtbeleuchtung, Hotels und Gastronomie, Sehenswertes Koblenz, Bürgerschaftliches Engagement


Festung Ehrenbreitstein

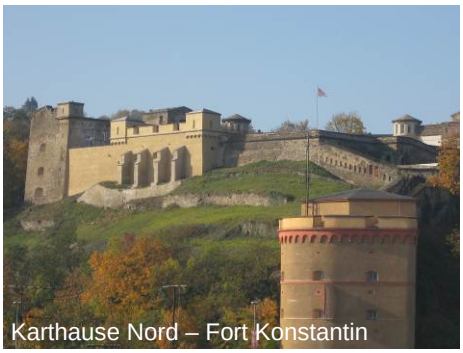

Festung Ehrenbreitstein

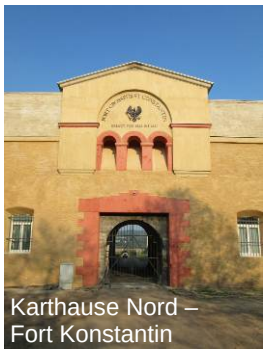

Festung Ehrenbreitstein


Festung Ehrenbreitstein – Helfenstein


Ehrenbreitstein Sauerwassertor


Festungsplateau – Werk Bleidenberg

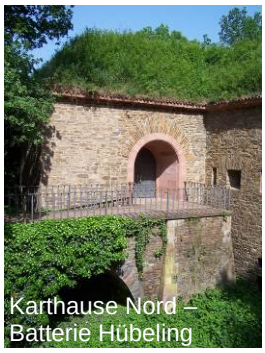

Karthause Nord – Fort Konstantin


Karthause Nord – Fort Konstantin

Koblenzer Festungsanlagen

Zahlreiche Anlagen der preußischen Festung Koblenz sind bis heute erhalten geblieben, allen voran die Festung Ehrenbreitstein. Diese Anlagen sind nicht nur herausragende Bau- und Kulturdenkmäler. Sie prägen auch in besonderer Weise das Stadtbild und sind Ausgangspunkte für künftige städtebauliche Entwicklungen.

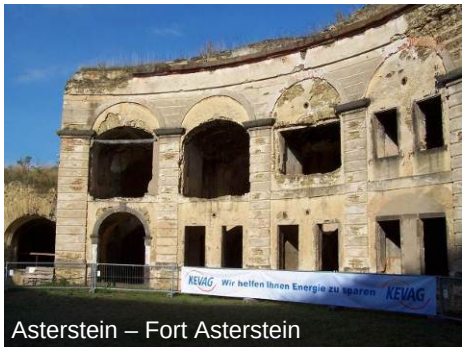

Infanteriemauer Kurfürstliches Schloss


Karthause Nord – Batterie Hübeling

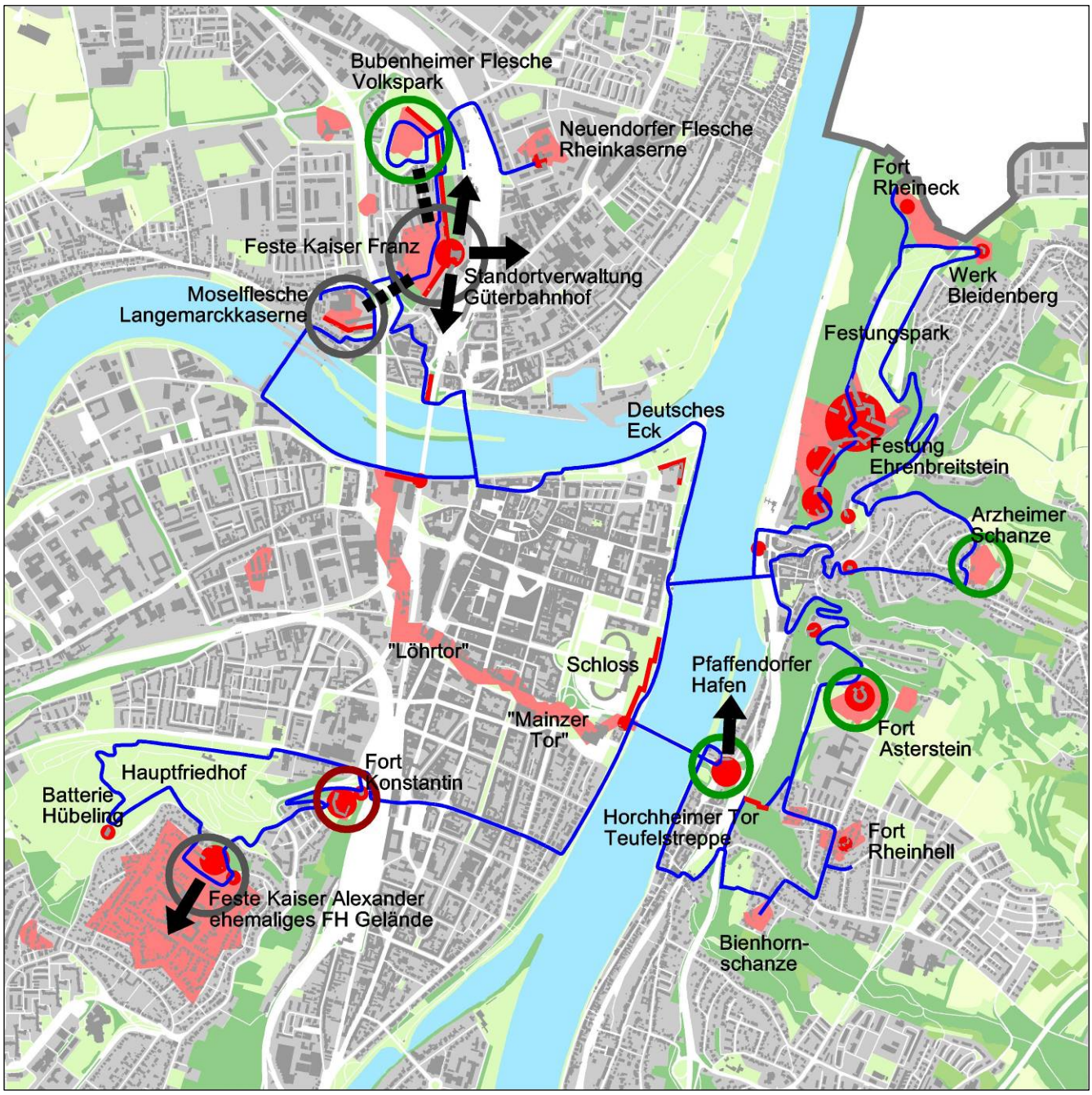

Karthause Nord – Löwentor der ehemaligen Feste Kaiser Alexander


Lützel – Feste Kaiser Franz


Lützel – Feste Kaiser Franz



Asterstein – Fort Asterstein



Die Koblenzer Festungsanlagen

Auf der Karte ist die Lage der Festungsanlagen in Koblenz zu erkennen. Auch die heute verschwundenen Anlagen sind oft noch in der Struktur der Stadt ablesbar, so z.B. auf der Karthause (Fest Kaiser Alexander) und am Friedrich-Ebert-Ring (Festungswall mit Toren).

Die erhaltenen Festungsanlagen haben ein großes Entwicklungspotential. Schwerpunkte für eine städtebauliche Entwicklung bilden dabei die Bereiche um die Feste Kaiser Franz in Lützel einschließlich der Langemarckkaserne (Moselflesche) und der Bereich um das ehemalige Reduit der Feste Kaiser Alexander auf der Karthause. Große Potentiale bestehen auch hinsichtlich einer zusammenhängenden Freiraumentwicklung.

Festungsanlagen

- erhaltene Festungsanlagen und Mauern
- Lage der ehemaligen Festungsanlagen und Wallanlagen im Stadtgebiet
- städtebauliches Entwicklungspotential
- Entwicklungspotential Freiraum
- Entwicklungspotential Events
- Entwicklungsrichtungen / räumliche Verknüpfungspotentiale
- Projektvorschlag „Koblenzer Festungswege“

Museen und Ausstellungen

Die Stadt Koblenz verfügt über eine abwechslungsreiche Museums- und Ausstellungslandschaft mit einer ganzen Reihe größerer und kleinerer Einrichtungen, die von der Stadt, dem Land, dem Bund und von privaten Trägern betrieben werden. Museen und Ausstellungen stellen einen überaus wichtigen Baustein im Kulturangebot von Koblenz dar und tragen erheblich zur Attraktivität der Stadt für Touristen bei. Sie bilden ebenso wie beispielweise Theater, Veranstaltungen oder hochwertige Grünflächen und Parks einen wichtigen weichen Standortfaktor für die Stadt.

Mit dem neuen Kulturbau „Forum Confluentes“ auf dem Zentralplatz verfügt Koblenz nun über einen zentralen kulturellen „Leuchtturm“ mit Strahlkraft über die Region hinaus, in dem auch das **Mittelrhein-Museum** untergebracht ist. Die Sammlung des Museums umfasst u.a. Werke spätmittelalterlicher Sakralkunst sowie Gemälde regionaler Künstler der Rheinromantik. Auch finden hier Wechselausstellungen statt. Ebenfalls im Forum befindet sich das **Romanticum**, eine interaktive Ausstellung über das romantische Mittelrheintal. Das Forum Confluentes könnte künftig zum zentralen Informationszentrum zum Thema „UNESCO-Welterbe Oberes Mittelrheintal“ ausgebaut werden. Mit dem renommierten **Ludwig Museum** am Deutschen Eck – entstanden auf Initiative des weltbekannten Sammlerehepaars Peter und Irene Ludwig – betreibt die Stadt Koblenz ein zweites Kunstmuseum. Es beherbergt im Schwerpunkt französische Kunst nach 1945 und ist mit seinen internationalen Ausstellungen das einzige Museum für zeitgenössische Kunst in Rheinland-Pfalz. Das dritte städtische Museum ist das **Mutter-Beethoven-Haus** in Ehrenbreitstein mit einer kleinen historischen Ausstellung über den Stadtteil und die Familie Beethoven.

Das **Landesmuseum Koblenz** in der Festung Ehrenbreitstein ist der mit Abstand größte Ausstellungskomplex in Koblenz. Es ist das einzige technische Landesmuseum in Rheinland-Pfalz. Das Museum umfasst auch das Haus der Fotografie und eine Archäologische Abteilung. Die Festung Ehrenbreitstein ist selbst das größte Exponat des Landesmuseums. Die Abteilung „Geschichte der Festung“ beschäftigt sich mit der Historie der Festung sowie mit allgemeinen Fragen des Festungswesens und der Militärtechnik. Auch das **Schloss Stolzenfels**, der wohl schönste und bedeutendste Baukomplex der preußischen Rheinromantik, wird vom Land als Museum betrieben. Mit dem **Mosellum** an der Mosel-Staustufe im Stadtteil Rauental unterhält das Land zudem ein naturpädagogisches Informationszentrum zum Lebensraum Mosel.

Die **Wehrtechnische Studiensammlung** (WTS) der Bundeswehr befindet sich in der Langemarck-Kaserne im Koblenzer Stadtteil Lützel. Die dient vor allem der Ausbildung des technischen Personals der Bundeswehr, ist jedoch auch der Öffentlichkeit zugänglich und bietet umfangreiches Anschauungsmaterial zur Entwicklung von Waffen und Uniformen. Die Zukunft der WTS ist ungewiss. Geplant war eine Verlagerung in den Technischen Bereich West der Fritsch-Kaserne in Niederberg, die sich jedoch negativ auf eine Entwicklung der Gesamtliegenschaft auswirken würde (vgl. Themenfeld „Wohnen“ -> Einzelthema „Wohnflächenpotentiale“).

Zu den privat betriebenen Museen gehört das **DB Museum** Koblenz auf dem Areal des Güterbahnhofs Lützel. Es ist mit seinem Ausstellungsschwerpunkt auf historischen Lokomotiven und Wagons ebenso wie das Landesmuseum und die WTS ein technisch orientiertes Museum. Zwischen den drei Einrichtungen könnten bei entsprechender Zusammenarbeit spannende Synergieeffekte erzielt werden bis hin zur Etablierung eines Ausstellungs-Clusters zum Thema Technik und Militärgeschichte als Alleinstellungsmerkmal für die Stadt Koblenz. Ebenfalls durch private Vereine bzw. Träger werden das kulturhistorische **Rhein-Museum** in Ehrenbreitstein zur (Kultur)Geschichte der Rheinschifffahrt und des Rheins, das **Fastnachtsmuseum** am Fuß des Forts Konstantin und das **Deinhard-Kellermuseum** (Stammhaus Deinhard-Sektkellerei) betrieben. Ergänzt wird das Ausstellungsangebot durch die drei kleinen **Heimatmuseen** in den Koblenzer Stadtteilen Güls, Moselweiß und Horchheim.

Entwicklungspotential für die Museums- und Ausstellungslandschaft in Koblenz besteht in einer Stärkung des Themas „Festung Koblenz“ allgemein und in der künftigen kulturellen Nutzung der Festungsanlagen Fort Konstantin, Feste Kaiser Franz und Fort Asterstein. Diese Anlagen stellen an sich bereits „Exponate“ dar. Denkbar ist die Etablierung einer großen, umfassenden und interaktiven Ausstellung zum Thema Festungen mit Modellen, historischen Plänen, Waffen etc. Hierbei könnte der Bestand der WTS mit einbezogen werden. Sehr wichtig ist eine Verbesserung der Wahrnehmbarkeit und Erreichbarkeit der bislang eher verstreut liegenden Museumsstandorte u.a. durch bessere Fußwegeverbindungen. Dies gilt vor allem für die Bereiche Lützel und Schloss Stolzenfels. Das Event „**Lange Nacht der Museen**“ ist ein sehr guter Ansatz zur Stärkung des Bekanntheitsgrades der Einrichtungen.

Mögliche Handlungsfelder

▶ Ausbau des Forum Confluentes zum zentralen UNESCO-Informationszentrum

▶ Bekanntheitsgrad der Museen erhöhen, Vernetzung der Museen untereinander verbessern (wechselseitige und bessere Bewerbung, auch durch Koblenz-Touristik, gemeinsame Ausstellungen), Wahrnehmbarkeit und Erreichbarkeit verbessern (u.a. zielführende Beschilderungen, bessere Fußwegeverbindungen)

▶ Thematische Synergieeffekte nutzen, insbesondere im Bereich Technik (Landesmuseum, WTS, Eisenbahnmuseum) und Militärgeschichte (Festungsanlagen)

▶ Potential der Festungsanlagen für Ausstellungszwecke nutzen (Fort Konstantin, Feste Kaiser Franz, Fort Asterstein), Vernetzung der Anlagen, Etablierung einer großen und umfassenden Ausstellung zur Festungsgeschichte

Querbeziehungen

Stadtmarketing, Koblenz zu Fuß, Freizeit und Naherholung, Denkmalschutz, Kunst, Stadtbeleuchtung, Sehenswertes Koblenz, Schulen, Sonstige Bildungsangebote


Altstadt – Forum Confluentes


Mittelrhein-Museum Forum Confluentes

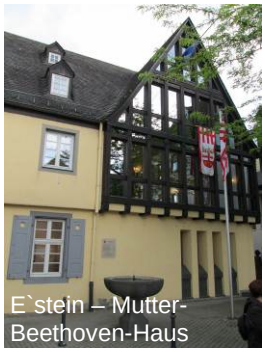

Mittelrhein-Museum Forum Confluentes


Altstadt – Ludwig Museum im Deutschherrenhaus


Ludwig Museum


Romanticum im Forum Confluentes


Landesmuseum Festung Ehrenbreitstein


E`stein – Mutter-Beethoven-Haus

Museen und Ausstellungen

Koblenz verfügt über eine abwechslungsreiche und kleinteilige Museums- und Ausstellungslandschaft. Den zentralen kulturellen „Leuchtturm“ bildet das Forum Confluentes mit dem Mittelrhein-Museum. Der größte Ausstellungskomplex in der Stadt ist das Landesmuseum in der Festung Ehrenbreitstein.



Landesmuseum Festung Ehrenbreitstein


Festung Ehrenbreitstein


Karthause Nord – Fastnachtsmuseum im Fort Konstantin


Lützel – Wehrtechnische Studiensammlung


Ehrenbreistein – Rhein-Museum


Lützel – Eisenbahnmuseum

Kunst

Künstlerischer Ausdruck ist zutiefst mit der städtischen Lebensform verbunden. Kunst macht neugierig, inspiriert, fasziniert und wird manchmal auch kontrovers diskutiert, vor allem, wenn sie sich in der Öffentlichkeit abspielt. In Koblenz hat sich eine eigene lokale Kunstszene etabliert. Dies spiegelt sich in der relativ großen Anzahl an **Galerien** wider, die vor allem in der Innenstadt und in Ehrenbreitstein liegen. Beispielhaft kann hier das Künstlerhaus Metternich genannt werden, in dem regelmäßig Wechselausstellungen der Arbeitsgemeinschaft bildender Künstler am Mittelrhein veranstaltet werden. Im Stadtteil Ehrenbreitstein finden jährlich **Kulturtage** mit lokalen Galerien und Künstlern statt, in kleinerer Form auch in Lay.

In **öffentlichen Bereichen** finden sich zunehmend mehr künstlerische Interventionen, die zum Teil auch temporär stattfinden (z.B. Kunstinstallation am Deutschen Eck, Ausstellung „Unter freiem Himmel“ der Handwerkskammer im Schlosspark). Im Rahmen der BUGA 2011 wurde zudem ein Skulpturenhof am Ludwig Museum etabliert, den dieses temporär zu Ausstellungszwecken nutzt. Zusammen mit den dauerhaft positionierten Skulpturen in den Rheinanlagen und am Peter-Altmeier-Ufer ermöglichen die Kunstwerke oft ungewohnte Blicke auf vermeintlich vertraute Situationen. Eine spezielle Form öffentlicher Kunst stellt die **Graffiti-Kunst** der freien Kunstszene in Koblenz an der sogenannten „Hall of Fame“ in Lützel dar. Durch die Sanierung der Europabrücke wird dieser Standort entfallen, ein möglicher neuer Standort könnte der Brückenbereich am Sportpark Oberwerth sein. In Koblenz und der Region hat das **Kunsthandwerk** traditionell einen hohen Stellenwert, was durch regelmäßige Ausstellungen der Handwerkskammer eindrucksvoll belegt wird.

Eine wichtige Rolle kann Kunst als Katalysator für **städtebauliche Entwicklungen** einnehmen, so bei einer möglichen Zwischennutzung von Teilen der Festungsanlagen (Feste Kaiser Franz, Fort Asterstein, Fort Konstantin) für Ateliers und Kunstveranstaltungen. Auch bei großen Konversionsvorhaben wie der Fritsch-Kaserne kann Kunst durch die Vermittlung positiv besetzter Bilder Entwicklungsimpulse setzen. So wäre die Etablierung einer Freiluftgalerie im Bereich zwischen Festungspark und Fritsch-Kaserne für z.B. Land-Art-Projekte denkbar.

Mögliche Handlungsfelder

▶ Deutliche Positionierung von Kunst als Imagefaktor für die Stadt und als möglicher Impulsgeber bei großen städtebaulichen Projekten (Konversionsvorhaben)

▶ Neue „Hall of Fame“ für Graffiti-Kunst (z.B. am Sportpark Oberwerth)

Querbeziehungen

Wohnumfeld, Stadtmarketing, Verkehrsraumgestaltung, Parks und Grünanlagen, Plätze, Events, Sehenswertes Koblenz, Bürgerschaftliches Engagement


Museum Ludwig – Skulpturengarten


Museum Ludwig


Museum Ludwig – Skulpturengarten


Altstadt – am Deutschen Eck


Museum Ludwig – Skulpturengarten


Museum Ludwig – Skulpturengarten


Altstadt – temporäre Kunstinstallation am Deutschen Eck


„Himmelslinien“ Festung E´stein

Kunst

Zahlreiche Kunstwerke bereichern das Stadtbild im öffentlichen Raum. Sie tragen zur Kulturbildung und zur Vermittlung eines positiven Images für die Stadt bei. Besonders hervorzuheben ist das bürgerschaftliche Engagement bei der Finanzierung von Kunstwerken, so z.B. der Wortelkamp-Plastiken an der Straßenachse Neustadt.


„Liegend“ (Wortelkamp) Altstadt – Grünanlage Neustadt

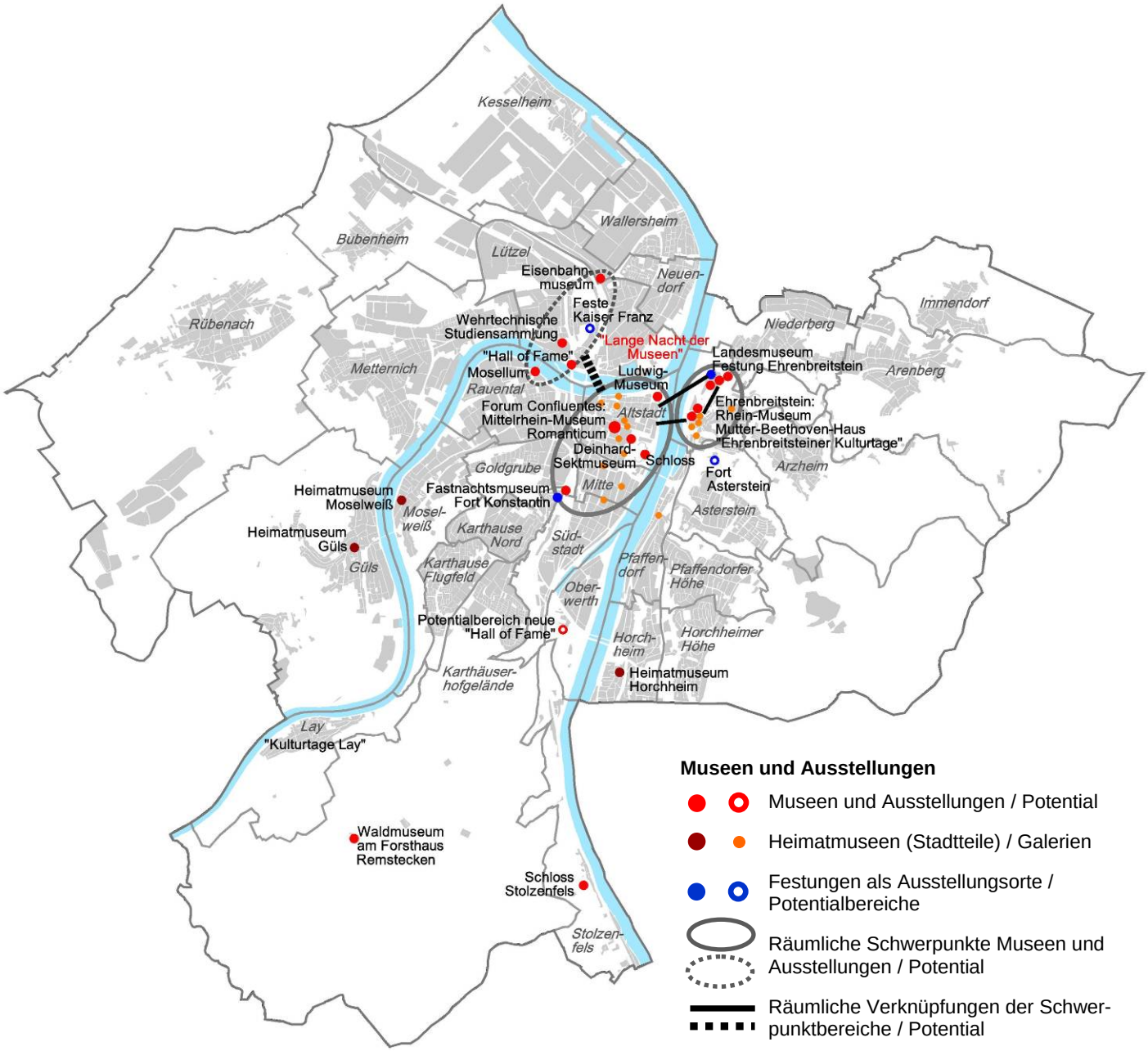

„Stehend“ Grünanlage Neustadt


Lützel – „Hall of Fame“


„Moselle Rhine Whirlpool“ Festungspark Ehrenbreitstein


Rheinanlagen


„Augenhand“ Kunstinstallation auf der Mosel



Museen und Ausstellungen in Koblenz

Die Karte zeigt die zahlreichen Museen und Ausstellungen in Koblenz in ihrer räumlichen Verteilung. Insbesondere die Innenstadt und Ehrenbreitstein weisen einen dichten Besatz an Museen und auch Galerien auf. Entwicklungspotential besteht im Bereich Lützel bei einer stärkeren Positionierung der dortigen Angebote und einer Entwicklung der Feste Kaiser Franz.

rechts: das neue Forum Confluentes mit Mittelrhein-Museum und Romanticum



Theater und Veranstaltungen

Städtisches Leben und Theater gehören untrennbar zusammen. Theater sind wie Museen einer der unverzichtbaren Pfeiler kulturellen Lebens in der Stadt. Sie ermöglichen intellektuellen Genuss und Bildung gleichermaßen und tragen bedeutend zum Image der Stadt bei. Darüber hinaus sind sie auch Orte der freien Meinungsäußerung und haben somit neben der künstlerischen auch eine soziale, gesellschaftliche und politische Aufgabe.

Mit dem **Stadttheater** Koblenz verfügt die Stadt über eine ausgesprochen attraktive Einrichtung mit einer langen Tradition und einer Ausstrahlung bis weit in die Region hinein. Beim Stadttheater handelt es sich um ein Dreispartentheater mit eigenen Ensembles für Schauspiel, Musiktheater und Ballett und einem Repertoire, das neben Schauspiel und Oper auch Musicals sowie Kinder- und Jugendtheater umfasst. Jährlich finden rund 25 Premieren mit Werken unterschiedlichster Stilrichtungen im Stadttheater, welches unlängst um eine neue Probebühne ergänzt wurde, statt. Das Angebot des Stadttheaters umfasst auch einen Jugendclub, Theaterpädagogik und Laienschauspiel.

In Koblenz befinden sich auch mehrere **freie Theater**, so das Theater im Konradhaus in Ehrenbreitstein mit eigener Außenbühne und einem Ensemble von freien, professionellen Darstellern. Die Kulturfabrik (KuFa) in Lützel stellt mit seinen Spielräumen in einem historischen Fabrikgebäude eine Besonderheit in der Theaterlandschaft von Koblenz dar. Die Kulturfabrik war das erste freie Theater in der Region Mittelrhein und bietet ein breites Angebot unterschiedlichster Produktionen und Raum für freie Theaterensembles an. Auch das Jugendtheater von Koblenz befindet sich in der KuFa. Die Musik- und Kleinkunstbühne Café Hahn in Güls gehört zu den renommiertesten Kleinkunsttheatern in Deutschland, in der bereits viele (inter)national bekannte Künstler aufgetreten sind.

Ein großes **Außendarstellungspotential** für die Theater in Koblenz besteht in der Veranstaltung von Theaterevents und Musikdarbietungen an außergewöhnlichen und besonderen Orten in der Stadt. Hierbei bieten vor allem die verschiedenen Festungsanlagen (Festung Ehrenbreitstein, Fort Konstantin, Fort Asterstein und bei entsprechender Herrichtung die Feste Kaiser Franz) eine spannende und stimmungsvolle Bühne. Auch andere Orte in der Stadt sind für solche Events geeignet. Beispiele hierfür sind die Parkanlagen (z.B. „Poetry Slam“ im Schlosspark) und sogar die Kabinen der Seilbahn.

Koblenz hat in den letzten Jahren eine deutliche Aufwertung als **Veranstaltungsort** für Tagungen, Kongresse, Messen und Events aller Art auch im überregionalen Maßstab erfahren. Auslöser hierfür war in erster Linie die BUGA 2011. Die innen wie außen völlig neu gestaltete **Rhein-Mosel-Halle** ist dabei der „Leuchtturm“ unter den Veranstaltungsorten in Koblenz. Hier finden sich Säle und Besprechungsräume unterschiedlicher Größe für die verschiedensten Veranstaltungszwecke.

Im direkten Zusammenhang mit der BUGA wurde ebenfalls der zuvor durch Landesbehörden genutzte Mitteltrakt des Kurfürstlichen **Schlosses** durch die Stadt angepachtet und umgestaltet. Die neue, edle Raumausstattung bietet zusammen mit den hochattraktiven BUGA-Parkanlagen ein sehr attraktives Veranstaltungs-Ambiente direkt am Rhein. Im Wettbewerb mit anderen Städten ist Koblenz insgesamt nunmehr deutlich besser aufgestellt. Die Veranstaltungsräume im Schloss wie auch die Rhein-Mosel-Halle werden von der Stadt Koblenz über eine eigene Kongress-Gesellschaft („Koblenz-Kongress“) der Koblenz-Touristik betrieben. Für kleinere Veranstaltungen steht darüber hinaus auch das Foyer des neuen städtischen Kulturgebäudes „Forum Confluentes“ am Zentralplatz zur Verfügung.

Zu den bedeutenden Veranstaltungsorten in Koblenz gehört auch die stadteigene **Conlog-Arena** – mit 3.400 m^2 Fläche die zweitgrößte Veranstaltungshalle in Rheinland-Pfalz – am Sportpark Oberwerth. Sie bietet Raum insbesondere für Sport-, Entertainment- und Musikveranstaltungen. Darüber hinaus verfügt Koblenz über ein eigenes kleines **Messegelände** mit mehreren festen Messehallen in Wallersheim, auf dem Veranstaltungen wie die Handwerksmesse mit 700 Ausstellern aus 25 Ländern und 70.000 Besuchern stattfinden.

Im Rahmen der Sanierung der **Festung Ehrenbreitstein** durch das Land sind auch hier neue Veranstaltungsräume eingerichtet worden. So bieten nun beispielsweise das Haus des Genusses in der sogenannten Langen Linie und der Kuppelsaal am Schlosshof hochattraktive Räumlichkeiten, die zudem über die Seilbahn direkt und bequem von der Innenstadt aus zu erreichen sind. **Private Anbieter** wie das Coenen-Palais in Ehrenbreitstein oder auch Kongresshotels wie das Mercure-Hotel am Rheinufer zwischen Schloss und Rhein-Mosel-Halle ergänzen das Angebot an Veranstaltungsräumen in Koblenz.

Mögliche Handlungsfelder

▶ Erhalt und Sicherung der Theaterlandschaft in Koblenz, insbesondere des Stadttheaters Koblenz als Mehrspartenhaus

▶ Nutzung von ungewöhnlichen und besonderen Orten in der Stadt für Theaterevents (z.B. Festungsanlagen)

▶ Weitere Profilierung der Stadt Koblenz als Messe-, Tagungs- und Kongressstandort unter der Marke „Koblenz-Kongress“ sowie Bewerbung der hochwertigen Veranstaltungsorte -> Presse- und Medienarbeit

Querbeziehungen

Stadtmarketing, Parks und Grünanlagen, Die Koblenzer Festungsanlagen, Museen und Ausstellungen, Events, Musik, Hotels und Gastronomie, Sehenswertes Koblenz, Kinder und Jugendliche, Sonstige Bildungsangebote


Altstadt – Stadttheater Koblenz


Stadttheater Koblenz


Altstadt – Stadttheater Koblenz


Lützel – Kulturfabrik


Lützel – Kulturfabrik


Stadttheater Koblenz


Güls – Café Hahn



Lützel – Kulturfabrik

Theater und Veranstaltungen

Koblenz verfügt mit dem Stadttheater und einer Reihe freier Theater wie dem Konradhaus, der Kulturfabrik und der deutschlandweit bekannten Musik- und Kleinkunstbühne Café Hahn über eine eigene Theaterszene. Im Zuge der BUGA 2011 hat Koblenz eine deutliche Aufwertung als Tagungs- und Kongressstadt erfahren.


Altstadt – Schloss


Schloss – Kaisersaal


Mitte – Rhein-Mosel-Halle


Festung Ehrenbreitstein – Lange Linie


Festung Ehrenbreit-stein – Kuppelsaal


Mitte – Rhein-Mosel-Halle

Events

Events gehören zu einem der wichtigsten Instrumente des Stadtmarketings und der Tourismusförderung. Sie erhöhen den Bekanntheitsgrad einer Stadt, haben einen stark imagefördernden Charakter und ziehen regelmäßig viele Besucher an. Hiervon profitieren wiederum Einzelhandel, Gastronomie und Hotellerie in besonderem Maße. Events richten sich aber nicht nur an Touristen, sondern auch an die Stadtbevölkerung. Sie sind im positiven Sinne Ausdruck der Identifikation mit der eigenen Stadt und dem Stadtteil und verstärken diese Identifikation wiederum. Dementsprechend findet in Koblenz eine Vielzahl von Events unterschiedlicher Größe und Art statt. Die Spannweite reicht von Großveranstaltungen mit weit überregionaler Ausstrahlungskraft über große Stadtfeste bis hin zu Stadtteilfesten, die überwiegend von lokalen Vereinen organisiert werden.

Das wohl bedeutendste **Großevent** in Koblenz mit zuletzt rund 150.000 Besuchern an einem Wochenende ist das **Sommerfest** mit seinen zahlreichen Einzelveranstaltungen am innerstädtischen Rhein- und Moselufer. Das Sommerfest ist mit der Veranstaltung „**Rhein in Flammen**“ gekoppelt. Höhepunkte des Events sind die Einfahrt des mit 80 Schiffen größten Schiffskorsos Europas nach Koblenz und das große Abschlussfeuerwerk von der Festung Ehrenbreitstein. Entlang des Mittelrheins wird Rhein in Flammen von rund einer halben Million Menschen gesehen. Zu den Veranstaltungsklassikern in Koblenz zählt auch das **Gauklerfest**, welches in jährlichem Wechsel in der **Altstadt** und auf der Festung Ehrenbreitstein stattfindet. Durch das historische Ambiente entfaltet diese Veranstaltung einen ganz besonderen Reiz und ist zu einer wichtigen Marke für Koblenz geworden. Auch andere Koblenzer Traditionsveranstaltungen wie das Altstadtfest, der Schängelmarkt, der Weihnachtsmarkt und auch der Koblenzer Karneval bilden feste Bestandteile im jährlichen Veranstaltungskalender der Stadt. Alle Events profitieren dabei in großem Maße von dem gleichermaßen historischen wie auch urbanen Flair der Innenstadtbereiche.

Einen großen Bedeutungszugewinn als Veranstaltungsort hat in den vergangenen Jahren die **Festung Ehrenbreitstein** erfahren. Auslöser für diese Entwicklung waren die grundlegende Sanierung der Festung durch das Land sowie die BUGA 2011 mit der Anlage des großen neuen Festungsparks und der direkten Seilbahnanbindung an die Innenstadt. Mittlerweile findet in der Festung und auf dem Festungspark gleich eine ganze Reihe jährlich wiederkehrender Events statt, wie das bereits erwähnte Gauklerfest („Gauklerfestung“), die Historienspiele, die Gartenmesse „Landpartie“, die Preußentage, das große Horizonte Weltkulturfestival und das Lichtevent Festungsleuchten. Hinzu kommen weitere Veranstaltungen und auch Konzerte auf der großen Bühne im Festungsgraben. Die Rolle der Koblenzer **Festungsanlagen** für Events sollte weiter gestärkt werden. Ein Beispiel hierfür ist das Fort Konstantin, welches mit seiner großen Terrasse bereits als Veranstaltungsort für z.B. das Mittelrhein-Musikfestival, ein Weinfest und für Theateraufführengen genutzt wird. Auch das Fort Asterstein und die Feste Kaiser Franz sollten im Zuge einer entsprechenden Aufwertung künftig als besondere Veranstaltungsorte etabliert werden.

Eine Reihe von Veranstaltungen findet entlang der innerstädtischen Rhein- und Moselanlagen statt. Neben dem Sommerfest ist hier vor allem das Kaiserin-Augusta-Fest in Erinnerung an die Stifterin der historischen Rheinanlagen zu nennen. Auch der Koblenzer Flohmarkt ist an seinen angestammten Platz am Konrad-Adenauer-Ufer zurückgekehrt. Die hohe Gestaltqualität des öffentlichen Raums und der Grünanlagen ist von größter Bedeutung für die Anziehungskraft der Events in Koblenz. Mit der Veranstaltung „Koblenzer Gartenkultur“ wird dieser Tatsache durch eine Inszenierung der Gärten und Parks in besonderem Maße Rechnung getragen.

Zum Veranstaltungs-Repertoire in der Stadt gehören auch die **Sportevents** im öffentlichen Raum. Ein Highlight hierbei stellt der international bekannte Mittelrhein-Marathon durch das UNESCO-Welterbegebiet zwischen Oberwesel und Koblenz mit bis zu 7.000 Läufern dar. Das größte lokale Sportevent ist der Münz-Firmenlauf durch die Innenstadt und entlang der Rheinanlagen mit 15.000 Teilnehmern im Jahr 2013. Zu den weiteren lokalen Sportveranstaltungen gehören das Drachenbootrennen auf der Mosel, die große Teile der Stadt umfassenden Skatenights und der Festungslauf zur Festung Ehrenbreitstein.

Die zahlreichen größeren und kleineren **Stadtteilfeste** stellen als Ausdruck der Verbundenheit der Bürgerinnen und Bürger mit Ihrer Heimat einen besonderen Reichtum für Koblenz dar. So findet in fast jedem Koblenzer Stadtteil jährlich eine eigene Kirmes statt, zumeist auf den danach benannten Kirmesplätzen. Im Stadtteil Lützel wurde 2013 bereits die 875. Kirmes gefeiert! Zu den Festen mit Bedeutung über den Stadtteil hinaus gehören das Blüten- und Weinfest in Güls, das Weinfest in Lay, das Erdbeerfest in Moselweiß und die Kulturtage in Ehrenbreitstein. Neu zu den Stadtteil-Events hinzugekommen ist das Bürgerfest in Lützel.

Mögliche Handlungsfelder

▶ Veranstaltungen mit historischem Bezug in historischem Ambiente („lebendige Geschichte“ in der Altstadt und in den Festungsanlagen)

▶ Qualität der öffentlichen Freiräume in der Stadt als Rahmen für Events erhalten und weiter entwickeln, auch in den Stadtteilen (Kirmesplätze)

▶ Aufwertung und Nutzung der Festungsanlagen (Fort Asterstein, Feste Kaiser Franz) als besondere Orte für Veranstaltungen

Querbeziehungen

Stadtmarketing, Koblenz zu Fuß, Parks und Grünanlagen, Plätze, Freizeit und Naherholung, Denkmalschutz, Museen und Ausstellungen, Musik, Stadtbeleuchtung, Sehenswertes Koblenz


Kaiserin-Augusta-Fest


Kaiserin-Augusta-Fest


Kaiserin-Augusta-Fest



Altstadtfest


Altstadtfest


Altstadtfest


Weinfest im Fort Konstantin


Landpartie auf der Festung E´stein

Events I

Die zahlreichen Events in Koblenz haben einen starken Einfluss auf das positive Image der Stadt. Insbesondere die Altstadt, die innerstädtischen Uferanlagen und die Festung Ehrenbreitstein bieten einen stimmungsvollen Rahmen für Veranstaltungen wie Rhein in Flammen, Altstadtfest, Weihnachts- und Schängelmarkt.


Horizonte Weltmusikfestival auf der Festung Ehrenbreitstein


Historienspiele


Historienspiele Festung Ehrenbreitstein


Koblenzer Bierbörse am Deutschen Eck


Ehrenbreitsteiner Kulturtage


Schängelmarkt in der Altstadt


Gauklerfestung Festung Ehrenbreitstein


Gauklerfestung


Altstadt – Gauklerfest


Münz-Firmenlauf


Skate-Night


Mittelrhein-Marathon


Flohmarkt in den Rheinanlagen


Sommerfest in den Rheinanlagen

Events II

In Koblenz finden Events der unterschiedlichsten Art statt. Das Spektrum reicht von Veranstaltungen mit historischem Bezug wie dem Kaiserin-Augusta-Fest über Sportevents und Musikfestivals bis hin zum Karneval. Auch die zahlreichen Stadtteilfeste bereichern den Koblenzer Veranstaltungskalender


Karneval


Christopher-Street-Day


Kirmes in Horchheim


Altstadt – Weihnachtsmarkt


Festungsleuchten


Festungsleuchten

Musik

Musik genießt in Koblenz einen außerordentlich hohen Stellenwert. Das in Koblenz ansässige Staatsorchester **Rheinische Philharmonie** blickt bereits auf eine über 350jährige Geschichte zurück. Auftritte im Ausland belegen den guten Ruf des Orchesters, welches jährlich auch über 140 Musiktheateraufführungen am Stadttheater Koblenz gibt. Das Koblenzer **Musik-Institut**, eine der ältesten kulturellen Vereinigungen in Deutschland, unterhält zusammen mit der Philharmonie, Gastorchestern und dem institutseigenen Chor eine eigene Konzertreihe in der Rhein-Mosel-Halle. Erfolgreiche Nachwuchs- und Talentförderung wird durch die städtische **Musikschule Koblenz** mit ihrem breiten musikalischen Unterrichtsangebot betrieben. Derzeit erhalten rund 2.600 Schüler eine musikalische Ausbildung an der Musikschule, die über einen eigenen Konzertsaal verfügt. Ein besonderer Ausbildungszweig der Musikschule ist die Talent- und Begabtenförderung der Gitarrenakademie, in der Studenten aus dem In- und Ausland eingeschrieben sind. Der Förderung von Nachwuchsmusikern widmet sich neben einer großen Anzahl privater Musikschulen auch der Verein Music Live, unter anderem durch die Bereitstellung von Proberäumen.

Durch das Festival „Djangos Erben“ zur Erinnerung an den belgischen Sinti-Musiker Django Reinhardt wird Koblenz regelmäßig zu einer Hochburg der **Sinti-Musik**. Auch **Jazzmusik** ist in Koblenz breit vertreten. So veranstaltet der bereits 1950 gegründete Jazzclub Koblenz Konzerte mit bekannten Größen der Szene. Mit der Landearbeitsgemeinschaft Jazz hat zudem der Dachverband für Jazzmusiker in Rheinland-Pfalz seinen Sitz in Koblenz. Die LAG Jazz veranstaltet unter anderem die Koblenzer Jazznight auf der Festung Ehrenbreitstein. In Koblenz findet noch eine große Anzahl weiterer musikalischer **Veranstaltungen** statt, im Bereich der klassischen Musik u.a. die Koblenzer Barock-Konzerte, die Koblenzer Kammerkonzerte, die Koblenzer Schlosskonzerte und die Koblenzer Mendelssohn-Tage. Das „Koblenz International Guitar Festival“ mit Konzerten und Meisterkursen verwandelt die Stadt einmal im Jahr in ein Mekka der Gitarrenmusik. Koblenz ist darüber hinaus ein Veranstaltungsort der regionalen Musikreihen Mittelrhein-Musikfestival und Rhein-Vokal. Mit dem Horizonte Weltmusikfestival schließlich kommen Musiker verschiedenster Stilrichtungen aus der ganzen Welt nach Koblenz.

Mögliche Handlungsfelder

▶ Profilierung von Koblenz als Stadt der Musik

▶ Bespielung von ungewöhnlichen Veranstaltungsorten (Beispiel Opernchor Stadttheater Koblenz: „Wagner in der Seilbahn“)

Querbeziehungen

Stadtmarketing, Parks und Grünanlagen, Plätze, Die Koblenzer Festungsanlagen, Events, Weitere Bildungsangebote, Bürgerschaftliches Engagement, Integration


Mittelrhein-Musikfestival


Koblenzer Jazznight


Koblenzer Jazznight


International Koblenz Guitar Festival


Wagner in der Seilbahn



Mittelrhein-Musikfestival


Altstadt – UNIMUS-Musiktage


Koblenzer Jazznight

Musik

Musik hat in Koblenz einen sehr hohen Stellenwert. Mit der in Koblenz ansässigen Rheinischen Philharmonie verfügt die Stadt über ein eigenes Orchester. Zahlreiche Veranstaltungen und Konzerte bieten ein breites musikalisches Angebot, angefangen bei klassischer Musik über Jazz bis hin zu populärer und Welt-Musik.


Altstadt – UNIMUS-Musiktage


Horizonte Musikfestival

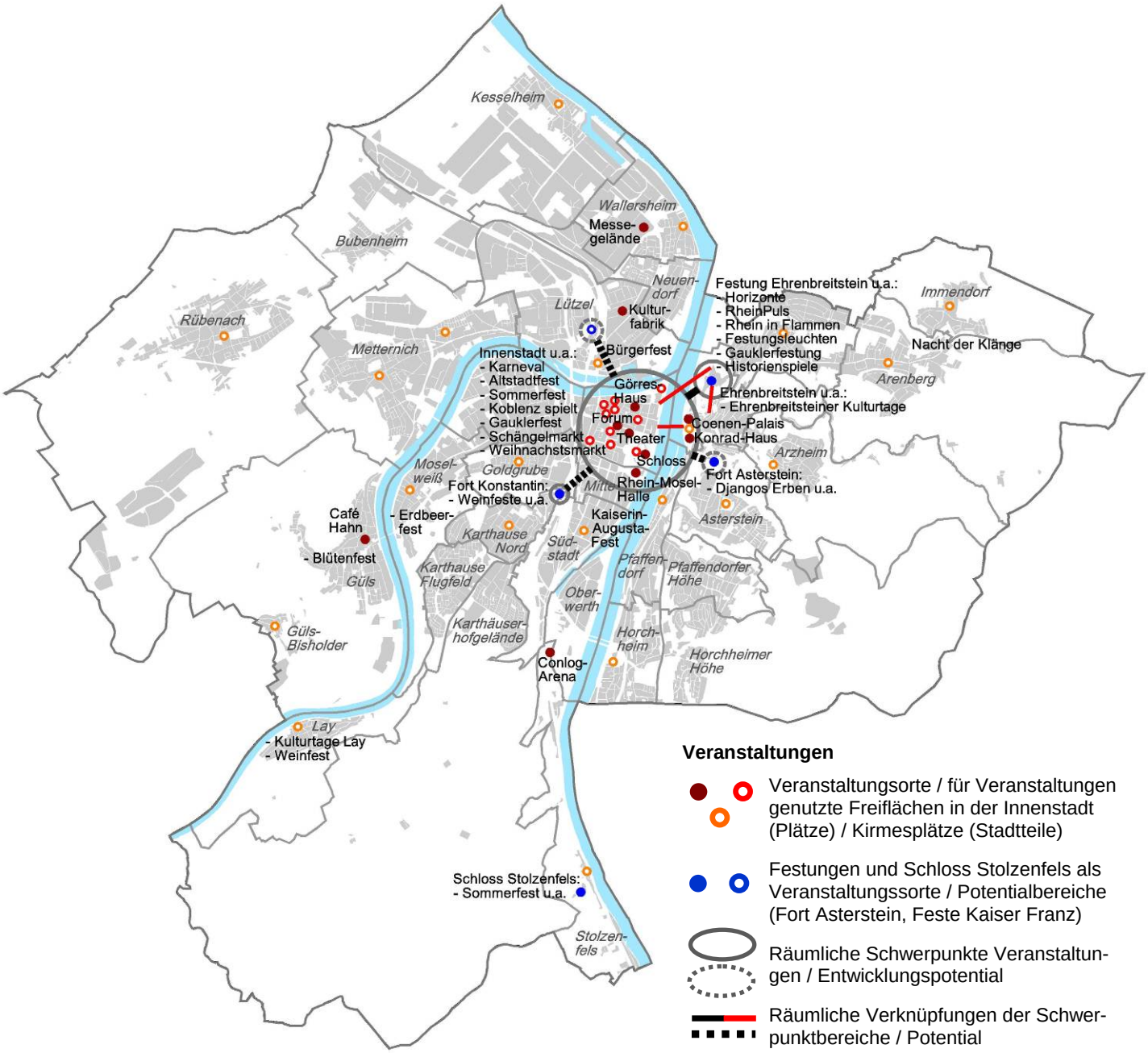

Altstadtfest


Straßenmusik



Koblenz spielt


Horizonte Musikfestival



Veranstaltungen

Veranstaltungsorte / für Veranstaltungen genutzte Freiflächen in der Innenstadt (Plätze) / Kirmesplätze (Stadtteile)

Festungen und Schloss Stolzenfels als Veranstaltungssorte / Potentialbereiche (Fort Asterstein, Feste Kaiser Franz)

Räumliche Schwerpunkte Veranstaltungen / Entwicklungspotential

Räumliche Verknüpfungen der Schwerpunktbereiche / Potential

Theater, Veranstaltungsorte und Events in Koblenz

Die Karte gibt einen Überblick über die Theater- und Veranstaltungslandschaft in Koblenz. Die Altstadt und Ehrenbreitstein mit der Festung sind die kulturellen Schwerpunktbereiche in der Stadt. Die Festungsanlagen bilden einen Kranz vorhandener und potentieller Veranstaltungsorte mit besonders reizvollem Ambiente um die Innenstadt.

rechts: „Rhein in Flammen“ mit Feuerwerk über der Festung Ehrenbreitstein.



Stadtbeleuchtung

Die Nachtdimension der Stadt ist für das Stadtmarketing und die Tourismusförderung von großer Bedeutung. Die Inszenierung der „schönen Seiten“ der Stadt auch bei Dunkelheit hat einen starken Einfluss auf das Image der Stadt. Licht ist dabei das wichtigste Gestaltungselement. Koblenz hat zu diesem Zweck einen eigenen Masterplan Licht als Gesamtbeleuchtungskonzept für die Koblenzer Innenstadt entwickeln lassen, der eine Reihe von Leitthemen für eine wirkungsvolle Stadtbeleuchtung vorschlägt.

Zur Inszenierung der städtischen **Raumkanten** an den Flüssen und der Promenaden an Rhein und Mosel konnten durch die völlige Neugestaltung dieser Bereiche im Zuge der BUGA 2011 bereits zahlreiche Maßnahmen umgesetzt werden. Eine effektvolle Beleuchtung von einzelnen besonderen Gebäuden mit gestalterischer **Landmarkenfunktion** oder von besonderer kultureller Bedeutung (Brücken, Hochhäuser, Festungsanlagen, Baudenkmäler, Kirchen, öffentliche Gebäude) stellt ebenfalls ein wirkungsvolles Instrument zur nächtlichen Gestaltung der **Stadtsilhouette** dar. Dabei sollten auch soweit möglich private Gebäudeeigentümer in das Gestaltungskonzept eingebunden werden.

Die **Stadteingänge** vermitteln zusammen mit der Stadtsilhouette den ersten Eindruck von Koblenz und sind daher von besonderer Bedeutung für eine Inszenierung mit Licht. So lassen sich spannende Torwirkungen durch die Beleuchtung besonderer städtebaulicher Elemente wie zum Beispiel der Alten Burg an der Balduinbrücke, der Herz-Jesu-Kirche an der Hohenfelder Straße Ecke Friedrich-Ebert-Ring oder dem Hotel Mercure an der Pfaffendorfer Brücke im Übergang zum Friedrich-Ebert-Ring schaffen.

Ebenso haben große **Stadtstraßen** (vor allem B 9, Friedrich-Ebert-Ring) eine herausgehobene Bedeutung als Stadteingang und damit als Imageträger für Koblenz. Mit einer Beleuchtung, die über rein technische Notwendigkeiten hinausgeht, ließen sich hier sehr große Effekte erzielen. Neben den städtischen Magistralen bieten auch wichtige innerstädtische **Fußgängerverbindungsachsen** (Löhrstraße vom Bahnhof in die Altstadt, Markenbildchenweg vom Bahnhof zum Rheinufer) und Fußgängerzonen (Löhrstraße, Schlossstraße) ein großes Potential für eine Gestaltung mit Licht. Auch hier wurden in den vergangenen Jahren bereits zahlreiche Maßnahmen umgesetzt, wie die Installation einer leuchtenden „Bildergalerie“ in der Oberen Löhrstraße und die Neugestaltung der Fußgängerzone Löhrstraße in der Altstadt. Eine gute Stadtbeleuchtung übernimmt so auch die Funktion einer Orientierungs- und Führungshilfe in der Stadt.

Wichtige **öffentliche Räume** wie die städtischen **Plätze** sind ebenfalls prädestiniert für eine hochwertige Inszenierung mit Licht. Die Attraktivität lässt sich bei einer effektvollen Beleuchtung deutlich steigern. Hiervon profitieren insbesondere der Einzelhandel und die Gastronomie in diesen Bereichen. In diesem Zusammenhang sind

auch eine ansprechende Gestaltung von Schaufenstern und eine zurückhaltende Ausgestaltung von Werbeanlagen von Bedeutung. Gerade Werbeanlagen dürfen nicht in Konkurrenz zum gesamtstädtischen Beleuchtungskonzept treten.

Ein besonderes Potential mit Alleinstellungsqualität für Koblenz liegt in der Beleuchtung der **Festungsanlagen** in der Stadt. Diese können durch ihre exponierte Lage die Funktion einer „leuchtenden **Stadtkrone**“ für Koblenz übernehmen – mit dem Forum Confluentes als „strahlendem Juwel“ in der Mitte. Während die Festung Ehrenbreitstein und das Fort Konstantin bereits eine entsprechende Inszenierung erfahren, wäre für die Anlagen Fort Asterstein und Feste Kaiser Franz in Lützel zunächst eine städtebauliche Entwicklung erforderlich. Auch sollte ein Beleuchtungskonzept für den Kulturbau entwickelt werden.

Temporäre Lichtinstallationen im Rahmen von Events wie beispielsweise der Veranstaltung „Festungsleuchten“ stellen besonders publikumswirksame Attraktionen dar, da sie völlig neue Blickwinkel auf scheinbar vertrautes eröffnen. Eine ansprechende Lichtgestaltung vor allem in der dunklen Jahreszeit (Inszenierung Adventszeit, Weihnachtsmarkt) schafft ein besonderes Ambiente in der Stadt mit einer entsprechend positiven Auswirkung vor allem auf den Einzelhandel.

Auf Grundlage des Masterplans Licht wurde ein **Leuchtenkatalog** für die Stadt Koblenz mit vier hochwertigen Lampenmodellen (u.a. Lichtstele) entwickelt. Diese bilden nun in Abhängigkeit vom Einsatzgebiet einen einheitlichen Standard. Durch langlebige und energieeffiziente Beleuchtungstechnik werden Betriebs- und Wartungskosten minimiert, zugleich wird so ein Beitrag zum Umweltschutz geleistet. „Lichtsmog“ wird durch die modernen Lampen weitestgehend vermieden.

Mögliche Handlungsfelder

▶ Weitere Aufwertung der nächtlichen Stadtsilhouette durch gezielte Maßnahmen wie der Beleuchtung besonderer Gebäude mit Landmarkenfunktion, auch in den Stadtteilen (hier insbesondere Kirchen)

▶ Lichtinszenierung aller Festungsanlagen als „leuchtende Stadtkrone“ für Koblenz mit „strahlendem Juwel“ Forum Confluentes in der Mitte

▶ Fortführung von Licht-Events und temporären Lichtinstallationen (Beispiel Festungsleuchten)

Querbeziehungen

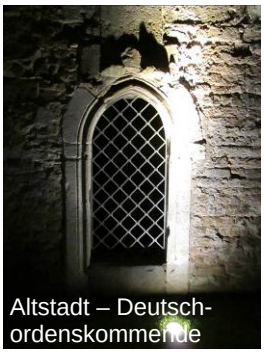
Stadtstraßen und Ortsdurchfahrten, Panorama Koblenz, Stadt am Wasser, Plätze, Siedlungsränder, Stadteingänge, Denkmalschutz, Die Koblenzer Festungsanlagen, Museen und Ausstellungen, Kunst, Sehenswertes Koblenz, Sicherheit


Abendstimmung am Deutschen Eck


Altstadt – Ludwig Museum


Altstadt – Fußgängerzone Löhrstraße


Altstadt – Seilbahnstation bei Nacht


Altstadt – Deutsch-ordenskommende


Altstadt – Konrad-Adenauer-Ufer, Pegelhaus


Altstadt – Beleuchtung Kurfürstliches Schloss

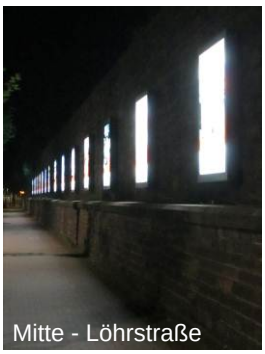

Innenstadt – B 9

Stadtbeleuchtung

Die Einsatzmöglichkeiten von Licht für die Inszenierung der Stadt bei Nacht sind sehr vielfältig. Sie reichen von der Beleuchtung der öffentlichen Räume (Straßen, Plätze) über Objektbeleuchtung bis hin zu Events mit temporären Lichtinstallationen. Eine gute Stadtbeleuchtung wirkt sich nachhaltig positiv auf das Stadtimage aus.



Altstadt – Forum Mittelrhein

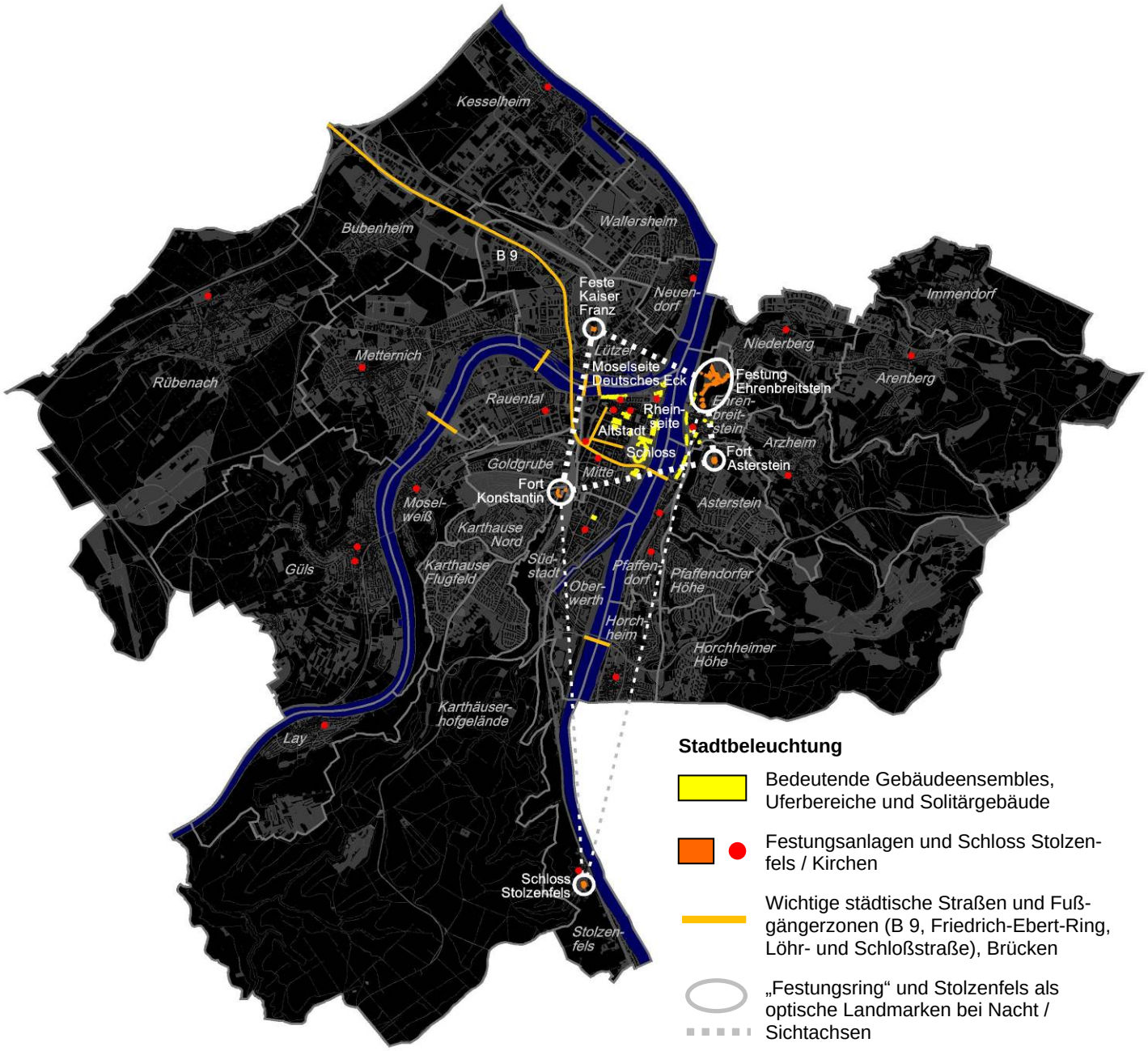

Mitte - Löhrstraße


Altstadt – Gastronomie am Görresplatz


Altstadt – Lichtevent in der Görresstraße


Mitte - Löhrstraße


Stolzenfels – Schloss Stolzenfels



Karte Stadtbeleuchtung

Die Karte zeigt wichtige städtische Straßen und Verbindungsachsen, Stadtkanten, Gebäudeensembles und Einzelgebäude mit Landmarkenfunktion (z.B. Kirchen, öffentliche Gebäude), die für eine gezielte Stadtbeleuchtung prädestiniert sind. Die Festungsanlagen bilden eine „leuchtende Stadtkrone“ um die Innenstadt mit dem Forum Confluentes als „strahlendem Juwel“ in der Mitte der Stadt.

rechts: Lichtinszenierung der Festung Ehrenbreitstein während des Events „Festungsleuchten“



Hotels und Gastronomie

Tourismus hat in Koblenz einen hohen Stellenwert. In den vergangenen Jahren ist die Zahl der Übernachtungen in der Stadt mehr oder weniger kontinuierlich gestiegen. Betrug die Zahl der Übernachtungen 1993 noch rund 400.000, so konnten 2012 über 600.000 **Übernachtungen** bei rund 322.000 **Gästen** gezählt werden. Dabei profitiert die Stadt deutlich vom positiven Effekt der BUGA 2011, auch wenn die Rekordergebnisse des Jahres 2011 mit fast 680.000 Übernachtungen bei über 350.000 Gästen sicherlich sobald nicht wieder erreicht werden können. Die Hauptsaison für den Tourismus liegt traditionell im Sommer, die Übernachtungszahlen sind entsprechend regelmäßig in den Monaten Juli, August und September am höchsten.

2012 kamen rund 59.000 **ausländische Gäste** nach Koblenz, die meisten von ihnen aus den Niederlanden, gefolgt von Großbritannien, den USA und Belgien. Seit der BUGA 2011 konnte ein leichter Rückgang bei den Gästezahlen ausländischer Besucher festgestellt werden. Die größte Anzahl ausländischer Gäste wird zumeist im Juli registriert. Der Tagestourismus spielt für Koblenz ebenfalls eine große Rolle. Zwar gibt es keine offizielle Statistik über die Zahl der Tagesgäste. Die deutlich gestiegene Zahl der Stadtführungen lässt jedoch als möglicher Indikator darauf schließen, dass auch im Bereich des Tagestourismus ein gesteigertes Interesse an der Stadt Koblenz und ihren Sehenswürdigkeiten besteht.

In Koblenz gibt es rund 55 **Beherbergungsbetriebe** mit rund 4.000 Betten. Die Bettenzahl liegt um rund 300 höher als vor der BUGA 2011. Auch die Auslastung der Beherbergungsbetriebe hat sich seit der BUGA verbessert und betrug 2012 42,6 % (im Vergleich: 2010 39,6 %). Neben einer ganzen Reihe von Hotels verschiedener Größe und Standards befindet sich in Koblenz auch eine größere Anzahl von Pensionen und Ferienwohnungen. Die räumlichen Schwerpunkte des Hotelgewerbes in Koblenz liegen in der Innenstadt – insbesondere im Bereich um den Hauptbahnhof – sowie im Stadtteil Güls. In Güls ist auch die größte Anzahl von Ferienwohnungen im Stadtgebiet zu finden. Dies spricht für die touristische Attraktivität des Moselstadtteils. In der Festung Ehrenbreitstein ist die derzeit modernste Jugendherberge von Rheinland-Pfalz untergebracht, darüber hinaus befinden sich mit den Anlagen in Lützel und Güls zwei Campingplätze im Stadtgebiet. Die Jugendherberge und der Campingplatz Lützel wurden zur BUGA 2011 umfassend modernisiert.

Auf Grund der langfristigen Trends ansteigender Gästezahlen in der Stadt besteht das Potential für die **Ansiedlung neuer Hotelbetriebe**. Einen besonders attraktiven möglichen Standort stellt hierbei der neoklassizistische Koblenzer Hof dar, welcher ursprünglich bereits als Hotel gebaut und nach dem Krieg als Verwaltungsgebäude durch die Bundeswehr genutzt wurde. Die Lage direkt am Rhein und in fußläufiger Entfernung zur Altstadt prädestinieren diesen Standort für einen hochwertigen Hotelbetrieb. Weitere Standortpotentiale befinden sich im Bereich der Weißer Gasse auf dem Grundstück des ehemaligen Stadtbades und im Bereich der (derzeit noch militärisch gewidmeten) Langemarckkaserne in Lützel, direkt an der B 9.

Zum Gastgewerbe in Koblenz zählen auch die **gastronomischen Betriebe**. Der absolute räumliche Schwerpunktbereich der Gastronomie liegt dabei in der Altstadt. Hier ist die mit weitem Abstand höchste Dichte an Restaurants, Bars, Cafés und sonstigen gastronomischen Angeboten zu finden. Ähnlich wie das Hotelgewerbe, so haben auch die gastronomischen Betriebe von der Aufwertung zahlreicher zentraler Innenstadtbereiche durch die BUGA 2011 profitiert. So konnte auch eine ganze Reihe neuer Gastronomie-Standorte eingerichtet werden, unter anderem am Deutschen Eck, am Rhein- und Moselufer und vor allem in der Festung Ehrenbreitstein. Größere Konzentrationen an Gastronomie-Betrieben finden sich auch in den zentralen Lagen vieler Stadtteile, so z.B. in Moselweiß, Rauental, Neuendorf und Ehrenbreitstein.

Eine attraktive Innenstadt mit gut gestalteten öffentlichen Räumen und einem funktionierendem Einzelhandel ist für die Gastronomie wie für die Beherbergungsbetriebe von größter Bedeutung. Gerade zwischen Einzelhandel und Gastronomie besteht eine starke Wechselwirkung, da Einkaufen oft auch mit dem Besuch in einem Restaurant, Bistro oder Café verbunden wird. Eine engere Zusammenarbeit von Gastronomie- und Einzelhandelsbetrieben in der Stadt ist von daher sehr sinnvoll. Darüber hinaus hat die große Anzahl attraktiver Events bzw. Veranstaltungen in Koblenz einen sehr positiven Einfluss auf das Gastgewerbe.

Wie bereits in großen Teilen der Innenstadt erfolgreich gezeigt, so würde auch in den Stadtteilen eine Aufwertung des öffentlichen Raums einen positiven Einfluss auf die Gastronomie haben. So hat zum Bespiel in Ehrenbreitstein nach Abschluss der städtebaulichen Sanierungsmaßnahmen die Außengastronomie (u.a. am Kapuzinerplatz) deutlich zugenommen. Auch die Stärkung der Stadtteilzentren von z.B. Lützel (Schüllerplatz) oder Rauental (Umfeld St. Elisabeth) durch Verkehrsberuhigungen und Platzneugestaltungen würde das Entwicklungspotential der Gastronomie (wie auch des Einzelhandels) in diesen Bereichen sicher deutlich anheben.

Mögliche Handlungsfelder

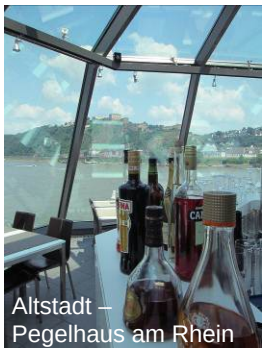
▶ Potential für neue Hotelstandorte prüfen (z.B. Koblenzer Hof, Weißer Gasse, Langemarckkaserne)

▶ Stärkung der Attraktivität von Stadtteilzentren für die Gastronomie durch qualitätvolle öffentliche Räume (Platzneugestaltungen, Verkehrsberuhigung)

Querbeziehungen

Wohnen im Zentrum, Wohnumfeld, Einzelhandel, Verkehrsraumgestaltung, Freizeit und Naherholung, Wandern, Die Koblenzer Festungsanlagen, Museen und Ausstellungen, Theater und Veranstaltungen, Events, Musik, Sehenswertes Koblenz

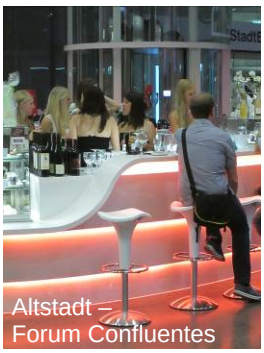

Altstadt – Münzplatz


Altstadt – Pegelhaus am Rhein



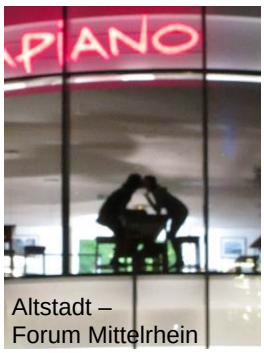
Mitte – Hotel in der Bahnhofstraße


Altstadt – Rheinzollstraße


Altstadt – Forum Confluentes


Altstadt – Biergarten am Deutschen Eck


Festung Ehrenbreitstein



Altstadt – Forum Mittelrhein

Hotels und Gastronomie

Koblenz verfügt über eine Vielzahl attraktiver Gastronomie- und Beherbergungsbetriebe. Von der gestiegenen Attraktivität der Stadt als Ergebnis der BUGA 2011profitiert das Gastgewerbe in besonderem Maße. Ebenso wirken sich der starke Einzelhandel und die zahlreichen Events bzw. Veranstaltungen positiv aus.


Altstadt – Josef-Görres-Platz


Altstadt – Schloss


Südstadt – Hotel am Hauptbahnhof

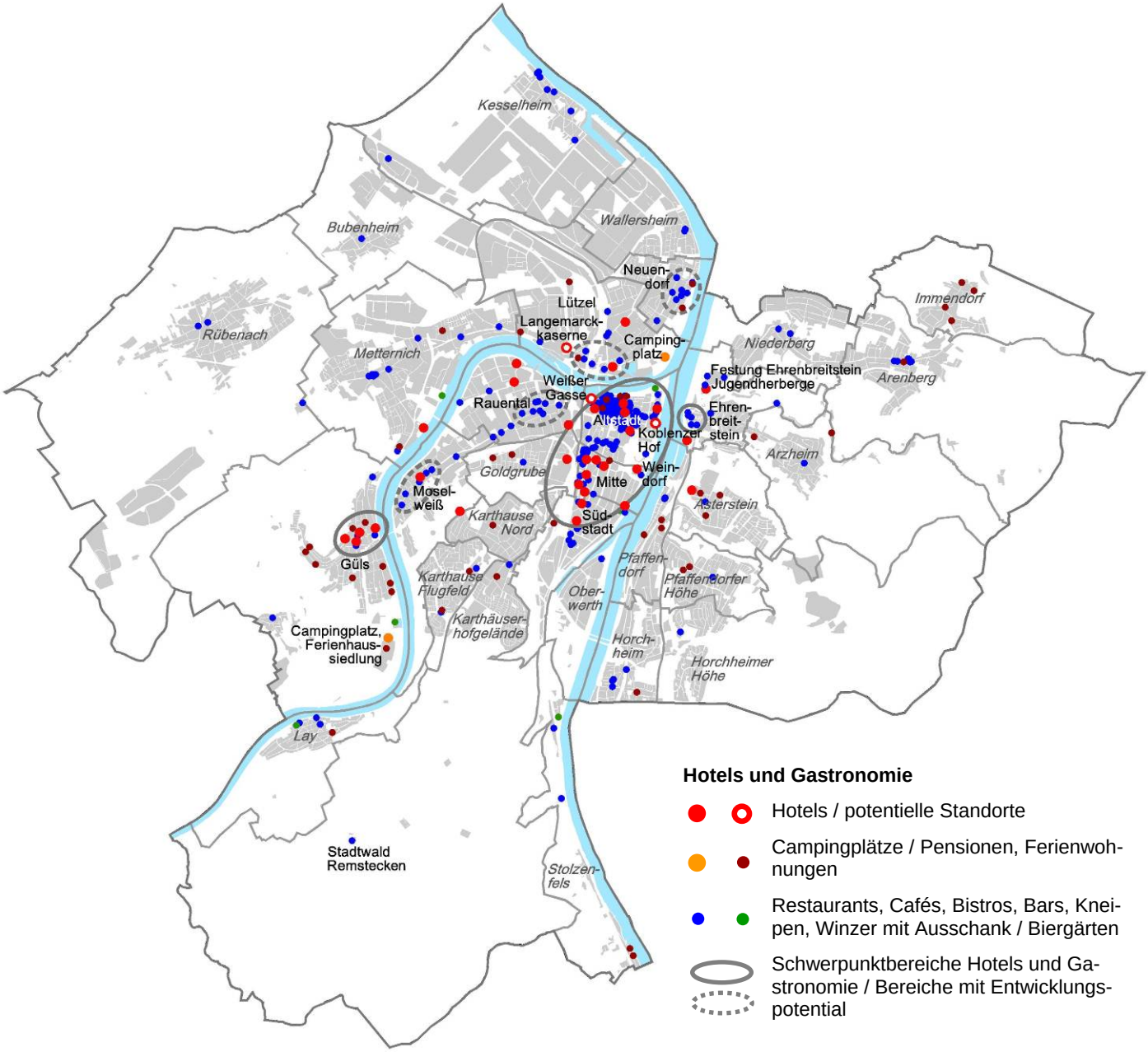


Rauental – Hotel am Moselstausee



Mitte - Weindorf an den Rheinanlagen


Stolzenfels – Biergarten am Rhein



Karte Hotels und Gastronomie

Die räumlichen Schwerpunkte bei den Beherbergungsbetrieben liegen in der Innenstadt – vor allem im Umfeld des Hauptbahnhofs – und in Güls. Potentielle Standorte für neue Hotels stellen z.B. der Koblenzer Hof, der Bereich Weißer Gasse und die Langemarckkaserne in Lützel dar. Die mit Abstand höchste Dichte an Gastronomiebetrieben findet sich in der Koblenzer Altstadt. Entwicklungspotential besteht zum Teil in den Stadtteilen.

rechts: Gastronomie auf der Festung Ehrenbreitstein



Sehenswertes Koblenz

Sehenswürdigkeiten machen eine Stadt für Touristen interessant. Koblenz verfügt trotz der Zerstörungen im Zweiten Weltkrieg über einen reichen Bestand an touristischen Sehenswürdigkeiten. Zu den **Hauptattraktionen** zählen die Altstadt mit ihren historischen Gebäuden und Plätzen, das Kurfürstliche Schloss, das Rheinufer mit Deutschem Eck, der historische Stadtteil Ehrenbreitstein mit der Festung Ehrenbreitstein und das Schloss Stolzenfels. Eine enorme Aufwertung haben diese Bereiche in den vergangenen Jahrzehnten durch städtebauliche Sanierungsmaßnahmen und zuletzt durch die BUGA 2011 erfahren.

Zu den Sehenswürdigkeiten in Koblenz gehören u.a. auch Denkmäler, Museen, Theater und die zahlreichen **Kirchen**. Fast jeder Stadtteil verfügt über mindestens ein bedeutendes Kirchenbauwerk. **Parks und Grünanlagen** stellen ebenfalls Attraktionen in der Stadt dar, vor allem die Promenaden an Rhein und Mosel, der Schlosspark, die Grünanlagen am Deutschen Eck und der neue Festungspark Ehrenbreitstein. Aber auch das Rittersturzdenkmal im Stadtwald, der Hauptfriedhof im Stadtteil Goldgrube oder der Jüdische Friedhof in Rauental sind einen Besuch wert.

Die Stadt wird jedoch nicht nur durch einzelne Attraktionen für Touristen interessant, sondern vor allem auch durch ihre **Gesamtwirkung**. Stadtteile wie die Altstadt und die gründerzeitliche Südstadt entwickeln ein attraktives urbanes Flair als geschlossene Ensembles mit einer hohen Durchmischung von unterschiedlichsten städtischen Funktionen. Gerade die urbanen Städte und Stadtquartiere erfreuen sich im Städtetourismus großer Beliebtheit, da hier (Bau-)Kultur, Gastronomie, Einkaufen und Veranstaltungen zusammenkommen, entdeckt und erlebt werden können. Die Pflege intakter städtischer Strukturen im Sinne der Leitlinie „Europäische Stadt“ ist also auch im Hinblick auf den Tourismus von größter Wichtigkeit. Hochwertiger Städtebau und qualitätvolle Architektur können durch die Etablierung eines Gestaltungsbeirats für Koblenz deutlich gestärkt werden.

In den Ortszentren der ehemals selbständigen **Stadtteile** an Rhein und Mosel haben sich oft noch die charakteristischen Merkmale der alten Weindörfer mit einer kleinteiligen Bebauung erhalten. Exemplarisch seien die Stadtteile Güls mit seinem lebendigen Ortskern und der Stadtteil Neuendorf mit seinen zahlreichen kleinen Verbindungsgässchen zum Rhein genannt. Die Rheinpromenade von Neuendorf kann sich nach Abschluss der Hochwasserschutzmaßnahmen in diesem Bereich zu einer Attraktion entwickeln. Aber auch in anderen Stadtteilen wie Moselweiß, Lay, Rübenach, Pfaffendorf oder Kesselheim gibt es viele „versteckte Schätze“ zu entdecken. Von großer Bedeutung ist in diesem Zusammenhang eine gute Vernetzung der Stadtteile untereinander und zu den Flussufern durch Rad- und Fußwege.

Rhein und Mosel bilden die zwei zentralen **touristischen Achsen** in Koblenz, die die Stadt mit den touristischen Regionen Oberes und Unteres Mittelrheintal sowie Moseltal verbinden. Entlang dieser Achsen liegen im Stadtgebiet auch die meisten tou-

ristisch interessanten Sehenswürdigkeiten und Stadtteile. Die Anbindung in Richtung Pellenz / Vulkaneifel könnte durch die Einrichtung eines (temporären) Radwegs auf der stillgelegten Bahntrasse nach Bassenheim gestärkt werden. Der ebenfalls sehenswerte **Landschafts- und Naturraum** in Koblenz sollte von den Stadtteilen aus besser erreichbar sein und deutlicher beworben werden, so z.B. die Verbindungen von (Schloss) Stolzenfels in den Stadtwald oder vom Rheinufer zu den rechtsrheinischen Bachtälern und dem Naturraum Schmidtenhöhe.

Die **Festungsanlagen** stellen einen besonders wichtigen Baustein unter den touristischen Attraktionen in der Stadt dar und bilden in ihrer Gesamtheit ein touristisches Alleinstellungsmerkmal für Koblenz. Bei den Anlagen Feste Kaiser Franz, Fort Konstantin, Fort Asterstein besteht noch ein großes Aufwertungs- und Vermarktungspotential. Hier bedarf es jedoch auch begleitender städtebaulicher und freiraumplanerischer Maßnahmen, insbesondere im Umfeld der Feste Kaiser Franz und von Fort Asterstein. Eine Vernetzung durch Themenwege (vgl. Abschnitt „Die Koblenzer Festungsanlagen“) und somit eine bessere Einbindung in die Stadt können dazu beitragen, die Festungsanlagen touristisch stärker in Wert zu setzen.

Die **touristische Vermarktung** der Sehenswürdigkeiten in Koblenz wird bereits intensiv betrieben, u.a. durch die Tourist-Information im Forum Confluentes, Internetauftritt und Werbebroschüren. Auch werden zahlreiche Stadtführungen mit verschiedenen thematischen Schwerpunkten durchgeführt. Zur Förderung des Individualtourismus wird die Herausgabe eines Architekturführers für die Stadt Koblenz angeregt.

Mögliche Handlungsfelder

▶ Steigerung der städtebaulichen und architektonischen Qualität der Stadt durch Etablierung eines Gestaltungsbeirats

▶ Inwertsetzung aller Festungsanlagen als touristisches Alleinstellungsmerkmal für die Stadt Koblenz (Projektvorschlag Festungswege)

▶ Bessere Vernetzung von Sehenswürdigkeiten im Stadtgebiet insbesondere durch Rad- und Fußwege, Anbindung der Naturräume

▶ Bewerbung auch der wenig bekannten Sehenswürdigkeiten in der Stadt und in den Stadtteilen, z.B. durch Herausgabe eines Architekturführers

Querbeziehungen

Busverkehr, Bahnverkehr, Radverkehr, Koblenz zu Fuß, Schiffsverkehr, Parks und Grünanlagen, Panorama Koblenz, Plätze, Stadt am Wasser, Freizeit und Naherholung, Wandern, Denkmalschutz, Die Koblenzer Festungsanlagen, Museen und Ausstellungen, Theater und Veranstaltungen, Hotels und Gastronomie, Stadtbeleuchtung


Altstadt – Deutsches Eck


Altstadt – Blumenhof

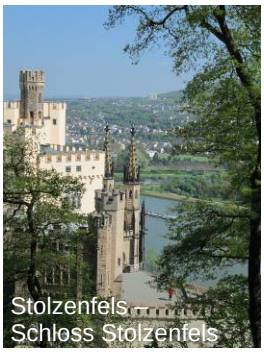

Altstadt – Am Plan


Altstadt – Jesuitenplatz


Altstadt – Görres-Denkmal


Altstadt – Florinsmarkt

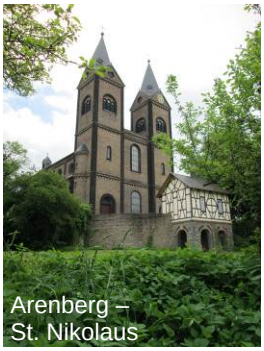

Altstadt – ehem. preußisches Regierungsgebäude


Stolzenfels – Schloss Stolzenfels

Sehenswertes Koblenz

Koblenz verfügt über eine Vielzahl von Sehenswürdigkeiten, insbesondere in der Altstadt und in Ehrenbreitstein. Zu den herausragenden Attraktionen gehören u.a. die Rheinpromenade, das Deutsche Eck, die Festung Ehrenbreitstein und Schloss Stolzenfels. Auch in den Stadtteilen finden sich viele „versteckte Schätze“.


Ehrenbreitstein – Kapuzinerplatz

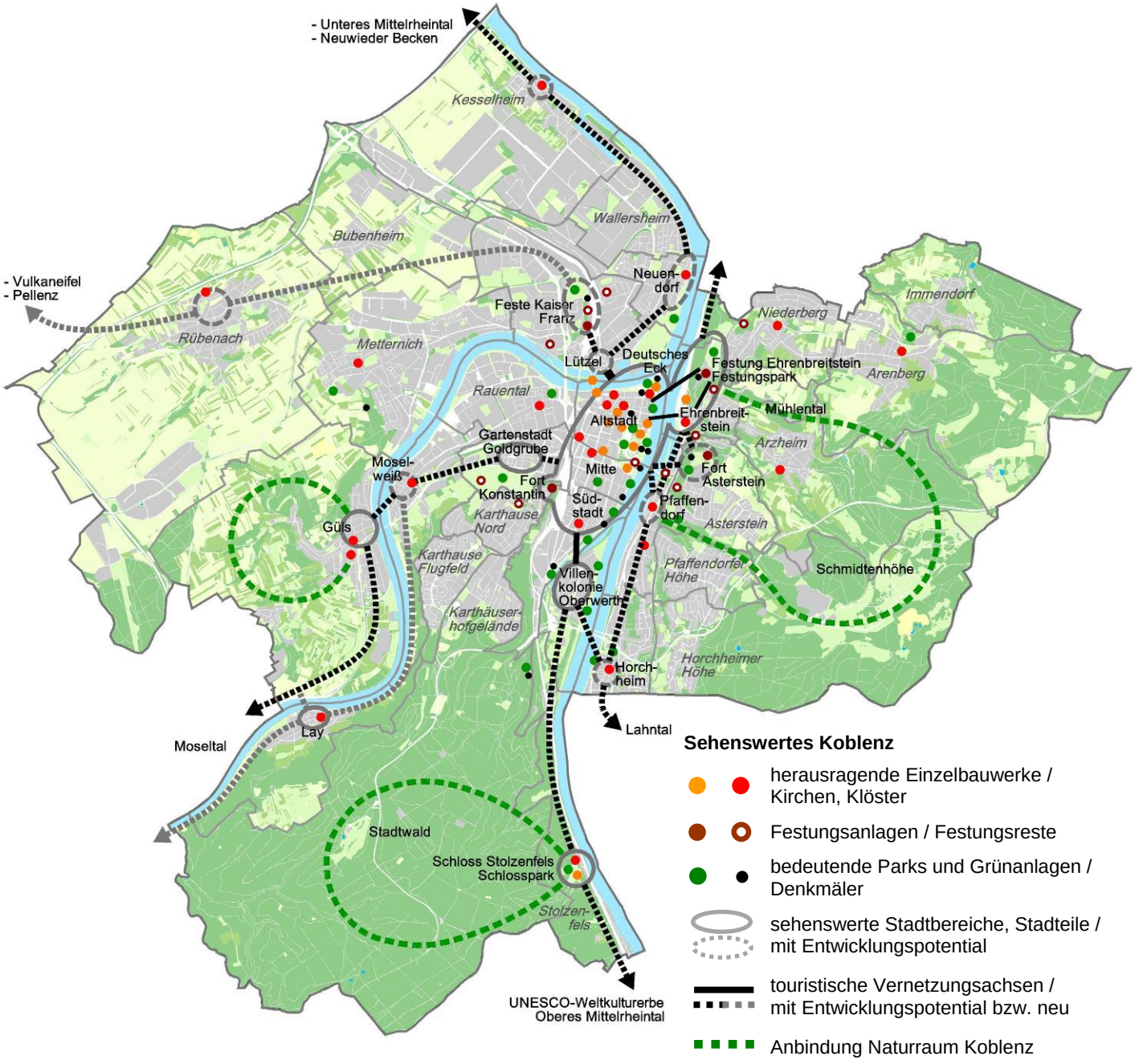

Arenberg – St. Nikolaus


Ehrenbreitstein – Dikasterialgebäude


Güls - Moselweinstraße


Neuendorf – St. Peter


Kesselheim – Rheinufer



Karte der Sehenswürdigkeiten in Koblenz

Die Karte zeigt die Lage der Sehenswürdigkeiten in Koblenz. Zu den Attraktionen zählen nicht nur Bauwerke wie die Festungen, Kirchen und Denkmäler, sondern auch Parks, Grünanlagen und die Landschaft. Von größter Bedeutung ist der Gesamteindruck der Stadt auf die Besucher. Die großen touristischen Verbindungsachsen mit anderen Regionen liegen entlang von Rhein und Mosel.

rechts: Blick über die Festung Ehrenbreitstein in Richtung Altstadt



Quellenverzeichnis

Literatur

Bundesgartenschau Koblenz 2011 GmbH – „Kunst verwandelt – Skulpturen & Installationen auf der Bundesgartenschau Koblenz 2011“, 2011

con.pro GmbH Kommunalberatung, im Auftrag der Stadt Koblenz – „Machbarkeitsstudie zur künftigen Gestaltung der Koblenzer Bäderlandschaft“, 2013

Feste Kaiser Franz e.V. – „Feste Kaiser Franz, Zur Geschichte des Festungswerks und des Systems Feste Kaiser Franz in Koblenz-Lützel“, 2008

Fördergemeinschaft Gutes Licht (Hrsg.) – „licht.wissen 16 – Stadtmarketing mit Licht“, Informationsbroschüre, ohne Datumsangabe

Generaldirektion Kulturelles Erbe Rheinland-Pfalz – „Nachrichtliches Verzeichnis der Kulturdenkmäler, Kreisfreie Stadt Koblenz“, 2009

ikps, Institut für Kooperative Planung und Sportentwicklung, im Auftrag der Stadt Koblenz – „Sportentwicklungsplanung Koblenz, Abschlussbericht“, 2008

Kellermann, Matthias – „Die preußische Festung Koblenz und Ehrenbreitstein, Zur Geschichte der rechtsrheinischen Festungswerke“, 2011

Landesamt für Denkmalpflege Rheinland-Pfalz (Hrsg.) – „Denkmaltopographie, Kulturdenkmäler in Rheinland-Pfalz Band 3.1, Stadt Koblenz – Südliche Vorstadt und Oberwerth“, 1986

Landesamt für Denkmalpflege Rheinland-Pfalz (Hrsg.) – „Denkmaltopographie, Kulturdenkmäler in Rheinland-Pfalz Band 3.2, Stadt Koblenz – Innenstadt“, 2004

Landesamt für Denkmalpflege Rheinland-Pfalz (Hrsg.) – „Denkmaltopographie, Kulturdenkmäler in Rheinland-Pfalz Band 3.3, Stadt Koblenz – Stadtteile“, 2013

Landesamt für Denkmalpflege Rheinland-Pfalz – „Liste Bodendenkmale Koblenz“, 1995

Licht/Raum/Stadt/Planung, im Auftrag der Stadt Koblenz – „Lichtmasterplan Koblenz, Planungsdokumentation“, 2006

Musik-Institut Koblenz (Hrsg.) – „Winterhalbjahr 2012/2013“, Programmheft

Neumann, Hartwig; Liessem, Udo – „Die klassizistische Großfestung Koblenz“, 1989

Staatsorchester Rheinische Philharmonie – „Spielzeit 2013/14“, Programmheft

Stadt Koblenz, Sport- und Bäderamt – „Sport in Koblenz“, Informationsbroschüre, ohne Datumsangabe

Stadt Koblenz, Amt für Jugend, Familie, Senioren und Soziales – „Handlungsempfehlung zur Sicherstellung einer familienbezogenen Infrastruktur bei Bebauungsplanverfahren im Gebiet der Stadt Koblenz

Stadt Koblenz, Amt für Wirtschaftsförderung – „Forum Confluentes – Kunst.Kultur.Bildung“, Infomationsbroschüre, 2013

Stadt Koblenz, Statistikstelle – „Beherbergungsstatistik“ (monatliche Berichterstattung)

Stadt Koblenz, Statistikstelle – „Jahresbericht Tourismus Koblenz 2012“, 2013

Stadt Koblenz, Eigenbetrieb Koblenz-Touristik – „Strategisches Marketingkonzept Koblenz 2011“, zusammenfassende Auszüge (PowerPoint-Präsentation)

Stadt Koblenz, Eigenbetrieb Koblenz-Touristik – „Stadtplan der Sehenswürdigkeiten“, Faltplan

Stadt Koblenz, Eigenbetrieb Koblenz-Touristik – „Führungen 2013, Stadt- und Erlebnisführungen“, Informationsbroschüre 2012

Stadt Koblenz, Eigenbetrieb Koblenz-Touristik – „Gastgeberverzeichnis Koblenz 2013“, 2013

Stadt Koblenz, Amt für Stadtentwicklung und Bauordnung – „Konzept Koblenzer Festungswege“, Präsentation 2009

Theater Koblenz – „Spielzeit 2013 / 2014“, Programmheft 2013

Wischemann, Rüdiger – „Die Festung Koblenz“, 1978

www.blick-aktuell.de

www.der-lokalanzeiger.de

www.koblenz.de

www.koblenz-branchen.de

www.radwanderland.de

www.rhein-zeitung.de

www.wikipedia.org

Abbildungen

Alle Karten: Stabsstelle für integrierte Stadtentwicklung

Alle Fotos (mit Ausnahme der unten angeführten Aufnahmen): Stabsstelle für integrierte Stadtentwicklung

Fotos Seite 4 unten links (Festungspark Ehrenbreitstein), 37 (Schängelmarkt), 38 (Christopher-Street-Day, Festungsleuchten), 44 (Lichtevent Görresstraße), 45: Dietmar Guth

Fotos Seite 12 (Lützel, Stadtwald, Rauental): Amt für Jugend, Familie, Senioren und Soziales Koblenz

Fotos Seite 16 (Radwandern), Roland Reichel

Fotos Seite 28 (Eisenbahnmuseum), 37 oben Mitte (Kaiserin-Augusta-Fest), 37 Mitte (Altstadtfest), 38 (Altstadt Gauklerfest, Mittelrhein-Marathon, Karneval), S. 40 (Mittelrhein-Musikfestival), 41: Piel Media

Fotos Seite 34 (Stadttheater Koblenz): Stadttheater Koblenz

Fotos Seite 34 (Café Hahn, Festung Kuppelsaal): Café Hahn

Fotos Seite 34 (Aufführungen Kulturfabrik): Kai Myller (KuFa)

Foto Seite 34 (Rhein-Mosel-Halle, Innenraumaufnahme): Lothar Spurzem (Wikipedia)

Foto Seite 38 (Weihnachtsmarkt): Gauls Fotografen, Koblenz

Foto Seite 40 (International Guitar Festival): Thérèse W. Saba

Luftfotos Seite 9, 53: Amt für Wirtschaftsförderung Koblenz

4.6 Bildung und Soziales

Die Themen Bildung und Soziales sind eng miteinander verwandt, da Bildung einen enormen Einfluss auf die Entwicklung von Menschen und damit auch auf ihren beruflichen Erfolg sowie gesellschaftlichen und sozialen Status hat. Dabei kommt dem **lebenslangen Lernen** eine immer größere Bedeutung zu, da der Anteil älterer Menschen an der Gesamtbevölkerung auch in Koblenz immer größer wird. Bildung – und hier wiederum insbesondere die Sprachförderung – zählt darüber hinaus zu den wesentlichen Bedingungen für eine Integration von Ausländern bzw. von Menschen mit Migrationshintergrund in die städtische Gesellschaft. Mit ihren zahlreichen Bildungseinrichtungen ist die Stadt Koblenz hervorragend aufgestellt und entfaltet diesbezüglich eine Ausstrahlungskraft bis weit in die Region hinein. Attraktive und gut erreichbare Bildungsstätten stellen zudem wichtige Bausteine für eine Entwicklung von Koblenz in Richtung einer **familienfreundlichen Stadt** dar, ebenso wie die zahlreichen speziellen Einrichtungen und Angebote für Kinder und Jugendliche, Familien, Senioren, Behinderte und Menschen mit Migrationshintergrund.

Das Themenfeld „Bildung und Soziales“ umfasst insgesamt 14 Einzelthemen. Zunächst wird die Bildungslandschaft in Koblenz betrachtet, angefangen bei den „Schulen“ über „Hochschulen“ und „Berufsbildende Schulen“ bis hin zu „Weiteren Bildungsangeboten“ in der Stadt. Bildungsaufgaben übernehmen auch die „Kindertagestätten“. Ihnen kommt zudem eine Schlüsselrolle in der Vereinbarkeit von Familie und Beruf zu, auch durch die Bereitstellung von Ganztagesbetreuung für Kinder. Die besonderen Anforderungen von „Kindern und Jugendlichen“, „Familien“ und „Senioren“, auch hinsichtlich der Stadtentwicklung, werden im Anschluss dargestellt. Kompakte und nutzungsgemischte städtische Strukturen im Sinne des Leitbildes „Europäische Stadt“, mit möglichst kurzen und barrierefreien Wegen zwischen Wohnort, Arbeitsplatz, Bildungs-, Freizeit- und Versorgungseinrichtungen, kommen dabei allen Altersgruppen gleichermaßen zugute. Das Themenfeld „Bildung und Soziales“ umfasst auch die Themen „Bürgerschaftliches Engagement“, „Gesundheit“, „Integration“, „Barrierefreiheit und Teilhabe“, „Sicherheit“ sowie „Geschlechtergerechtigkeit“.

Bei der Beschreibung der Einzelthemen und möglicher Handlungsfelder wird auch Wert auf eine Bestandsbeschreibung der Bildungs- und Sozialinfrastruktur in Koblenz gelegt, da die Ausstattung der Stadt in diesen Bereichen bereits überwiegend sehr gut ist und insofern die **Erhöhung des Bekanntheitsgrades** dieser Angebote sowie deren **Optimierung und wechselseitige Vernetzung** im Vordergrund steht.

Die wichtigsten Grundlagen für dieses Themenfeld bilden, neben den Berichten und Konzepten der Fachämter (Schulentwicklungsplan, Kindertagesstätten-Bedarfsplanung u.a.), die zahlreichen Berichte der Koblenzer Statistikstelle wie der Schulentwicklungsbericht oder der Bericht zum aktiven Altern in der Stadt. Diese wurden durch eine Reihe von Expertengesprächen ergänzt. Die verwendeten Quellen werden wie schon zuvor am Ende dieses Themenfeldes aufgeführt.

Schulen

Koblenz verfügt über eine große Anzahl an allgemein bildenden Schulen. So stehen allein bei den weiterführenden Schulen eine Realschule sowie vier Realschulen plus, sieben Gymnasien und eine integrierte Gesamtschule zur Auswahl. Zusätzlich gibt es in der Stadt drei Förderschulen für lernbehinderte Kinder und Jugendliche. Insbesondere die Gymnasien übernehmen auch Versorgungsfunktionen für das Umland von Koblenz. Eine Übersicht über die Entwicklung der Koblenzer Schulen liefern der Schulentwicklungsplan und die jährlich fortgeschriebenen Schulentwicklungsberichte.

Fast jeder Koblenzer Stadtteil verfügt über eine eigene **Grundschule**. Der demografische Wandel ist hier bereits seit mehr als einem Jahrzehnt deutlich messbar. Besuchten 1996 noch über 4.200 Kinder eine der 25 Grundschulen im Stadtgebiet, so sind im Schuljahr 2013/2014 nur noch 3.300 Schülerinnen und Schüler gemeldet worden. Die Talsohle bei den Schülerzahlen ist jedoch fast erreicht. Grundlage dieser Trendwende ist die positive Entwicklung bei der Stadt-Umland-Wanderung mit dem deutlichen Anstieg der Zuwanderung junger Menschen und außerdem der fast ebenso deutliche Rückgang der Abwanderung junger Familien. Erst in der zweiten Hälfte der 2020er Jahre ist unter den Annahmen der Koblenzer Bevölkerungsprognose wieder mit einer weiteren Abnahme bei den Grundschülerzahlen zu rechnen. Der Anteil von Schülerinnen und Schülern mit Migrationshintergrund beträgt an den Koblenzer Grundschulen insgesamt rund 28 %, mit großen Unterschieden bei der räumlichen Verteilung. In fünf Grundschulen weisen mindestens die Hälfte aller Kinder ausländische Wurzeln auf. In Koblenz ist zudem ein breites Angebot an **weiterführenden Schulen** vorhanden. In den insgesamt 12 Realschulen und Gymnasien in der Stadt wurden mit Beginn des Schuljahres 2013/2014 rund 8.600 Schülerinnen und Schüler unterrichtet. Dies ist der niedrigste Wert seit zehn Jahren. Damit wirkt sich der bereits seit langem anhaltende Rückgang im Grundschulbereich nun auch spürbar und nachhaltig auf die Schülerzahlen in der Sekundarstufe aus.

Im Zuge der Umsetzung der Rheinland-Pfälzischen Schulstrukturreform war in Koblenz einzig die in der Südstadt gelegene Comenius-Hauptschule in der Kategorie **Hauptschulen** verblieben. Diese wurde jedoch mit Abschluss des Schuljahres 2012/ 2013 geschlossen. Am Standort wurde anschließend eine Außenstelle der Berufsbildenden Schule Wirtschaft eingerichtet. Die Funktion der bisherigen Hauptschulen hat in Rheinland-Pfalz die neue Schulform „Realschule plus“ übernommen. Im Schuljahr 2013/2014 besuchten rund 2.500 Schülerinnen und Schüler eine der fünf Koblenzer **Realschulen**. Die vier Realschulen plus in den Stadtteilen Karthause Flugfeld, Neuendorf, Goldgrube/Altstadt (Doppelstandort Clemens-Brentano-/Overberg-Realschule) und Asterstein stehen unter öffentlicher, die Bischöfliche Realschule im Stadtteil Goldgrube unter kirchlicher Trägerschaft. Auf Grund des bestehenden Sanierungsstaus sowie rückläufiger Schülerzahlen an der Clemens-Brentano-/Overberg-Realschule plus ist eine Schließung des Standorts Goldgrube zum Ende des Schuljahres 2013/ 2014 geplant. Rund ein Fünftel der Schülerinnen und Schüler der Realschulen plus haben einen Migrationshintergrund.

An den sieben Koblenzer **Gymnasien** wurden im Schuljahr 2013/2014 knapp 6.100 Schülerinnen und Schüler unterrichtet. Mit Ausnahme des Bischöflichen Gymnasiums (Stadtteil Mitte) befinden sich alle Gymnasien in öffentlicher Trägerschaft. Fünf der sieben Gymnasien liegen in den Stadtteilen Mitte und Altstadt, zwei weitere Schulstandorte in den Stadtteilen Karthause Flugfeld und Asterstein. Derzeit ist eine Stabilisierung der Schülerzahlen auf hohem Niveau erkennbar. Diese wird aller Voraussicht nach in den nächsten zehn Jahren in einen Negativtrend umschlagen. Grundlegend für die künftige Entwicklung der Schülerzahlen an den Koblenzer Gymnasien wird sein, welchen Einfluss konkurrierende Angebote (z.B. Schulformen wie integrierte Gesamtschule oder berufliche Gymnasien), Schulstandorte außerhalb der Stadt und auch die Entwicklung auf dem Markt der beruflichen Ausbildung haben werden. Der Anteil der Schülerinnen und Schüler mit Migrationshintergrund beträgt an den Koblenzer Gymnasien derzeit 6,3 %. Die Schulform der **integrierten Gesamtschule** (IGS) gibt es in Rheinland-Pfalz seit 1992. In der IGS werden die einzelnen Klassen aus Kindern unterschiedlicher Herkunft, Begabung und Neigung gebildet. Das Spektrum der möglichen Abschlüsse reicht vom Abschluss der Berufsreife über die Mittlere Reife bis hin zum Abitur. In Koblenz wurde mit Beginn des Schuljahres 1998/99 die Integrierte Gesamtschule Koblenz („Pollenfeldschule“) in Metternich eingerichtet. Seit 2010 verfügt sie über eine voll ausgebaute gymnasiale Oberstufe. Im Schuljahr 2013/2014 wurden hier rund 760 Schülerinnen und Schüler unterrichtet. Die Schülerzahlen waren dabei in den vergangenen Jahren äußerst stabil. Als Schwerpunktschule wird hier auch eine begrenzte Anzahl beeinträchtigter Kinder mit sonderpädagogischem Förderbedarf unterrichtet.

Im Schuljahr 2013/2014 besuchten rund 330 Schülerinnen und Schüler eine der drei **Förderschulen** in der Stadt (Altstadt, Asterstein und Neuendorf). Die Entwicklung der Schülerzahlen im Bereich der Förderschulen ist schwer zu ermitteln, da mittlerweile fast ein Drittel der Koblenzer Schülerinnen und Schüler eine Förderschule außerhalb des Stadtgebiets besuchen. Ferner haben förderbedürftige Schülerinnen und Schüler mit der Einführung von Schwerpunktschulen – also Grundschulen und Schulen der Sekundarstufe I mit einem erweiterten pädagogischen Auftrag für Schüler mit und ohne Behinderung – die Möglichkeit, eine Regelschule anstatt einer Förderschule zu besuchen (Beispiel IGS Metternich). Die Einrichtung eines Förder- und Beratungszentrums am Schulstandort Asterstein zum Schuljahresbeginn 2015/16 unter Zusammenschluss der Förderschulen Hans-Zulliger (Neuendorf) und Diesterweg (Altstadt), der Ausbau von Schwerpunktschulen sowie die barrierefreie Umgestaltung von Schulgebäuden stellen die drei bedeutenden Entwicklungsmaßnahmen der nächsten fünf Jahre dar, um beeinträchtigten Kindern und Jugendlichen eine wohnortnahe Beschulung in Koblenz zu ermöglichen.

In sieben Koblenzer Grundschulen wird eine freiwillige **Ganztagsbetreuung** angeboten. An den Ganztagsschulen haben mehr als die Hälfte der Kinder ausländische Wurzeln. Deren Beteiligungsquote am Ganztagsschulbetrieb liegt zudem deutlich höher als bei den Kindern ohne Migrationshintergrund. Damit leistet das Angebot der

Ganztagsbetreuung an den Grundschulen mit hohen Migrantenanteilen einen wichtigen Beitrag zum Erfolg des Integrationsprozesses. Ganztagsbetreuung bieten auch alle drei Förderschulen sowie drei Realschulen plus an. Ein weiterer Ausbau der Ganztagsbetreuung ist vor dem Hintergrund der Vereinbarkeit von Familie und Beruf eine wichtige Aufgabe. In freiwilliger Trägerschaft bietet die Stadt Koblenz daher bereits an 24 Grundschulen nach der regulären Schulzeit ein Betreuungsangebot über die Mittagszeit (12:00 bis 14:00 Uhr) an. Mit kommunaler Unterstützung werden in Trägerschaft der Volkshochschule und mit Unterstützung der Leitstelle für Integration an zehn Grundschulen **Sprachfördermaßnahmen** durchgeführt. An allen Koblenzer Schulen wird zudem als Angebot der Jugendhilfe **Schulsozialarbeit** betrieben, wobei dieses Handlungsfeld für die schulische Arbeit mittlerweile als unabdingbar gesehen wird. Schülerinnen und Schüler aus mittlerweile über 130 verschiedenen Umlandgemeinden besuchen die allgemein bildenden Schulen in Koblenz. Dabei weisen die Gymnasien mit fast 50 % die höchste **Einpendlerquote** auf. Der Einzugsbereich ist in Richtung Südwesten (Hunsrück / Mosel) am größten, da hier konkurrierende Schulstandorte fehlen. Bei den Realschulen beläuft sich der Anteil der Schülerinnen und Schüler mit Wohnsitz außerhalb von Koblenz auf fast ein Viertel.

Ein wichtiges Thema der weiteren Entwicklung der Koblenzer Schulen ist der Abbau des Sanierungsstaus bei den Schulgebäuden. In den vergangenen Jahren konnten bereits mehrere Schulen auf Grundlage des „Masterplans **Schulsanierung**“ umfassend modernisiert und energetisch auf den neuesten Stand gebracht werden (u.a. Gymnasium auf der Karthause). Vor dem Hintergrund des demografischen Wandels und rückläufiger Schülerzahlen gilt es zudem, künftig **„demografiefeste“ Schulstandorte** zu schaffen (u.a. Prüfung von möglichen Schulzusammenführungen).

Mögliche Handlungsfelder

▶ Beibehaltung einer möglichst flächendeckenden Versorgung mit Grundschulen gemäß Grundsatz „Kurze Beine, kurze Wege“ und als Standortfaktor für die Stadtteile

▶ Ausbau der Ganztagsbetreuung an den Koblenzer Schulen

▶ Erhalt, Ausbau und Sicherung von Sprachfördermaßnahmen und Schulsozialarbeit, Ausbau gemeinsamer Beschulung von behinderten und nicht behinderten Schülerinnen und Schülern (inklusive Beschulung)

▶ Fortführung der Sanierung und Modernisierung der Koblenzer Schulen, Schaffung „demografiefester“ Schulstandorte

Querbeziehungen

Busverkehr, Bahnverkehr, Koblenz zu Fuß, Radverkehr, Sport, Hochschulen, Berufsbildende Schulen, Weitere Bildungsangebote, Kinder und Jugendliche, Familien, Integration, Inklusion – Teilhabe, Geschlechtergerechtigkeit


Südstadt – Schenkendorf-Grundschule


Lay – Grundschule


Horchheim – Joseph-Mendelssohn-Grundschule



Neuendorf – Willi-Graf-Grundschule


Rauental – Freiherr-v.-Stein-Grundschule


Niederberg – Grundschule


Pfaffendorfer Höhe – Balthasar-Neumann-Grundschule


Metternich – Grundschule Rohrerhof

Schulen in Koblenz I

Mit wenigen Ausnahmen ist in fast jedem Koblenzer Stadtteil eine eigene Grundschule vorhanden. Diese stellen einen wichtigen Standortfaktor für die Stadtteile dar. Nach einem deutlichen Rückgang der Schülerzahlen in den vergangenen zehn Jahren zeichnet sich derzeit u.a. auf Grund verstärkter Zuwanderung eine Trendwende ab.


Ehrenbreitstein – Grundschule


Altstadt – Diesterweg-Grundschule


Moselweiß – Grundschule


Lützel – Grundschule


Pfaffendorf – Grundschule


Arenberg – Grundschule


Lützel – Hans-Zulliger-Förderschule


Lützel – Goethe-Realschule plus

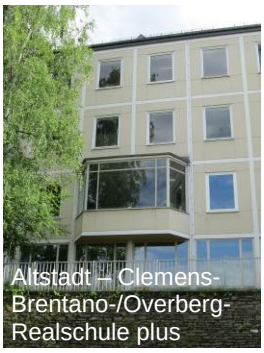

Metternich – Integrierte Gesamtschule


Karthause Flugfeld – Realschule plus


Goldgrube – Bischöfliche Realschule


Asterstein – Albert-Schweitzer-Realschule plus


Südstadt – Hilda-Gymnasium


Altstadt – Clemens-Brentano-/Overberg-Realschule plus

Schulen in Koblenz II

Koblenz verfügt über ein breites Angebot an weiterführenden Schulen. Neben fünf Realschulen (plus) sind auch sieben Gymnasien, eine integrierte Gesamtschule und drei Förderschulen im Stadtgebiet vorhanden. Die Gymnasien übernehmen dabei auch eine deutliche Versorgungsfunktion für das Umland von Koblenz.


Karthause Flugfeld – Sportgymnasium


Mitte – Bischöfliches Gymnasium


Altstadt – Eichendorff-Gymnasium


Asterstein – Gymnasium


Altstadt – Görres-Gymnasium


Mitte – Max-von-Laue-Gymnasium



Karte Schulen in Koblenz

Auf der Karte ist die Verteilung der Grundschulen und weiterführenden Schulen im Stadtgebiet zu erkennen. In der Innenstadt ist die Konzentration von Schuleinrichtungen am größten. Allein fünf der sieben Koblenzer Gymnasien liegen in den Stadtteilen Altstadt und Mitte. Zwei große Schulzentren mit einer Kombination von Grund- und Realschule plus sowie Gymnasium befinden sich in den Stadtteilen Asterstein und Karthause Flugfeld.

rechts: Schulzentrum Karthause mit Realschule plus in der Bildmitte



Hochschulen

Koblenz ist die Heimat von zwei Hochschulen, des Koblenzer Standorts der Universität Koblenz-Landau in Metternich und der Hochschule Koblenz (University of Applied Siences) mit dem RheinMoselCampus auf der Karthause. An den beiden Hochschulstandorten in Koblenz studieren insgesamt rund 15.000 Studentinnen und Studenten.

Die **Universität Koblenz-Landau** existiert in dieser Form seit 1990 und gehört damit zu den jüngsten Hochschulen in Deutschland. An den beiden rund 180 km voneinander entfernten Standorten sind zusammen rund 15.000 Studierende eingeschrieben. Die Universität Koblenz-Landau ist damit die drittgrößte Hochschule in Rheinland-Pfalz nach der Johannes-Gutenberg-Universität in Mainz und der Universität in Trier. Am Standort Koblenz studieren derzeit rund 7.800 Studentinnen und Studenten. Der Uni-Campus im Stadtteil Metternich wurde seit dem Jahr 1997 auf Flächen der ehemaligen Pionierkaserne eingerichtet und zwischenzeitlich um einen zweiten Bauabschnitt erweitert. In Koblenz und Landau wird in jeweils vier Fachbereichen gelehrt und geforscht. In Koblenz sind dies die Bereiche Bildungswissenschaften, Philologie / Kulturwissenschaften, Mathematik / Naturwissenschaften und Informatik. Die Forschungsschwerpunkte am Standort Koblenz liegen u.a. in den Bereichen BioGeo-Wissenschaften, Informatik, Computervisualistik, Gesundheitsmanagement und Kulturwissenschaften. Die Universität pflegt eine enge Zusammenarbeit mit der freien Wirtschaft, z.B. im Bereich Informationstechnologie. So liegt das Technologiezentrum Koblenz in unmittelbarer Nachbarschaft zum Uni-Campus.

Die **Hochschule Koblenz** wurde 1996 gegründet und ging als eine von sieben eigenständigen Fachhochschulen aus der ehemaligen Fachhochschule Rheinland-Pfalz hervor. Die Hochschule Koblenz umfasst die drei Standorte RheinMoselCampus auf der Karthause in Koblenz, RheinAhrCampus in Remagen und WesterwaldCampus in Höhr-Grenzhausen. Insgesamt studieren über 8.300 Studentinnen und Studenten an der Hochschule, davon rund 5.500 am Standort Koblenz. Der RheinMoselCampus Karthause wurde Ende der 1990er Jahre neu eingerichtet und die Institute der Altstandorte Oberwerth und Altkarthause in einem neuen Gebäudekomplex zusammengefasst. Die Hochschule Koblenz bietet an ihren drei Standorten sechs Fachbereiche mit insgesamt 46 Studiengängen an. In Koblenz sind die vier Fachbereiche Fachbereich Ingenieurwesen, Wirtschaftswissenschaften, Bauwesen (inklusive Architektur) und Sozialwissenschaften angesiedelt. In Remagen befinden sich die beiden Fachbereiche Wirtschafts- und Sozialwissenschaften sowie Mathematik und Technik, in Höhr-Grenzhausen ein weiterer Fachbereich Ingenieurwesen sowie das Institut für Künstlerische Keramik und Glas.

Mitten in der Altstadt, in den ehemaligen Räumen der Stadtbibliothek und des Mittelrhein-Museums, wird sich in naher Zukunft das „**Institute for Social and Sustainable Oikonomics**“ (ISSO) der Görlitz-Stiftung mit Seminar-, Tagungs- und Gästeräumen sowie Gründerzentrum ansiedeln. Hier sollen künftig Lösungen für gesellschaftliche und ökologische Probleme gefunden, erforscht und umgesetzt werden.

Zwei weitere Hochschulen haben ihren Standort in der Nachbarstadt Vallendar. Die **Otto Beisheim School of Management** (WHU) ist eine privat finanzierte, staatlich anerkannte Elite-Wirtschaftshochschule im Universitätsrang, die bereits in einer ganzen Reihe nationaler und internationaler Rankings Spitzenplätze belegt hat. An der WHU studieren über 1.300 Studenten und Studentinnen. Die **Philosophisch-Theologische Hochschule** (PTH) ist eine kirchlich und staatlich anerkannte wissenschaftliche Hochschule der Pallottiner, ebenfalls im Universitätsrang, an der das Theologiestudium angeboten wird. Die PTH umfasst auch eine pflegewissenschaftliche Fakultät für die Weiterbildung bereits graduierter Pflegefachkräfte.

Auch als Wohnort ist Koblenz für Studentinnen und Studenten attraktiv. Dies zeigt sich in den Zuzugszahlen von jungen Menschen in die Stadt. Besonders beliebt sind die zentralen städtischen Lagen – wie vor allem die Südstadt – und campusnahe Wohnungen, insbesondere in Metternich. Im Stadtgebiet sind derzeit fünf **Studentenwohnheime** vorhanden, wovon zwei durch das Studierendenwerk Koblenz und zwei durch kirchliche Träger betrieben werden. Gleichwohl besteht auch in Koblenz – wie in den meisten Hochschulstädten – ein Mangel an günstigen Studentenwohnungen. Bemerkenswert ist die geringe Präsenz der Studierenden in der Stadt. Obgleich rund 15.000 junge Menschen in Koblenz studieren, sind diese im Stadtbild kaum wahrnehmbar. Grund hierfür ist die Randlage der Hochschulstandorte im Stadtgebiet. Zudem ist die Anbindung der Standorte, vor allem des RheinMoselCampus, an die Innenstadt in Bezug auf Fuß- und Radwegeverbindungen unbefriedigend. Der Anteil der mit dem Auto einpendelnden Studierenden ist entsprechend hoch. Vor dem Hintergrund des demographischen Wandels muss es ein Ziel der Stadt sein, möglichst viele junge und gut ausgebildete Menschen dauerhaft in der Stadt Koblenz zu halten. Hiervon würde auch die Wirtschaft in der Stadt besonders profitieren. Studentische **Veranstaltungen** wie z.B. die UNIMUS-Musiktage und das Kaleidoskop-Kulturfestival zeigen jedenfalls, dass sich viele Studierende mit Koblenz identifizieren und auch eine stärkere Präsenz studentischen Lebens in der Stadt wünschen.

Mögliche Handlungsfelder

▶ Einrichtung neuer Studentenwohnheime, campusnah und/oder in zentralen Lagen

▶ Verbesserung der Anbindung der Hochschulen an die Innenstadt, Stärkung der Präsenz studentischen Lebens in der Stadt

▶ Verbesserung der Vernetzung von Hochschulen mit städtischen Institutionen wie Stadtbibliothek, Volkshochschule, Museen, Theater, Stadtarchiv u.a.

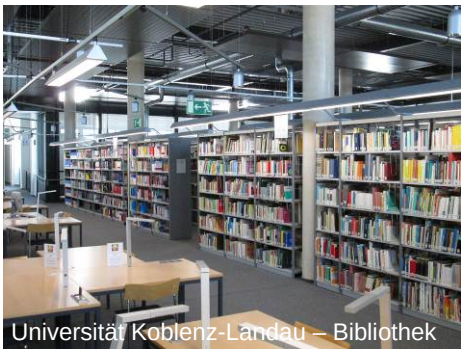
Querbeziehungen

Wohnen im Zentrum, Bezahlbarer Wohnraum, Informationstechnologie und Medien, Busverkehr, Bahnverkehr, Radverkehr, Koblenz zu Fuß, Schulen, Kinder und Jugendliche, Weitere Bildungsangebote


Metternich – Universität Koblenz-Landau


Universität Koblenz-Landau

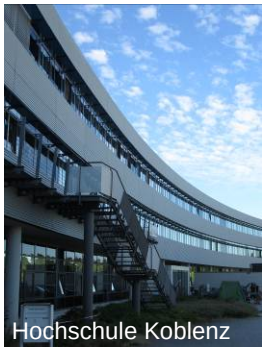

Metternich – Universität Koblenz-Landau


Universität Koblenz-Landau – Bibliothek


Karthause – Hochschule Koblenz


Karthause – Hochschule Koblenz


Hochschule Koblenz


Hochschule Koblenz

Hochschulen in Koblenz

Mit dem Campus der Hochschule Koblenz auf der Karthause und dem Standort der Universität Koblenz-Landau in Metternich sind gleich zwei Hochschulen mit zusammen rund 15.000 Studierenden in der Stadt angesiedelt. Beide Hochschul-Standorte wurden neu gebaut und zählen zu den modernsten in Deutschland.


Karthause Nord – evangelisches Studentenwohnheim

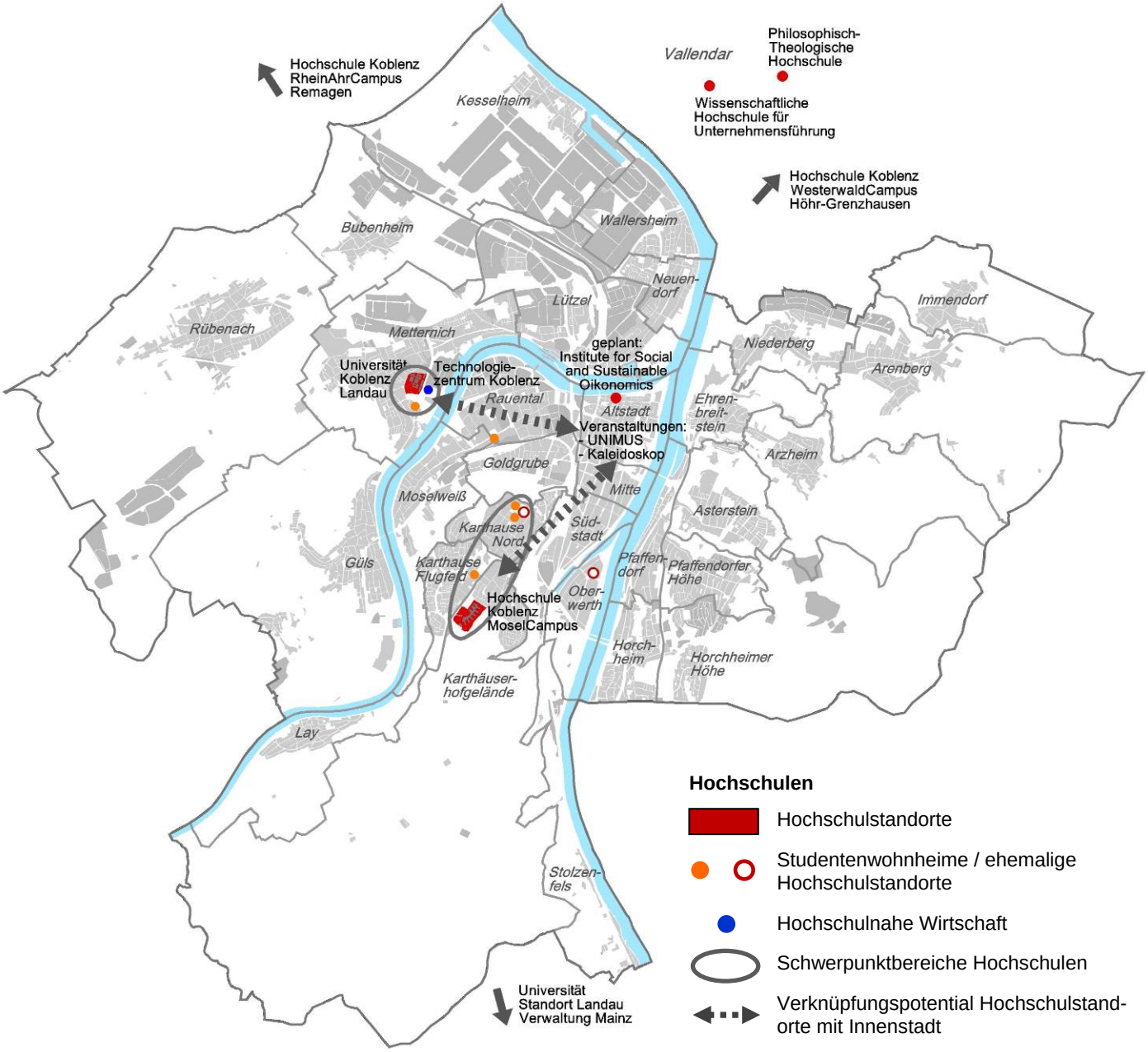

Karthause Nord – kath. Studentenwohnheim


Metternich – Studentenwohnheim


Hochschule – Farbrausch-Festival


Universität – Kaleidoskop-Kulturfestival


Universität – UNIMUS-Musiktage



Karte Hochschulen in Koblenz

Die Karte zeigt die Lage der Hochschulstandorte und Studentenwohnheime in Koblenz. Die Präsenz der Hochschulen und der Studierenden in der Innenstadt sollte deutlich gestärkt werden. Mit der Wissenschaftlichen Hochschule für Unternehmensführung und der Philosophisch-Theologischen Hochschule in Vallendar liegen zwei weitere Hochschulen in unmittelbarer Nachbarschaft von Koblenz.

rechts: Luftbild des RheinMosel-Campus der Hochschule Koblenz auf der Karthause.



Berufsbildende Schulen

Eine fundierte und abgeschlossene Berufsausbildung ist ein entscheidender Baustein für die spätere erfolgreiche Teilnahme am Berufsleben. Koblenz verfügt über sieben berufsbildende Schulen (BBS), wovon sich drei öffentlicher und vier in privater Trägerschaft befinden. An diesen Schulen werden derzeit über 9.700 Jugendliche und junge Erwachsene unterrichtet. Im Vergleich mit den anderen Landkreisen und kreisfreien Städten in Rheinland-Pfalz sind die Schülerzahlen an den berufsbildenden Schulen in Koblenz herausragend. Während in Koblenz aktuell auf 1.000 Einwohner rund 90 Berufsschülerinnen und -schüler kommen, sind es in Mainz lediglich 50, im benachbarten Landkreis Mayen-Koblenz nur 19 Schülerinnen und Schüler je 1.000 Einwohner. Dem Berufsschulsektor kommt also in der Bildungslandschaft von Koblenz eine ausgesprochen wichtige Bedeutung zu.

Knapp 95 % der Schülerinnen und Schüler besuchen eine berufsbildende Schule in öffentlicher Trägerschaft. Mit über 3.500 Schülerinnen und Schülern ist die BBS Wirtschaft im Stadtteil Goldgrube die größte berufsbildende Schule im Stadtgebiet, gefolgt von der Julius-Wegeler-Schule und der Carl-Benz-Schule, beide in Moselweiß. An den drei öffentlichen berufsbildenden Schulen besteht die Wahl zwischen Berufsschule, Berufsfachschule, beruflichem Gymnasium und Berufsoberschule, teilweise auch zwischen höherer Berufsfachschule, Fachschule und dualer Berufsoberschule. Von den angebotenen Schulformen liegen die Berufsschulen mit einem Schüleranteil von 70 % an erster Stelle. Die Ausbildungsschwerpunkte reichen von technischen Berufen (Carl-Benz-Schule), Gewerbe, Hauswirtschaft und Sozialwesen (Julius-Wegeler-Schule) bis zu Wirtschaft (BBS Wirtschaft). Die berufsbildenden Schulen in privater Trägerschaft beschränken sich ausschließlich auf Bildungsgänge in den Schulformen Berufsfachschule und Fachschule. Die Schwerpunkte liegen hier in den Bereichen Wirtschaft, Altenpflege, Sozialwesen und Gesundheit. An den berufsbildenden Schulen in Koblenz können sowohl berufsbildende als auch allgemein bildende Abschlüsse erworben werden.

Eine verlässliche **Prognose** der Schülerzahlen ist auf Grund von Umstrukturierungen seitens des Landes im Bereich der berufsbildenden Schulen und den damit verbundenen Veränderungen in den statistischen Merkmalen schwierig. Auf Grund der allgemeinen demographischen Entwicklung muss auch hier mittel- bis langfristig von einem Rückgang der Schülerzahlen ausgegangen werden. Von den Berufsschülerinnen und -schülern weist derzeit rund jeder siebte einen erkennbaren Migrationshintergrund auf. Im Schuljahr 2011/2012 haben über 4.200 junge Menschen die berufsbildenden Schulen verlassen. Davon haben mehr als 1.000 Schulabgänger kein Abschlusszeugnis erreicht. Der Anteil der Schulabgänger ohne qualifiziertes Abschlusszeugnis ist bei Schülerinnen und Schülern mit Migrationshintergrund in allen Schulformen noch deutlich höher als bei Absolventen ohne ausländische Wurzeln. Angebote einer gezielten Sprachförderung – z.B. in Zusammenarbeit mit der Universität Koblenz-Landau – haben in den vergangenen Jahren jedoch teilweise bereits zu einer deutlichen Verbesserung der Zahlen beigetragen.

Von den über 9.700 Berufsschülerinnen und Schülern wohnen über 7.100 im Umland von Koblenz, wodurch sich eine bemerkenswert hohe **Einpendlerquote** von 73 % ergibt. Aus nahezu jedem rheinland-pfälzischen Ort in einem Radius von 40 km um die Stadtmitte pendeln Schülerinnen und Schüler in die Stadt Koblenz, wobei die räumliche Ausdehnung des Einzugsbereichs auf Grund der geringen Anzahl von konkurrierenden Angeboten in südwestlicher Richtung besonders groß ist. Die berufsbildenden Schulen in Koblenz befinden sich in der Innenstadt oder am Innenstadtrand in Moselweiß und sind von daher für einpendelnde Schülerinnen und Schüler durchweg gut zu erreichen. Die hohe Einpendlerquote unterstreicht eindrucksvoll die große Bedeutung des Oberzentrums Koblenz als Bildungs- und Schulstandort für die gesamte Region. Gleichzeitig kommt der guten Erreichbarkeit der berufsbildenden Schulen mit Bus und Bahn eine besonders große Bedeutung zu.

In Koblenz gibt es neben den berufsbildenden Schulen auch ein breites Angebot an privaten **Fachschulen** zur beruflichen Aus- und Weiterbildung in den verschiedensten Berufsfeldern, so unter anderem in den Bereichen Wirtschaft, Logistik, Sprachen und Gesundheit. Hervorzuheben sind die Ausbildungsangebote der Industrie- und Handelskammer Koblenz (IHK) und der Handwerksammer Koblenz (HwK). Die HwK bietet an mehreren Ausbildungsstandorten in der Stadt den Zugang zu über hundert verschiedenen Handwerksberufen an. Gleich fünf Ausbildungszentren der HwK konzentrieren sich an der August-Horch-Straße im Industriegebiet. 2013 wurde zudem das neue Zentrum für Ernährung und Gesundheit im Stadtteil Rauental eröffnet. Zu den Bildungseinrichtungen der IHK zählen die IHK-Akademie e.V. am Josef-Görres-Platz sowie das Gastronomische Bildungszentrum Koblenz e.V. an der Hohenfelder Straße. Auch verschiedene **Landes- und Bundesbehörden** betreiben eigene Ausbildungseinrichtungen in Koblenz, so beispielweise die Feuerwehr- und Katastrophenschutzschule des Landes auf dem Asterstein, das Pädagogische Landesinstitut Rheinland-Pfalz in Ehrenbreitstein oder das Ausbildungszentrum der Wasser- und Schifffahrtsverwaltung des Bundes in Lützel.

Mögliche Handlungsfelder

▶ Gezielte Sprachförderung von Berufsschülerinnen und -schülern mit Migrationshintergrund

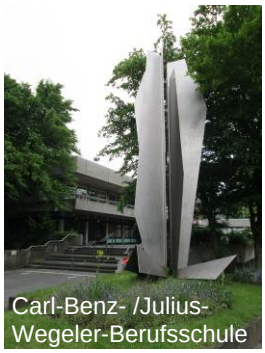
▶ Optimierung der Erreichbarkeit der berufsbildenden Schulen durch den öffentlichen Personennahverkehr (Bus und Bahn)

▶ Weitere Sanierung der öffentlichen berufsbildenden Schulen (Julius-Wegeler-Schule und Carl-Benz-Schule)

Querbeziehungen

Busverkehr, Bahnverkehr, Schulen, Hochschulen, Weitere Bildungsangebote, Kinder und Jugendliche, Integration, Barrierefreiheit und Teilhabe


Moselweiß – Carl-Benz- und Julius-Wegeler-Berufsschule


Carl-Benz- /Julius-Wegeler-Berufsschule


Goldgrube – Berufsbildende Schule Wirtschaft



HwK – Rauental, Zentrum für Ernährung und Gesundheit


HwK – Zentrum für Gestaltung, Fertigung, Kommunikation


HwK – Industriegebiet, Metall- und Technologiezentrum


Goldgrube – Deutsche Angestellten-Akademie


HwK – Zentrum für Kunststoff und Farbe

Berufsbildende Schulen

Koblenz verfügt über sieben berufsbildende Schulen, von denen sich drei in öffentlicher und vier in privater Trägerschaft befinden. Darüber hinaus gibt es eine ganze Reihe weiterer privater Fachschulen und auch behördlicher Bildungseinrichtungen. Hervorzuheben sind die Bildungszentren der Handwerkskammer Koblenz.

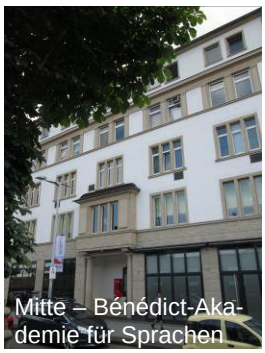

Südstadt – Dr. Zimmermannsche Wirtschaftsfachschule



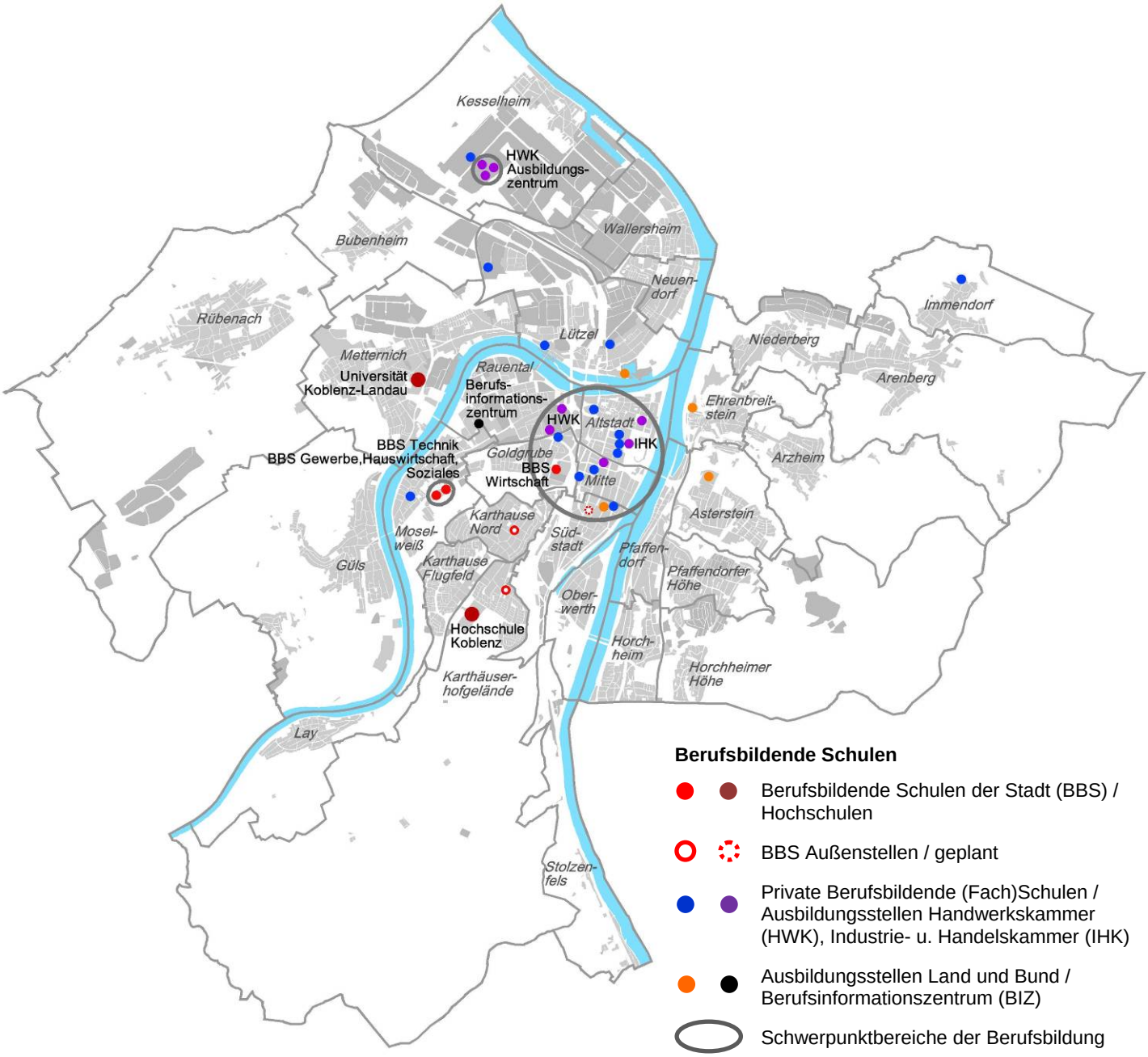
Altstadt – IHK-Akademie Koblenz e.V.


Moselweiß – private Fachschule für Altenpflege / Gesundheit


Altstadt – Hildegard- von-Bingen-Fachschule für Sozialwesen


Mitte – Bénédict-Akademie für Sprachen


Lützel – Ausbildungszentrum der Wasser- und Schifffahrtsverwaltung



Berufsbildende Schulen

- Berufsbildende Schulen der Stadt (BBS) / Hochschulen
- BBS Außenstellen / geplant
- Private Berufsbildende (Fach)Schulen / Ausbildungsstellen Handwerkskammer (HWK), Industrie- u. Handelskammer (IHK)
- Ausbildungsstellen Land und Bund / Berufsinformationszentrum (BIZ)
- Schwerpunktbereiche der Berufsbildung

Karte berufsbildende Schulen

Die Karte zeigt die Lage der berufsbildenden Schulen, der Berufsbildungszentren von HWK und IHK sowie weiterer privater und behördlicher Bildungseinrichtungen. Die Einrichtungen konzentrieren sich überwiegend in der Innenstadt. Mit den berufsbildenden Schulen in Moselweiß und den Einrichtungen der HWK im Industriegebiet gibt es zwei weitere Zentren der Berufsbildung in Koblenz.

rechts: Kompetenzzentrum für Gestaltung, Fertigung und Kommunikation der Handwerkskammer



Weitere Bildungsangebote

Weiterbildung und lebenslanges Lernen gelten als dritte Säule im Bildungssystem neben den Schulen, berufsbildenden Schulen und Hochschulen. Die **Volkshochschule** (VHS) Koblenz im Stadtteil Rauental ist das kommunale Weiterbildungszentrum der Stadt. Mit ca. 1.200 Kursen und Veranstaltungen, 300 Dozenten und ca. 18.000 Teilnehmenden jährlich bietet die VHS ein breites Angebot in den Fachbereichen Gesellschaft, Kultur, Sprachen, Gesundheit, Beruf und Grundbildung / Schulabschlüsse. Neben national und international anerkannten Prüfungen kann im zweiten Bildungsweg auch der Hauptschulabschluss oder der Abschluss der Sekundarstufe I erworben werden. Das Programmangebot der VHS ist markt-, aber nicht gewinnorientiert und ermöglicht mit einer sozialverträglichen Preisgestaltung und einer engen Vernetzung mit anderen Bildungsinstitutionen, Verbänden, Vereinen oder kulturellen Initiativen den Zugang zur Weiterbildung und zum lebenslangen Lernen. Mit dem Staatlichen **Koblenz-Kolleg** des Landes Rheinland-Pfalz im Stadtteil Mitte ist eine weitere Einrichtung der Erwachsenenbildung in Koblenz vorhanden. Hier besteht die Möglichkeit, im Tageskolleg bzw. im vor allem für Berufstätige interessanten Abendgymnasium die Schulabschlüsse der Mittleren Reife, der Fachhochschul- und der Allgemeinen Hochschulreife zu absolvieren. Auch werden Förderunterricht im sprachlichen Bereich und die Möglichkeit für Online-Unterricht angeboten.

Die öffentlichen bzw. öffentlich zugänglichen **Bibliotheken** bilden den zentralen Baustein der informellen Bildungsangebote in der Stadt. Das Flaggschiff unter den Koblenzer Bibliotheken ist die 2013 eröffnete neue Koblenzer Stadtbibliothek im Kulturbau „Forum Confluentes“, in dem die bisherigen drei Teilstandorte der Zentralbibliothek in der Altstadt zusammengefasst wurden. Die neue Bibliothek am Zentralplatz bietet auf ca. 4.500 qm Raum für Wissen, Kommunikation und Kultur und umfasst einen Zielbestand von rund 220.000 verschiedenen Medien (Bücher, Hörbücher, Musik-CDs, Lernprogramme und Filme). Zudem können in der Zentralbibliothek zahlreiche Arbeitsplätze, das Internet sowie Zeitungen und Zeitschriften genutzt werden. Darüber hinaus werden Programme und Veranstaltungen zur kulturellen Bildung angeboten, insbesondere zur Sprach- und Leseförderung für Kinder und Jugendliche. Neben der Stadtbibliothek im Forum Confluentes gibt es in den Stadtteilen Horchheim, Pfaffendorfer Höhe und Karthause drei Stadtteilbüchereien, die Angebote zum Lernen und Lesen für Kinder und Erwachsene zur Verfügung stellen und gleichzeitig für die dortigen Grundschulen tätig sind. Für eine „mobile Medien- und Informationsversorgung“ vor Ort sorgt ein Bücherbus. Dieser fährt nach einem festen Fahrplan wöchentlich insgesamt 25 zentrale Punkte in den Koblenzer Stadtteilen an. Ein Schüler-Bücherbus versorgt alle Koblenzer Grundschulen (ohne Stadtteilbüchereien) mit Literatur für Erstleser. Ferner besteht mit der sogenannten „aufsuchenden Bibliotheksarbeit“ für ältere und körperlich eingeschränkte Leserinnen und Leser die Möglichkeit, sich monatlich die gewünschte Lektüre direkt nach Hause liefern zu lassen.

Mit der **Rheinischen Landesbibliothek** am Bahnhofsplatz, Teil des 2004 neu gegründeten Landesbibliothekszentrums Rheinland-Pfalz (LBZ), steht eine öffentlich

zugängliche wissenschaftliche Bibliothek in Koblenz zur Verfügung. Das LBZ bietet neben einem Medienverleih auch Schulungstermine in Zusammenarbeit mit der Volkshochschule Koblenz und besondere Angebote für Schulklassen an. Die beiden Koblenzer **Hochschulen** verfügen jeweils über eigene große Bibliotheken mit Fachliteratur zu den angebotenen Studiengängen. Die Bibliothek der Universität Koblenz-Landau kann nach Anmeldung auch von Koblenzer Schülerinnen und Schülern genutzt werden. Die Bibliothek der Fachhochschule steht, ebenfalls nach vorheriger Anmeldung, jedermann zur Benutzung offen.

Auch **Archive** nehmen informelle Bildungsaufgaben war. Mit dem Landeshauptarchiv Koblenz in der Altstadt und der Hauptdienststelle des Bundesarchivs auf der Karthause befinden sich zwei überaus wichtige archivarische Einrichtungen in Koblenz. Die Stadt Koblenz unterhält ein eigenes Stadtarchiv in der Alten Burg am Moselufer. Hauptzweck der Archive ist neben der Sicherung und Lagerung der geschichtlichen Zeugnisse auch deren Nutzbarmachung und wissenschaftliche Verwertung. So steht das Stadtarchiv allen Bürgerinnen und Bürgern als Auskunfts- und Dokumentationszentrum in Fragen der Stadtgeschichte offen und auch im Landeshaupt- und im Bundesarchiv kann jedermann auf Antrag Archivgut des Landes bzw. des Bundes einsehen. Die Archive pflegen darüber hinaus die Zusammenarbeit mit Schulen, Hochschulen und anderen Forschungseinrichtungen und organisieren eigene öffentliche Ausstellungen zu geschichtlichen und gesellschaftlichen Themen.

Zu den informellen Bildungseinrichtungen in Koblenz gehören auch die **Museen**, die neben den eigentlichen Ausstellungen teilweise auch Führungen, Kurse und Workshops für Kinder, Jugendliche und Erwachsene anbieten. Beispielhaft sei hier das umfassende museumspädagogische Angebot des Landesmuseums Ehrenbreitstein genannt. Ähnliches gilt für die **Theater**. So unterhält das Stadttheater Koblenz ein eigenes theaterpädagogisches Programm, unter anderem mit Theaterworkshops für Schulklassen. Schließlich gibt es auch eine größere Anzahl privater Bildungseinrichtungen in der Stadt, wie beispielweise die Sprach- und Musikschulen.

Mögliche Handlungsfelder

▶ Erhalt der städtischen (Stadtteil)Bibliotheken einschließlich der beiden Bibliotheksbusse als wichtige Bausteine der (Weiter-)Bildungslandschaft in Koblenz

▶ Etablierung eines zentralen Bildungs- und Fortbildungsportals im Internet für die Stadt Koblenz (und Umgebung), Förderung der Vernetzung der Bildungseinrichtungen untereinander

Querbeziehungen

Plätze, Museen und Ausstellungen, Theater und Veranstaltungen, Schulen, Hochschulen, Kinder und Jugendliche, Familien, Senioren, Integration, Barrierefreiheit und Teilhabe, Geschlechtergerechtigkeit



Altstadt – Stadtbibliothek im Forum Confluentes


Stadtbibliothek


Südstadt – Rheinische Landesbibliothek



Südstadt – Koblenz-Kolleg



Haltestelle Bücherbus



Bücherbus der Stadt Koblenz


Pfaffendorfer Höhe – Stadtteilbibliothek


Pfaffendorf – Stadtteilbibliothek

Weitere Bildungsangebote

Neben den „formellen“ Bildungseinrichtungen in Koblenz gibt es noch eine ganze Reihe weiterer Bildungsangebote. Die Volkshochschule stellt das wichtigste Weiterbildungszentrum in der Stadt dar. Daneben ergänzen auch das Staatliche Koblenz-Kolleg, die Bibliotheken, Archive und Museen die Koblenzer Bildungslandschaft.


Rauental – Volkshochschule Koblenz

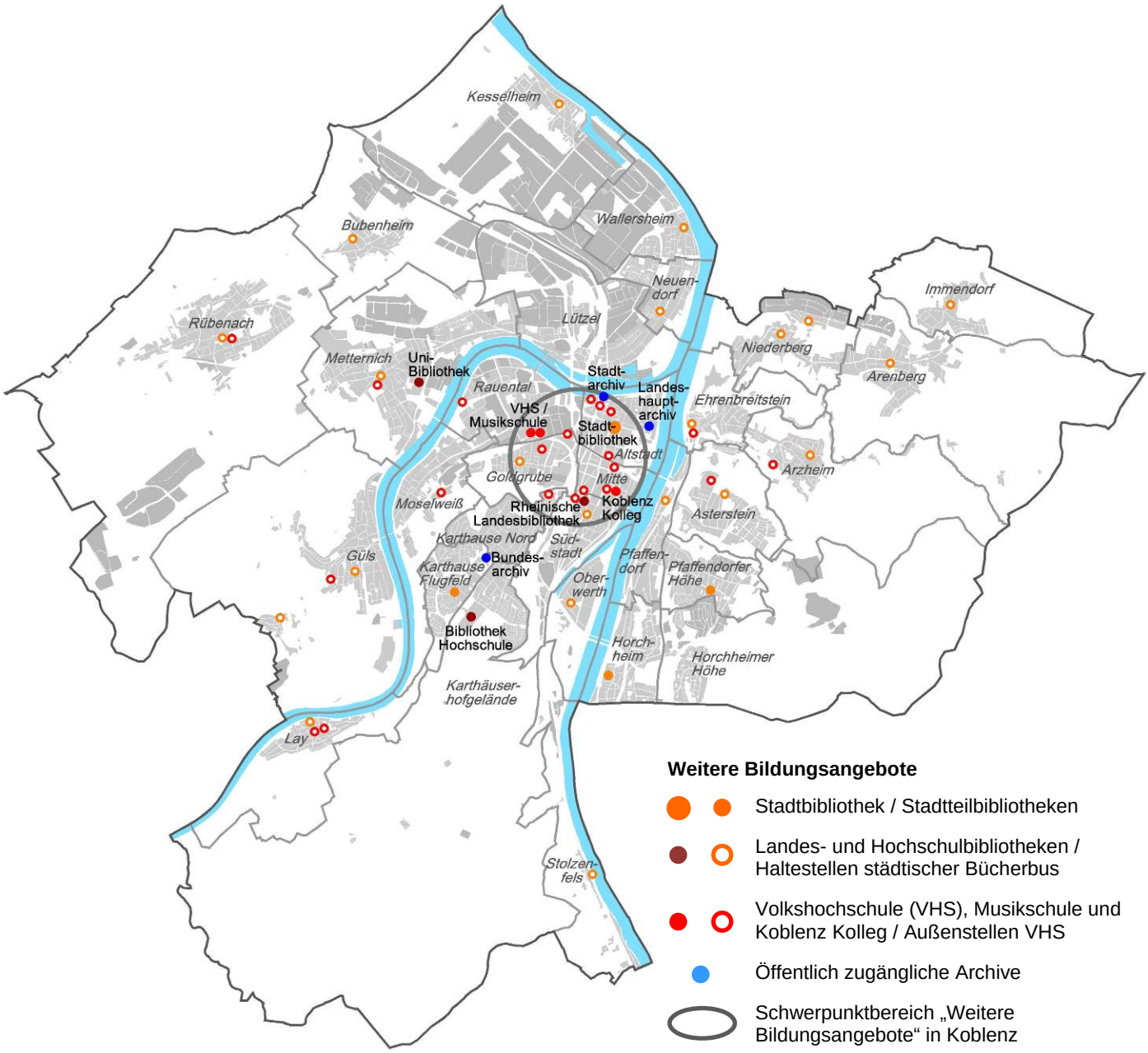

Rauental – Musikschule


Rauental – Volkshochschule Koblenz


Karthause Flugfeld – Bundesarchiv


Altstadt – Stadtarchiv Koblenz


Altstadt – Landeshauptarchiv Koblenz



Karte der weiteren Bildungsangebote in Koblenz

Auf der Karte ist die große Vielzahl der weiteren Bildungseinrichtungen in Koblenz zu erkennen. Die größte Konzentration liegt auch hier wieder im zentralen Bereich der Stadt, wenngleich auch die Stadtteile mit den Außenstellen der Volkshochschule und den Stadtteilbibliotheken bzw. den Stationen des Bücherbusses eine gute Versorgung mit „informellen“ Bildungsangeboten aufweisen.

rechts: die neue Koblenzer Stadtbibliothek im Forum Confluentes



Kindertagesstätten

Die Vereinbarkeit von Familie und Beruf ist eines der zentralen Themen in unserer Gesellschaft. Seit 2009 ist Rheinland-Pfalz das erste Bundesland mit kostenfreien Kindertagesstätten für alle Mädchen und Jungen zwischen drei und sechs Jahren, seit 2010 auch für Kinder ab dem vollendeten zweiten Lebensjahr. Ab August 2013 besteht zudem bundesweit ein Rechtsanspruch auf einen Betreuungsplatz für Kinder ab dem vollendeten ersten Lebensjahr.

Koblenz verfügt über eine dichte Versorgung mit Kindertagesstätten (Kindergärten, Kinderkrippen, Horte und altersgemischte Einrichtungen) als essentieller Baustein für eine **familienfreundliche Stadt**. Ein Großteil der 63 Kitas in der Stadt mit ihren über 4.400 genehmigten Plätzen wird dabei von freien Trägern – vornehmlich kirchlichen Einrichtungen – betrieben. Die Weichenstellungen für die Entwicklung der Kinderbetreuung in den sieben Planungsbezirken der Stadt werden in der jährlich fortgeschriebenen städtischen Kindertagesstätten-Bedarfsplanung festgelegt, wobei über lokale Planungsraumkonferenzen eine enge Abstimmung zwischen Stadt und den freien Trägern erfolgt. Mit den Kitas Oberwerth (Musikerviertel) und Rauental (ehemalige Boelcke-Kaserne) stehen demnächst zwei weitere neue Kindertagestätten in Koblenz zur Verfügung. Zu den zentralen Themen der Kindertagesstätten-Entwicklung zählt derzeit der Ausbau der **Betreuung für unter Dreijährige**. Die Zahl der Krippenplätze für Kinder unter drei Jahren hat sich dabei zwischen 2007 und 2013 bereits von 140 auf über 440 mehr als verdreifacht. Die Zahl der Plätze für Zweijährige in Kindergärten ist im gleichen Zeitraum sogar noch stärker gewachsen. Geplant ist die zeitnahe Umsetzung einer Versorgungsquote für unter dreijährige Kinder von 41 %. Diese wird damit sogar über der vom Bund für erforderlich gehaltenen Quote von 37 % liegen. Derzeit nicht abschätzbar sind die Auswirkungen des vom Bund 2013 eingeführten Betreuungsgeldes für Eltern, die ihre unter dreijährigen Kinder zuhause betreuen. Ein Sinken der Nachfrage nach Betreuungsplätzen in Kindergärten und Krippen kann nicht ausgeschlossen werden.

Ebenfalls deutlich verbessert hat sich in den vergangenen Jahren das Angebot für eine **Ganztagsbetreuung** an den Koblenzer Kindertagesstätten. Der Anteil der Ganztagsplätze beträgt inzwischen ca. 50 %. Rechnet man die Plätze mit verlängertem Vormittagsangebot sowie Krippen- und Hortplätze hinzu, sind zwei Drittel aller Kindertagesstättenplätze in Koblenz mit einer Betreuung über Mittag verbunden. Dem weiteren Ausbau der Ganztagsbetreuung kommt vor dem Hintergrund der steigenden Nachfrage durch berufstätige Familien und Alleinerziehende auch weiterhin eine große Bedeutung zu. Von daher sollen alle neu zu schaffenden Kindergartenplätze grundsätzlich als Ganztagsplätze oder zumindest mit verlängertem Vormittagsangebot ausgewiesen werden.

Gerade für auf ihre Fachkräfte angewiesene Betriebe ist es ein dringendes Anliegen, dass gut ausgebildete junge Eltern nach Möglichkeit bald nach der Geburt des Kindes wieder in den Beruf zurückkehren können. In der Stadt wurden so bereits mehre-

re **betriebliche Kindertagesstätten** eingerichtet, wobei von den betrieblichen Betreuungsplätzen mindestens die Hälfte für Kinder aus Koblenz zur Verfügung gestellt werden müssen. Betriebs-Kitas gibt es bislang im Industriegebiet, im Verwaltungszentrum Rauental und am bischöflichen Cusanus-Gymnasium. Die beiden Hochschulen in Koblenz verfügen ebenfalls über eigene Kitas. Teilweise werden für Koblenzer Betriebe auch Belegplätze an anderen Kitas bereitgestellt. Derzeit befindet sich eine weitere Betriebs-Kita im Bau (Bundeswehrzentralkrankenhaus).

Unter anderem angeregt durch die internationalen PISA-Studien hat sich eine Diskussion um den Aspekt der **frühkindlichen Bildung** in Kindertagesstätten entwickelt. Neben der Betreuungsfunktion gewinnt so auch der Bildungsauftrag der Kitas zunehmend an Bedeutung. Dies gilt insbesondere auch für Förderung von Kindern mit Migrationshintergrund, deren Anteil in den Koblenzer Kitas mehr als ein Drittel beträgt. Die Kindertagesstätten sind von daher ebenso besonders wichtige Orte für das Gelingen von **Integration**. Die Unterstützung von Kindern mit Migrationshintergrund durch gezielte Sprachförderung ist in diesem Zusammenhang von großer Wichtigkeit. Spezielle Fachkräfte bieten an verschiedenen Kindertagesstätten in der Stadt eine entsprechende Förderung schwerpunktmäßig für Kinder im letzten Kindergartenjahr an. Auch werden in drei Kindertagesstätten integrative Gruppen zur **Inklusion** behinderter bzw. beeinträchtigter Kinder betrieben. Einige Regeleinrichtungen verfügen darüber hinaus über „Integrationshelfer“ zu Förderung beeinträchtigter Kinder in den Gruppen.

Mögliche Handlungsfelder

▶ Sicherstellung einer wohnortnahen Kinderbetreuung in allen sieben Planungsbezirken der Stadt

▶ Erfüllung des gesetzlichen Anspruchs an Betreuungsplätzen für unter dreijährige Kinder

▶ Weiterer bedarfsgerechter Ausbau des Angebots der Ganztagsbetreuung an den Koblenzer Kindertagesstätten

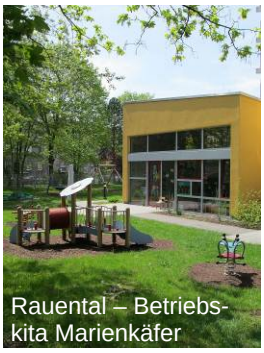
▶ Unterstützung bei der betrieblichen Kindertagesbetreuung

▶ Ausbau und Intensivierung einer alltagsintegrierten Sprachförderung für Kinder mit Migrationshintergrund und deren Eltern in Kindertagesstätten

Querbeziehungen

Koblenz zu Fuß, Museen und Ausstellungen, Schulen, Weitere Bildungsangebote, Kinder und Jugendliche, Familien, Integration, Barrierefreiheit und Teilhabe, Sicherheit, Geschlechtergerechtigkeit


Karthause Flugfeld – Integratives Montessori-Kinderhaus


Rauental – Betriebs-kita Marienkäfer


Horchheimer Höhe – Kita St. Hildegard


Karthause Flugfeld – Kita Arche Noah


Asterstein – Kita Bunte Kleckse


Karthäuserhofgelände – Kinderhaus des Studierendenwerks Hochschule Koblenz

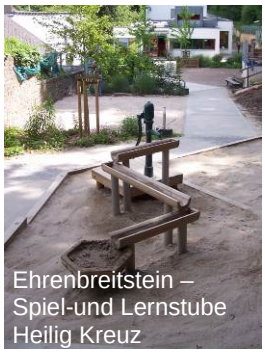

Karthäuserhofgelände – Heilpädagogische Kita Lebenshilfe


Metternich – Kita Eulenhorst

Kindertagesstätten

Koblenz verfügt über eine dichte Versorgung mit wohnortnahen Kindertagesstätten. Zu den zentralen Aufgaben zählt derzeit der gesetzlich vorgeschriebene Ausbau der Betreuungsplätze für unter dreijährige Kinder. Im Stadtgebiet gibt es mittlerweile auch mehrere Betriebs-Kitas, so z.B. an den beiden Hochschulen.


Niederberg – Kita St. Pankratius

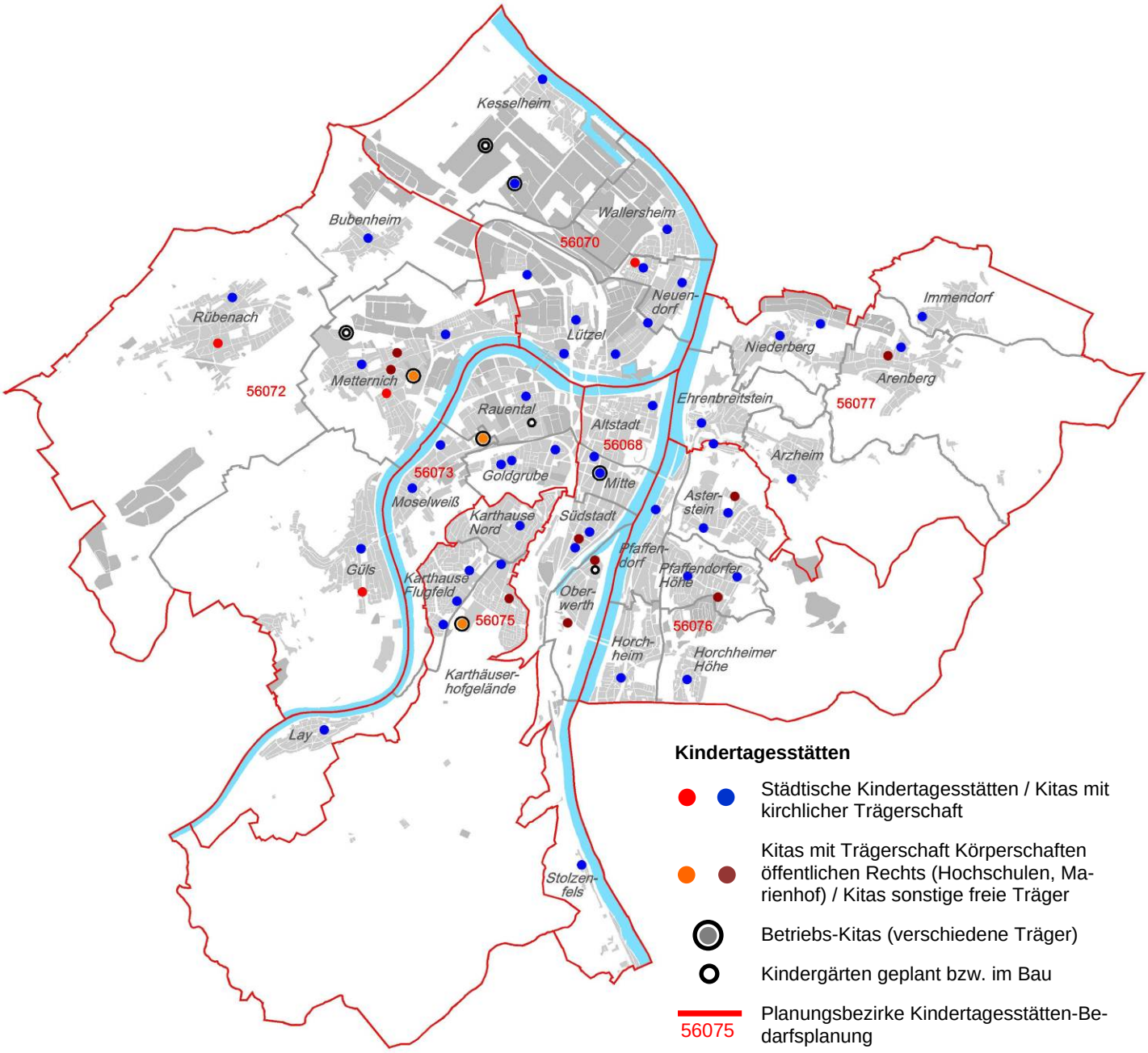

Ehrenbreitstein – Spiel-und Lernstube Heilig Kreuz


Karthäuserhofgelände – Kita Spatzennest


Metternich – Kita Bullerbü, Universität Koblenz-Landau


Metternich – Kita St. Konrad


Pfaffendorfer Höhe – Kita Bilingo



Karte Kindertagesstätten

Auf der Karte ist die Lage der derzeit 62 Kindertagesstätten in Koblenz mit den sieben Planungsbezirken der Kita-Bedarfsplanung zu erkennen. Lediglich vier Kindertagesstätten werden von der Stadt Koblenz selbst betrieben, der überwiegende Teil befindet sich in kirchlicher Trägerschaft. Einschließlich der Betriebs-Kitas sind derzeit vier neue Kindertagesstätten in Planung bzw. in Bau (u.a. Musikerviertel Oberwerth, Bundeswehrzentralkrankenhaus Metternich).

rechts: Kita Eulenhorst, Metternich



Kinder und Jugendliche

Die Förderung von Kindern und Jugendlichen gehört zu den gesellschaftlichen Kernaufgaben. Die Bereitstellung von unterschiedlichen Angeboten für junge Koblenzerinnen und Koblenzer vor allen in den Bereichen Freizeit, Kultur und Bildung ist ein wesentlicher Baustein für eine **familienfreundliche Stadt**. Dabei gibt es Überschneidungen mit zahlreichen anderen Einzelhemen, wie beispielsweise „Kindertagesstätten", „Sport" und „Spielplätze". Die Interessensvertretung der Kinder und Jugendlichen wird von der Stadt Koblenz in Zusammenarbeit mit dem **Stadtjugendring** wahrgenommen, in dem die Koblenzer Jugendgruppen und -verbände zusammengeschlossen sind. Mit dem **Koblenzer Jugendrat** verfügen die jungen Menschen in der Stadt zudem über ein eigenes offizielles Gremium, das von Kindern und Jugendlichen direkt gewählt wird und die Anliegen der jungen Einwohner an Politik und Verwaltung heranträgt. Gebündelt werden die Aufgaben im Kinder- und Jugendbüro unter der Trägerschaft von Stadtjugendring und Jugendkunstwerkstatt.

Unter anderem im Rahmen von Jugendbefragungen werden vom Jugendrat die Bedürfnisse von jungen Menschen ermittelt, auch hinsichtlich einer **kinder- und jugendgerechten Stadtentwicklung**. So sind Kinder und Jugendliche vor allem auf ein sicheres und durchgängiges Fuß- und Radwegenetz sowie auf Angebote des öffentlichen Personennahverkehrs angewiesen. Kindertagesstätten, Schulen, Sportanlagen, Grünflächen und Freizeiteinrichtungen sollten für sie selbständig erreichbar sein. Problematisch ist die große Dominanz des Autoverkehrs in der Stadt. So stellt beispielsweise die Verkehrsachse wie B 9 (Saarkreisel) einen nicht unerheblichen Sperrriegel für Kinder und Jugendliche aus den westlichen Stadtteilen in Richtung Innenstadt dar. Positiv sind Maßnahmen zur Verkehrsberuhigung und zur Neugestaltung des öffentlichen Raums zu bewerten. Gerade für die jungen Menschen stellen Straßen, Plätze, Parks und Grünanlagen in der Stadt und den Stadtteilen wichtige Lebens- und Erfahrungsräume mit der Möglichkeit der Darstellung eigener Kulturen dar. Kinderstadtteilerkundungen liefern hier wichtige Erkenntnisse, die unter anderem auch in einen eigenen Kinderstadtplan für die Stadt Koblenz eingeflossen sind.

Die **Jugendhäuser** und **Jugendtreffs** gehören zu den fest installierten Angeboten für Kinder und Jugendliche. In Koblenz gibt es vier hauptamtlich geleitete offene Jugendhäuser: den Jugendtreff Maulwurf im Kurt-Esser-Haus am Hauptbahnhof, die Jugendbegegnungsstätte im Haus Metternich (Altstadt), das Jugend- und Bürgerzentrum Karthause und das kirchliche Jugendzentrum Haus der Offenen Tür (Metternich). Daneben gibt es noch eine Reihe kleinerer Jugendtreffs in den Stadtteilen, so in Arzheim, Güls und Goldgrube. Jugendtreffs sind wichtige Anlaufpunkte für junge Menschen und bieten einen Rahmen für unterschiedlichste (teilweise auch betreute) Freizeitaktivitäten. Sie tragen damit als außerschulisches, informelles Bildungsangebot auch zur sozialen Stabilität in den Quartieren bei. Die bestehenden Treffpunkte sollten von daher nach Möglichkeit dauerhaft erhalten und geschlossene ggfs. reaktiviert werden. Die Jugendtreffs werden durch die **mobile Jugendarbeit** der Stadt begleitet und durch lokale und projektbezogene Workshops und Events ergänzt.

Der Jugendkulturarbeit kommt in der außerschulischen Jugendbildung ein besonderer Stellenwert zu. Die **Jugendkunstwerkstatt** Koblenz (JuKuWe) im Kurt-Esser-Haus bietet ein breites Programm verschiedenster Kunstkurse an und unterhält sogar einen eigenen Kinderzirkus („Circus Bambini“). Ebenfalls auf Vereinsbasis organisiert ist das Koblenzer **Jugendtheater** in der Kulturfabrik in Lützel, in dem Kinder und Jugendliche mit professionellen Künstlern zusammenarbeiten können. Angebote der mobilen Jugendkulturarbeit stellen das Koblenzer Rockmobil (Musik-Projekte) der Vereins Music Live und das „Atelier mobil“ (kreative Projekte) des gleichnamigen Vereins dar. Ferner werden in Koblenz jedes Jahr von verschiedenen Trägern zahlreiche **Ferienfreizeiten** für Kinder und Jugendliche angeboten, wie z.B. der Bauspielplatz auf dem Oberwerth oder das Jugendfort im Fort Asterstein. Denkbar ist eine solche künftige Nutzung auch für die Feste Kaiser Franz in Lützel. Zu den besonderen Attraktionen gehören die speziellen **Veranstaltungen**, wie das vom Stadtjugendring organisierte Event „Koblenz spielt“ in der Innenstadt und die Kinderfeste.

Dem **Schutz von Kindern und Jugendlichen** vor Misshandlung, Missbrauch und Vernachlässigung kommt in Koblenz ein besonders hoher Stellenwert zu. Zur Optimierung des Kinderschutzes wurde das von der Stadt koordinierte „Netzwerk Kindeswohl“, ein Zusammenschluss von kinder- und jugendnahen Berufen in Koblenz mit jährlich stattfindenden Netzwerkkonferenzen, gebildet. Mit dem Ausbau der sogenannten „Frühen Hilfen“ – also präventiven und intervenierenden Hilfsangeboten – soll der Schutz von Säuglingen und Kleinkindern insbesondere aus belasteten Familien gestärkt werden. Die Kinder- und Jugendhilfe Arenberg bietet darüber hinaus mit ihrer Heimeinrichtung Kindern und Jugendlichen, die aus verschiedensten Gründen nicht in ihrer familiären Umgebung bleiben können, Schutz und Hilfestellung.

Mögliche Handlungsfelder

▶ Berücksichtigung der Anforderungen von Kindern und Jugendlichen in der Stadtentwicklung (u.a. Fuß-/Radwegenetz, Verkehrsberuhigung, Wohnumfeldgestaltung)

▶ Erhalt und Ergänzung des Angebots von Jugendtreffs in den Stadtteilen

▶ Nutzung der Koblenzer Festungsanlagen (künftig auch Feste Kaiser Franz in Lützel) für Ferienfreizeiten bzw. kulturelle Angebote für Kinder und Jugendliche

▶ Weiterführung der Netzwerkarbeit zum Kinderschutz in Koblenz

Querbeziehungen

Wohnumfeld, Verkehrsberuhigung, Busverkehr, Koblenz zu Fuß, Radverkehr, Freizeit und Naherholung, Sport, Spielplätze, Museen und Ausstellungen, Kunst, Theater und Veranstaltungen, Events, Musik, Schulen, Hochschulen, Weitere Bildungsangebote, Kindertagesstätten, Familien, Bürgerschaftliches Engagement, Barrierefreiheit und Teilhabe, Integration, Sicherheit


Mitte – Jugendkunstwerkstatt / Jugendtreff „Maulwurf“ im Kurt-Esser-Haus


Spielmobil KOWELIX


Karthause Flugfeld – Jugend- und Bürgerzentrum (JuBüZ)


Kinder-Circus Bambini


„Koblenz spielt“



Kinder-Circus Bambini


Jugendkunstwerkstatt – Jugendworkshop „Kunstreich“ im Fort Konstantin


Kinderfest Rheinanlagen

Kinder und Jugendliche

In Koblenz gibt es zahlreiche spezielle Angebote für Kinder und Jugendliche wie Jugendtreffs, die Jugendkunstwerkstatt und das Jugendtheater, Ferienfreizeiten und sogar eigene Events für die jungen Menschen in der Stadt. Eine kinder- und jugendgerechte Gestaltung der Stadt gehört zu den wichtigen Aufgaben der Stadtentwicklung.


Veranstaltung „Koblenz spielt“ in der Altstadt

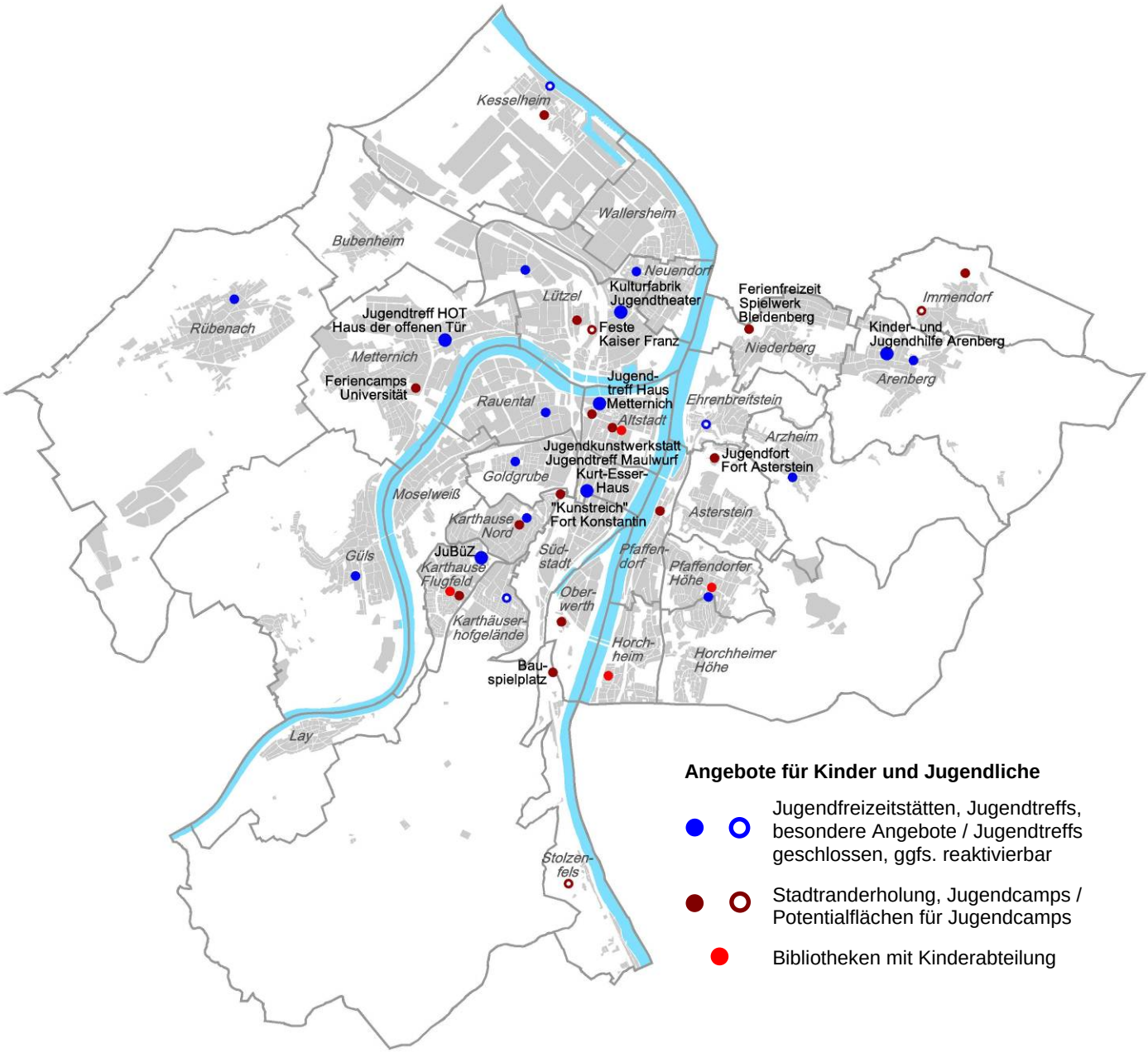

„Koblenz spielt“


Koblenzer Jugendtheater


Weltkindertag


„Koblenz spielt“


Ferienfreizeit im Fort Asterstein



Angebote für Kinder und Jugendliche

- Jugendfreizeitstätten, Jugendtreffs, besondere Angebote / Jugendtreffs geschlossen, ggfs. reaktivierbar
- Stadtranderholung, Jugendcamps / Potentialflächen für Jugendcamps
- Bibliotheken mit Kinderabteilung

Kinder und Jugendliche in Koblenz

Neben den vier großen Jugendtreffs (Altstadt, Mitte, Karthause und Metternich) gibt es auch noch eine Reihe von Jugendtreffs in den Stadtteilen. Diese stellen wichtige Anlaufstellen für junge Menschen dar und tragen zur sozialen Stabilität in den Quartieren bei. Zu den speziellen Angeboten für Kinder und Jugendliche zählen auch die zahlreichen Ferienfreizeiten an unterschiedlichen Orten in der Stadt wie beispielsweise den Koblenzer Festungsanlagen.

rechts: Bauspielplatz au dem Oberwerth



Familien

Die gemeinschaftliche und generationenübergreifende Lebensform der Familie stellt nach wie vor die Keimzelle der Gesellschaft dar. Das gilt auch – trotz eines kontinuierlichen Anstiegs von Singlehaushalten – für die Stadtgesellschaft. Die Weiterentwicklung von Koblenz in Richtung einer **familienfreundlichen Stadt** gehört somit zu den wichtigsten städtischen Zukunftsaufgaben. Das von der Stadt koordinierte „Koblenzer Bündnis für Familien“ – ein Zusammenschluss verschiedener Unternehmen, gesellschaftlicher Gruppen und Institutionen in Koblenz – unterstützt dieses Ziel in verschiedenen Arbeitsgruppen durch Öffentlichkeitsarbeit, Veranstaltungen, die Vernetzung von Informationen sowie Initiativen und Projekte zum Thema.

Bei der **räumlichen Verteilung** der Familien im Stadtgebiet sind deutliche Unterschiede festzustellen. Während dieser in den zentralen Stadtteilen Altstadt und Mitte von unter 10 % bis maximal 15 % schwankt, beträgt er in den Stadtteilen am Stadtrand wie Rübenach, Bubenheim, Arenberg oder Immendorf 20 bis 25 %. Die höchsten Familiendichten werden in Quartieren der Stadtteile Neuendorf, Wallersheim, Lützel, Niederberg, Karthause Flugfeld, Asterstein und Pfaffendorfer Höhe erreicht. Die räumlichen Konzentrationen decken sich teilweise mit den Bereichen mit einem hohen Anteil von Bürgerinnen und Bürgern mit Migrationshintergrund sowie – für die soziale Stadtentwicklung weit gravierender – mit erhöhter sozialer Belastung, insbesondere in Wallersheim, Neuendorf, Lützel und Karthause Flugfeld. In anderen Bereichen der Stadt sind in den letzten Jahren Neubaugebiete entstanden, die natürlicherweise einen deutlich höheren Familienanteil aufweisen. Viele junge Familien haben in den vergangenen Jahrzehnten der Stadt Koblenz den Rücken gekehrt, um günstigen Wohnraum im Umland zu erwerben. Die Folge sind oft lange Wege zum Arbeitsplatz und Infrastruktureinrichtungen mit entsprechend hohen Verkehrsbelastungen durch Pendlerverkehr – insbesondere im Oberzentrum Koblenz. Ziel einer **familienfreundlichen Stadtentwicklung** ist es, diesen Trend umzukehren und die Attraktivität der Stadt für Familien zu steigern. Gerade das Wohnen in der Stadt bietet für Familien – insbesondere auch für Alleinerziehende – große Vorteile, so durch die durchweg bessere Erreichbarkeit von Einrichtungen des täglichen Bedarfs. Vieles, wofür im Umland mindestens ein Auto benötigt wird, kann in Koblenz zu Fuß, mit dem Fahrrad oder dem Bus erledigt werden. Die im Vergleich oft höheren Wohnkosten werden durch die wesentlich geringeren Mobilitätskosten und den Zugewinn an städtischer Lebensqualität mehr als ausgeglichen.

Generell kommt der Schaffung von **attraktivem und bezahlbarem Wohnraum** eine Schlüsselrolle auf dem Weg zur familienfreundlichen Stadt zu. Dabei soll die Attraktivität der Innenstadt und innenstadtnaher Bereiche für Familien deutlich gesteigert werden. Hierbei gilt es zum einen, neue Bauflächenpotentiale z.B. durch städtebauliche Nachverdichtungen und die Nutzung von Baulücken zu erschließen. Andererseits müssen alternative und **familiengerechte Wohnmodelle** wie beispielsweise Baugruppen an grünen Innenhöfen entwickelt werden. Eine familiengerechte Gestaltung des Wohnumfeldes spielt dabei ebenso eine wichtige Rolle, wie eine Verbesse-

rung der Fuß- und Radwegevernetzungen in der Stadt und die Bereitstellung eines leistungsfähigen öffentlichen Personennahverkehrs. Modelle von verdichteten und alternativen Wohnformen werden im Themenfeld „Wohnen“ vorgestellt, ebenso die entsprechenden „Wohnflächenpotentiale“.

Die Verbesserung der **Vereinbarkeit von Familie und Beruf** gehört ebenfalls zu den zentralen Zukunftsaufgaben der Familienförderung. Eine wichtige Rolle spielt in diesem Zusammenhang die Beratung von öffentlichen und privaten Arbeitgebern hinsichtlich einer familienbewussten Personalpolitik. Auch die Bereitstellung von Ganztagsbetreuungsangeboten an Kindertagesstätten und Schulen gehört zu den wesentlichen Voraussetzungen für eine Vereinbarkeit von Familie und Beruf. Generell bietet eine kompakte und nutzungsdurchmischte Stadtstruktur – im Sinne des Leitbildes der Europäischen Stadt – auf Grund der kürzeren Wege zwischen Wohnort, Arbeitsplatz, Bildungs- und Versorgungseinrichtungen hier klare Vorteile, um die Anforderungen von Familien- und Berufsleben in Einklang bringen zu können.

In Koblenz gibt es zahlreiche **Beratungsangebote** von unterschiedlichen Trägern speziell für Familien. Die Angebote umfassen eine große Bandbreite familienrelevanter Themen, von Familienplanung über Familienberatung für verschiedene Lebenssituationen, Eltern-Kind- und Partnerschaftsberatung bis zu Familien- und Elternbildung. Beispielhaft für die niedrigschwelligen Bildungs- und Beratungsangebote in Koblenz ist das Programm der Katholischen Familienbildungsstätte Koblenz im Mehrgenerationenhaus (Altstadt). Mit dem städtischen „Koblenzer Online-Beratungs- und Informations-Guide“ (KOBIG) steht zudem ein umfassendes Recherche-Instrument für Bildungs- und Beratungsangebote in Koblenz zur Verfügung.

Mögliche Handlungsfelder

▶ Attraktivierung der Stadt für Familien durch eine familienfreundliche Stadtplanung (vor allem durch Schaffung von familiengerechten und bezahlbaren Wohnraum, auch in zentralen Bereichen der Stadt und der Stadtteile), Nutzungsmischung

▶ Weitere Förderung der Vereinbarkeit von Familie und Beruf, z.B. durch die Erhöhung von Ganztagsbetreuungsangeboten an Kindertagesstätten und Schulen

▶ Ausbau und Erhöhung des Bekanntheitsgrades des Koblenzer Online-Beratungs- und Informations-Guide“ (KOBIG), bessere Vernetzung und weitere Dezentralisierung der Beratungsangebote

Querbeziehungen

Wohnflächenpotentiale, Wohnen im Zentrum, Bezahlbarer Wohnraum, Wohnumfeld, Busverkehr, Bahnverkehr, Radverkehr, Koblenz zu Fuß, Freizeit und Naherholung, Sport, Spielplätze, Schulen, Kindertagestätten, Gesundheit, Integration, Barrierefreiheit und Teilhabe, Geschlechtergerechtigkeit


Bürgerfest


„Mal-Punkt“ Lützel


Koblenzer Bündnis für Familien


Kinder- und Familienfest am Deutschen Eck



Netzwerkkonferenz Familienbildung



Tag der Familie


Familiennachmittag in Lützel


Rheinanlagen

Familien in Koblenz

Familien bilden auch in der Stadt die Keimzelle des gesellschaftlichen Lebens. Die Weiterentwicklung von Koblenz in Richtung einer familienfreundlichen Stadt gehört entsprechend zu den wichtigsten Zukunftsaufgaben. Dieses Ziel wir durch das „Koblenzer Bündnis für Familien“ maßgeblich mit unterstützt.


Kaiserin-Augusta-Fest


Kaiserin-Augusta-Fest

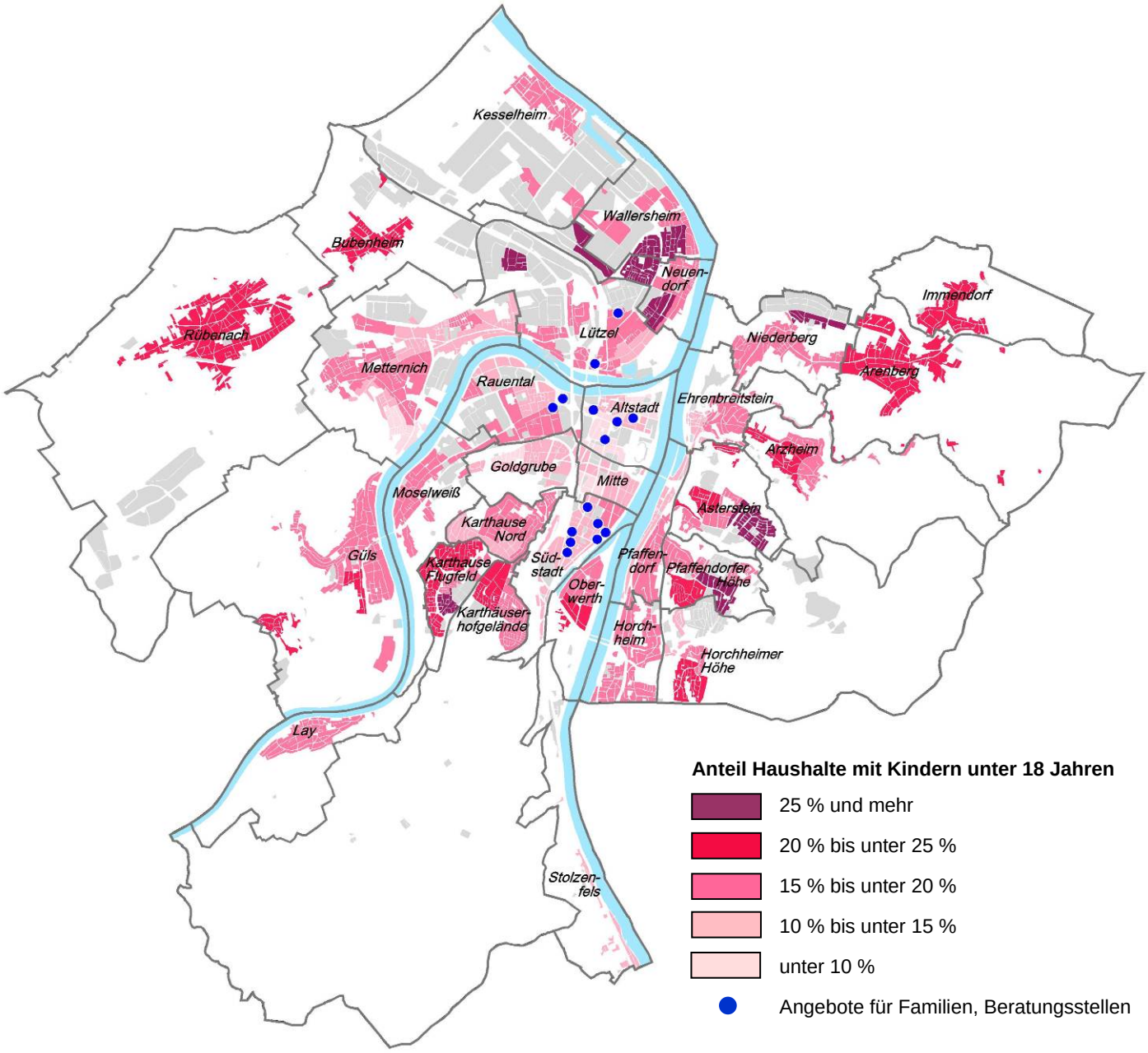


Fest Koblenzer Bündnis für Familien


Festungspark Ehrenbreitstein


„Koblenz spielt“


Festungspark Ehrenbreitstein



Familien in Koblenz

Bei der räumlichen Verteilung der Familien im Stadtgebiet können deutliche Unterschiede festgestellt werden. Die geringsten Anteile an Familienverbänden weisen die zentralen Stadtteile Altstadt und Mitte auf. Ziel der Stadtentwicklung ist es, die Attraktivität für Familien gerade auch in diesen Bereichen zu erhöhen, da die sehr gute Erreichbarkeit von Arbeitsplätzen und Infrastruktureinrichtungen klare Vorteile zum Beispiel bei der Vereinbarkeit der Anforderungen des Familien- und Berufslebens bringt.

rechts: Familien in den Rheinanlagen



Senioren

Mehr als jeder fünfte Einwohner von Koblenz ist über 65 Jahre alt. Der Anteil älterer Mitbürgerinnen und Mitbürger wird in den kommenden Jahrzehnten weiter deutlich ansteigen. Gleichzeitig verändern sich die Einstellungen zum Alter: älter werden heißt nicht mehr automatisch, „alt“ zu werden. Ziel von Senioren ist es heute mehr denn je, möglichst lange ein selbstbestimmtes Leben zu führen. **Aktives Altern** eröffnet Möglichkeiten, länger zu arbeiten, länger gesund zu bleiben und einen aktiven Beitrag zur Gesellschaft zu leisten. Die Teilhabe am gesellschaftlichen Leben ist dabei ein wesentliches Element des aktiven Alterns und des Erhalts der Lebensqualität. Die Interessen der älteren Menschen in der Stadt Koblenz vertritt der Seniorenbeirat, der sich u.a. aus Vertretern aus Politik, Wohlfahrtsverbänden, Altenheimen, Kirchen und Bildungseinrichtungen zusammensetzt.

Vor dem Hintergrund des demographischen Wandels werden die Aspekte des **seniorengerechten Städtebaus** immer wichtiger. Hierzu zählen u.a. die Möglichkeit zu sozialen Kontakten im öffentlichen Raum, eine ausreichende Nahversorgung, die Barrierefreiheit öffentlicher Räume und Einrichtungen und ein gut ausgebauter und barrierefreier öffentlicher Personennahverkehr. Die möglichst fußläufige Erreichbarkeit von Infrastruktureinrichtungen (Einkaufen, Ärzte, Behörden) ist für ältere Menschen dabei von besonderer Bedeutung. Ein wichtiges Ziel der Stadtentwicklung ist es von daher auch, mehr **Wohnangebote** für ältere Menschen in der Innenstadt und den zentralen Bereichen der Stadtteile zu schaffen. Weitere Aspekte seniorengerechten Wohnens (Seniorenwohnanlagen, Altenheime, Mehrgenerationenwohnen) werden im Abschnitt „Wohnen im Alter“ im Themenfeld „Wohnen“ beschrieben. Bei den Quartieren mit hohen Anteilen von Seniorenhaushalten (u.a. in den Stadtteilen Karthause Flugfeld, Karthäuserhofgelände, Horchheimer Höhe, Asterstein und Altstadt) handelt es sich überwiegend um Siedlungen, die in den 1960/70er Jahren zeitgleich von jungen Familien bezogen wurden. Teilweise ist hier bereits ein Generationenwechsel feststellbar, so in den Stadtteilen Asterstein und Horchheimer Höhe.

Für ein aktives Altern sind Angebote für **Fort- und Weiterbildungen** von großer Bedeutung, im Zusammenhang mit der Verlängerung der Lebensarbeitszeit teilweise auch zwingend erforderlich. Koblenz verfügt über eine Vielzahl von Weiterbildungsmöglichkeiten, die in diesem Themenfeld beschrieben werden. Diese werden durch spezielle Angebote für Senioren wie beispielsweise Kurse für den Zugang zu neuen Medien ergänzt. In diesem Zusammenhang wird eine stärkere Öffnung der Hochschulen für Senioren durch entsprechende Studienangebote angeregt („Hochschule des dritten Lebensalters“). Auch **kulturelle und gesundheitsfördernde Angebote** unterstützen ein aktives Altern. Neben den vorhandenen Kultur- und Sporteinrichtungen gibt es spezielle Angebote für ältere Menschen, wie das Seniorentheater der VHS oder Sportkurse für Senioren in den Koblenzer Vereinen. Weitere Möglichkeiten für Freizeitgestaltung und sozialen Austausch werden in den zahlreichen **Seniorentreffs** im Stadtgebiet – wie z.B. dem Haus der Begegnung und dem Mehrgenerationenhaus in der Altstadt – angeboten.

Die **Pflege und Versorgung** älterer Menschen wird durch ambulante Dienste (mobile Pflegedienste, Essen auf Rädern) sowie die Angebote für betreutes Wohnen und die zahlreichen Alten- und Pflegeheime in Koblenz gewährleistet. Mit den vier Pflegestützpunkten und ihren Beratungs- und Koordinierungsstellen stehen zentrale Anlaufpunkte für umfassende **Information und Beratung** über die Hilfsangebote in der Stadt zur Verfügung. Selbsthilfegruppen und das Netzwerk Demenz ergänzen das Betreuungs- und Beratungsangebot in Koblenz.

Immer mehr ältere Menschen gehen einer **ehrenamtlichen Tätigkeit** nach. Rund ein Viertel der Senioren in Koblenz engagiert sich bereits ehrenamtlich (überwiegend im sportlichen, kirchlichen oder sozialen Bereich), von den noch nicht ehrenamtlich Tätigen könnte sich dies fast die Hälfte vorstellen. Durch eine Verbesserung der Rahmenbedingungen – z.B. durch Öffentlichkeitsarbeit und Aktionen in den Stadtteilen – sollten mehr ältere Menschen dazu motiviert werden, sich ehrenamtlich zu engagieren. Denkbar ist auch die Einrichtung einer Anlaufstelle zum Thema Ehrenamt im Bürgeramt. **Generationenübergreifende Projekte** tragen in besonderem Maße dazu bei, dass ältere Menschen am gesellschaftlichen Leben teilhaben können. So geben beispielsweise Senioren im Generationengarten Herlet ihr Wissen und ihre Erfahrung in gemeinsamer gärtnerischer Arbeit an junge Menschen weiter. Umgekehrt nehmen Koblenzer Schülerinnen und Schüler Kontakt mit älteren Menschen in Seniorenheimen auf. Die Anlage von z.B. Mehrgenerationenspielplätzen dazu beitragen, dass mehr Raum für eine Begegnung von Menschen unterschiedlicher Altersstufen in der Stadt entsteht.

Mögliche Handlungsfelder

▶ Berücksichtigung der Anforderungen älterer Menschen in der Stadtplanung (u.a. Barrierefreiheit, Schaffung seniorengerechter und infrastrukturnaher Wohnungen in der Innenstadt und den zentralen Bereichen der Stadtteile)

▶ Förderung von Fort- und Weiterbildungsmaßnahmen für ältere Menschen, stärkere Öffnung der Hochschulen für Senioren („Hochschule des dritten Lebensalters“)

▶ Förderung des ehrenamtlichen Engagements von Senioren und Verbesserung der Rahmenbedingungen z.B. durch Einrichtung einer Anlaufstelle im Bürgeramt

▶ Förderung generationenübergreifender Projekte in der Stadt (z.B. Generationengärten, Mehrgenerationenspielplätze)

Querbeziehungen

Wohnen im Zentrum, Bezahlbarer Wohnraum, Wohnen im Alter, Busverkehr, Nahversorgung, Koblenz zu Fuß, Parks und Grünanlagen, Freizeit und Naherholung, Wandern, Sport, Spielplätze, Hochschulen, Weitere Fortbildungsangebote, Bürgerschaftliches Engagement, Gesundheit, Barrierefreiheit und Teilhabe, Sicherheit


Team Ehrenamtsagentur Bürgerstiftung


Vorstand Seniorenbeirat


Seniorenbeirat der Stadt Koblenz


Seniorenspezifische Sportangebote


Seniorengymnastik


Tanzsport für Senioren


Altstadt – Haus der Begegnung



Altstadt – Mehrgenerationenhaus

Senioren in Koblenz

Mehr als jeder fünfte Einwohner von Koblenz ist über 65 Jahre alt. Zahlreiche seniorenspezifische Angebote u.a. in den Bereichen Freizeit, Sport, Gesundheit, Bildung und Kultur tragen zur Lebensqualität für ältere Menschen in der Stadt bei. Auch Möglichkeiten für ehrenamtliches Engagement unterstützen ein aktives Altern.


Seniorentheater „Die Antiquitäten“

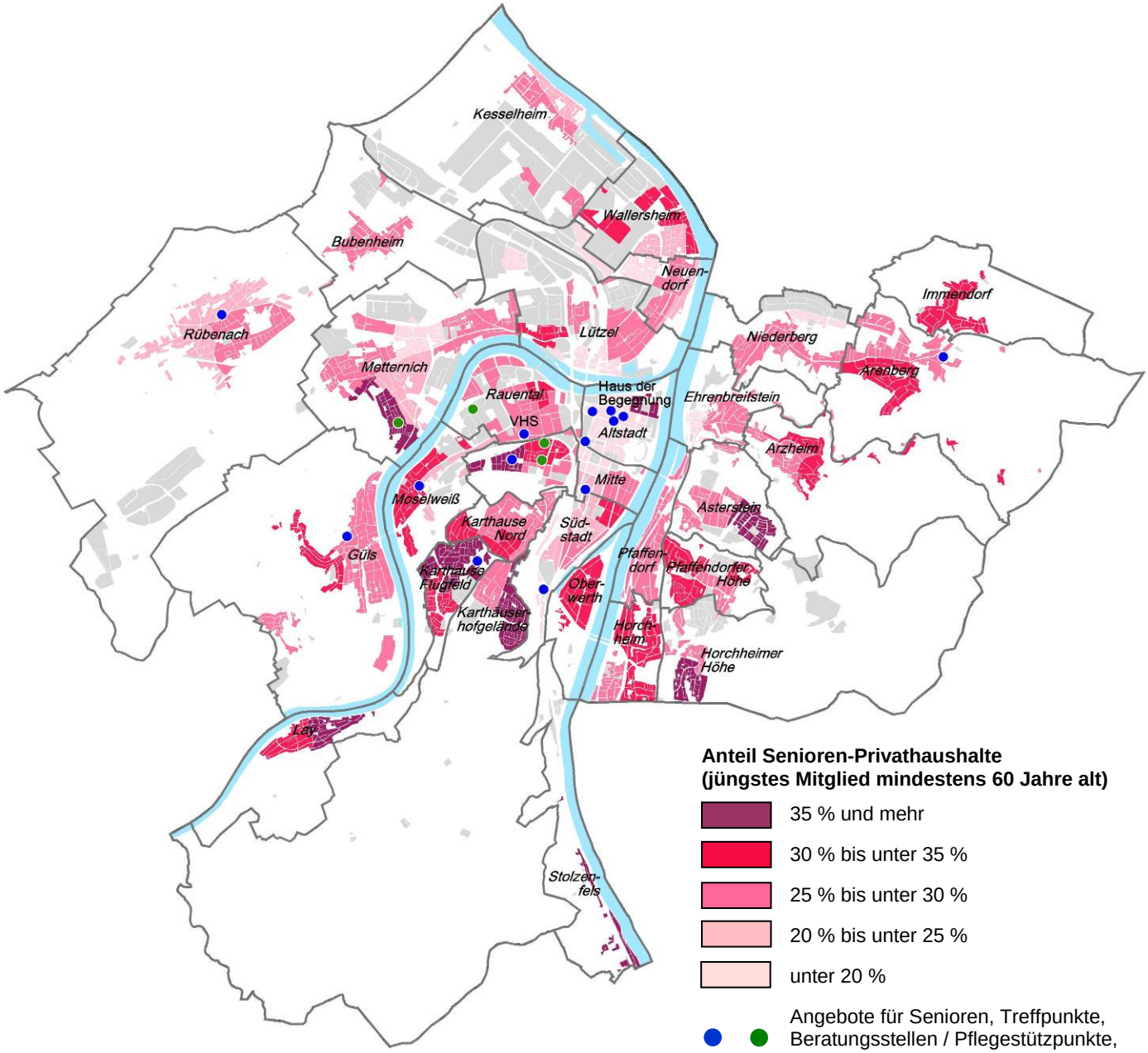

Volksliedernachmittag


Volksliedernachmittag für Senioren


Altstadt – Generationengarten Herlet


Wie funktioniert ein Fahrkartenautomat?


Seniorenschiffstour auf dem Rhein



Senioren in Koblenz

Auf Grund des demographischen Wandels kommt einer seniorengerechten Stadtplanung (u.a. Barrierefreiheit, ÖPNV, möglichst fußläufige Erreichbarkeit von Infrastruktureinrichtungen) eine große Bedeutung zu. Hierzu zählt auch die Schaffung von attraktiven Wohnangeboten für ältere Menschen in den zentralen Bereichen der Stadt und der Stadtteile. Hohe Anteile von Seniorenhaushalten sind überwiegend in Siedlungsbereichen aus den 1960/70er Jahren zu finden.

rechts: Aufführung des Seniorentheaters „Die Findlinge“



Bürgerschaftliches Engagement

Das Engagement der Bürgerinnen und Bürger gehört zum Selbstverständnis und zur Geschichte von Koblenz. In Vereinen, Stiftungen, Initiativen, Beiräten – in allen Bereichen des gesellschaftlichen Lebens von Sport über Umwelt, Kultur und Soziales bis hin zu Politik – zeigen Koblenzerinnen und Koblenzer ehrenamtlich Verantwortung für ihre Stadt, bringen Zeit, Wissen und Geld ein. Sie leisten so einen überaus wertvollen Beitrag für die Stadt, die Stadtteile und die Menschen, die hier leben. Dies gilt insbesondere auch dort, wo nur eingeschränkte finanzielle und personelle öffentliche Ressourcen zur Verfügung stehen.

Die wichtigste Organisationsform für bürgerschaftliches Engagement stellen **Vereine** dar. In Koblenz gibt es über 500 verschiedene Vereine, vom klassischen Sportverein bis hin Fördervereinen für soziale und kulturelle Fragen. So haben sich gleich drei Vereine den Erhalt der Koblenzer Festungsanlagen zur Aufgabe gemacht. In vielen Koblenzer Stadtteilen existieren eigene Heimat- und Dorfverschönerungsvereine. Andere Vereine unterstützen die öffentlichen Einrichtungen wie Bibliothek, Theater und die Museen oder Park- und Grünanlagen. Beispielhaft sei hier der Verein „Freunde der Bundesgartenschau Koblenz 2011“ mit seinen über 900 Mitgliedern genannt, der sich tatkräftig für den Erhalt und die Nachnutzung der BUGA-Bereiche engagiert.

Auch **Stiftungen** als Ausdruck eines aktiven Bürgersinns haben in Koblenz eine lange Tradition. Mit dem Stiftungsvermögen der über zwanzig Stiftungen in der Stadt wird eine Vielzahl von Projekten aus den unterschiedlichsten Bereichen gefördert. So unterstützt beispielsweise die 2007 gegründete Koblenzer Bürgerstiftung gemeinnützige Projekte und Initiativen aus den Bereichen Soziales, Kultur, Jugend, Bildung und Umwelt. Die Bürgerstiftung betreibt auch die auf eine Idee des Koblenzer Seniorenbeirats zurückgehende Ehrenamtsagentur, die ehrenamtlicher Helfer vermittelt, berät und für das Ehrenamt wirbt. Viele interessierte Bürgerinnen und Bürger sind auch in den acht **Agenda-21-Gruppen** aktiv und beteiligen sich so an Fragen einer künftigen Stadtentwicklung. Von Seiten der Stadt wird das bürgerschaftliche Engagement durch die Verleihung des Bürgerpreises und von Ehrennadeln gewürdigt.

Mögliche Handlungsfelder

▶ Stärkere Vernetzung der ehrenamtlichen Tätigkeiten und von finanzieller Förderung in der Stadt, aufbauend auf der Koblenzer Ehrenamtsbörse

Querbeziehungen

Parks und Grünanlagen, Naturschutz und Umweltpädagogik, Sport, Spielplätze, Die Koblenzer Festungsanlagen, Museen und Ausstellungen, Kunst, Theater und Veranstaltungen, Musik, Schulen, Kindertagesstätten, Kinder und Jugendliche, Familien, Senioren, Integration, Barrierefreiheit und Teilhabe, Sicherheit


Freunde der BUGA Koblenz 2011


Freunde der BUGA Koblenz 2011


Freunde der BUGA Koblenz 2011


Lernpatenprojekt der Koblenzer Bürgerstiftung


Freunde der BUGA Koblenz 2011



Koblenzer Bürgerstiftung


Verleihung Bürgerpreis 2012


Koblenzer Bürgerstiftung

Bürgerschaftliches Engagement

Das Engagement der Bürgerinnen und Bürger in der Stadt hat viele Gesichter. In Vereinen, Stiftungen, Initiativen und Beiräten und in allen Bereichen gesellschaftlichen Lebens bringen sich Koblenzerinnen und Koblenzer mit Zeit, Wissen und Geld ein. Bürgerschaftliches Engagement ist für die Stadt unverzichtbar.



Ehrenamtstag 2012 in Koblenz


Ehrenamtstag 2012


Ehrenamtstag 2012 in Koblenz


Verleihung Bürgerpreis 2013


Verleihung Ehrennadel für soziales Engagement



Verein „Ein Licht für Koblenz e.V.“, Sponsoring Kinderhort Kaul-Quappen

Gesundheit

Das Thema Gesundheit besitzt im Bewusstsein der Bevölkerung heutzutage einen besonders hohen Stellenwert. An Koblenz als dem zentralen Oberzentrum und dem wichtigsten Gesundheitsstandort im nördlichen Rheinland-Pfalz wird dabei hinsichtlich der Versorgung der Bürgerinnen und Bürger der Stadt und des Umlandes ein besonders hoher Anspruch gestellt, den die Stadt mit ihren zahlreichen Gesundheitseinrichtungen erfüllt.

So verfügt Koblenz über eine Reihe renommierter **Krankenhäuser**, teilweise im Verbund mit weiteren Gesundheitseinrichtungen und Krankenhäusern im Umland. Im Klinikum Kemperhof Koblenz (Gemeinschaftsklinikum Kemperhof Koblenz / St. Elisabeth Mayen) im Koblenzer Stadtteil Moselweiß werden jährlich über 20.000 Patienten stationär und 60.000 ambulant behandelt. Das Katholische Klinikum – ein Zusammenschluss der beiden Krankenhäuser Brüderhaus St. Josef im Stadtteil Goldgrube und Marienhof – fusionierte 2011 zum Katholischen Klinikum Koblenz / Montabaur gGmbH. Dieses Verbundkrankenhaus dient der Schwerpunktversorgung und ist wie auch das Gemeinschafsklinikum Kemperhof Koblenz / St. Elisabeth Mayen zugleich akademisches Lehrkrankenhaus der Johannes Gutenberg-Universität Mainz. Zusätzlich stellen das Stiftungsklinikum Mittelrhein / Gesundheitszentrum Evangelisches Stift St. Martin in der Südstadt und das überregional bekannte Bundeswehrzentralkrankenhaus in Metternich mit seinem besonderen Schwerpunkt bei der Notfallversorgung die medizinische Versorgung der Bevölkerung im nördlichen Rheinland-Pfalz und auch darüber hinaus sicher. Ein straff organisierter Rettungsdienst in der Stadt garantiert im Notfall eine schnelle medizinische Hilfe.

Die Krankenbettendichte ist in Koblenz mit über 1.500 Betten je 100.000 Einwohner die höchste der rheinland-pfälzischen Großstädte. Insgesamt wurden im Jahr 2010 in Koblenzer Krankenhäusern über 71.000 Patienten vollstationär behandelt, von denen mehr als zwei Drittel ihren Wohnsitz nicht in Koblenz haben. Dies zeigt, wie wichtig die Gesundheitsangebote in Koblenz auch für die Bürgerinnen und Bürger der umliegenden Landkreise sind. Gleichzeitig lassen sich 75 % der Koblenzer auf Grund des sehr umfassenden Angebots in Koblenzer Krankenhäusern behandeln. Lediglich bei psychischen Erkrankungen und Krankheiten des Auges weichen die Koblenzer Bürgerinnen und Bürger überwiegend auf Einrichtungen im Umland aus.

Das Angebot an Gesundheitseinrichtungen in Koblenz wird u.a. ergänzt durch mehrere Tageskliniken, vier Sozialstationen, vor- und nachstationäre Behandlung an einigen Krankenhäusern, verschiedene Therapieeinrichtungen sowie ambulante Reha-Zentren und eine Hospizeinrichtung. Eine Reihe von Selbsthilfegruppen bietet verschiedenste Beratungsangebote an. Neben dem umfassenden Angebot an Kliniken und anderen Einrichtungen sichern derzeit etwa 350 frei praktizierende **Ärzte** die gesundheitliche Versorgung der Bevölkerung. Dies entspricht einem Versorgungsgrad von einem Arzt pro 330 Einwohner. Die Stadt Koblenz besitzt zudem eine der höchsten Facharzt- und Zahnarztdichten in Rheinland-Pfalz.

Apotheken bilden mit den Allgemeinärzten das Rückgrat der medizinischen Grundversorgung. Obgleich eine flächendeckende Versorgung der Bevölkerung angestrebt wird, gibt es insbesondere in den randständigen Ortsteilen wie Immendorf, Bubenheim, Lay oder Stolzenfels teilweise keine Apotheken. Auffällig ist die räumliche Korrelation von Arztpraxen- und Apothekenstandorten. Insgesamt gibt es in Koblenz derzeit 38 öffentlichen Apotheken (ohne Krankenhäuser). Im Durchschnitt kommt so eine Apotheke auf rund 2.800 Einwohner.

Derzeit sind rund 13 % aller sozialversicherungspflichtig Beschäftigten am Arbeitsstandort Koblenz im Gesundheits- und Sozialwesen tätig. Damit belegt dieser **Wirtschaftssektor** den dritten Rang bei den Beschäftigtenzahlen in Koblenz. Hinsichtlich der Beschäftigtenzahlen gehört er zudem zu den wachsenden Branchen und stellt somit einen außerordentlich wichtigen ökonomischen Sektor im Wirtschaftleben der Stadt Koblenz dar. Diese Bedeutung wird durch die Tatsache unterstrichen, dass Koblenz in diesem Wirtschaftssektor – gemessen an der Einwohnerzahl – den höchsten Anteil von sozialversicherungspflichtig Beschäftigten aller rheinland-pfälzischen Großstädte aufweist.

Als Ergebnis einer 2009 durchgeführten Umfrage zur Zufriedenheit mit öffentlichen Dienstleistungen (Urban-Audit) wurde festgestellt, dass die Zufriedenheit bei der Gesundheitsversorgung in Koblenz unter allen 20 teilnehmenden Städten am höchsten ist. Dies unterstreicht auch die Position von Koblenz als ein führender Gesundheitsstandort über die Landesgrenzen hinaus. Da die Versorgung mit Gesundheitseinrichtungen gerade für ältere Menschen von zentraler Bedeutung ist, dürfte die hervorragende Situation in Koblenz künftig ein sehr wichtiges Entscheidungskriterium bei der Wahl des Wohnstandortes bzw. Altersruhesitzes von Senioren auch aus dem Umland darstellen.

Mögliche Handlungsfelder

▶ Profilierung der Stadt Koblenz als Gesundheitszentrum mit überregionaler Bedeutung

▶ Aufbau eines Internetauftritts zum Thema Gesundheit in Koblenz, Bündelung von Informationen rund um das Thema

▶ Sicherung der räumlichen Erreichbarkeit von Einrichtungen der medizinischen Grundversorgung der Bevölkerung (Allgemeinärzte, Apotheken)

Querbeziehungen

Parks und Grünanlagen, Dienstleistung, Informationstechnologie und Medien, Freizeit und Naherholung, Sport, Familien, Senioren


Moselweiß – Klinikum Kemperhof


Südstadt – Ev. Stifts-klinikum St. Martin


Metternich - Bundeswehrzentralkrankenhaus


Lützel – Gesundheitszentrum St. Antonius


Südstadt – Ev. Stifts-klinikum St. Martin


Goldgrube – Katholisches Klinikum Brüderhaus St. Josef


Moselweiß – Klinikum Kemperhof, Medizinzentrum am Kemperhof

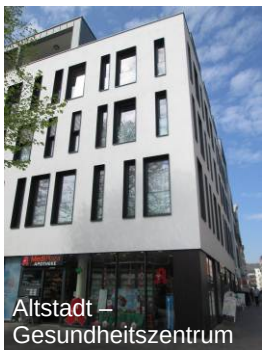


Rauental – Rehazentrum

Gesundheit

Mit seiner hohen Dichte an Krankenhäusern und anderen Gesundheitseinrichtungen, wie z.B. Tageskliniken und Reha-Zentren, ist Koblenz der führende Gesundheitsstandort im nördlichen Rheinland-Pfalz und darüber hinaus. Zugleich belegt der Gesundheitssektor den dritten Rang bei den Beschäftigtenzahlen in Koblenz.


Moselweiß – Klinikum Kemperhof, Klinik für Kinder- und Jugendmedizin

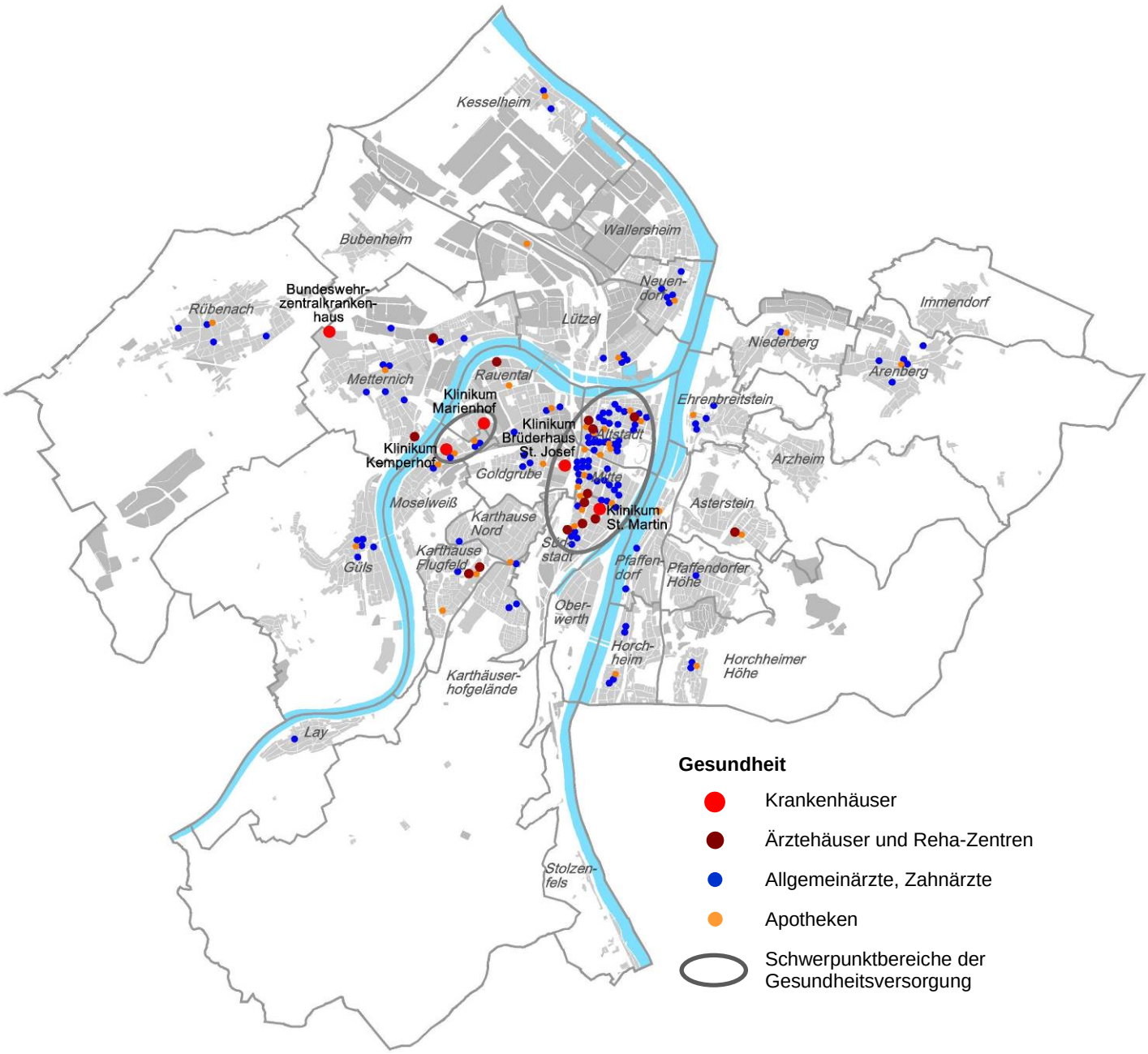

Altstadt – Gesundheitszentrum


Südstadt - Gesundheitszentrum am Hauptbahnhof


Metternich – Centrum integrativer Medizin


Südstadt – Ärztehaus am Hauptbahnhof


Goldgrube – Katholisches Klinikum Brüderhaus St. Josef, Therapiezentrum



Gesundheit in Koblenz

Die mit Abstand höchste Dichte an Gesundheitseinrichtungen in Koblenz befindet sich in den zentralen Stadtteilen Altstadt, Mitte und Südstadt. Mit den beiden Kliniken Kemperhof und Marienhof liegt ein weiterer Gesundheitsschwerpunkt an der Grenze der beiden Stadtteile Moselweiß / Rauental. Die Versorgung mit Allgemeinärzten und Zahnärzten sowie Apotheken nimmt zum Stadtrand hin (insbesondere Lay, Bubenheim, Immendorf und Stolzenfels) deutlich ab.

rechts: Klinikum Marienhof im Stadtteil Rauental



Integration

In Koblenz leben Menschen aus über 130 verschiedenen Nationen zusammen. Der Ausländeranteil beträgt 8,6 %, rund ein Viertel der Bevölkerung der Stadt hat einen Migrationshintergrund. Kulturelle Vielfalt ist dabei längst zur Normalität geworden. Gleichwohl gibt es auch noch Handlungsbedarf bei der Integration von Ausländern und Menschen mit Migrationshintergrund.

Bereits im Jahr 2005 fand das erste von bislang drei Koblenzer Stadtgesprächen als „kommunaler Integrationsgipfel“ statt. Als Folge dieses Stadtgesprächs hat die Stadt Koblenz ein „Strategisches **Integrationskonzept“** als das erste dieser Art in Rheinland-Pfalz erstellt. Koblenz soll so gestaltet werden, dass alle Einwohnerinnen und Einwohner am wirtschaftlichen, kulturellen und sozialen Leben gleichberechtigt teilnehmen können und dass eine Atmosphäre gegenseitiger Akzeptanz und des Respekts unterschiedlicher Lebensformen entsteht. Zu den zentralen Handlungsfeldern des Strategischen Integrationskonzepts zählen vor allem die Themen Bildung, Sprache/Sprachförderung und die Integration in den Arbeitsmarkt. Zur Umsetzung des Integrationskonzepts wurden die Stelle eines Integrationsbeauftragten und eine Leitstelle für Integration eingerichtet. Der Koblenzer Beirat für Migration und Integration, der ebenfalls das gleichberechtigte Zusammenleben in der Stadt fördert, wird von der ausländischen Bevölkerung direkt gewählt. Ein städtisches Integrationsmonitoring dient darüber hinaus der Zielkontrolle des Integrationsprozesses in Koblenz.

Für die dauerhafte Funktionsfähigkeit von Wirtschaft und Gesellschaft ist es vor dem Hintergrund des demographischen Wandels eine zwingende Konsequenz, Migrantinnen und Migranten deutlich stärker als bislang in den **Arbeitsmarkt** einzubinden. Die Beschäftigungsquoten der Koblenzerinnen und Koblenzer mit ausländischen Wurzeln liegen noch deutlich unter dem Niveau der deutschen Bevölkerung. Die Unterschiede sind bei Frauen und in den jüngeren Altersgruppen besonders ausgeprägt. Nur jeder fünfte ausländische Jugendliche unter 20 Jahren befindet sich in beruflicher Ausbildung – bei den deutschen Jugendlichen ist die Ausbildungsquote fast doppelt so hoch. Eine Verbesserung dieser Zahlen ist von großer Wichtigkeit, da die Kinder und Jugendlichen von heute die Gesellschaft von morgen in erheblichem Maße mit prägen werden. Dies umso mehr, als gerade die Migrantenhaushalte höhere Geburtenraten als die deutsche Mehrheitsgesellschaft aufweisen.

Die **Sprachförderung** ist in diesem Zusammenhang von entscheidender Bedeutung. Sprachkompetenz bildet den Dreh- und Angelpunkt für schulischen und beruflichen Erfolg, die Teilhabe an der Gesellschaft allgemein oder für den erfolgreichen Abschluss eines Einbürgerungstests. In Koblenz existiert ein eigener Steuerungskreis zum Handlungsfeld „Sprache/Sprachförderung“ mit verschiedenen Arbeitsgruppen, die mit Schlüsselpersonen aus dem Bereich der Sprachförderung besetzt sind. Angebote und Programme zur Sprachförderung in Koblenz umfassen qualifizierte Hausaufgabenhilfen, gezielte Sprachförderung an Kindertagesstätten, Schulen und Hochschulen, Feriensprachkurse und Sprachkurse für Erwachsene.

Auffällig ist die sehr unterschiedliche **räumliche Verteilung** der Wohnorte von Migrantinnen und Migranten im Stadtgebiet. In einigen Stadtteilen liegen die Werte deutlich über dem städtischen Durchschnitt. Jeder zweite Einwohner von Neuendorf hat einen Migrationshintergrund, in den Stadtteilen Lützel, Karthause Flugfeld und Wallersheim liegt ihr Anteil über 40 %. Bei Kindern und Jugendlichen sind die jeweiligen Anteile im Allgemeinen noch deutlich höher als bei den erwachsenen Migrantinnen und Migranten. Auf Grund der hohen Migrantenanteile in bestimmten Stadtteilen besteht die Gefahr einer sozialen Segregation, also einer Entmischung bei gleichzeitiger Konzentration einzelner ethnischer Gruppen. Dies kann zum einen zu Stigmatisierungen dieser Stadtteile führen, zum anderen kann der Integrationsprozess durch die Bildung sogenannter „Parallelgesellschaften“ deutlich erschwert werden. Ziel der Stadtentwicklung ist es von daher, eine stärkere soziale Durchmischung zu erreichen. Durch eine städtebauliche Aufwertung können diese Bereiche für neue Bevölkerungsschichten attraktiv gemacht werden. Teile von Lützel und Neuendorf werden bereits entsprechend im Rahmen des Programms „Soziale Stadt“ gefördert.

Hervorzuheben ist die im Landesvergleich sehr hohe Anzahl an **Einbürgerungen** ausländischer Einwohner. In keiner anderen Stadt und in keinem anderen Landkreis in Rheinland-Pfalz wurden so viele Einbürgerungen vollzogen wie in Koblenz. Mit der Auszeichnung „Ort der Vielfalt“ wurde das Engagement der Stadt, der Leitstelle für Integration und der zahlreichen anderen Beteiligten am Integrationsprozess in Koblenz 2009 durch die Bundesregierung offiziell gewürdigt.

Mögliche Handlungsfelder

▶ Fortführung der „Koblenzer Stadtgespräche“, Fortführung und Ausbau des Integrationsmonitorings zur Erfolgskontrolle des Integrationsprozesses in Koblenz

▶ Sprachförderung als Schlüsselthema der Integration – insbesondere in den Arbeitsmarkt – weiter stärken

▶ Städtebauliche Aufwertung von Stadtteilen mit sehr hohem Migrantenanteil zur Vermeidung sozialer Segregation und Stigmatisierung (z.B. mit Hilfe des Programms Soziale Stadt)

▶ Informationsangebote (Beratung, Veranstaltungen, Broschüren, Internet), Werbung für das Thema Integration als eine gesamtgesellschaftliche Aufgabe

Querbeziehungen

Schulen, Hochschulen, Berufsbildende Schulen, Weitere Bildungsangebote, Kindertagesstätten, Kinder und Jugendliche, Familien, Senioren, Bürgerschaftliches Engagement, Sicherheit, Geschlechtergerechtigkeit


Kulturfabrik Lützel – Interkulturelle Wochen


Kinderfest Bündnis für Familien


Kulturfabrik Lützel – Interkulturelle Wochen

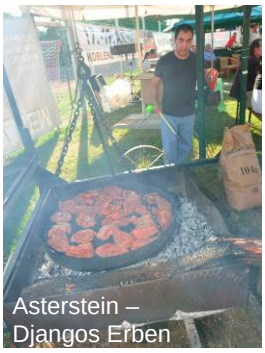

Lützel – Frauenintegrationskurs


Djangos Erben


Zertifikatsverleihung Sprachkurs



Weltkindertag in Koblenz


Asterstein – Djangos Erben

Integration

In Koblenz leben Menschen aus über 130 Nationen zusammen, rund ein Viertel der Bevölkerung der Stadt hat ausländische Wurzeln. Vor diesem Hintergrund hat Koblenz als erste Stadt in Rheinland-Pfalz ein eigenes Integrationskonzept erstellt. Eines der zentralen Themen der Integration ist dabei die Sprachförderung.


Neuendorf – Elternintegrationskurs

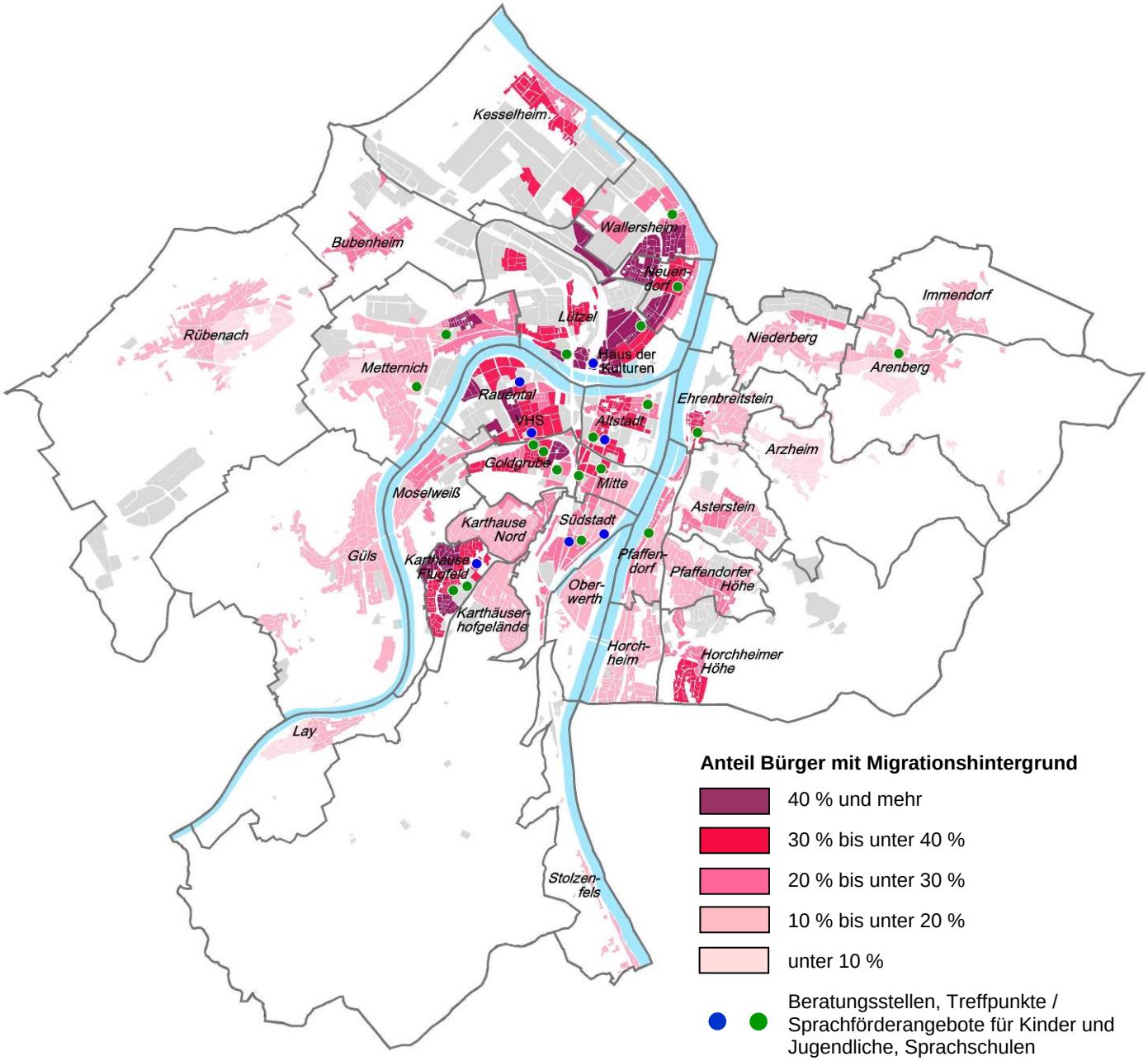

Engel der Kulturen


Neuendorf – Elternintegrationskurs


Soziale Stadt Neuendorf / Wallersheim


Asterstein


Lützel – Bürgerfest



Integration in Koblenz

Auf der Karte ist die unterschiedliche Verteilung der Bürgerinnen und Bürger mit Migrationshintergrund in den Stadtteilen zu erkennen. Die höchsten Migrantenanteile weisen die Stadtteile Lützel, Neuendorf, Kesselheim und Karthause Flugfeld auf. Ziel der Stadtentwicklung ist eine höhere Durchmischung der Stadtteile durch eine städtebauliche Aufwertung und Attraktivierung dieser Bereiche für neue Bevölkerungsschichten.

rechts: Preisverleihung zur Würdigung des Engagements der Stadt Koblenz beim Thema Integration



Barrierefreiheit und Teilhabe

Die barrierefreie Erschließung von öffentlichen Gebäuden und des öffentlichen Raums in der Stadt ist für Menschen mit körperlichen Beeinträchtigungen wie zum Beispiel Rollstuhlfahrer oder Blinde von einer sehr großen Wichtigkeit. Auch hat das Thema Barrierefreiheit in den vergangenen Jahren durch den demographischen Wandel und die Zunahme von seh- und mobilitätseingeschränkten älteren Menschen stark an Bedeutung gewonnen. Ebenso profitieren Eltern mit Kinderwagen vom Abbau der Barrieren in der Stadt.

Bereits 2006 wurde durch den Koblenzer Stadtrat der behindertengerechte Ausbau von öffentlichen Verkehrsflächen bei allen zukünftigen Neu- und Umbaumaßnahmen beschlossen. Dabei werden die Anforderungen für seh- und gehbehinderte Menschen kombiniert. So werden beim Neu- und Umbau von Straßen und Plätzen Bordsteinabsenkungen und taktile Blindenleitsysteme integriert. Lichtsignalanlagen werden mit akustischen Freigabesignalen und Vibrationsplatten ausgestattet. Im Rahmen der BUGA 2011 wurde die Gestaltung der Ausstellungs- und Verkehrsflächen eng mit dem Behindertenbeauftragten des Landes und der Stadt Koblenz abgestimmt und barrierefrei umgesetzt. Öffentlich zugängliche Einrichtungen wie die neue Stadtbibliothek sind vollständig behindertengerecht gestaltet und ausgestattet. Auch erfolgt zunehmend eine Beschilderung öffentlicher Einrichtungen in Blindenschrift oder eine akustische Wiedergabe von Beiträgen in öffentlichen Internetauftritten. Nach wie vor besteht in Koblenz jedoch auch noch Handlungsbedarf. So verfügen von den rund 400 Bushaltestellen im Stadtgebiet nur knapp 10 % über einen taktilen Leitpfad. Bei zwei Dritteln der Haltestellen ist die Bordsteinhöhe für einen Buseinstieg ohne fremde Hilfe nicht ausreichend. Nach Vorgaben der Europäischen Union muss ein behindertengerechter Ausbau aller Bushaltestellen bis 2022 erfolgen. Auch besteht Nachrüstungsbedarf bei einer ganzen Reihe von Kreuzungen (z.B. Querung Friedrich-Ebert-Ring in Höhe der Löhrstraße) und Fußgängerunterführungen.

Um Menschen mit Behinderungen mehr Chancengleichheit in verschiedensten Lebensbereichen zu ermöglichen, ist durch die Stadt Koblenz und den Landkreis Mayen-Koblenz ein Bericht zur kommunale Teilhabeplanung erstellt worden, der Vorschläge zur Teilhabe von Menschen mit körperlicher und/oder geistiger Behinderung unter anderem hinsichtlich Arbeitsmarkt, Bildung und Wohnen beinhaltet.

Mögliche Handlungsfelder

▶ Weiterer barrierefreier Ausbau der öffentlichen Flächen und Einrichtungen in der Stadt sowie barrierefreier Zugang zu öffentlichen Informationen (z.B. Internet)

Querbeziehungen

Wohnumfeld, Wohnen im Alter, Verwaltung und Behörden, Verkehrsraumgestaltung, Busverkehr, Bahnverkehr, Koblenz zu Fuß, Plätze, Schulen, Familien, Senioren, Geschlechtergerechtigkeit


Barrierefreie Seilbahn


Schloss – Rollstuhlaufzug


Aufzug Haltepunkt Stadtmitte


Altstadt – Rollstuhlaufzug Schlossstufen


Haltepunkt Stadtmitte - taktile Elemente


Altstadt – Barrierefreie Rampe Rheinzollstraße / Konrad-Adenauer-Ufer


Barrierefreie BUGA-Grünflächen


Blindengerechte Ampel am Schloss

Barrierefreiheit und Teilhabe

Der barrierefreien Gestaltung des öffentlichen Raums und öffentlicher Einrichtungen kommt – auch vor dem Hintergrund des demografischen Wandels und einer steigenden Zahl von seh- und mobilitätseingeschränkten Senioren – eine besondere Bedeutung zu. Hiervon profitieren ebenso Eltern mit Kinderwagen.


Festung Ehrenbreitstein - Blindengerechte Beschriftung


Stadtbibliothek – Höhenverstellbare Terminals


Stadtbibliothek Koblenz – Rollstuhlfahrerfreundliche Theke


Altstadt – Taktile Elemente Löhrrondell


Altstadt – Behinderten-parkplatz Rheinstraße


Industriegebiet – Rhein-Mosel-Werkstatt für Behinderte

Sicherheit

Sich im öffentlichen Raum frei und sicher bewegen zu können gehört zu den Grundbedürfnissen der Bürgerinnen und Bürger in der Stadt. Die Zahl der erfassten Straftaten ist in Koblenz in den vergangenen Jahren beständig gesunken, von über 17.000 im Jahr 2004 auf unter 13.000 im Jahr 2011. Dennoch weist Koblenz derzeit bei der relativen Anzahl der Straftaten pro 100.000 Einwohner hinter Kaiserslautern und vor Ludwigshafen den zweithöchsten Wert in Rheinland-Pfalz aus. Da die Statistik nur den Tatort, nicht jedoch den Herkunftstort des Täters erfasst, sind diese Zahlen z.B. in Bezug auf Straßenkriminalität jedoch vor dem Hintergrund des großen Einzugsbereichs von Koblenz zu interpretieren. Gerade am Wochenende ist die Stadt und hier wiederum vor allem die Altstadt ein attraktives Ziel insbesondere für jüngere Freizeit- und Spaßtouristen aus den umliegenden ländlichen Gebieten.

Die Stadt Koblenz hat in den letzten Jahren bereits zahlreiche Initiativen zur Kriminalprävention ergriffen. Ziel ist dabei vor allem die Vernetzung von bisher eigenständigen Aktivitäten und die Einbindung möglichst vieler gesellschaftlicher Kräfte. Die interdisziplinär besetzte **Initiative „Sicherheit in unserer Stadt“** mit kriminalpräventivem Rat ist ein kommunales Gremium zur Unterstützung der Arbeit der Polizei. Die Initiative umfasst mehrere Projektgruppen, die unterschiedliche sicherheitsrelevante Themen wie „Angsträume“, „Sicherheit im Alter“ oder „Jugend und Gewalt“ behandeln. Konkret für die Sicherheit in der Stadt verantwortlich sind die **polizeilichen Einrichtungen** des Landes und das Ordnungsamt der Stadt. Insbesondere den Bezirksdienstbüros und Bürgerbüros der Landespolizei in den Stadtteilen kommt hier eine wichtige Funktion als Anlaufstellen und Ansprechpartner vor Ort zu.

Eine wichtige Rolle neben der „handfesten“ Kriminalprävention, also der Verhinderung von Straftaten, spielt das subjektive **Sicherheitsempfinden** der Bürgerinnen und Bürger in der Stadt. Die Frage, ob ein Stadtteil als sicher empfunden wird oder nicht, ist nicht nur von großer Bedeutung für die Lebensqualität im Quartier, sondern auch bei der Wahl eines Wohnstandorts. Eine 2009 im Rahmen eines deutschlandweiten Städtevergleichs zur Lebensqualität durchgeführte Bürgerbefragung (Urban Audit) ergab, dass in Koblenz die empfundene Unsicherheit im Dunkeln in der Innenstadt am größten ist. Je dörflicher die Struktur, desto höher ist das Sicherheitsempfinden. Teilweise wurde die Präsenz von Ordnungskräften in einzelnen, als besonders unsicher empfundenen Bereichen der Stadt, erhöht.

Die Beseitigung von sogenannten „**Angsträumen**“ führt ebenfalls zu einer deutlichen Anhebung des subjektiven Sicherheitsempfindens. Hierzu zählen u.a. die bessere Beleuchtung oder – wo möglich – der Rückbau von unübersichtlichen, dunklen Fußgängerunterführungen und eine möglichst übersichtliche Gestaltung von öffentlichen Räumen wie Plätzen, Parks und Grünanlagen. Ein Beispiel hierfür ist die Umgestaltung des Bahnhofplatzes am Hauptbahnhof, die von der entsprechenden Projektgruppe der Initiative „Sicherheit in unserer Stadt“ begleitet wurde. Ganz allgemein sollten in der Stadtplanung „tote Winkel“, also wenig frequentierte, monofunktional

genutzte Bereiche insbesondere in der Innenstadt und den Stadtteilzentren vermieden werden. Eine gesunde Durchmischung der Stadtquartiere insbesondere auch mit Wohnnutzungen sorgt für eine stärkere soziale Kontrolle.

Kampagnen, Broschüren und Beratungsangebote liefern weitere Beiträge, um das Sicherheitsempfinden in der Stadt zu steigern. Im Rahmen der Initiative „**Schängel in Sicherheit**“ des Koblenzer Bündnisses für Familien stellen Koblenzer Einzelhändler ihre Geschäfte als Schutzräume für sich bedroht fühlende Kinder und Jugendliche zur Verfügung. Derzeit sind über 160 Läden in die Initiative eingebunden. Von Seiten der Polizei wurden zudem sogenannte „**Seniorensicherheitsberater**“ ausgebildet – ehrenamtlich tätige ältere Mitbürgerinnen und Mitbürger, die andere Senioren in Sicherheitsfragen beraten. Darüber hinaus betreibt die Polizei Aufklärung an Schulen, unter anderem mit einer eigenen Polizeipuppenbühne. Im Polizeipräsidium am Moselring besteht mit dem „Zentrum polizeiliche Prävention“ ein umfassendes Beratungsangebot für die Sicherheit in den „eigenen vier Wänden“.

Sauberkeit ist ein weiterer Aspekt, der das subjektive Sicherheitsempfinden in der Stadt verstärkt. Hierzu zählt die konsequente Beseitigung von illegalen Graffitis im öffentlichen Raum. Von Seiten der Stadt wurde hierfür eine mobile Reinigungstruppe eingerichtet, so dass die meisten Graffitis innerhalb kürzester Zeit beseitigt werden. Koblenz ist damit deutschlandweit vorbildhaft.

Mögliche Handlungsfelder

▶ Erhalt von Bezirksdienstbüros bzw. Bürgerbüros der Landespolizei in den Stadtteilen, Präsenz von Fußstreifen in den Abend- und Nachtstunden in der Innenstadt und den relevanten Stadtteilen

▶ Abbau von Angsträumen, Beleuchtung und übersichtliche Gestaltung des öffentlichen Raums (Unterführungen, Plätze, Parks und Grünanlagen), Sauberkeit

▶ Vermeidung monofunktionaler, „toter“ Bereiche mit wenig Fußgängerfrequenz in den zentralen Bereichen der Stadt und der Stadtteile (-> soziale Kontrolle)

▶ Gewinnung weiterer Einzelhändler für die Initiative „Schängel in Sicherheit“ und ehrenamtlich tätiger Seniorensicherheitsberater

▶ Aufbau einer kleinräumigen Kriminalitätsstatistik zum Abgleich des subjektiven Sicherheitsempfinden der Bürgerinnen und Bürger mit objektiven Fallzahlen

Querbeziehungen

Wohnumfeld, Verkehrsraumgestaltung, Parks und Grünanlagen, Plätze, Hotels und Gastronomie, Stadtbeleuchtung, Schulen, Kinder und Jugendliche, Integration, Gender Mainstreaming


Initiative „Sicherheit in unserer Stadt“, Kriminalpräventiver Rat Koblenz


Aktion „Vorsicht Taschendiebe“


Seniorensicherheitsberater



Mobiler Informationsstand der Polizei


Arbeit mit Schulklassen


Initiative „Schängel in Sicherheit“


Leitstelle des Ordnungsamts


Doppelstreife Polizei und Ordnungsamt

Sicherheit in Koblenz

Sich sicher und frei in der Stadt bewegen zu können gehört zu den Grundbedürfnissen Bürgerinnen und Bürger. Neben Polizei und Ordnungsamt trägt eine Reihe von Initiativen zur Steigerung der Sicherheit in der Stadt bei. Kampagnen, Beratungsangebote und Aufklärungsarbeit stellen weitere sicherheitsfördernde Bausteine dar.


Außendienst des Ordnungsamts

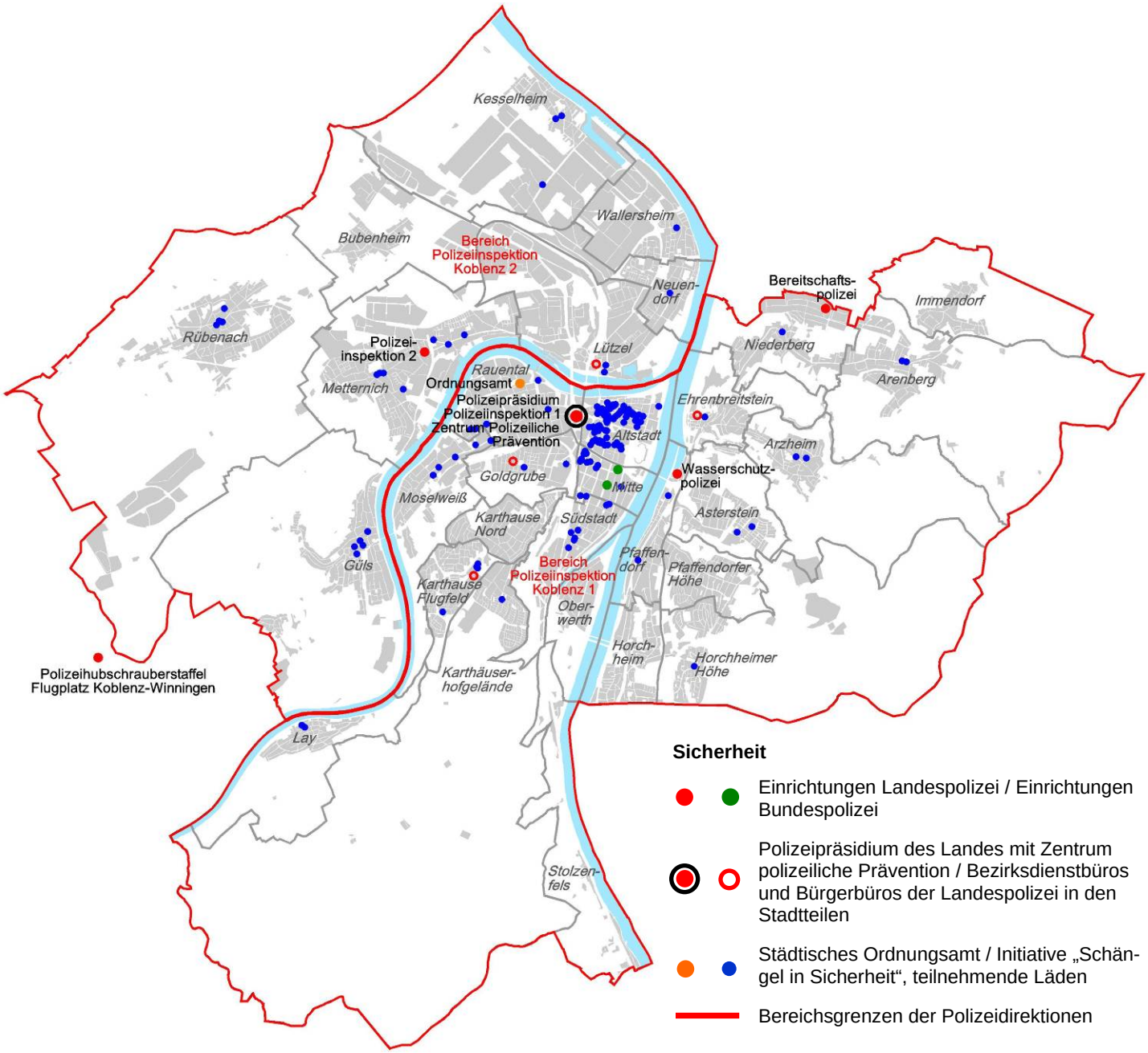

Ordnungsamt – Kommunaler Vollzugsdienst


Polizeipuppenbühne


Gewollte Gestaltung der Unterführung Rhein-Mosel-Halle


Zentrum Polizeiliche Prävention


„Anti-Graffiti-Task-Force“ Ordnungsamt



Sicherheit in Koblenz

Die Karte zeigt die Lage der polizeilichen Einrichtungen des Landes und des Bundes sowie des städtischen Ordnungsamts in Koblenz. Eine wichtige Rolle kommt den Bezirksdienstbüros und Bürgerbüros der Landespolizei in den Stadtteilen als Anlaufstellen und Ansprechpartner vor Ort zu. Im Rahmen der Initiative „Schängel in Sicherheit“ stellen Geschäftsleute ihre Läden als Schutzraum für sich bedroht fühlende Jugendliche und Kinder zur Verfügung.

rechts: Polizeipräsidium des Landes am Moselring



Geschlechtergerechtigkeit

Das Themenfeld der Geschlechtergerechtigkeit – auch „Gender Mainstreaming“ genannt – verfolgt das langfristige Ziel der Gleichstellung von Frauen und Männern und der freien Entfaltung ihrer Persönlichkeit unabhängig vom Geschlecht. Dabei sollen die unterschiedlichen Lebenssituationen und Interessen von Frauen und Männern, ihre geschlechterbezogene Sichtweise, gleichermaßen beachtet werden.

Ein wichtiger Aspekt der Geschlechtergerechtigkeit ist das „**Gender Planing**“. Insbesondere auf kommunaler Ebene, also im Bereich des Städtebaus, sind die unterschiedlichen Aneignungs- und Raumnutzungsmuster der Geschlechter von großer Bedeutung. So hat die Struktur der Stadt im Ganzen und die Gestaltung von konkreten Lebensräumen und Nachbarschaften einen großen Einfluss zum Beispiel auf die Vereinbarkeit von Familie und Beruf. Dies ist ein Thema, das insbesondere Frauen – und hier wiederum allein erziehende Frauen – in einem erheblichen Maß betrifft. Je monofunktionaler und großräumiger die Stadt strukturiert ist, desto größer werden zwangsläufig die Wege, die zurückgelegt werden müssen, um Beruf, Familie, Freizeit und Einkäufe verbinden zu können und desto größer wiederum wird der hierfür benötigte Zeitaufwand und Einsatz von finanziellen Ressourcen (bis hin zur Notwendigkeit, ein Auto oder sogar ein zweites Auto anschaffen zu müssen).

Eine vorausschauende Stadtplanung, die Wert auf kompakte und durchmischte Siedlungs- und Stadtstrukturen legt, berücksichtigt generell wesentliche Aspekte für eine geschlechtergerechte Stadtentwicklung, allein schon durch die bessere Erreichbarkeit von Infrastruktureinrichtungen (kurze Wege statt „Eltern-Taxi“). Dabei tragen die Leitlinien „Innenentwicklung vor Außenentwicklung“ und „Europäische Stadt“, wie sie im Kapitel „Leitlinien der Stadtentwicklung“ formuliert wurden, wesentlich zur Umsetzung der Geschlechtergerechtigkeit bei. Hinsichtlich der Gestaltung der öffentlichen Räume gibt es starke Gemeinsamkeiten der Anforderungen des Gender Mainstreamings mit den Themen „Barrierefreiheit“ und „Sicherheit“, so z.B. bei der Vermeidung und dem Abbau von Angsträumen ohne soziale Kontrolle.

Mögliche Handlungsfelder

▶ Schaffung kompakter und nutzungsdurchmischter städtebaulicher Strukturen mit kurzen Wegen zu den Infrastruktureinrichtungen des täglichen Lebens

▶ Übersichtliche und barrierefreie Gestaltung und Beleuchtung öffentlicher Räume, Vermeidung und Abbau von Angsträumen in der Stadt

Querbeziehungen

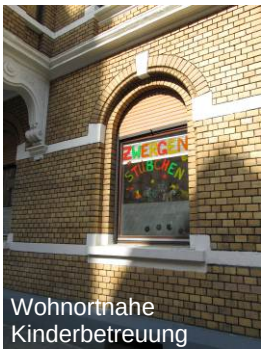
Wohnumfeld, Nahversorgung, Verkehrsraumgestaltung, Busverkehr, Stadtbeleuchtung, Kinder und Jugendliche, Familien, Barrierefreiheit und Inklusion, Sicherheit


Qualitätvolle öffentliche Räume


Nahversorgung im Quartier


Nahversorgung im Quartier


Qualitätvolle öffentliche Räume



Wohnortnahe Kinderbetreuung


Kurze Wege zur nächsten Haltestelle


Innerstädtische Spielplätze


Innerstädtische Spielplätze

Geschlechtergerechtigkeit

Stadtplanung, die für die Schaffung kompakter und nutzungsdurchmischter Siedlungsstrukturen mit kurzen Wegen zu Infrastruktureinrichtungen sorgt, berücksichtigt automatisch wichtige Aspekte der Geschlechtergerechtigkeit. Hierzu trägt auch eine übersichtliche und barrierefreie Gestaltung des öffentlichen Raums bei.


Gut beleuchteter öffentlicher Raum


Barrierefreier öffentlicher Raum


Helle und übersichtliche Unterführungen


Übersichtlich gestaltete Grünflächen


Wohnortnahe Grünflächen


Frei nutzbare Grünflächen

Quellenverzeichnis

Literatur

Bundesministerium für Familie, Senioren, Frauen und Jugend – „Eine neue Kultur des Alterns, Altersbilder in der Gesellschaft – Erkenntnisse und Empfehlungen des Sechsten Altenberichts“, 2010

Grymer, Herbert; Köstner, Dietmar; Krauss, Melanie; Ranga, Myrto-Maria; Zimmermann, Jan Christoph – „Altengerechte Stadt – Das Handbuch, Partizipation älterer Menschen als Chance für die Städte“, 2008

InfoVerlag Holding (Hrsg.) – „15 Jahre Seniorenbeirat in der Stadt Koblenz“, Jubiläumsschrift, ohne Datumsangabe

InfoVerlag Holding (Hrsg.) – „Älter werden & aktiv bleiben – Seniorenwegweiser Koblenz“, ohne Datumsangbabe

Ministerium des Innern und für Sport Rheinland-Pfalz – „Landesentwicklungsprogramm IV“, 2008

Projektgruppe Bildung und Region im Auftrag des Kultur- und Schulverwaltungsamts der Stadt Koblenz – „Schulentwicklungsplan der Stadt Koblenz – Fortschreibung der Schulentwicklung, Schuljahre 2011/12 bis 2016/17 mit einem Ausblick bis zum Jahr 2025“, 2011

Rhein-Main Medien Verlag Ltd. (Hrsg.) – „Älter werden & aktiv bleiben – Seniorenwegweiser Koblenz“, (ohne Datumsangabe)

Senatsverwaltung für Stadtentwicklung Berlin (Hrsg.) – „Gender Mainstreaming in der Stadtentwicklung“, 2011

Stadt Koblenz, Projektgruppe InPact (Hrsg.) – „Das strategische Integrationskonzept der Stadt Koblenz“, 2006

Stadt Koblenz, Leitstelle für Integration – „Integrationsbericht 2009“, 2010; „Integrationsbericht 2007 / 2008“, 2009

Stadt Koblenz, Amt für Jugend, Familie, Senioren und Soziales Koblenz – „Jahresbericht 2011“, 2012

Stadt Koblenz, Amt für Jugend, Familie, Senioren und Soziales Koblenz – „Bericht zur wirtschaftlichen und sozialen Lage in Koblenz“, 2010

Stadt Koblenz, Amt für Jugend, Familie, Senioren und Soziales Koblenz – „Gesundheitswegweiser Koblenz und Umgebung“, 2011

Stadt Koblenz, Amt für Jugend, Familie, Senioren und Soziales Koblenz – „Soziale Belastung in Koblenzer Stadtteilen und Wohngebieten“, 2012

Stadt Koblenz, Amt für Jugend, Familie, Senioren und Soziales Koblenz – „Kindertagesstätten-Bedarfsplanung - Zeitraum 2012-2013“, 2012; sowie „Kindertagesstätten-Bedarfsplanung - Zeitraum 2013-2014“, 2013

Stadt Koblenz, Amt für Jugend, Familie, Senioren und Soziales Koblenz – „Kinderschutz in Koblenz optimieren – Dokumentation der 1. Netzwerkkonferenz vom 18. März 2009“, 2009

Stadt Koblenz, Kultur- und Schulverwaltungsamt Koblenz – „Masterplan Schulsanierung für die Jahre 2012 bis 2021“, 2012

Stadt Koblenz, Statistikstelle – „Statistisches Jahrbuch der Stadt Koblenz 2012“, 2012

Stadt Koblenz, Statistikstelle – „Aktives Altern in Koblenz – Erste Ergebnisse der TooLS-Befragung von Koblenzer Bürgern im Alter von 50plus“, 2011

Stadt Koblenz, Statistikstelle – „Eckdaten zum Gesundheitswesen in Koblenz 2012“, 2012

Stadt Koblenz, Statistikstelle – „Pflegebedürftige in Koblenz – Aktuelle Ergebnisse und zukünftige Entwicklung der Pflegebedürftigen auf Basis der kommunalen Bevölkerungsvorausberechnung“, 2011

Stadt Koblenz, Statistikstelle – „Sicherheitsempfinden der Koblenzer Bürger – Ergebnis der Urban-Audit-Bürgerbefragung zur Lebensqualität 2009“, 2010

Stadt Koblenz, Statistikstelle – „Schulentwicklungsbericht 2012/2013 – Teil I-III, Grundschulen, Weiterführende Schulen, Berufsbildende Schulen“

Stadt Koblenz, Statistikstelle – „Stand und Entwicklung der Integration in Koblenz als Beitrag zum strategischen Integrationskonzept der Stadt Koblenz“: „Handlungsfeld Bildung – Berichtsjahr 2009/2010“, 2010; „Handlungsfeld `Integration in den Arbeitsmarkt´ - Berichtsjahr 2011“, 2012; „Handlungsfeld `Rechtliche Integration´ - Berichtsjahr 2010“, 2010

http://www.bmfsfj.de -> Betreuungsgeld

www.familienbuendnis-koblenz.de

www.freunde-der-buga-koblenz-2011.de

www.igs.bildung-rp.de

www.kita.rlp.de -> Kita-Server

www.koblenz.de

www.koblenzerbuergerstiftung.de

www.koblenzerehrenamtsagentur.de

www.lbz-rlp.de

www.rhein-zeitung.de

www.stadtarchiv.koblenz.de

www.stb.koblenz.de

www.uni-koblenz-landau.de

www.vhs-koblenz.de

www.wikipedia.org

Abbildungen

alle Karten: Stabsstelle für integrierte Stadtentwicklung

alle Fotos (mit Ausnahme der unten angeführten Aufnahmen): Stabsstelle für integrierte Stadtentwicklung

Foto Seite 10 unten links (Farbrausch-Festival): Oliver Schupp

Foto Seite 15: Thomas Frey

Foto Seite 18: Stadtbibliothek Koblenz

Foto Seite 22 (Kita Eulenhorst), 23, 26 (Weltkindertag), 30 (Netzwerkkonferenz, Fest Bündnis für Familien, Festungspark Ehrenbreitstein), 34 (Vorstand Seniorenbeirat, Seniorenspezifische Sportangebote, Seniorengymnastik, Seniorentheater, Volksliedernachmittag, Seniorenschiffstour), 35, 37 (Verleihung Ehrennadel), 44 (Weltkindertag, Kinderfest): Amt für Jugend, Familie, Senioren und Soziales Koblenz

Fotos Seite 26 (Kinderfest Rheinanlagen), 30 (Kinder- und Familienfest am Deutschen Eck), 37 (Freunde der BUGA, Ehrenamtstag), 44 (Djangos Erben, Asterstein), 47 (Barrierefreie Seilbahn, Barrierefreie BUGA-Grünflächen), 53 (Frei nutzbare Grünfläche): Dietmar Guth

Fotos Seite 26 (Ferienfreizeit Fort Asterstein), 30 (Bürgerfest, Tag der Familie, Bündnis für Familien oben rechts): Koblenzer Bündnis für Familie

Foto Seite 27: Udo Stanzlawski

Fotos Seite 30 (Mal-Punkt, Familiennachmittag Lützel), 44 (Bürgerfest Lützel): Ulrike Bourry, Quartiersmanagement Lützel

Fotos Seite 30 (Rheinanlagen, Kaiserin-Augusta-Fest), 31: Roland Reichel

Foto Seite 34 (Team Ehrenamtsagentur), 37 (Lernpatenprojekt, Koblenzer Bürgerstiftung): Koblenzer Bürgerstiftung

Foto Seite 34 (Tanzsport für Senioren): TGC Redoute Koblenz + Neuwied

Fotos Seite 34 (Mehrgenerationenhaus): Katholische Familienbildungsstätte Koblenz

Fotos Seite 34 (Seniorenbeirat, Fahrkartenautomat): Seniorenbeirat der Stadt Koblenz

Foto Seite 34 (Generationengarten Herlet): GenerationenSchulGärten Koblenz e.V.

Fotos Seite 37 (Verleihung Bürgerpreis 2012, 2013): Pressestelle der Stadt Koblenz

Foto Seite 37 (Kinderhort Kaul-Quappen): Kaul-Quappen e.V., Koblenz

Fotos Seite 44 (Interkulturelle Wochen, Frauenintegrationskurs, Elternintegrationskurs, Zertifikatsverleihung, Engel der Kulturen): Leitstelle für Integration im Ordnungsamt Koblenz

Foto Seite 45: www.orte-der-vielfalt.de

Fotos Seite 50 (Initiative „Sicherheit in unserer Stadt“, Aktion „Vorsicht Taschendiebe“, Seniorensicherheitsberater, Mobiler Informationsstand, Arbeit mit Schulklassen, Initiative „Schängel in Sicherheit“, Leitstelle Ordnungsamt, Doppelstreife, Außendienst, Kommunaler Vollzugsdienst, Gestaltung Unterführung, „Anti-Graffiti-Task-Force“): Geschäftsstelle des kriminalpräventiven Rates im Ordnungsamt Koblenz

Foto Seite 50 (Polizeipuppenbühne): Polizeipräsidium Koblenz

5. Zusammenfassung und Ausblick

Das vorliegende Kapitel beinhaltet zunächst eine **Zusammenfassung** der wesentlichen Inhalte der Themenfelder der Stadtentwicklung.

In einem weiteren Schritt bildet diese Zusammenfassung die Basis für eine Ableitung von potentiellen **Schwerpunktbereichen der Stadtentwicklung**. Diese Schwerpunkte wurden auf Grundlage einer Überlagerung der Handlungsfelder aus den sechs Themenfeldern ermittelt. Sie liegen überwiegend im räumlichen Zusammenhang mit zwei gesamtstädtischen Entwicklungsachsen in Nord-Süd- bzw. Ost-West-Richtung und werden zusammen mit möglichen Handlungsfeldern aufgeführt. Die Übersicht beinhaltet auch potentielle Schwerpunkte außerhalb der Entwicklungsachsen, die ebenfalls entsprechend dargestellt werden, sowie generelle Aussagen zu Entwicklungen außerhalb der benannten Schwerpunktbereiche.

Ein Sonderthema für die Stadtentwicklung stellen die Koblenzer Festungsanlagen in ihrer Gesamtheit dar. Auch hier werden wichtige Aspekte einer möglichen künftigen Entwicklung in Kurzform dargelegt, bezogen auf die Anlagen Feste Kaiser Franz, Fort Konstantin , Reste Feste Kaiser Alexander und Fort Asterstein. Die Festung Ehrenbreitstein ist hier nicht gesondert dargestellt, da diese in den vergangenen Jahren bereits eine weitgehende Aufwertung erfahren hat.

Zur schrittweisen Umsetzung der Handlungsfelder des Masterplans bedarf es einer **Prioritätenbildung**. Empfohlen wird eine Konzentration auf Schwerpunktbereiche mit besonders großen Flächenpotentialen für Wohnen und Wirtschaft (insbesondere Dienstleistungen) innerhalb der oben angeführten Entwicklungsachsen. Als prioritärer Entwicklungsbereich wird u.a. die Fritsch-Kaserne in Koblenz-Niederberg vorgeschlagen (vgl. Projektstudie im Anhang dieses Kapitels).

5.1 Zusammenfassung „Themenfelder der Stadtentwicklung“

Im Folgenden Abschnitt werden die sechs „Themenfelder der Stadtentwicklung“ in Kurzform wiedergegeben. Jede Kurzübersicht enthält eine Zusammenfassung der wesentlichen Inhalte und Handlungsempfehlungen in Text und Stichworten sowie eine Themenkarte mit einer grafischen Überlagerung der wichtigsten Zielaussagen jedes Themenfeldes.

Wohnen

Koblenz hat – wie im Wohnraumversorgungskonzept der Stadt aufgezeigt – auch für die kommenden Jahre Bedarf an neuen Wohnungen (rund 4.000 Wohnungen bis zum Jahr 2030). Für die künftige Stadtentwicklung ist es von entscheidender Bedeutung, wo diese Wohnungen entstehen und in welchen (städtebaulichen) Strukturen diese umgesetzt werden. Die im Masterplan Koblenz vorgeschlagenen „Leitlinien der Stadtentwicklung“ – das „Leitbild der Europäischen Stadt“ und die Leitlinie „Innenentwicklung vor Außenentwicklung“ – bilden die konzeptionelle Grundlage für eine Stärkung und Neuentwicklung nachhaltiger urbaner und nutzungsdurchmischter Strukturen in zentralen Bereichen der Stadt und auch der Stadtteile.

Zukünftig sollten vor allem jene **Wohnflächenpotentiale** mit Priorität entwickelt werden, die innerhalb der bereits vorhandenen Siedlungsflächen liegen („Innenentwicklung“). Insbesondere die Konversionsliegenschaften der Bundeswehr bieten in diesem Zusammenhang ein sehr großes Entwicklungspotential. Allein im Bereich der Fritsch-Kaserne in Koblenz-Niederberg können – einschließlich des noch militärisch gewidmeten Technischen Bereichs West (TBW) – rund 17,5 ha für Wohnnutzung erschlossen werden. Absehbar ist zudem eine Entwidmung der Gneisenau-Kaserne im Stadtteil Horchheimer Höhe (rund 16,0 ha). Auch Teilbereiche der militärisch noch gewidmeten Liegenschaften Langemarckkaserne in Lützel und Wehrtechnische Dienststelle in Metternich (WTD 51) sind sehr gut für Wohnzwecke – in Kombination mit Dienstleistungsnutzungen – geeignet. Darüber hinaus gibt es in Koblenz noch eine ganze Reihe ziviler Konversionsflächen, die Raum für neue Wohnungen bieten (z.B. ehemaliger Standort Fachhochschule Karthause Nord, Gelände ehemaliger Nutzviehhof Rauental). Durch Nachverdichtungen in zentralen Bereichen der Stadt und der Stadtteile kann weiterer Wohnraum entstehen (z.B. Hohenzollernstraße im Stadtteil Mitte, Ortsmitte Metternich, „Cité des Cadres“ auf der Pfaffendorfer Höhe), ebenso durch langfristige Umstrukturierungen (z.B. Gewerbegebiet Franz-Weis-Straße im Rauental, vgl. „Gewerbe, Industrie und Handel“) oder durch verstärkte Nutzungsdurchmischung (Büropark Moselstausee). Neben den Innentwicklungspotentialen besteht in einem moderaten Maß auch die Möglichkeit für Stadtteilarrondierungen (z.B. „In der Krummfuhr“ in Rübenach, „In der Flötz“ in Bubenheim). Großflächige Außenbereichs-Neubaugebiete, wie beispielsweise im Norden von Bubenheim oder nordwestlich von Immendorf, sollten hingegen nicht mehr entwickelt und entsprechend aus dem Flächennutzungsplan herausgenommen werden.

Baulücken und mindergenutzte Grundstücke stellen ein weiteres, nicht unerhebliches Flächenpotential für neue Wohngebäude dar. Diese zumeist voll erschlossenen Flächen sollten in Form eines Baulückenkatasters systematisch erfasst und im Internet veröffentlicht werden. Darüber hinaus sollte z.B. durch eine aktive Ansprache der Grundstücksbesitzer und die Bereitstellung von unterstützenden Beratungsangeboten versucht werden, das Interesse für eine Bebauung von Baulücken oder ggfs. auch für einen Verkauf der Flächen an Bauinteressierte zu wecken.

Die Bereitstellung von **bezahlbarem Wohnraum** gehört zu den wichtigsten Aufgaben kommunaler Wohnungspolitik. Derzeit schwindet der Bestand an gefördertem Wohnraum („Sozialwohnungen“), da regelmäßig Wohnungen aus der Sozialbindung entfallen. Gleichzeitig entstehen vor dem Hintergrund einer wenig attraktiven staatlichen Förderkulisse und geringer Renditen nur wenige neue geförderte Wohnungen. Alternativen Modellen zur Erstellung von günstigem Wohnraum, wie beispielsweise Genossenschaften mit einem Schwerpunkt bei **Mietwohnungen**, kommt von daher eine wachsende Bedeutung zu. Auch die Etablierung von **besonderen Wohnformen** kann dazu beitragen, vergleichsweise günstigen Wohnraum – hier mit Schwerpunkt im **Wohneigentum** – zu schaffen. So können vor allem Formen des verdichteten Wohnungsbaus interessante Alternativen gerade auch für junge Familien darstellen, sowohl im Einfamilienhausbau auf kleinen Grundstücken (Atriumhäuser und ähnliche Bauformen), als auch im innerstädtischen Mehrfamilienhausbau in Form von z.B. mehrgeschossigen Baugruppen (Zusammenschluss von mehreren Bauparteien). Von Seiten der Stadt sollten über eine entsprechende Bauleitplanung (z.B. im Bereich Fritsch-Kaserne) oder auch durch Verkauf geeigneter städtischer Parzellen (Potentialbereich Quartier Weißer Gasse) Angebote geschaffen, sowie Informationen zu diesen Themen für die interessierte Öffentlichkeit zur Verfügung gestellt werden.

Generelles Ziel des Masterplans ist es, das **Wohnen im Zentrum** – sowohl in der Innenstadt als auch in den Stadtteilzentren – deutlich zu stärken. Aufwertungspotentiale bzw. Handlungsbedarfe bestehen insbesondere in den Stadtteilen Lützel, Neuendorf, Metternich und Rauental. Vor allem in Lützel sollte ein langfristig angelegter **Stadtumbau** erfolgen, wobei sich hier Maßnahmen aus praktisch allen im Masterplan behandelten Themenfeldern idealtypisch verknüpfen lassen (u.a. Aufwertung Bahnhof, Etablierung von Dienstleistung). Da auch die Qualität des **Wohnumfeldes** einen großen Einfluss auf die Attraktivität von Quartieren hat, sollten hier ebenfalls entsprechende Maßnahmen – z.B. Aufwertung von zentralen Stadtteilplätzen, Verkehrsberuhigung, barrierefreie Gestaltung, Baumpflanzungen – erfolgen. Kombinierte Aufwertungsmaßnahmen führen in der Regel zu steigender Beliebtheit von Quartieren und damit auch zu Wertsteigerungen von Immobilien. Eine oftmals erforderliche **Sanierung** alter Bausubstanz ist wirtschaftlich so leichter darstellbar. Dies betrifft insbesondere auch den in Stadtteilzentren sowie an Stadtstraßen und Ortsdurchfahrten gelegenen potentiell oft sehr attraktiven Altbaubestand.

Dem **Wohnen im Alter** kommt vor dem Hintergrund des demografischen Wandels ein immer größerer Stellenwert zu. Dabei sollte älteren Menschen zunächst so lange wie möglich ein Leben in der vertrauten Umgebung und den eigenen vier Wänden ermöglichet werden. Spezielle Einrichtungen für Senioren sollten vorzugsweise in zentralen Bereichen der Stadt und der Stadtteile in räumlicher Nähe zu vorhandener Infrastruktur (Nahversorgung, ÖPNV, u.a.) geschaffen werden. Darüber hinaus stellen **gemeinschaftliche Wohnformen** – vom Mehrgenerationenhaus bis hin zur Senioren-Wohngemeinschaft – zukunftsweisende und vor allem vergleichsweise leichter finanzierbare Alternativen für das Wohnen (nicht nur) im Alter dar.

Handlungsfelder

▶ Vorrang der Nutzung von Wohnflächenpotentialen im Innenbereich gegenüber der Neuerschließung von Wohnflächen im Außenbereich

▶ Nutzung von vorhandenen und künftigen militärischen Konversionsflächen (Fritsch-Kaserne, Gneisenau-Kaserne, Langemarckkaserne, WTD 51 in Metternich) für Wohnzwecke, teilweise in Kombination mit Dienstleistungsunternehmen

▶ Nutzung vorhandener ziviler Konversionsliegenschaften (u.a. ehem. Fachhochschule Karthause Nord, ehem. Nutzviehhof Rauental) und Nachverdichtungspotentiale (u.a. Ortsmitte Metternich, „Cité des Cadres“ Pfaffendorfer Höhe)

▶ Förderung einer verstärkten Nutzungsdurchmischung von Wohnen und Arbeiten (Büropark Moselstausee), Nutzung von Flächenpotentialen im Rahmen langfristiger Umstrukturierungen (z.B. Gewerbegebiet Franz-Weis-Straße, Rauental)

▶ Nutzung des Potentials für Ortsteilarrondierungen (z.B. „In der Flötz“ in Bubenheim, „In der Krummfuhr“ in Rübenach), Herausnahme großflächiger Außenbereichs-Neubaugebiete aus dem Flächennutzungsplan (z.B. Bubenheim, Immendorf)

▶ Versuch der verstärkten Aktivierung von Baulücken und mindergenutzten Grundstücken, Erstellung und Veröffentlichung eines Baulücken- u. Brachflächenkatasters

▶ Schaffung von bezahlbarerem Wohnraum durch Unterstützung von beispielsweise Genossenschaften (Mietwohnungen) oder Baugruppen (Wohneigentum) durch z.B. die Bereitstellung von Informationen oder Baugrundstücken

▶ Etablierung besonderer Wohnformen, insbesondere des verdichteten Wohnungsbaus zur Förderung junger Familien und von Baugruppen, Vorbereitung durch entsprechende Bauleitplanung (Potentialebereiche Fritsch-Kaserne, Weißer Gasse)

▶ Aufwertung und Stärkung von zentralen Wohnlagen im Stadtgebiet (Innenstadt und Stadtteilzentren), gerade auch an wichtigen Stadtstraßen und Ortsdurchfahrten

▶ Ggfs. Stadtumbaumaßnahmen in einzelnen Stadtteilen (Lützel, Neuendorf, Metternich und Rauental) durch Verknüpfung von unterschiedlichen Maßnahmenvorschlägen (z.B. Lützel: Aufwertung Bahnhof, Etablierung Dienstleistung u.a.)

▶ Steigerung der Attraktivität von Quartieren durch Maßnahmen zur Aufwertung des Wohnumfeldes (Stadtteilplätze, Verkehrsberuhigung, Baumpflanzungen u.a.)

▶ Schaffung und Stärkung seniorengerechter Wohnangebote insbesondere in den infrastrukturnahen zentralen Bereichen der Innenstadt und der Stadtteile

▶ Unterstützung gemeinschaftlicher Wohnformen (z.B. Mehrgenerationenhäuser, Baugruppen) als Alternativmodelle u.a. für Wohnen im Alter, z.B. durch Bereitstellen von Informationen und Beratungsangeboten



Wohnen

Flächen für Wohnzwecke sollten künftig überwiegend innerhalb der besiedelten Bereiche entwickelt werden. Hierzu bieten sich u.a. Konversionsmaßnahmen, Nachverdichtungen, die Nutzung von Baulücken und mindergenutzten Grundstücken sowie auch Ortsteilarrondierungen an. Reine Außenbereichsflächen sollten hingegen nicht mehr erschlossen werden.

rechts: Blick über die Fritsch-Kaserne, mit insgesamt über 20 ha eines der größten Flächenpotentiale für Wohnungsbau in Koblenz



Gewerbe, Industrie und Handel

Die Stadt Koblenz verfügt über die höchste Arbeitsplatzdichte in Rheinland-Pfalz. Ziel des Masterplans ist es, die Funktionen „Wohnen“ und „Arbeiten“ gemäß den Leitlinien „Innenentwicklung vor Außenentwicklung“ sowie „Leitbild Europäische Stadt“ wieder stärker anzunähern bzw. zu durchmischen. Hierdurch können Pendlerverkehre langfristig reduziert und urbane Qualitäten für die Stadt gewonnen werden. Insbesondere **Dienstleistung**sunternehmen kommt hierbei eine Schlüsselfunktion zu, da Büro- und Wohnnutzungen in der Regel problemlos miteinander kombiniert werden können. Entsprechend sollten Bürogebäude künftig auch verstärkt als „Stadtbausteine“ zur Bildung städtischer Räume genutzt werden.

Es wird vorgeschlagen, den innerstädtischen Abschnitt der B 9 zwischen Lützel und Oberwerth langfristig als eine zentrale Dienstleistungsachse zu entwickeln. Hierbei sollten vorhandene und künftige Flächenpotentiale (u.a. Handelshofgelände am westlichen Altstadtrand, Langemarckkaserne in Lützel) genutzt und innerstädtische Gewerbeflächen langfristig in Dienstleistungsstandorte mit kombinierter Wohnnutzung umgewandelt werden (vor allem Gewerbegebiet Franz-Weis-Straße). Als weitere Schwerpunkte für Dienstleistungsnutzungen bieten sich u.a. die Wehrtechnische Dienststelle in Metternich (nach Entwidmung) zur Erweiterung des Technologiezentrums Koblenz und die ehemalige Standortverwaltung (STOV) / Feste Kaiser Franz in Lützel an. Der Büropark Moselstausee sollte künftig als Dienstleistungsstandort deutlich gestärkt werden. Dies schließt eine Verlagerung störender gewerblich-industrieller Nutzungen aus diesem Bereich ein, um auch hier eine Kombination mit Wohnnutzungen ermöglichen zu können. Sämtliche vorgeschlagenen Dienstleistungsschwerpunkte sind gleichermaßen für Büronutzungen wie beispielsweise **IT- und Medien**-Unternehmen oder auch **Interessensvertretungen** geeignet.

Als künftiges Flächenpotential für **Gewerbe und Handwerk** sollte der Technische Bereich Ost (TBO) der Fritsch-Kaserne in Ergänzung der Gewerbegebiete Urbar und Arenberg entwickelt werden. Innerstädtische Gewerbeflächen (u.a. Schlachthofstraße) stellen auf Grund ihrer zentralen Lage im Prinzip Mindernutzungen dar und sollten, wie oben ausgeführt, langfristig zu kombinierten Dienstleistungs- und Wohnstandorten umgenutzt werden. Die Flächen für **Industrie** konzentrieren sich nördlich der Mosel hauptsächlich im Industriegebiet Rheinhafen. Hier besteht Entwicklungspotential hinsichtlich einer Optimierung der inneren Erschließung und – damit verbunden – einer verbesserten Ausnutzung von vorhandenen Brachflächen bzw. untergenutzten Flächen. In diesem Zusammenhang wird auch der Aufbau eines Gewerbeflächenkatasters vorgeschlagen. Das Industriegebiet Rheinhafen bildet zusammen mit dem Industriegebiet an der A 61 (und ergänzt durch die Flächen des Zweckverbands Industriepark A 61) das Güterverkehrszentrum (GVZ) von Koblenz. Bedingt durch die sehr gute verkehrliche Anbindung haben sich hier Schwerpunktbereiche für **Logistik und Großhandel** entwickelt, die weiter gestärkt werden sollten. Störende Logistikbetriebe in innerstädtischen Lagen (Büropark Moselstausee) sollten entsprechend langfristig in die GVZ-Bereiche verlagert werden.

In Koblenz ist eine Vielzahl öffentlicher **Verwaltungseinrichtungen und Behörden** vorhanden. Nach Fertigstellung des neuen zentralen Betriebshofs im Industriegebiet werden städtische Liegenschaften im Rauental (Schlachthofstraße) freigezogen. Diese stehen für eine Umnutzung an und sollten entsprechend der zentralen Lage und der Leitlinien der Stadtentwicklung für eine Mischnutzung von Dienstleistung und Wohnen genutzt werden. In die Überlegungen für eine solche Entwicklung sollten auch weitere zentrale Flächen an der Blücherstraße (KFZ-Zulassungsstelle, Landesuntersuchungsamt) einbezogen werden. Umnutzungsoptionen bestehen darüber hinaus bei einer möglichen Freigabe von Liegenschaften des Bundesamts für Ausrüstung, Informationstechnik und Nutzung der Bundeswehr (BAAINBw), so insbesondere im Bereich des Komplexes Koblenzer Hof in der Altstadt und der Wehrtechnischen Dienststelle in Metternich, derzeit Ausweichquartier des BAAINBw.

Insgesamt betrachtet ergeben in Koblenz übergeordnete **Cluster** von gewerblich-industriellen Nutzungen (einschließlich Logistik) nördlich der Mosel und an der A 61, während sich Dienstleistungsunternehmen in Bürogebäuden vor allem in der Innenstadt sowie in den Stadtteilen Rauental, Metternich (und potentiell in Lützel) konzentrieren. Gewerbliche Restnutzungen entlang der innerstädtischen B 9 sollten, wie bereits dargestellt, langfristig verlagert werden. Dienstleistungsunternehmen (Büros) sollten hingegen zukünftig verstärkt an den wohnortnahen innerstädtischen Standorten angesiedelt werden.

In Bezug auf das Thema **Einzelhandel** sollten vor allem die zentralen Versorgungsbereiche in der Innenstadt und den Stadtteilen, entsprechend den Empfehlungen des „Einzelhandels- und Zentrenkonzept Koblenz“, geschützt und gestärkt werden. Eine solche Stärkung der Zentren entspricht dabei auch direkt den Leitlinien des Masterplans. Bei einer Ergänzung des Versorgungsangebots mit Lebensmitteln besteht in Arenberg – sowie bei einer zusätzlichen städtebaulichen Aufwertung auch in Metternich und Neuendorf – das Potential zur Entwicklung von weiteren zentralen Nahversorgungsbereichen. Darüber hinaus könnte sich im Stadtteil Karthause Nord, ebenfalls im Zuge einer entsprechenden städtebaulichen Entwicklung, eine neue Ortkernlage des Einzelhandels entwickeln. Eine weitere Ansiedlung von Einzelhandelsunternehmen mit innenstadtrelevanten Sortimenten sollte insbesondere in den durch das Zentrenkonzept vorgeschlagenen Ausschluss- und Restriktionsbereichen unterbleiben. Hierdurch soll insbesondere die **Nahversorgung** mit Lebensmitteln in den integrierten Lagen der Stadtteile geschützt werden. Potential für die Ansiedlung neuer Lebensmittel-Nahversorger besteht im Bereich der Stadtteile Rübenach, Wallersheim (Wallersheimer Kreisel), Arenberg und Horchheimer Höhe (Gneisenau-Kaserne). In Rübenach und Arenberg sollte auf eine möglichst integrierte Lage eines Nahversorgers geachtet werden. Die Entwicklung eines Standorts in der Gneisenau-Kaserne sollte erst bei einer Umnutzung der Kaserne zu Wohnzwecken erfolgen. Der innerstädtische Handel sollte durch Fortführung von Maßnahmen des **Stadtmarketings** (Events, Shoppingführer etc.) weiter unterstützt werden, ebenso die innerstädtische Nahversorgung durch Ausbau des Koblenzer Wochenmarktes.

Handlungsfelder

▶ Langfristig Reduzierung von Pendlerverkehren und Gewinnung urbaner Qualitäten durch verstärkte Annäherung bzw. Durchmischung von Wohnen und Arbeiten (Dienstleistungen / Büros), Nutzung von Bürogebäuden als „Stadtbausteine“

▶ Langfristige Entwicklung des innerstädtischen Abschnitts der B 9 zu einer zentralen Dienstleistungsachse unter Einbeziehung vorhandener und künftiger Flächenpotentiale (u.a. Handelshofgelände Altstadtrand, Langemarckkaserne Lützel)

▶ Langfristige Umstrukturierung innerstädtischer Gewerbegebiete (u.a. Gewerbegebiet Franz-Weis-Straße) in Standorte für Dienstleistung (Büros) und Wohnen

▶ Stärkung und Erweiterung vorhandener Dienstleistungsstandorte (Büropark Moselstausee, Technologiezentrum Koblenz), Etablierung neuer Standorte (z.B. Langemarckkaserne, STOV / Feste Franz Lützel), auch für IT- und Medienunternehmen

▶ Verlagerung störender gewerblich-industrieller Nutzungen und Logistikbetriebe aus zentralen Stadtbereichen (insbesondere aus dem Büropark Moselstausee)

▶ Entwicklung Flächenpotential für Gewerbe und Handwerk im Technischen Bereich Ost der Fritsch-Kaserne

▶ Nutzung von Entwicklungspotentialen des Industriegebiets Rheinhafen (Optimierung der Erschließung, verbesserte Flächenausnutzung), Erstellung eines Gewerbeflächenkatasters

▶ Stärkung der Industriegebiete Rheinhafen und A 61 / Güterverkehrszentrum als Standorte (Cluster) für gewerblich-industrielle Unternehmen sowie für Logistik und Großhandel, Ansiedlung Dienstleistung / Büros verstärkt wohnortnah

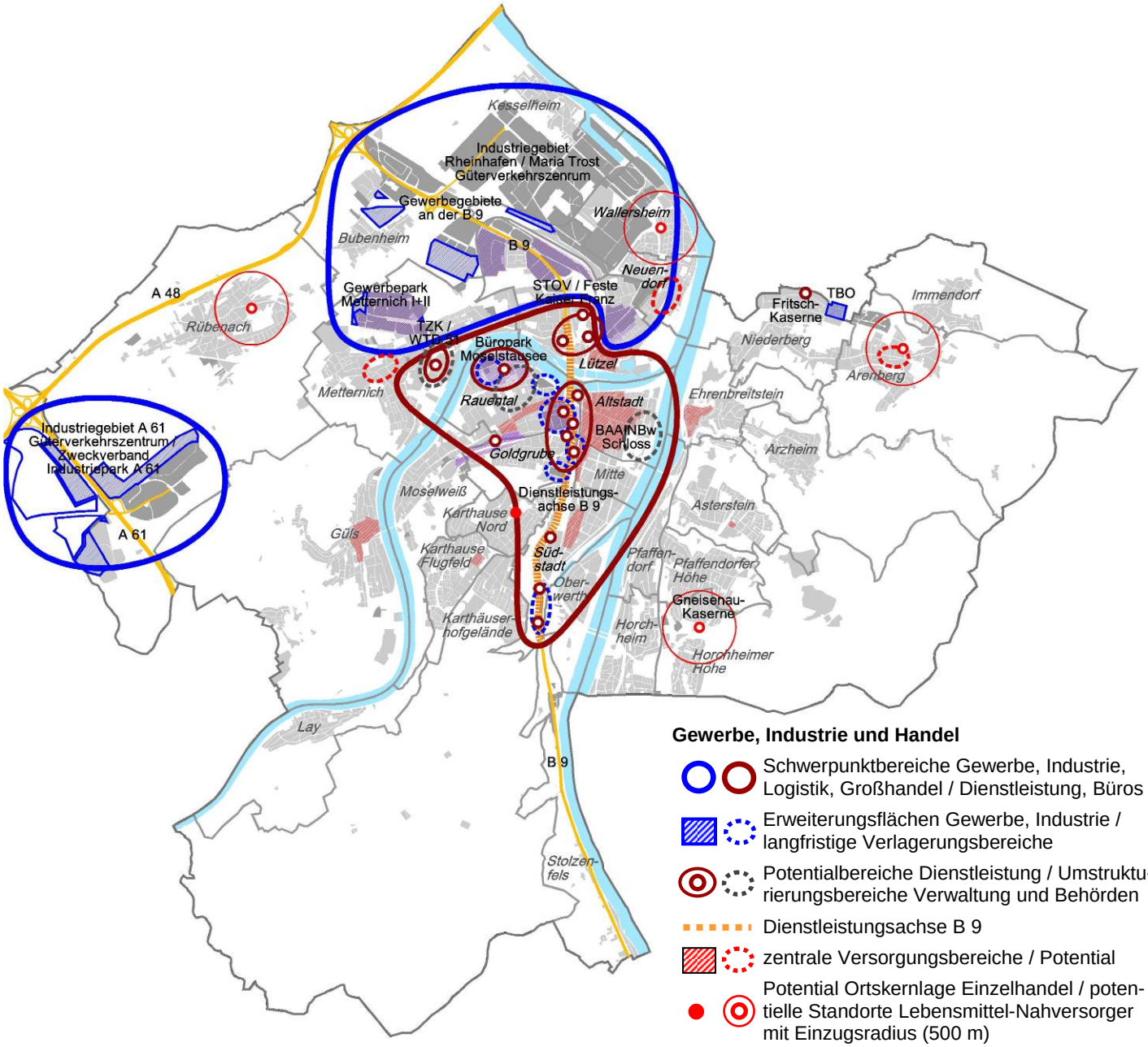
▶ Nutzung von Flächenpotentialen bei Standortverlagerungen von Verwaltungen und Behörden (u.a. BAAINBw-Verwaltung Koblenzer Hof Altstadt, Schlachthofstraße / Blücherstraße im Rauental), insbesondere für Wohnen und Dienstleistung

▶ Schutz und Stärkung der zentralen Versorgungsbereiche in der Innenstadt und in den Stadtteilen, keine weitere Ansiedlung von Einzelhandelsunternehmen mit innenstadtrelevanten Sortimenten in den Ausschluss- und Restriktionsbereichen

▶ Nutzung des Potentials für neue zentrale Versorgungsbereiche im Rahmen städtebaulicher Aufwertungsmaßnahmen (Metternich, Neuendorf)

▶ Ansiedlung von neuen Lebensmittel-Nahversorgern nach Möglichkeit an integrierten Standorten (z.B. Ortsmitte Arenberg, Potential für zentralen Versorgungsbereich), Standort Gneisenau-Kaserne erst bei Umnutzung zu Wohnzwecken

▶ Weitere Stärkung des innerstädtischen Handels durch Fortführen von Maßnahmen des Stadtmarketings (Events, Shoppingführer etc.), Ausbau Wochenmarkt



Gewerbe, Industrie und Handel

- Schwerpunktbereiche Gewerbe, Industrie, Logistik, Großhandel / Dienstleistung, Büros
- Erweiterungsflächen Gewerbe, Industrie / langfristige Verlagerungsbereiche
- Potentialbereiche Dienstleistung / Umstrukturierungsbereiche Verwaltung und Behörden
- Dienstleistungsachse B 9
- zentrale Versorgungsbereiche / Potential
- Potential Ortskernlage Einzelhandel / potentielle Standorte Lebensmittel-Nahversorger mit Einzugsradius (500 m)
- Ausschluss- und Restriktionsbereiche

Gewerbe, Industrie und Handel

Wohnen und Arbeiten sollten künftig räumlich stärker angenähert bzw. durchmischt werden, um langfristig Pendlerverkehre zu reduzieren und urbane Qualitäten für die Stadt zu gewinnen. Dem Dienstleistungsbereich kommt hierbei eine Schlüsselfunktion zu. Bürogebäude sollten als „Stadtbausteine“ genutzt und der innerstädtische Abschnitt der B 9 zu einer zentralen Dienstleistungsachse entwickelt werden.

rechts: Blick über den innerstädtischen Abschnitt der B 9, Potentialbereich Dienstleistungsachse



Mobilität und Verkehr

Unsere Gesellschaft ist von einem ausgesprochen hohen Maß an Mobilität geprägt. Insbesondere der Autoverkehr hat dabei eine sehr große Dimension angenommen. Bedingt durch die Siedlungs- und Verkehrsflächenentwicklung in Stadt und Region hat sich Koblenz zu einer ausgesprochenen Pendlerstadt entwickelt. Die Innenstadt und eine Reihe von Stadtteilzentren sind von den Verkehrsströmen stark betroffen. Die beiden Leitlinien des Masterplans „Leitbild der Europäischen Stadt“ und „Innenentwicklung vor Außenentwicklung“ bilden die langfristige Hauptstrategie zu einer Reduzierung des Autoverkehrs durch eine stärkere Annäherung und Durchmischung insbesondere der Funktionen Wohnen und Arbeiten („Stadt der kurzen Wege“).

Im Bereich des **Straßenverkehrs** sollte künftig die Pflege des vorhandenen Straßennetzes eindeutig Vorrang vor dem Bau neuer Straßen haben. Gleichwohl bestehen in einigen Bereichen der Stadt Potentiale für eine Verkehrsoptimierung, die jedoch durch angepasste Dimensionierung und Trassierung behutsam und landschaftsschonend erfolgen sollte (Verlagerung K 12 in Rübenach, Anschluss Asterstein / Arzheim an B 49). Auch wenn der geplante Bau des ersten Abschnitts der Nordtangente unstrittig ist, so sollte eine Überprüfung Dimensionen des planfestgestellten Gesamtvorhabens Nordtangente / L 52neu erfolgen. Nicht mehr zeitgemäße Vorhaben sollten aus dem Flächennutzungsplan herausgenommen werden (z.B. Stadtteilverbindungsstraße rechte Rheinseite).

In Bezug auf die zentralen **Stadtstraßen und Ortsdurchfahrten** in Koblenz bedarf es eines Paradigmenwechsels in der Betrachtungsweise: weg vom reinen Verkehrsraum, hin zum Lebensraum für Menschen. Zur „Reurbanisierung“ von Straßen sollten gestalterische Aufwertungsmaßnahmen (z.B. durch Pflanzung von Stadtbäumen, Verbreiterung von Geh- und Radwegen) umgesetzt werden. Der innerstädtische Abschnitt der B 9 sollte darüber hinaus langfristig in eine zentrale Dienstleistungsachse mit wohnortnahen Arbeitsplätzen und Verbindungsfunktion zwischen Innenstadt und den westlichen Stadtteilen transformiert werden. Ferner sollte an einzelnen Straßenabschnitten mit hohem Wohnanteil und Einzelhandelsbesatz (z.B. Hohenzollernstraße in der Südstadt) eine **Verkehrsberuhigung** erfolgen. Dies gilt auch für Bereiche klassifizierter Straßen (z.B. Moselweißer Straße im Rauental, Aachener Straße in Rübenach), insbesondere an Stellen, wo diese eine starke Barrierewirkung entfalten (z.B. B 9 in Stolzenfels). In den städtebaulich sensiblen Bereichen dörflich geprägter Stadtteilkerne bietet sich die Etablierung von Mischverkehrsflächen bis hin zu „Shared Spaces“ an (z.B. Westabschnitt Koblenzer Straße in Moselweiß).

Im Hinblick auf den **ruhenden Verkehr** sollte vor allem auf eine stadtverträgliche Integration Wert gelegt werden. In den hoch verdichteten Bereichen der Innenstadt und der innenstadtnahen Statteile ist eine Konzentration von Parkplätzen in Parkgaragen (vor allem Tiefgaragen) der Anlage flächiger Parkplätze nach Möglichkeit vorzuziehen. Parkplatzreihen an öffentlichen Straßen, Stadtteilparkplätze (Kirmesplätze) und Parkplätze an Ortseingängen sollten durch Baumpflanzungen aufgewertet werden.

Im Falle einer städtebaulichen Entwicklung des Zentrums von Lützel sollte hier die Einführung einer Parkraumbewirtschaftung geprüft werden. Der **Verkehrsraumgestaltung** kommt bei der Stärkung der Stadt als urbaner Lebensraum ein hoher Stellenwert zu. Diese sollte sich insbesondere in den verdichteten Bereichen der Innenstadt und der Stadtteilzentren am Maßstab des Fußgängers orientieren.

Ein attraktiver öffentlicher Personennahverkehr ist die zentrale Alternative zum Autoverkehr. Zur Förderung des **Busverkehrs** sind die Bereitstellung zusätzlicher Busse in den morgendlichen Stoßzeiten, eine Erweiterung des Halbstundentaktes in den Abendstunden, eine Verbesserung des Angebots an Nachtbussen und ebenso die Einführung eines dynamischen Fahrgastsystems wünschenswert. Zur Stärkung des **Bahnverkehrs** sollte eine Aufwertung der Bahnhöfe in Lützel und Ehrenbreitstein, eine barrierefreie Erschließung (Lützel, Ehrenbreitstein, Ausgang Westseite Hauptbahnhof) sowie eine bessere Anbindung an das Umfeld (Anbindung Westseite Lützel, Anbindung Schienenhaltepunkt Stadtmitte Richtung Westen und Norden) erfolgen. Potential hinsichtlich der Anlage neuer Haltpunkte besteht im Bereich zwischen den Stadtteilen Rauental und Goldgrube zur besseren Anbindung des Verwaltungszentrums (und zur Schaffung einer Fuß- und Radwegeverbindung zwischen beiden Stadtteilen), sowie langfristig im Bereich Industriegebiet und im Süden der Stadt.

Der **Radverkehr** und die **Fortbewegung zu Fuß** stellen die umweltfreundlichsten und stadtverträglichsten Mobilitätsformen dar. Hierbei bedarf es eines attraktiven und durchgängigen Netzes von Rad- und Fußwegen. Bestehende Wegeverbindungen sollten aufgewertet und möglichst barrierefrei gestaltet, Wegelücken geschlossen (u.a. im Bereich der Hafenanlagen) und neue Verbindungen geschaffen werden (u.a. Querungsmöglichkeiten B 9, Verbindung Rübenach / Bubenheim). Zur Förderung des Radverkehrs sollte die Anlage von Schutzstreifen an wichtigen Stadtstraßen (z.B. Hohenzollernstraße in der Südstadt), die Öffnung von Einbahnstraßen für den Gegenverkehr (z.B. Eltzerhofstraße in der Altstadt) und die Verbesserung von Wegeoberflächen (z.B. Leinpfad Stolzenfels) erfolgen.

Bedingt durch die Lage an Rhein und Mosel kommt dem **Schiffsverkehr** in Koblenz eine große Bedeutung zu. Hinsichtlich des Schiffstourismus wird die Einrichtung eines dynamischen Fahrgastinformationssystems am Konrad-Adenauer-Ufer vorgeschlagen. Die Fährverbindungen im Stadtgebiet sollten dauerhaft gesichert, Fähranlieger attraktiver gestaltet werden. Langfristig ist die Etablierung von regionalen Verbindungen des ÖPNV auf den Flüssen durch Wassertaxis denkbar, da in Koblenz viele Arbeitsplätze gut vom Wasser aus andienbar sind (Verwaltungszentrum Rauental, Industriegebiet). Zur Verbesserung der Kombinierbarkeit verschiedener Verkehrsmittel sollten **intermodale Verknüpfungsbereiche**, insbesondere im Bereich der Bahnhöfe bzw. Schienenhaltepunkte, weiter ausgebaut werden (z.B. durch die Anlage von Fahrradstationen mit Fahrradverleih). Bei den **Brücken** steht vor allem die Fortsetzung der Sanierungsmaßnahmen im Vordergrund. Gleichwohl würde der Bau von neuen Fuß- und Radwegebrücken deutlich zu einer besseren Vernetzung der Wegebeziehungen für Fußgänger und Radfahrer beitragen (u.a. Flussuferwege).

Handlungsfelder

▶ Landschaftsschonende Straßenneubauten (z.B. Verlagerung K 12, Rübenach), Herausnahme von Straßentrassen aus dem Flächennutzungsplan (u.a. Stadtteilverbindungsstraße rechte Rheinseite), Überprüfung Dimensionierung Gesamtmaßnahme „Nordtangente / L 52neu“

▶ Aufwertung von Stadtstraßen und Ortsdurchfahrten (z.B. Pflanzung von Stadtbäumen, Verbreiterung von Geh- und Radwegen), Reduzierung der Barrierewirkungen (z.B. Rhenser Straße / B 9 Stolzenfels)

▶ Verkehrsberuhigung an gemeindlichen Stadtstraßen (z.B. Hohenzollernstraße in der Südstadt) und Ortsdurchfahrten (z.B. Kurfürst-Schönborn-Straße in Kesselheim) sowie an besonders sensiblen Abschnitten klassifizierter Straßen (z.B. Moselweißer Straße im Rauental, Aachener Straße in Rübenach), Mischverkehrsflächen im Bereich dörflich geprägter Stadtteilkerne (z.B. Koblenzer Straße in Moselweiß)

▶ In verdichteten Stadtbereichen möglichst Konzentration von Parkplätzen in Parkgaragen, Aufwertung von Parkplatzreihen und Stadtteilparkplätzen („Kirmesplätze“)

▶ Etablierung von Gestaltstandards für den Verkehrsraum (z.B. Gestaltungs-Handbuch), Anhebung der Gestaltqualität auch in den Stadtteilen (z.B. Stadtteilplätze)

▶ Erweiterung des Halbstundentaktes bei Buslinien in den Abendstunden, Verbesserung des Angebots an Nachtbussen, Einführung eines dynamischen Fahrgastinformationssystems, barrierefreie Umgestaltung und Erreichbarkeit von Haltestellen

▶ Attraktivierung und barrierefreier Ausbau der Bahnhöfe Ehrenbreitstein und Lützel, Barrierefreiheit Hauptbahnhof verbessern, Verbesserung der Fußwegeanbindungen, Anlage eines neuen Schienenhaltepunktes im Bereich Goldgrube / Rauental, langfristiges Potential für weitere Haltepunkte prüfen (u.a. Industriegebiet)

▶ Lückenschlüsse und Ergänzungen des Radwegenetzes (u.a. Anlage von Schutzstreifen, Öffnung von Einbahnstraßen für Radverkehr in Gegenrichtung)

▶ Ergänzung des Fußwegenetzes (u.a. Verbindung Goldgrube-Rauental, Uferwege), Fußwegevernetzung der Stadtteile untereinander (z.B. Rübenach / Bubenheim), Verbesserung der Ausschilderung (z.B. Saarkreisel), Barrierefreiheit wo möglich

▶ Einrichtung eines dynamischen Fahrgastinformationssystems am Konrad-Adenauer-Ufer, Sicherung der Fähren im Stadtgebiet, Aufwertung der Fähranleger

▶ Weitere Stärkung der intermodalen Verknüpfungspunkte in der Stadt (Bahnhöfe, Schienenhaltepunkte), z.B. durch Anlage von Fahrradstationen mit Fahrradverleih

▶ Fortsetzung der Brücken-Sanierungen, bessere Vernetzung des Fuß- und Radverkehrs durch Anlage neuer Fuß- und Radwegebrücken (u.a. Hafenanlagen)



Mobilität und Verkehr

- Straßen neu / Herausnahme von Straßentrassen aus dem Flächennutzungsplan
- zentrale Stadtstraßen und Ortsdurchfahrten / Potential für Verkehrsberuhigung
- Bahnhöfe, Schienenhaltepunkte / Aufwertung erforderlich / Potential Neuanlage
- Ergänzung Radwegenetz / Ergänzung Rad-Fußwegenetz, ggfs. durch Brückenanlagen
- intermodale Verknüpfungsbereiche / Potential / Potential Wasser-Taxi mit Anlegestellen
- Fähren / Busbahnhöfe / Seilbahn, Schrägaufzug

Mobilität und Verkehr

Zu den wichtigsten Aufgaben der Stadtentwicklung zählen die langfristige Reduzierung des Autoverkehrs in der Stadt und die „Reurbanisierung“ von Stadtstraßen und Ortsdurchfahrten als Lebensräume für Menschen. Hierzu bedarf es neben einer verstärkten Innenentwicklung eines Ausbaus des ÖPNVs, sowie einer deutlich besseren Vernetzung von Fuß- und Radwegen auch außerhalb der Innenstadt.

rechts: Blick über die B 9 zwischen Altstadt und Rauental mit Schienenhaltepunkte Mitte



Freiraum, Natur und Landschaft

Freiräume in der Stadt haben eine große Bedeutung als Erholungs- und Freizeitraum für Menschen, als Lebensraum für Pflanzen und Tiere sowie als weicher Standortfaktor. Die **Grünzüge** bilden dabei das übergeordnete „grüne Gerüst“ der Stadt. Sie sollten entsprechend erhalten und untereinander vernetzt werden (z.B. Grünzug Lützel Petersberg – Schönbornsluster Straße – Bubenheimer Bach). Lücken in den Verbindungen sollten nach Möglichkeit geschlossen und wichtige Verbindungen geschützt werden (u.a. Lützel, Neuendorf, Rauental, Arzheim, Weikertswiese Arenberg). Dies gilt auch für die großen Freiraumzusammenhänge außerhalb der Siedlungsflächen (insbesondere nördlich der Mosel) und die Uferzonen an den Flüssen.

Auch nach den erfolgreichen Aufwertungsmaßnahmen der BUGA 2011 ist bei einer Reihe städtischer **Parks und Grünflächen** noch ein deutliches Aufwertungspotential vorhanden (u.a. Südallee, Volkspark und Moselufer Lützel, Westteil Mendelssohn-Park Horchheim), welches schrittweise entwickelt werden sollte. Neue Parks und Grünflächen könnten vor allem im Umfeld der preußischen Festungsanlagen und im Zusammenhang mit städtebaulichen Entwicklungen entstehen (Komplex Petersberg mit Feste Kaiser Franz und ehemaliger Standortverwaltung in Lützel, Feste Kaiser Alexander / Karthause Nord, Grünraumentwicklung Fort Asterstein, Moseluferpark bei Entwicklung WTD 51 in Metternich). Teilweise ist hierfür eine Verlagerung von Sportflächen erforderlich (Lützel, Asterstein).

Durch die topographische Lage der Stadt bedingte besondere Freiraumpotentiale – Hangkanten mit **Panorama**funktion in den Höhenlagen und **Uferbereiche** an den Flüssen – sollten über durchgängige Wegesysteme erschlossen, vernetzt und besser in Wert gesetzt werden. Vorhandene Panoramawege sollten zu „Stadtbalkonen“ aufgewertet, die Aussichtsmöglichkeiten von den Festungsanlagen (z.B. durch Aussichtsbauwerke) gestärkt und die Blickbeziehungen der Festungsanlagen untereinander wieder hergestellt werden. Fehlende Wegebeziehungen in den Hangbereichen (u.a. östlicher Karthausehang) und an den Flussufern (vor allem im Bereich der Hafenanlagen) sollten ergänzt, vorhandene Wege und Grünanlagen aufgewertet werden (insbesondere Uferzonen Lützel, Stolzenfels). Blickbeziehungen sowie besondere Stadt- und Landschaftsansichten, sowohl von den Höhen- als auch an den Uferlagen, sollten dauerhaft erhalten werden.

Für die weitere Entwicklung der Freiraumpotentiale wie auch der Verkehrsflächen im Stadtgebiet sind die **Stadtbäume** von herausragender Wichtigkeit. Der Stadtbaum-Bestand insbesondere an den Stadtstraßen in der Innenstadt (vor allem Mitte und Südstadt) und an den Ortsteildurchfahrten (u.a. Lützel, Metternich, Rauental) sollte weiter ergänzt und ausgebaut werden. Vorgeschlagen wird auch die Anlage von Alleen an Ortsteilverbindungsstraßen (u.a. K 12 zwischen Rübenach und Bubenheim), welche sich sehr positiv auf das Landschaftsbild auswirken würde. **Plätze** in der Stadt und in den Stadtteilen stellen wichtige und zentrale Identifikations- und Aufenthaltsräume dar. Im Rahmen einer gewünschten Stärkung der städtischen Zentren

gemäß dem Leitbild der „Europäischen Stadt“ sind sie von großer Bedeutung und sollten dementsprechend gestaltet werden (z.B. Schenkendorfplatz Südstadt, Schüllerplatz Lützel). Vor allem die überwiegend als Parkplatz genutzten Kirmesplätze in den Stadtteilen (u.a. Metternich, Niederberg, Arenberg, Pfaffendorf oder Lay) bieten hier ein großes Aufwertungspotential, so durch Anpflanzung von Bäumen an den Randbereichen. Neue Platzanlagen können im Rahmen städtebaulicher Umstrukturierungs- bzw. Konversionsmaßnahmen (z.B. Quartier Weißer Gasse in der Altstadt, Fritsch-Kaserne Niederberg) oder bei Reduzierung von Verkehrsflächen in zentralen Bereichen der Stadtteile (z.B. Kreuzung Malter- / St. Maternus-Straße in Bubenheim, Platz vor St. Elisabeth im Rauental) entstehen.

Siedlungsränder sowie insbesondere **Stadt- und Ortseingänge** sind die Visitenkarten der Stadt und ihrer Stadtteile. Gerade bei den Siedlungsrändern zur offenen Landschaft ist auf eine gestalterische Einbindung in das Landschaftsbild durch die Ausbildung von „grünen“ Übergangszonen zu achten, ein weiteres „Ausfransen“ der Siedlungsränder sollte hier vermieden werden. Die Siedlungsränder eignen sich zudem sehr gut für die Anlage von Rundwegebeziehungen um die Stadtteile. Auch die Stadt- und Ortseingänge sollten gestalterisch sowie teilweise auch funktional aufgewertet werden. Hierzu bedarf es für besonders exponierte Bereiche der Stadt (wie insbesondere dem Verlauf der zentralen Stadtachse B 9) übergreifender städtebaulicher Planungen und struktureller Veränderungen. Die großen Stadteingänge sind darüber hinaus für die Anlage von Torbauten prädestiniert. In diesem Zusammenhang wird der Bau von zwei korrespondierenden Hochhäusern nördlich und südlich der Europabrücke angeregt (Langemarckkaserne / Saarplatz).

Die zahlreichen **Klein- und Freizeitgärten** stellen wichtige Naherholungsbereiche in der Stadt dar. Besonders die großen, nicht organisierten Freizeitgartenanlagen (Moselweißer Hang, Layer Weg und vor allem Schartwiese in Lützel) sollten im Hinblick auf das Stadtbild langfristig städtebaulich bzw. freiraumplanerisch geordnet werden.

Ein übergeordnetes Ziel des Masterplans ist eine deutliche Reduzierung des Flächenverbrauchs gemäß der Leitlinie „Innenentwicklung vor Außenentwicklung“ und damit eine verstärkte Schonung von Natur und Landschaft. Dies kann gegebenenfalls die Ausweisung neuer bzw. die Anhebung bestehender Schutzgebiete beinhalten. Die Bereitstellung von Ausgleichsflächen für den **Naturschutz** und deren ökologisch sinnvolle räumliche Konzentration würde durch die Einführung eines Ökokontos mit entsprechender Bodenbevorratungspolitik erheblich erleichtert. **Landwirtschaftliche Flächen** (vor allem nördlich der Mosel) sollten nur noch in Ausnahmefällen für Siedlungszwecke oder Straßenbau genutzt werden. Der Erhalt prägender Elemente der Kulturlandschaft wie Weinhänge und Streuobstwiesen sollte durch Pflegemaßnahmen oder die Förderung der Möglichkeiten einer Direktvermarktung regionaler Produkte unterstützt werden. Im Bereich der **Waldflächen** sollte eine naturnahe und nachhaltige Forstwirtschaft mit einer Erhöhung des Laubwaldanteils, dem Belassen von Totholzanteilen und der Entwicklung strukturreicher Waldränder als landschaftsprägende Elemente fortgesetzt werden.

Handlungsfelder

▶ Erhalt und Vernetzung von Grünzugverbindungen, Schließung von Lücken (z.B. Schönbornsluster Straße zwischen Bubenheimer Bach und Güterbahnhof Lützel)

▶ Aufwertung vorhandener Parks und Grünanlagen (z.B. Südallee, Volkspark Lützel), Verbesserung der Wegevernetzungen (z.B. Lützel), Potential für neue Parkanlagen vor allem im Umfeld der Festungsanlagen (Fort Asterstein, Feste Kaiser Franz in Lützel, Reduit Feste Kaiser Alexander Karthause Nord)

▶ Qualifizierung vorhandener Panoramawege zu Stadtbalkonen, Vernetzung der Stadtbalkone untereinander, Ergänzung von Wegebeziehungen (z.B. Osthang Karthause), neue Aussichtspunkte an Festungsanlagen (u.a. Fort Asterstein), Reaktivierung von Blickbeziehungen zwischen den Festungsanlagen

▶ Schließung von Lücken im Uferwegenetz (Hafenanlagen), Aufwertung von Grünanlagen an den Uferzonen (z.B. Moselufer Lützel), Verbesserung der Anbindung ans Wasser (z.B. Stolzenfels), Sicherung und Aufwertung von Blickbeziehungen

▶ Neue Baumpflanzungen an Stadtstraßen und Ortsdurchfahrten (z.B. Aachener Straße in Rübenach, Trierer Straße in Metternich), Ortseingängen, Siedlungsrändern, Stadtteilplätzen („Kirmesplätze“), Ortsteilverbindungsstraßen

▶ Aufwertung von Stadtplätzen (z.B. Schenkendorfplatz Südstadt) und Plätzen in den Stadtteilen („Kirmesplätze“), Potential für neue Plätze im Rahmen städtebaulicher Entwicklungen (z.B. Quartier Weißer Gasse, Altstadt) oder bei Umgestaltung / Reduzierung von Verkehrsflächen (z.B. Platz vor St. Elisabeth, Rauental)

▶ Vermeidung des „Ausfransens“ von Siedlungsrändern, Aufwertung vorhandener und Gestaltung neuer Siedlungsränder (bei Stadtteil-Arrondierungen), Etablierung von Rundwegebeziehungen (Promenaden, z.B. Asterstein Nordrand)

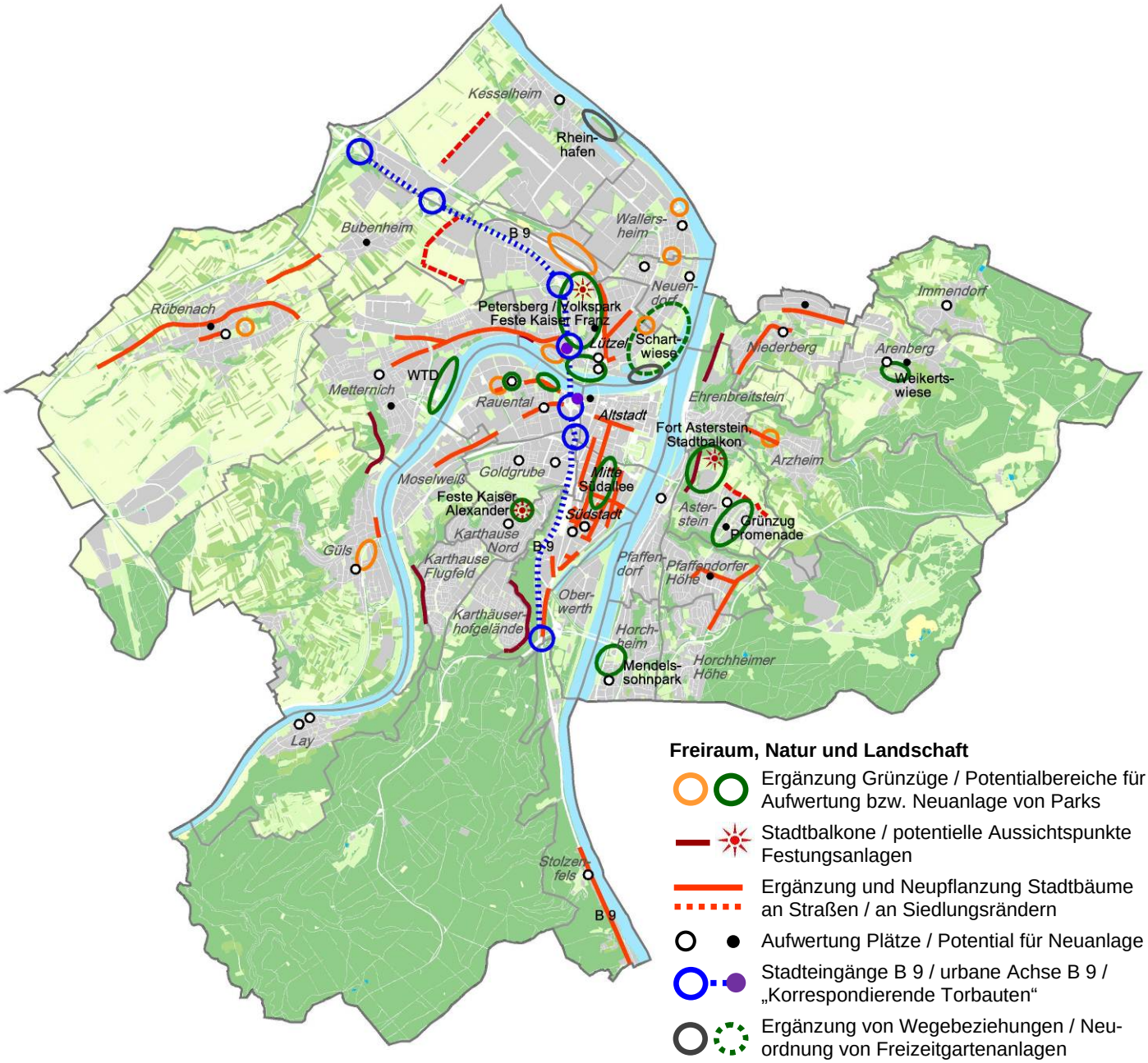
▶ Aufwertung bzw. Gestaltung von Stadt- und Ortseingängen, auch im Rahmen städtebaulicher Umstrukturierungsmaßnahmen (zentrale Dienstleistungsachse B 9)

▶ Städtebauliche bzw. freiraumgestalterische Ordnung und Aufwertung der großen, nicht organisierten Freizeitgartenanlagen (insbesondere Schartwiese Lützel)

▶ Ggfs. Ausweisung von neuen Schutzgebieten (z.B. Landschaftsschutzgebiete), Erstellung eines Ökokontos mit gezielter Bodenbevorratungspolitik für Ausgleichsflächen, Erstellung eines vollständigen Ausgleichsflächenkatasters

▶ Schutz der Landwirtschaftsflächen vor weiterer Zersiedelung durch Neubaugebiete und überdimensionierte Verkehrsprojekte (vor allem nördlich der Mosel), Erhalt der Kulturlandschaft (Streuobstwiesen, Weinhänge), Förderung der Möglichkeiten von Direktvermarktung regionaler Produkte (z.B. durch Wochenmärkte)

▶ Naturnahe Waldbewirtschaftung, u.a. Entwicklung strukturreicher Waldränder



Freiraum, Natur und Landschaft

- Ergänzung Grünzüge / Potentialbereiche für Aufwertung bzw. Neuanlage von Parks
- Stadtbalkone / potentielle Aussichtspunkte Festungsanlagen
- Ergänzung und Neupflanzung Stadtbäume an Straßen / an Siedlungsrändern
- Aufwertung Plätze / Potential für Neuanlage
- Stadteingänge B 9 / urbane Achse B 9 / „Korrespondierende Torbauten“
- Ergänzung von Wegebeziehungen / Neu-ordnung von Freizeitgartenanlagen

Freiraum, Natur und Landschaft

Der Flächenverbrauch sollte im Außenbereich künftig deutlich zu Gunsten einer verstärkten Innen-entwicklung reduziert werden. Im Innenbereich bieten insbesondere die ehemaligen Festungsanlagen Feste Kaiser Franz, Fort Asterstein und Feste Kaiser Alexander – teil-weise im Zusammenhang mit Kon-versionsflächen – ein großes Frei-raumentwicklungspotential.

rechts: Blick über den Petersberg in Lützel mit Volkspark, Feste Kaiser Franz und ehemaliger Standortver-waltung der Bundeswehr



Freizeit, Kultur und Tourismus

Den zahlreichen in Koblenz vorhandenen Freizeit- und Kultureinrichtungen kommt ebenso wie den Freiräumen eine große Bedeutung als weiche Standortfaktoren zu. Gleichzeitig erhöhen sie auch die touristische Attraktivität der Stadt. Dies gilt in besonderem Maße für die **Freizeit- und Naherholungsflächen**. Hier besteht Entwicklungspotential im Bereich zwischen Rübenach, Bubenheim und Metternich, zwischen Ehrenbreitstein, Niederberg, Arenberg und Arzheim (insbesondere Mühlental) sowie in Lützel (Petersberg). Die Erreichbarkeit der Naherholungsbereiche sollte verbessert werden (z.B. in Lützel, zwischen Rübenach und Bubenheim).

Im Bereich **Sport** sollte der Bestandspflege und Sanierung bestehender Anlagen die höchste Priorität zukommen. Teilweise wird die Aufgabe von nicht ausgelasteten Sportplätzen in städtebaulich sensiblen Bereichen und eine Zusammenlegung mit anderen Sportflächen empfohlen, so im Umfeld der Feste Kaiser Franz in Lützel und von Fort Asterstein. Zudem besteht Bedarf für den Bau eines neuen Stadtbades als Ersatz für das alte Stadtbad Weißer Gasse sowie einer Sporthalle für die berufsbildenden Schulen. Auch bei den **Spielplätzen** geht es vor allem um Erhalt, Pflege und im Einzelfall um Aufwertung der bestehenden Anlagen. Neue Spielangebote sollten in den dicht besiedelten Teilen der Stadt (Altstadt, Mitte und Südstadt), z.B. durch die Einrichtung von informellen Spielräumen durch Umgestaltung von Straßen und Plätzen geschaffen werden. Vorhandene Spielplätze können durch Angebote auch für Erwachsene und Senioren ergänzt werden (Mehrgenerationenspielplätze).

Das **Wanderwegenetz** in Koblenz ist bereits jetzt recht dicht. Gleichwohl sollte eine kontinuierliche Weiterentwicklung dieses wachsenden Freizeitsegments unter der Marke „Wanderpark Koblenz“ erfolgen. Insbesondere Lücken im Wegenetz sollten geschlossen werden (Uferwege im Bereich der Hafenanlagen, neue Verbindung Rübenach / Bubenheim). Ein besonderes Potential besteht in der Einrichtung eines Radwanderweges auf der stillgelegten Bahntrasse Bassenheim.

Im Bereich des **Denkmalschutzes** ist vor allem auf einen verstärkten Schutz von städtebaulichen Ensembles und Siedlungen (Erhaltungssatzungen) und von Gebäuden der Nachkriegsmoderne (insbesondere 1950er Jahre) zu achten. Auch in diesem Zusammenhang wird die Einrichtung eines Gestaltungsbeirats für Koblenz empfohlen. Die preußischen **Festungsanlagen** sind von einer besonderen Bedeutung für die Stadt Koblenz. Zum einen stellen sie sehr interessante Ziele für Touristen dar, zum anderen besteht vor allem im Bereich der Feste Kaiser Franz in Lützel, des Reduits der Feste Kaiser Alexander auf der Karthause und von Fort Asterstein noch ein großes städtebauliches und freiraumplanerisches Entwicklungspotential. Hier bedarf es übergreifender Planungen im Zusammenhang mit der Schaffung neuer Angebote für Freiraum- und Wohnflächen sowie Dienstleistungen. Die Festungsanlagen sollten zudem in ihrer Funktion als Veranstaltungs- und Ausstellungsorte gestärkt und in ihrer Gesamtheit vermarktet werden. Hierzu kann die Einrichtung von Themenwegen („Festungswegen“) zur touristischen Erschließung der Anlagen beitragen.

In Koblenz sind zahlreiche **Museen und Ausstellungen** vorhanden. Ihr Bekanntheitsgrad sollte erhöht werden. Auch sollte die Vernetzung der Museen untereinander verbessert werden. Hierbei können thematische Synergieeffekte genutzt werden, so insbesondere im Bereich Technik (Landesmuseum Festung Ehrenbreitstein, Wehrtechnische Studiensammlung und Eisenbahnmuseum in Lützel) und Kunst (Museum Ludwig, Mittelrhein-Museum). Generell sollte das Thema **Kunst** (inklusive Kunst im öffentlichen Raum) verstärkt als Imagefaktor für die Stadt genutzt werden (z.B. auch als „Pionier-Nutzung“ im Rahmen von städtebaulichen Konversionsvorhaben -> Fritsch-Kaserne u.a.). Ebenso sollte eine Ersatzfläche für eine neue „Hall of Fame“ für Graffiti-Kunst zur Verfügung gestellt werden (z.B. am Sportpark Oberwerth). Die Wahrnehmbarkeit und die fußläufige Erreichbarkeit der kulturellen Einrichtungen sollte verbessert werden (insbesondere in Lützel).

Die Koblenzer **Theater** stellen einen essentiell wichtigen Baustein des Kulturlebens in der Stadt dar. Vor diesem Hintergrund sollte insbesondere das Stadttheater als Mehrspartenhaus erhalten bleiben. Die Sanierungsmaßnahmen der vergangenen Jahre haben zu einer deutlichen qualitativen Aufwertung der **Veranstaltungsorte** (u.a. Rhein-Mosel-Halle, Schloss) in Koblenz geführt. Über Medienarbeit sollte eine weitere Profilierung von Koblenz als Messe-, Tagungs- und Kongressstandort erfolgen. Die zahlreichen Koblenzer **Events** zeigen den großen Wert qualitativ hochwertiger Freiräume in der Stadt auf. Entsprechend sollte die Qualität der öffentlichen Räume in der Stadt und in den Stadtteilen (hier insbesondere die meist zentral gelegenen Kirmesplätze) erhalten und gestärkt werden. Die Koblenzer Festungsanlagen sind durch ihr stimmungsvolles historisches Ambiente als Veranstaltungsorte prädestiniert und sollten in dieser Funktion weiter gestärkt bzw. hierfür hergerichtet werden. Darüber hinaus sollte eine Profilierung von Koblenz als Stadt der **Musik** erfolgen, da dieses Thema hier einen besonders hohen Stellenwert hat.

Weitere Inszenierungsmöglichkeiten im Rahmen des Stadtmarketings und der Tourismusförderung ergeben sich durch eine gezielte **Stadtbeleuchtung** (u.a. Raumkanten an den Flussufern, wichtige Gebäude, Stadteingänge und Stadtstraßen, öffentliche Räume). Auch hier kommt wiederum den Festungsanlagen eine besondere Rolle zu. Sie können eine „leuchtende Stadtkrone“ um die Innenstadt, mit einem „leuchtenden Juwel“ Forum Confluentes in ihrer Mitte, bilden. Standortpotentiale für neue **Hotels** befinden sich vor allem im Bereich der Weißer Gasse und des Koblenzer Hofs in der Altstadt sowie in der Langemarckkaserne (nach Entwidmung) in Lützel. Für die **Gastronomie** ist die Qualität der öffentlichen Räume von großer Bedeutung. Auch hier sollte insbesondere die Attraktivität der Stadtteilzentren gestärkt werden (Platzneugestaltungen, Verkehrsberuhigung). Solche Maßnahmen würden wiederum die touristische Anziehungskraft der Stadtteile erhöhen, in denen sich viele wichtige und potentielle **Sehenswürdigkeiten** von Koblenz befinden (z.B. Schloss und Schlosspark Stolzenfels). Verbesserte Wegebeziehungen für Fußgänger und Radfahrer sind dabei für eine touristische (wie auch freizeitbezogene) Erschließung der Stadt und ihrer Stadtteile unabdingbar.

Handlungsfelder

▶ Verbesserung der Wander-, Fuß- und Radwegeverbindungen zwischen den Naherholungs- und Siedlungsflächen, den kulturellen Einrichtungen und Sehenswürdigkeiten im Stadtgebiet, Schließung und Ergänzung von Lücken im Wegenetz (u.a. Mosel- und Rheinufer, Mühlental)

▶ Bestandpflege und Sanierung bestehender Sportanlagen, Aufgabe von Sportplätzen in städtebaulich besonders sensiblen Bereichen und ggfs. Zusammenlegung mit anderen nicht voll ausgelasteten Sportflächen

▶ Bau eines neuen Stadtbades als Ersatz für das alte Stadtbad Weißer Gasse

▶ Erhalt und Aufwertung von Spielplätzen, neue Spielmöglichkeiten in den Innenstadtbereichen durch Umgestaltung von Straßen und Plätzen, spielerisch-sportliche Angebote auch für Erwachsene und Senioren (Mehrgenerationenspielplätze)

▶ Weiterentwicklung des Koblenzer Wanderwegepotentials unter der Marke „Wanderpark Koblenz“, Ergänzung lokaler Wanderwege (z.B. zwischen Rübenach und Bubenheim), mögliche Nutzung der Bahntrasse Bassenheim als Radwanderweg

▶ Schutz von bedeutenden städtebaulichen Ensembles und Siedlungen (Erhaltungssatzungen) und von Gebäuden der Nachkriegsmoderne (1950er Jahre), Einrichtung eines Gestaltungsbeirats für Koblenz

▶ Städtebauliche und freiraumplanerische Entwicklung der Festungsbereiche Feste Kaiser Franz, Reduit Feste Kaiser Alexander, Fort Asterstein, Nutzung der Anlagen für Events, Theater- und Musikveranstaltungen und Ausstellungen, Vermarktung der Festungsanlagen in ihrer Gesamtheit betreiben, Einrichtung von „Festungswegen“ zur touristischen Erschließung / Vernetzung der Anlagen

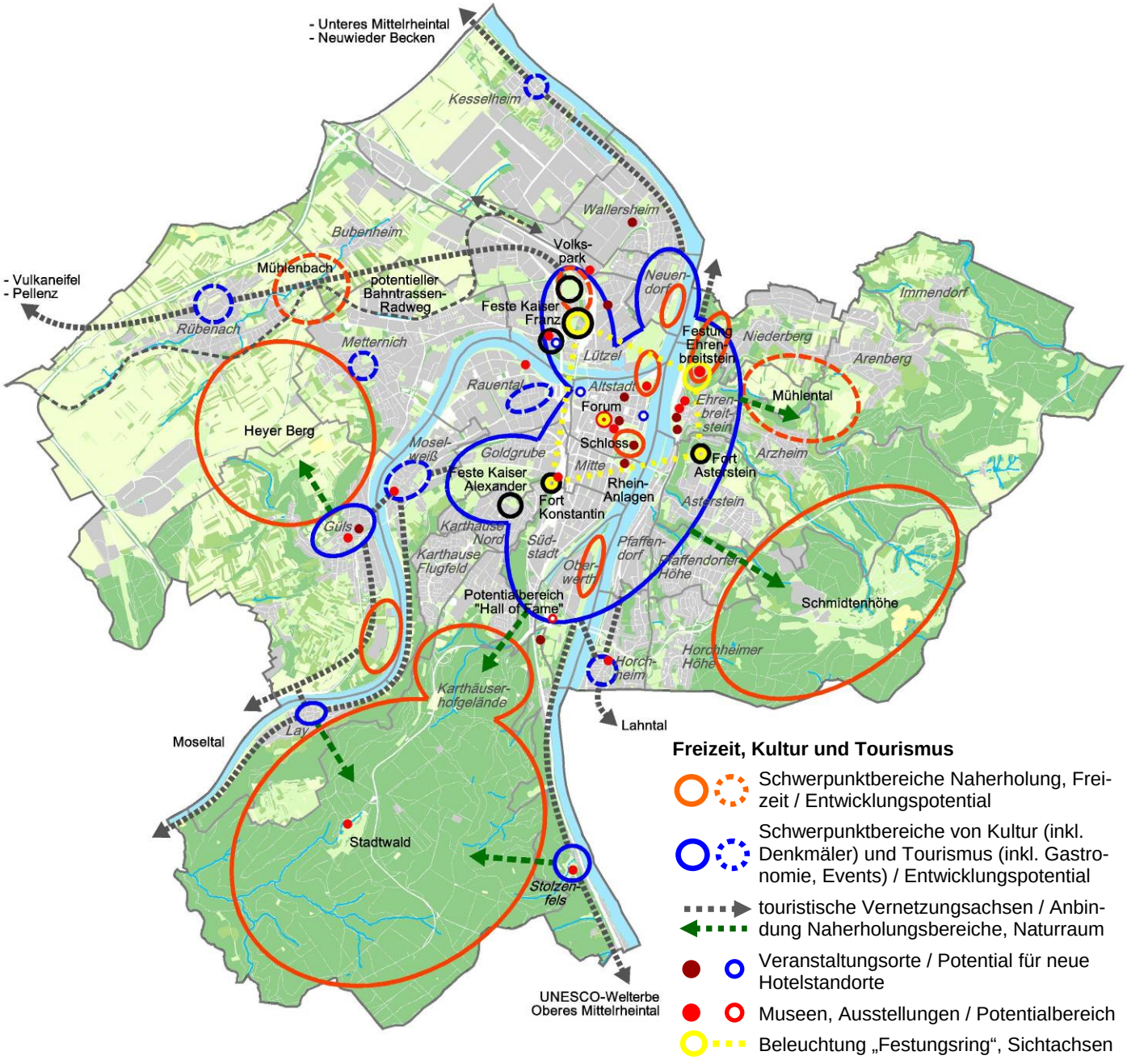
▶ Erhöhung des Bekanntheitsgrades der Museen, Verbesserung der Vernetzung der Museen untereinander, Nutzung thematischer Synergieeffekte (Technik, Kunst)

▶ Nutzung von Kunst als Imagefaktor für die Stadt und als möglicher Impulsgeber bei großen städtebaulichen Projekten (Konversionsvorhaben), Profilierung von Koblenz als Stadt der Musik, neue „Hall of Fame“ für Graffiti-Kunst

▶ Erhalt des Stadttheaters Koblenz als Mehrspartenhaus, weitere Profilierung der Stadt Koblenz als Messe-, Tagungs- und Kongressstandort, Nutzung potentieller Hotelstandorte (z.B. Koblenzer Hof, Weißer Gasse, Langemarckkaserne)

▶ Gezielte Stadtbeleuchtung, Lichtinszenierung der Festungsanlagen als „leuchtende Stadtkrone“ für Koblenz mit „strahlendem Juwel“ Forum Confluentes in der Mitte

▶ Aufwertung von öffentlichen Räumen in der Stadt und den Stadtteilzentren (Kirmesplätze) zur Steigerung der Attraktivität für Tourismus, Veranstaltungen, Gastronomie (u.a. Platzneugestaltungen, Verkehrsberuhigung)



Freizeit, Kultur und Tourismus

Koblenz verfügt über zahlreiche „schlafende Schätze“, wie z.B. historische Stadtteilkerne oder denkmalgeschützte Gebäude, die besser in Wert gesetzt werden können. Insbesondere die Festungsanlagen in Lützel, auf dem Asterstein und der Karthause bieten ein enormes kulturelles Entwicklungspotential im Zusammenhang mit weitergehenden städtebaulich-freiraumplanerischen Maßnahmen.

rechts: Fort Konstantin als Veranstaltungsort (Mittelrhein-Musik-Festival 2013)



Bildung und Soziales

Die Bereitstellung von Bildungs- und Weiterbildungseinrichtungen gehört zu den wichtigsten gesellschaftlichen Aufgaben, da Bildung einen erheblichen Einfluss auf beruflichen Erfolg und sozialen Status der Menschen hat. Diesbezüglich ist Koblenz sehr gut aufgestellt. Als Bildungsschwerpunkt entfaltet die Stadt eine starke Anziehungskraft bis weit in die Region hinein. Zu den wichtigen Themen im Bereich der **Schulen** gehören die Sicherung einer auch künftig möglichst flächendeckenden Versorgung mit Grundschulen („Kurze Beine, kurze Wege“), ein weiterer Ausbau der Ganztagsbetreuung (zur Stärkung der Vereinbarkeit von Familie und Beruf), Erhalt, Ausbau und Sicherung von Sprachfördermaßnahmen (zur Förderung der Integration von Ausländern und Menschen mit Migrationshintergrund in die Gesellschaft) sowie die Fortführung der Sanierung und Modernisierung der Koblenzer Schulgebäude.

Mit den Standorten der Universität Koblenz-Landau und der Hochschule Koblenz befinden sich zwar gleich zwei **Hochschulen** im Stadtgebiet, gleichwohl sind die Studierenden im Stadtbild kaum präsent. Ziel sollte hier eine bessere Vernetzung der Hochschulen mit der Innenstadt sein, auch um junge und gut ausgebildete Menschen vor dem Hintergrund des demographischen Wandels dauerhaft an die Stadt zu binden. Die Einrichtung neuer Studentenwohnheime ist hierbei ein wichtiger Baustein. Besonders umfassend ist das Angebot an **berufsbildenden Einrichtungen** in Koblenz mit einer ganzen Reihe von berufsbildenden Schulen, Fachschulen sowie von Einrichtungen der Wirtschaft (insbesondere auch der Industrie- und Handelskammer sowie von der Handwerkskammer) und von Behörden. Auf Grund des großen Einzugsbereichs der berufsbildenden Schulen ist eine gute Erreichbarkeit der Einrichtungen mit Angeboten des öffentlichen Personennahverkehrs hier besonders wichtig.

Im Bereich der **weiteren Bildungsangebote** ist Koblenz ebenfalls sehr gut aufgestellt. Zu den herausragenden Angeboten in der Stadt zählen die Volkshochschule und die neue Stadtbibliothek im Forum Confluentes. Auch andere Einrichtungen wie das Staatliche Koblenz Kolleg, wissenschaftliche Bibliotheken des Landes und der Hochschulen, die in Koblenz ansässigen Archive sowie kulturelle Institutionen wie Museen oder das Koblenzer Stadttheater stellen wichtige Bausteine in der „informellen“ Koblenzer (Weiter-)Bildungslandschaft dar. Einrichtungen wie der Bibliotheks- und Schulbücherbus sowie die Stadtteilbibliotheken sollten genauso dauerhaft gesichert werden wie das insgesamt hohe Niveau der Bildungsangebote. Vorgeschlagen wird die Etablierung eines zentralen Bildungsportals im Internet zur besseren Vernetzung der Bildungseinrichtungen in der Stadt und der Region.

Bei den **Kindertagesstätten** verfügt Koblenz über eine praktisch flächendeckende Versorgung. Hier stehen vor allem die Sicherung der vorhandenen Einrichtungen zur Bereitstellung einer wohnortnahen Kinderbetreuung sowie der weitere bedarfsgerechte Ausbau des Angebots an Ganztagsbetreuung zur Förderung der Vereinbarkeit von Familie und Beruf, sowie die Erfüllung des gesetzlichen Anspruchs an Betreuungsplätze für unter dreijährige Kinder im Vordergrund. Insbesondere in den Kitas

sollte die möglichst früh einsetzende Sprachförderung von Kindern mit Migrationshintergrund weiter ausgebaut und intensiviert werden. Für **Kinder und Jugendliche** gibt es zahlreiche Freizeit- und Bildungsangebote in der Stadt. Hierzu zählen u.a. die Jugendhäuser und Jugendtreffs, die mobile Jugendarbeit und Jugendkulturarbeit sowie Ferienfreizeiten. Die bestehenden Jugendtreffs sollten auf Grund ihrer sozialen Funktion für die Stadtteile erhalten, geschlossene ggfs. reaktiviert werden.

Im Hinblick auf eine Weiterentwicklung von Koblenz als familienfreundliche Stadt kommen insbesondere der Vereinbarkeit von Familie und Beruf durch den Ausbau von Ganztagesbetreuungsangeboten an Kitas und Schulen sowie der Schaffung von familiengerechtem und bezahlbarem Wohnraum Schlüsselfunktionen zu. Hierbei sollten auch innerstädtische und innenstadtnahe Lagen für **Familien** im Sinne des Leitbildes der „Europäischen Stadt“ attraktiviert werden, um vorhandene Infrastruktur besser auszunutzen und durch eine verstärkte Nutzungsdurchmischung Wege zu verkürzen. Die zahlreichen vorhandenen Beratungsangebote für Familien sollten besser vernetzt, der „Koblenzer Online-Beratungs- und Informations-Guide“ sollte ausgebaut werden. Eine stärkere Vernetzung sollten auch die **ehrenamtlichen Tätigkeiten** in der Stadt erfahren, z.B. aufbauend auf der Koblenzer Ehrenamtsbörse.

Die speziellen Anforderungen der verschiedenen Altersgruppen sollten in der Stadtentwicklung verstärkt Berücksichtigung finden. Generell gehören hierzu ein leistungsfähiger öffentlicher Personennahverkehr, ein durchgängiges und sicheres Rad- und Fußwegenetz, ein lebenswertes Wohnumfeld (z.B. durch Verkehrsberuhigungsmaßnahmen) und eine gute Zugänglichkeit zu Infrastrukturen des täglichen Bedarfs, z.B. Nahversorgung. Für die Gruppe der **Senioren** ist die Schaffung von seniorengerechten und infrastrukturnahen Wohnungen von besonderer Bedeutung. Auch sollten spezielle Bildungs- und Weiterbildungsmaßnahmen sowie generationenübergreifende Projekte wie beispielsweise Generationengärten oder Mehrgenerationenspielplätze gefördert werden, um ein aktives Altern in der Stadt zu ermöglichen. Da es sich bei Koblenz um den wichtigsten **Gesundheit**sstandort im nördlichen Rheinland-Pfalz handelt, sollte hier eine deutlichere Profilierung der Stadt erfolgen, z.B. auch durch Aufbau eines Internetauftritts zur Bündelung von Informationen zum Thema.

Dem Thema **Integration** kommt in Koblenz ein sehr hoher Stellenwert zu, zumal hier Menschen aus über 130 verschiedenen Nationen zusammen leben. Die Sprachförderung ist dabei von herausragender Bedeutung. Der Gefahr sozialer Segregation und der Stigmatisierung von Quartieren mit hohem Migrantenanteil sollte durch städtebauliche Aufwertung (z.B. im Rahmen des Programms Soziale Stadt) begegnet werden. Öffentliche Räume und Einrichtungen sollten generell möglichst barrierefrei gestaltet werden, um Menschen mit körperlichen Beeinträchtigungen eine **Teilhabe** am gesellschaftlichen Leben zu erleichtern. Die Gestaltung der städtischen Räume hat auch Einfluss auf die **Sicherheit** in der Stadt. „Angsträume“ sollten z.B. durch bessere Beleuchtung abgebaut, „tote“ monofunktionale Bereiche generell vermieden werden. Die Initiativen zur Sicherheit und Sauberkeit in der Stadt sollten fortgeführt werden, Bezirksbüros der Polizei in den Stadtteilen erhalten bleiben.

Handlungsfelder

▶ Beibehaltung einer möglichst flächendeckenden Versorgung mit Grundschulen, Ausbau der Ganztagsbetreuung an den Koblenzer Schulen, Ausbau von Sprachfördermaßnahmen und Schulsozialarbeit, Fortführung der Gebäudesanierungen

▶ Verbesserung der Anbindung der Hochschulen an die Innenstadt, Stärkung der Präsenz studentischen Lebens in der Stadt, Einrichtung neuer Studentenwohnheime

▶ Optimierung der Erreichbarkeit der berufsbildenden Schulen durch den ÖPNV, weitere Sanierung der öffentlichen berufsbildenden Schulen

▶ Erhalt der Stadtteilbibliotheken sowie von Bibliotheks- und Schulbücherbus, bessere Vernetzung der Bildungseinrichtungen (z.B. Bildungsportal im Internet)

▶ Sicherstellung einer wohnortnahen Kinderbetreuung und Erfüllung des gesetzlichen Anspruchs an Betreuungsplätzen, weiterer Ausbau der Ganztagsbetreuung und Sprachförderung

▶ Kinder- und jugendgerechte Stadtplanung (u.a. Wohnumfeldgestaltung), Erhalt und Ergänzung des Angebots von Jugendtreffs in den Stadtteilen, Nutzung der Koblenzer Festungsanlagen für Ferienfreizeiten und Jugendkulturarbeit

▶ Familienfreundliche Stadtplanung (u.a. familiengerechter und bezahlbarer Wohnraum, auch in zentralen Bereichen der Stadt und der Stadtteile), weitere Förderung der Vereinbarkeit von Familie und Beruf (Ganztagsbetreuung für Kinder), bessere Vernetzung von Beratungsangeboten (Internet)

▶ Seniorengerechte Stadtplanung (u.a. Schaffung seniorengerechter und infrastrukturnaher Wohnungen in der Innenstadt und den zentralen Bereichen der Stadtteile), Förderung von Bildungsmaßnahmen für ältere Menschen und generationenübergreifender Projekte (z.B. Generationengärten)

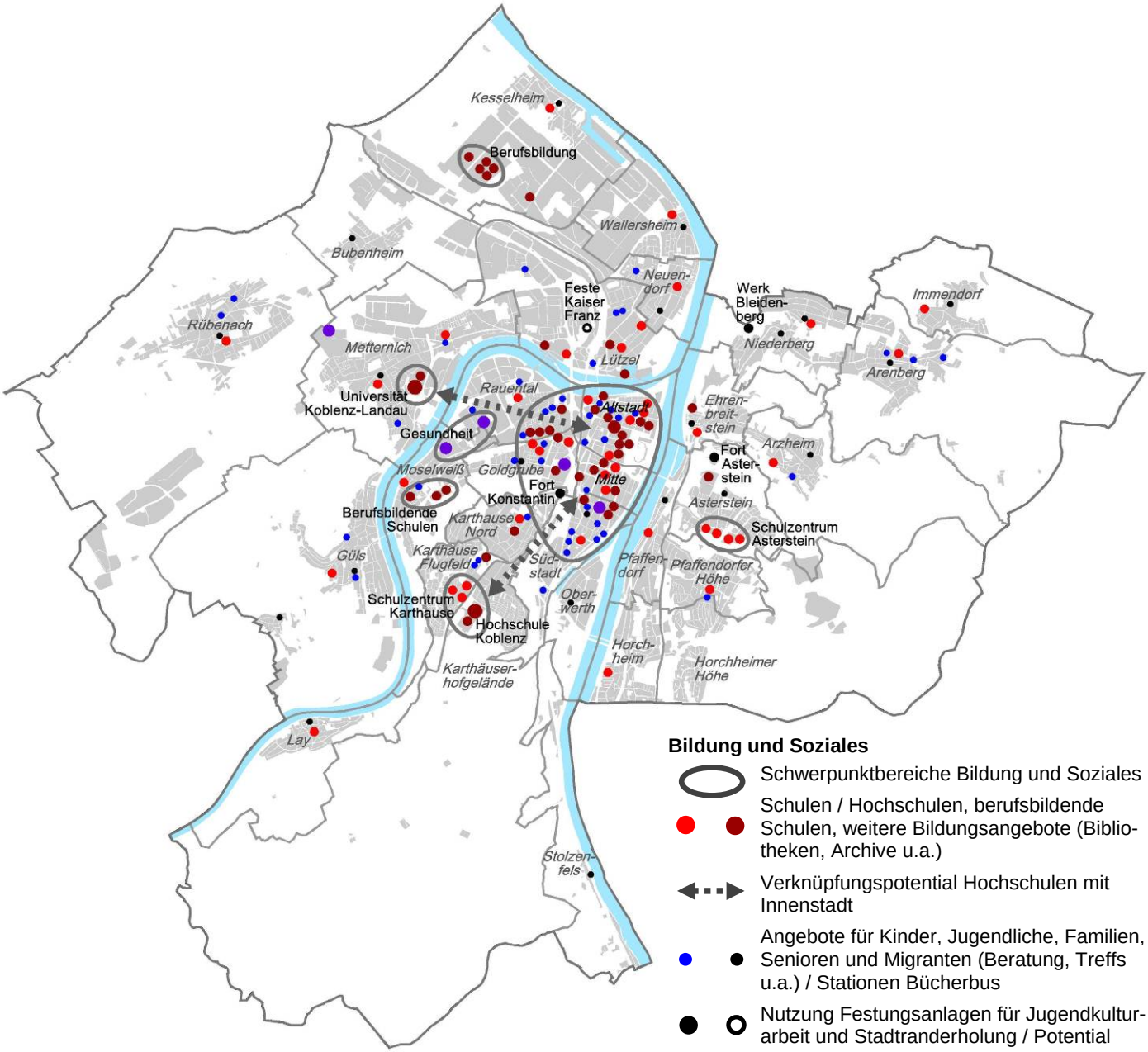
▶ Stärkere Förderung und Vernetzung ehrenamtlicher Tätigkeiten (durch Koblenzer Ehrenamtsbörse, Anlaufstelle im Bürgeramt für Senioren)

▶ Profilierung der Stadt Koblenz als Gesundheitszentrum mit überregionaler Bedeutung, Aufbau eines Internetauftritts zum Thema Gesundheit in Koblenz, Sicherung der medizinischen Grundversorgung in den Stadtteilen

▶ Städtebauliche Aufwertung von Stadtteilen mit sehr hohem Migrantenanteil zur Vermeidung sozialer Segregation und Stigmatisierung, Stärkung der Sprachförderung als Schlüsselthema der Integration, Informationsangebote

▶ Weiterer barrierefreier Ausbau der öffentlichen Flächen und Einrichtungen

▶ Abbau von Angsträumen (u.a. durch Beleuchtung), Erhalt von Bezirksbüros der Polizei in den Stadtteilen, Präsenz von Fußstreifen in den Abend- und Nachtstunden



Bildung und Soziales

Koblenz verfügt über eine sehr großen Bestand an Bildungseinrichtungen und sozialer Infrastruktur. Der räumliche Schwerpunkt liegt dabei im Bereich der Innenstadt und des westlichen Innenstadtrandes (Goldgrube, Rauental). Dies unterstreicht die Notwendigkeit einer Reduzierung der Barrierewirkung der B 9. Die Festungsanlagen sollten verstärkt als Standorte für Jugendkulturarbeit oder Stadtranderholungen genutzt werden.

rechts: Blick über die Universität Koblenz-Landau in Metternich



5.2 Räumliche Schwerpunkte und Prioritäten

In der Zusammenschau bzw. Überlagerung der Handlungsfelder aus den sechs Themenfeldern der Stadtentwicklung ergeben sich für die Stadt Koblenz eine Reihe **räumlicher Schwerpunktbereiche**. Prinzipiell gilt: je zentraler die Fläche und je größer die Anzahl der sich in diesen Bereichen überlagernden Einzelthemen, desto höher ist die Wahrscheinlichkeit für Synergieeffekte und umso höher ist in Folge der zu erwartende Nutzen im Hinblick auf eine künftige städtebauliche Entwicklung einzuschätzen. Die räumlichen Schwerpunktbereiche in dieser Betrachtung konzentrieren sich auf Flächen im Zusammenhang mit Siedlungsflächen, umfassen aber Handlungsoptionen aus allen Themenfeldern der Stadtentwicklung. Darüber hinaus bestehen Abhängigkeiten zwischen den Schwerpunktbereichen und Maßnahmen an anderen Stellen im Stadtgebiet, wie beispielsweise aus dem Themenfeld Verkehr (Pflege und Ergänzung Straßen-, Rad- und Fußwegenetz, Stärkung ÖPNV).

Da die Schaffung von neuem **Wohnraum** für die kommenden Jahre zu den zentralen Aufgaben der Stadtentwicklung zählt, sollten Bereiche mit einem großen Wohnflächenpotential (im Sinne der Leitlinien der Stadtentwicklung) mit Priorität entwickelt werden. Hierzu zählen insbesondere die zivilen und militärischen Konversionsliegenschaften, allen voran die Fritsch-Kaserne im Stadtteil Niederberg. Der Bereitstellung von Flächen für die wirtschaftliche Entwicklung der Stadt kommt ebenfalls ein hoher Stellenwert zu. Auch hier sollte der Fokus verstärkt auf eine Innentwicklung gelegt und Aspekte einer verstärkten Nutzungsdurchmischung von Wohnen und Arbeiten – vor allem bei **Dienstleistungen** / Bürostandorten – gelegt werden.

Entwicklungsschwerpunkte in Entwicklungsachsen

Aus den Betrachtungen des Masterplans ergeben sich für das Koblenzer Stadtgebiete zwei wesentliche räumliche **Entwicklungsachsen**, in denen eine Konzentration von möglichen Schwerpunktbereichen der Stadtentwicklung festzustellen ist. Die Entwicklungsachse in Nord-Süd-Richtung umfasst Lützel, den innerstädtischen Abschnitt der B 9 und den südlichen Stadteingang bei Oberwerth. Die Ost-West-Achse reicht von der Fritsch-Kaserne in Koblenz-Niederberg über die weiteren Schwerpunktbereiche in den Stadtteilen Rauental und Metternich bis nach Rübenach.

In der übergeordneten **Entwicklungsachse in Nord-Süd-Richtung** liegen der räumlichen Reihenfolge nach von Norden nach Süden folgende potentielle Schwerpunktbereiche der Stadtentwicklung mit möglichen Handlungsfeldern:

▶ **Entwicklungsschwerpunkt Lützel** – Stadtteil mit räumlicher Verteiler- bzw. Gelenkfunktion nördlich der Mosel mit erheblichem Sanierungsbedarf (Stadtumbau), Stärkung Zentrum Lützel, Verkehrsberuhigung (u.a. Neuendorfer Straße), Aufwertung Wilhelm-Stöppler-Platz und Schüllerplatz, Umnutzung von Konversionsflächen, insbesondere ehemalige Standortverwaltung der Bundeswehr (STOV) / Feste Kaiser Franz als Dienstleistungsstandort, Entwicklungspotential Langemarckkaserne nach

militärischer Entwidmung (Standort für Dienstleistung und Wohnen, potentieller Hotelstandort), Herstellung durchgängiger Wegebeziehungen am Moselufer (vor allem im Bereich Wasser- und Schifffahrtsamt), Entwicklung Freiraumkomplex Petersberg (Volkspark, Umfeld Feste Kaiser Franz, Promenade Ostrand, Wegevernetzung), Aufwertung weiterer Frei- und Grünflächen (Moselufer), Pflanzung von Stadtbäumen (Andernacher Straße, Wallersheimer Weg), Stärkung der Funktion als Stadteingang (Langemarckkaserne), Einrichtung Parkraumbewirtschaftung im Zuge städtebaulicher Aufwertungsmaßnahmen, Aufwertung Bahnhof Lützel, neue Rad- und Fußwegebeziehungen in Nord-Süd-Richtung (STOV) und Ost-West-Richtung (STOV, Bahnhof Lützel), Einrichtung eines Schutzstreifens für Radfahrer am Brenderweg, Ensembleschutz für Siedlung „Am Volkspark“ und Wohnanlage „Lützelhof“

▶ **„Dienstleistungsachse B 9“** – Entwicklung des innerstädtischen Abschnitts der B 9 als zentraler und wohnortnaher Standort für Dienstleistungen / Büros unter Einbeziehung vorhandener Flächenpotentiale (z.B. Handelshofgelände, Quartier Weißer Gasse) und langfristiger Umstrukturierungspotentiale (innerstädtische Gewerbegebiete, insbesondere Franz-Weis-Straße), Etablierung von Wohnen in zweiter Reihe (Franz-Weis-Straße), Verknüpfungen mit Entwicklungsschwerpunkten Lützel und Rauental Zentrum, städtebauliche Integration und Aufwertung als Stadteingang, Stärkung der Rad- und Fußwegevernetzung zwischen der Innenstadt und den westlichen Stadtteilen (Rauental, Goldgrube)

▶ **„Stadteingang Süd“** – langfristiges Potential für städtebauliche Umstrukturierung des Bereichs Laubach (Südstadt, Oberwerth) als wohnortnaher Dienstleistungsstandort im räumlichen Zusammenhang mit der Entwicklung der B 9 als Dienstleistungsachse, Aufwertung südlicher Stadteingang, Verbesserung der Rad- und Fußwegebeziehungen (auch Anschluss Karthause), langfristiges Potential für Etablierung eines intermodalen Verknüpfungsbereichs als Umsteigebeziehung zwischen verschiedenen Verkehrsmitteln (Park & Ride, Car-Sharing, ggfs. Standort für neuen Schienenhaltepunkt)

Die übergeordnete **Entwicklungsachse in Ost-West-Richtung** umfasst der räumlichen Reihenfolge nach von Osten nach Westen folgende potentielle Schwerpunktbereiche der Stadtentwicklung mit möglichen Handlungsfeldern:

▶ **Fritsch-Kaserne** – Entwicklung als neuer Wohnstandort (aktuell größtes Wohnflächenpotential der Innenentwicklung), mögliche Ergänzung durch Dienstleistungen / Büroflächen in Bestandsgebäuden, möglicher Standort für Seniorenresidenz, Herstellung einer starken räumlichen Verbindung mit Festungspark und Seilbahn durch zentralen Grünzug, Herstellung von entsprechenden Wegeverbindungen, Entwicklung des Technischen Bereichs Ost als kleinteiliges Gewerbegebiet, Entwicklungspotential Technischer Bereich West bei militärischer Entwidmung (vgl. Anhang)

▶ **Rauental Zentrum** – Aufwertung des östlichen Stadteingangs und strukturelle Umnutzung des Gewerbegebiets an der Schlachthofstraße (im Zusammenhang mit Entwicklung Dienstleistungsachse B 9), Nutzung möglicher behördlicher Umstruktu-

rierungsbereiche (Schlachthofstraße, Blücherstraße), Schließung von Baulücken, Stärkung des zentralen Versorgungsbereichs im Bereich der Moselweißer Straße, Verkehrsberuhigung und Pflanzung von Stadtbäumen an Schlachthofstraße und Moselweißer Straße, Aufwertung Vorplatz St. Elisabeth und Moselufer, Anlage von Schutzstreifen für Radfahrer an Moselweißer Straße, evtl. Einrichtung einer Fahrradstraße in der Steinstraße, Ensembleschutz für Siedlung „Im Wittgarten“

▶ **Rauental, Büropark Moselstausee** – Stärkung der Funktion als Dienstleistungsstandort mit Ergänzung durch Wohnnutzungen (z.B. im Bereich des ehem. Schlachthofgeländes), Verlagerung störender gewerblich-industrieller Restnutzungen, Aufwertung von Grünflächen („Kastanienhof“) und Grünbeziehungen (Anbindung Grünzüge an Blücherstraße), potentieller Standort für neues Stadtbad

▶ **Metternich, Wehrtechnische Dienststelle (WTD)** – Potentialbereich für eine Entwicklung als Dienstleistungs- und Wohnstandort nach militärischer Entwidmung, mögliche Freiraumentwicklung am Moselufer („Moseluferpark“), potentielle Erweiterungsfläche für Technologiezentrum Koblenz, potentieller Standort für hochschulnahe Einrichtungen, Stärkung des Grünzugs sowie der Rad- und Fußwegebeziehung am Moselufer, Verbesserung der Erreichbarkeit des Moselufers aus dem Stadtteilzentrum, Stärkung Naherholungsfunktion („Stadtstrand“)

▶ **Metternich Zentrum** – Stärkung Wohnen im Zentrum durch Nutzung von Flächenpotentialen (z.B. Blockinnenbereich Trierer Straße / Kemmertstraße / Weingasse / Pfaffengasse), Potential für langfristige Entwicklung in Richtung zentraler Nahversorgungsbereich, Verkehrsberuhigung und Pflanzung von Stadtbäumen westlicher Abschnitt Trierer Straße, Aufwertung Kirmesplatz an Trierer Straße

▶ **Rübenach** – Potential für die Entwicklung neuer Wohnflächen als Stadtteilarrondierung („In der Krummfuhr“) und als Innenentwicklungsbereiche („In der Grünwies“), Etablierung eines Lebensmittel-Nahversorgers (möglicher Standort „In der Grünwies“ bei Änderung B-Plan 237), Verlegung K 12 zur Verkehrsentlastung und zur Erschließung des möglichen Baugebiets „In der Krummfuhr“, Verkehrsberuhigung Aachener Straße (mittlerer Abschnitt im Ortskernbereich), Pflanzung von Stadtbäumen und Anlage eines Schutzstreifens für Radfahrer an der Aachener Straße, Etablierung einer Rad- und Fußwegeverbindung Richtung Bubenheim

Weitere potentielle Entwicklungsschwerpunkte

Außerhalb der beiden Entwicklungsachsen befinden sich **weitere potentielle Schwerpunktbereiche** der Stadtentwicklung, in denen sich verschiedene Handlungsfelder konzentrieren. Hierbei handelt es sich um folgende Bereiche:

▶ **Arenberg Zentrum** – Potential für zentralen Versorgungsbereich durch Ansiedlung eines Lebensmittel-Nahversorgers im Stadtteilzentrum (Immendorfer Straße), Verkehrsberuhigung Ostabschnitt Pfarrer-Kraus-Straße (ggfs. hier auch Umbau in Mischverkehrsfläche), Aufwertung Stadtteilplatz („Am Parkplatz“), Sicherung Grün-

zuganbindung Weikertswiese an Silberstraße, durchgehende Wegeverbindung Weikertswiese Richtung Naherholungsgebiet Mühlental

▶ **Asterstein** – Aufwertung des (entbehrlichen) Vorhaltebereichs der Stadtteilverbindungsstraße rechte Rheinseite zu Grünzug mit „grünem Platz“ (Stadteingang) an der Straße Lehrhohl, Anlage Promenade nördlicher Siedlungsrand, Wohnflächenentwicklung Goeben-Siedlung unter Beibehaltung einer zentralen Grünfläche, freiraumplanerische Entwicklung des Umfeldes Fort Asterstein, Anbindung an Stadtbalkon

▶ **Pfaffendorfer Höhe, Horchheimer Höhe** – künftiges Entwicklungspotential Gneisenau-Kaserne nach militärischer Entwidmung als Wohnstandort, potentieller Standort für Lebensmittel-Nahversorger im Zusammenhang mit Konversion der Kaserne, Potential für moderate Nachverdichtung der Wohnsiedlung „Cité des Cadres“, langfristig Etablierung eines Stadtteilzentrums mit Potential für Quartiersplatz, Pflanzung von Stadtbäumen an den Straßen Ellingshohl, Von-Witzleben-Straße

▶ **Horchheim** – Vernetzung der Teilbereiche des Mendelssohnparks (insbesondere mit Rheinufer), Nutzung Flächenpotentiale Reiffenbergstraße, Aufwertung Stadtteilplätze, Verbesserung Wegeanbindung an Rheinufer

▶ **Stolzenfels** – Aufwertung Kapellener Platz, nach Möglichkeit teilweise Verkehrsberuhigung B 9 / Rhenser Straße sowie Pflanzung von Stadtbäumen, Verbesserung der Querungsmöglichkeiten Richtung Rheinufer, Verbesserung Radwegebeziehung Innenstadt (Oberflächensanierung), Potential für Ansiedlung einer Seniorenwohnanlage, Stärkung Wegeverbindungen Richtung Naherholungsgebiet Stadtwald

▶ **Karthause Nord** – Potential für die Entwicklung von Wohn- und Grünflächen (Park) auf den Flächen der ehemaligen Fachhochschule und im Umfeld der Reste der Feste Kaiser Alexander, Potential für Entwicklung einer Ortskernlage Einzelhandel, Aufwertung zentraler Quartiersplatz Karthause Nord (Parkplatz Spechtstraße)

▶ **Bubenheim** – Potential für die Entwicklung neuer Wohnflächen als Stadtteilarrondierung („In der Flötz“), Aufwertung des Stadtteilzentrums durch Verkehrsberuhigung der zentralen Abschnitte der Hauptstraßen (Malterstraße / St.-Maternus-Straße / Weißenthurmer Straße / In den Wiesen, ggfs. Potential für Anlage eines neuen Platzes im Kreuzungsbereich), Rad- und Fußwegeverbindung Richtung Rübenach

▶ **Neuendorf Zentrum / alter Dorfkern** – Potential für langfristige Entwicklung in Richtung zentraler Nahversorgungsbereich, stärkere Nutzung des touristischen Potentials, Aufwertung der Wegebeziehungen vom Zentrum in Richtung Moselufer, Aufwertung des öffentlichen Raums (z.B. Entwicklung Kirchenvorplatz St. Peter als Stadtteilplatz), Ensembleschutz für Siedlung „Im Hüttenstück“

Potentielle Entwicklungen außerhalb der Schwerpunktbereiche

Grundsätzlich sollten neben den vorgeschlagenen Schwerpunktbereichen auch die zentralen Bereiche der Innenstadt (Altstadt, Mitte, Südstadt) und der oben nicht auf-

geführten Stadtteile gemäß den Leitlinien der Stadtentwicklung gestärkt werden. Hierzu führt der Masterplan Koblenz eine Reihe von potentiellen Handlungsoptionen in den verschiedenen Themenfeldern der Stadtentwicklung auf. Diese reichen u.a. von einer Stärkung des Wohnens durch die Aktivierung von Flächenpotentialen über verkehrliche Maßnahmen wie beispielsweise Verkehrsberuhigung, die Anlage neuer Radwege oder die Verbesserung von Fußwegebeziehungen bis hin zu freiraumplanerischen Aspekten wie der Aufwertung von Grünanlagen und Plätzen oder der Pflanzung von Stadtbäumen.

Die mögliche Umsetzung dieser Einzelmaßnahmen ist dabei als kontinuierlicher Prozess unabhängig von den vorgeschlagenen Schwerpunktsetzungen der Stadtentwicklung zu verstehen.

Koblenzer Festungsanlagen

Ein wichtiges Sonderthema für die Stadtentwicklung stellen die Koblenzer Festungsanlagen dar. Diese haben in den vergangenen Jahren einerseits bereits eine Aufwertung erfahren – allen voran die Festung Ehrenbreitstein. Dennoch besteht nach wie vor auch ein sehr großes Entwicklungspotential, insbesondere in Bezug auf die Feste Kaiser Franz in Lützel, die Reste der Feste Kaiser Alexander (Karthause Nord), das Fort Asterstein sowie in Teilen auf das Fort Konstantin (Karthause Nord). Dabei können die Festungsanlagen „Zellkerne“ für eine städtebauliche und/oder freiraumplanerische Entwicklung auch des weiteren Umfeldes bilden (insbesondere Feste Kaiser Franz, Feste Kaiser Alexander).

Generell sollte eine (touristische) Vernetzung der Anlagen untereinander erfolgen z.B. in Form von Themenwegen (vgl. Projektvorschlag „Koblenzer Festungswege“, Themenfeld „Freizeit, Kultur und Tourismus“ -> „Die Koblenzer Festungsanlagen“). Für die Festungsanlagen selbst bieten sich schwerpunktmäßig kulturelle Nutzungen an. Vor allem für eine Bespielung durch Veranstaltungen sind sie – bei entsprechender Herrichtung – prinzipiell sehr gut geeignet (Beispiel Fort Konstantin, Fort Asterstein). Dies gilt auch für eine Nutzung durch Ausstellungen oder als Orte für Jugendkulturarbeit (Beispiel Fort Konstantin) und für Kinder- und Jugendfreizeiten (Beispiel Stadtranderholung Fort Asterstein). Den Festungsanlagen kann bei einer entsprechenden Inszenierung (z.B. Beleuchtung, Herstellung von Blickbeziehungen) die Funktion einer „Stadtkrone“ zukommen. Folgende mögliche Handlungsfelder werden für die Festungsanlagen vorgeschlagen:

▶ **Feste Kaiser Franz** – Weitere Sanierung der Anlage, mögliche Nutzung für kulturelle Zwecke (Ausstellungen, Veranstaltungen) im Zusammenhang mit weiterer städtebaulicher bzw. freiraumplanerischer Entwicklung des Umfeldes (vgl. „Entwicklungsschwerpunkt Lützel“), Einbeziehung von Festungsresten (ehemalige Moselflesche) im Bereich Langemarckkaserne (abhängig von militärischer Entwidmung), Gestaltung des ehemaligen Standorts der Bubenheimer Flesche im Volkspark (z.B. als Aussichtspunkt), Wegevernetzung der Anlagen untereinander

▶ **Fort Konstantin** – Weitere Sanierung der Anlage, Weiternutzung für Veranstaltungen (Schwerpunktnutzung), potentieller Standort für Ausstellungen, Verbesserung der Wegevernetzung (Innenstadt, Osthang Karthause, Feste Kaiser Alexander)

▶ **Feste Kaiser Alexander** – Einbindung der Festungsreste (Reduit und Löwentor) in eine Freiraumgestaltung im Zusammenhang mit einer weitergehenden städtebaulichen Entwicklung des Umfeldes (vgl. Entwicklungsschwerpunkt „Karthause Nord“), Herstellung eines Aussichtspunkts im Bereich des ehemaligen Reduits der Feste

▶ **Fort Asterstein** - Weitere Sanierung der Anlage, mögliche Nutzung für kulturelle Zwecke (Ausstellungen, Veranstaltungen), Herstellung eines Aussichtspunkts (z.B. Aussichtsplattform), freiraumplanerische Gestaltung des Umfeldes, Anbindung an Stadtbalkon Asterstein (vgl. Entwicklungsschwerpunkt „Asterstein“)

Prioritätenbildung

In den vorangegangenen Abschnitten wurde eine Reihe von möglichen Schwerpunktbereichen der Stadtentwicklung definiert. Diese können auf Grund der Vielzahl der darin enthaltenen Maßnahmen nicht gleichzeitig entwickelt werden. Empfohlen wird von daher zunächst eine Konzentration auf einzelne Schwerpunktbereiche mit besonders großen Flächenpotentialen für Wohnen und Wirtschaft (insbesondere für Dienstleistungen) innerhalb der beiden Entwicklungsachsen. Die Bestimmung von Prioritäten ist dabei letztendlich ein politischer Entscheidungsprozess. Insofern hat die Benennung der folgenden vier potentiellen Schwerpunktbereiche einen empfehlenden Charakter.

Vorgeschlagen wird eine prioritäre Entwicklung der **Fritsch-Kaserne** in Niederberg (Auftakt der Ost-West-Entwicklungsachse) als Standort für Wohnen, Gewerbe und Dienstleistung (vgl. Anhang). Die Entwicklung der Fritsch-Kaserne kann dabei auch als „Experimentierfeld“ für eine proaktive Stadtentwicklung unter möglicher Verwendung neuer Umsetzungswerkzeuge, wie beispielsweise einer Entwicklungsgesellschaft, fungieren.

Ferner sollte eine gezielte Stärkung des **Büroparks Moselstausee** als Dienstleistungsstandort erfolgen, ergänzt durch arbeitsplatz- und innenstadtnahes Wohnen (u.a. im Bereich Schlachthofgelände).

Auch wenn die Entwicklung einer zentralen **Dienstleistungsachse B 9** als wichtiger Baustein der Nord-Süd-Entwicklungsachse als ein langfristiges Projekt angelegt ist, sollten zeitnah erste Weichenstellungen erfolgen. Empfohlen wird die Erstellung einer städtebaulichen Rahmenplanung für diesen Bereich.

Vorgeschlagen wird zudem eine mittelfristige Entwicklung potentieller Wohnbauflächen in **Rübenach** („In der Grünwies“, Ortsteilarrondierung „In der Krummfuhr“). Eine Verkehrsberuhigung der klassifizierten Aachener Straße im Ortskernbereich sollte möglichst zeitnah getestet werden.



Blick von Osten über die **Fritsch-Kaserne**

Für die Fritsch-Kaserne mit ihren großen Flächenreserven wird eine prioritäre Entwicklung als Wohnstandort vorgeschlagen. Ergänzend kann hier auch ein neues Gewerbegebiet im Technischen Bereich Ost entstehen. Empfohlen wird zudem eine räumliche Anbindung an den Festungspark.



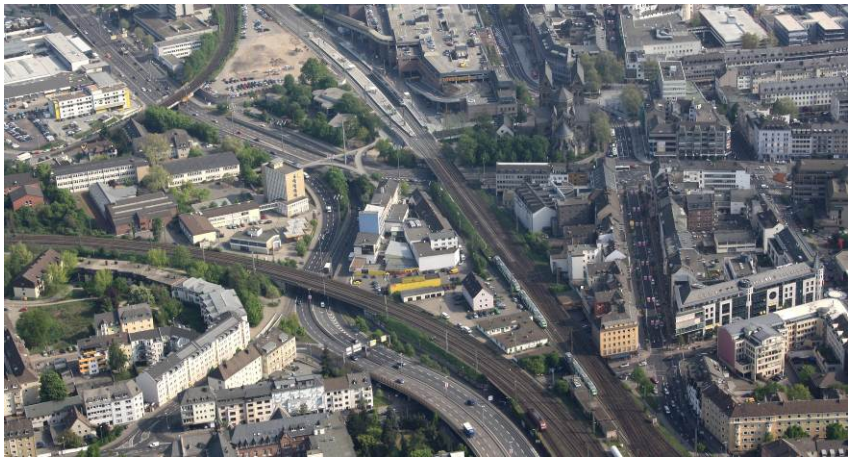
Blick von Nordosten auf den **Büropark Moselstausee**

Der Büropark sollte in seiner Funktion als Dienstleistungsstandort gestärkt werden. Empfohlen wird zudem eine Ergänzung durch arbeitsplatz- und innenstadtnahes Wohnen bei einer Verlagerung störender gewerblich-industrieller Restnutzungen.



Blick von Westen über die potentielle **Dienstleistungsachse B 9**

Der innerstädtische Abschnitt der B 9 sollte unter Einbeziehung vorhandener Potentialflächen (z.B. Handelshofgelände -> Bildmitte) langfristig in Richtung eines zentralen und wohnortnahen Dienstleistungsstandorts entwickelt werden.



Blick von Süden über die potentielle **Dienstleistungsachse B 9**

Ziel der Entwicklung ist auch eine verbesserte städtebauliche Einbindung der B 9 und eine Verringerung der Barrierewirkung zwischen der Innenstadt und den westlichen Stadtteilen. Denkbar sind Wohnnutzungen in „zweiter Reihe“.



Blick von Norden über **Rübenach**

Der Stadtteil weist mit den beiden Flächen „In der Krummfuhr“ (links im Bild) und „In der Grünwies“ (Bildmitte) ein gut entwickelbares Wohnflächenpotential auf. Ggfs. könnte in der „Grünwies“ ein Lebensmittel-Nahversorger angesiedelt werden.



Blick von Südwesten über **Lützel**

Lützel kommt städtebaulich eine Verteiler- bzw. Gelenkfunktion nördlich der Mosel zu. Der Stadtteil bildet den Auftakt der Nord-Süd-Entwicklungsachse. Potentiale bestehen u.a. in einer Entwicklung der ehemaligen Standortverwaltung der Bundeswehr / Feste Kaiser Franz (am linken Bildrand).



Blick von Westen über den Stadtteil **Karthause Nord**

Mitten im Stadtteil Karthause Nord befinden sich größere Freiflächen im Umfeld der Reste der Feste Kaiser Alexander (links im Bild) und des ehemaligen Hochschulstandorts. Diese sind gut für Wohnzwecke und eine freiraumplanerische Entwicklung geeignet.



Blick von Südosten über den „**Stadteingang Süd**“

Der Bereich an der Laubach weist ein langfristiges Umstrukturierungspotential in Richtung eines wohnortnahen Dienstleistungsstandorts auf. Ferner könnte hier langfristig ein intermodaler Verknüpfungsbereich (Umsteigebeziehungen zwischen verschiedenen Verkehrsmitteln) entstehen.



Blick von Nordosten über **Arenberg**

Der Stadtteil weist ein Entwicklungspotential als zentraler Versorgungsbereich bei Ansiedlung eines Lebensmittel-Nahversorgers an einem integrierten Standort auf. Die Grünzuganbindung Weikertswiese (linke Bildhälfte) sollte gesichert werden.



Blick von Südosten über den Stadtteil **Asterstein**

Die Vorhaltetrasse für die (entbehrliche) Stadtteilverbindungsstraße rechte Rheinseite (unterer Bildrand) sollte in einen zentralen Grünzug mit „grünem Platz“ (Stadteingang Lehrhohl) aufgewertet werden. Das Wohnflächenpotential der Goeben-Siedlung (Bildmitte) sollte weiter entwickelt werden.



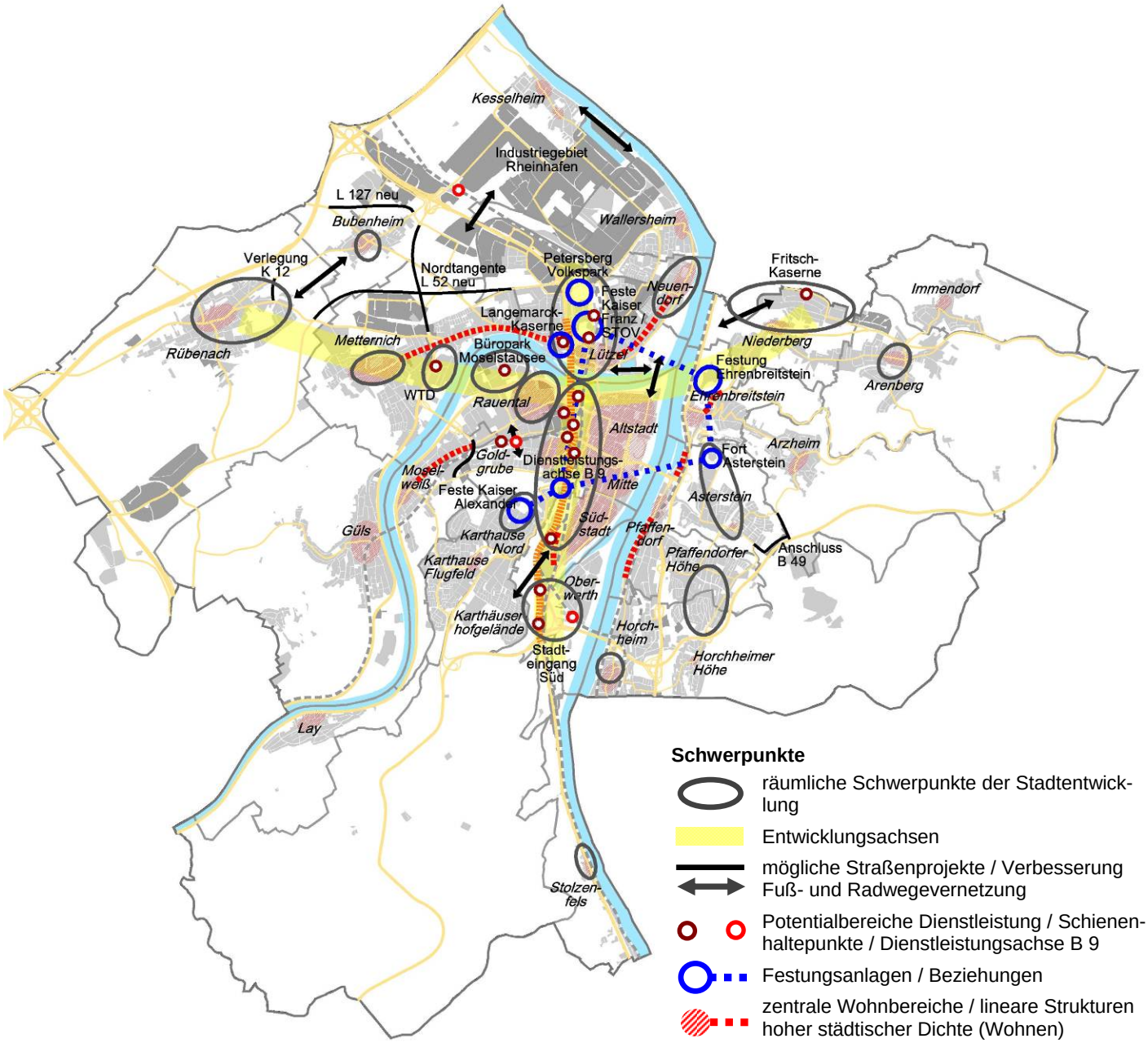
Blick von Norden über die **Pfaffendorfer Höhe** und **Horchheimer Höhe**

Die Gneisenau-Kaserne (linke Bildhälfte) verfügt über ein sehr großes Entwicklungspotential als Wohnstandort (nach militärischer Entwidmung), während in der sog. „Cité des Cadres“ (rechte Bildhälfte) eine moderate Nachverdichtung erfolgen könnte.



Blick von Nordwesten über **Bubenheim**

Am Südrand von Bubenheim („In der Flötz“) besteht Potential für die Entwicklung neuer Wohnflächen im Rahmen einer Stadtteilarrondierung. Das Stadtteilzentrum (linke Bildhälfte) sollte durch Verkehrsberuhigungsmaßnahmen aufgewertet werden.



Schwerpunkte

- räumliche Schwerpunkte der Stadtentwicklung
- Entwicklungsachsen
- mögliche Straßenprojekte / Verbesserung Fuß- und Radwegevernetzung
- Potentialbereiche Dienstleistung / Schienenhaltepunkte / Dienstleistungsachse B 9
- Festungsanlagen / Beziehungen
- zentrale Wohnbereiche / lineare Strukturen hoher städtischer Dichte (Wohnen)

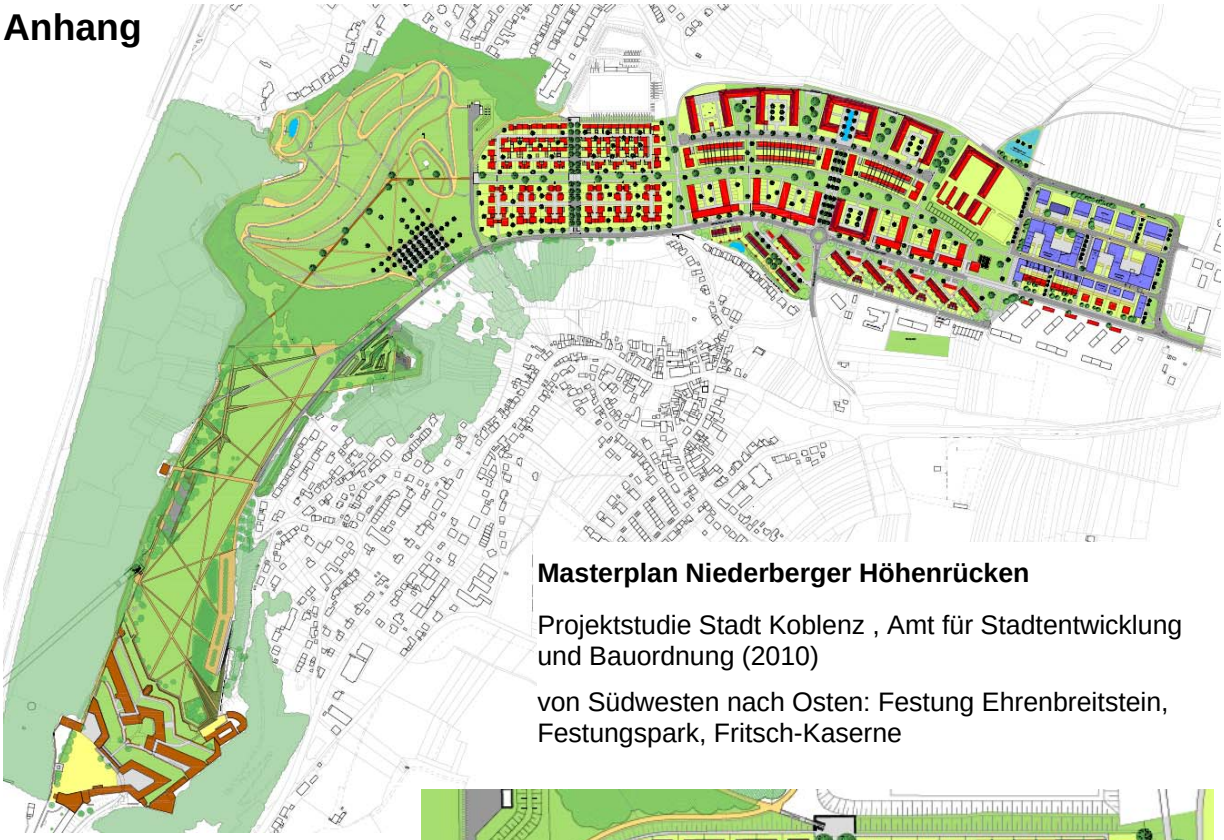
Mögliche Schwerpunkte der Stadtentwicklung

Auf der Karte sind die potentiellen Schwerpunktbereiche der Stadtentwicklung in Koblenz zu erkennen. Diese konzentrieren sich in zwei Entwicklungsachsen in Nord-Süd- und Ost-West-Richtung. Die Fritsch-Kaserne bildet den wichtigsten Potentialbereich. Ein Sonderthema stellen die Festungsanlagen dar, die die Funktion einer Stadtkrone übernehmen können.

rechts: Blick von Nordosten über die Potentialbereiche Weißer Gasse, B 9 und Rauental



Anhang



Masterplan Niederberger Höhenrücken

Projektstudie Stadt Koblenz , Amt für Stadtentwicklung und Bauordnung (2010)

von Südwesten nach Osten: Festung Ehrenbreitstein, Festungspark, Fritsch-Kaserne



Fritsch-Kaserne I

Projektstudie Stadt Koblenz, Amt für Stadtentwicklung und Bauordnung (2010)

rechts: Bebauungsvorschlag für verdichtetes Wohnen im Technischen Bereich West (Fläche noch militärisch gewidmet)

unten: Impressionen aus dem BUGA-Festungspark, Seilbahn mit direkter Anbindung an die Innenstadt, Aussichtsbauwerk, Abenteuer-Spielplatz am Werk Bleidenberg







Fritsch-Kaserne II

Projektstudie Stadt Koblenz, Amt für Stadtentwicklung und Bauordnung (2010)

rechts: studentischer Entwurf für die Umnutzung eines Bestandsgebäudes, Kombination von Wohnen und Dienstleistung

unten: Bebauungsvorschlag für den Teilbereich Mitte (ehemaliger Mannschaftsunterkunftsbereich)

ganz unten: Bespiele für eine mögliche bauliche und freiraumplanerische Entwicklung mit städtischen Reihenhäusern, zentralem Grünzug, Miet- und Eigentumswohnungen











Quellenverzeichnis

Literatur

Drees & Sommer, im Auftrag der Stadt Koblenz – „Standortentwicklung Fritsch-Kaserne Koblenz“, 2011

Deutsches Institut für Urbanistik (Hrsg.); Dr. phil. Heinz, Werner – „Integrierte Konzepte der Stadtentwicklung – Ein Workshopbericht“, in: Difu-Berichte, 1/2004

GIU Gesellschaft für Innovation und Unternehmensförderung mbH im Auftrag des Ministeriums der Finanzen des Landes Rheinland-Pfalz – „Exemplarisches Wohnen auf dem Petrisberg - Dokumentation zum Projekt“, 2005

www.bkeg.de

www.diearchitekten.org

www.egp.de

www.fm.rlp.de

www.petrisberg.de

Abbildungen

alle Karten: Stabsstelle für integrierte Stadtentwicklung

Luftfotos: Amt für Wirtschaftsförderung, Koblenz

Foto Seite 21: Piel Media

Fotos Seite 36, 37: Stabsstelle für integrierte Stadtentwicklung (Seite 37 Bildbeispiele, von links nach rechts: Artilleriekaserne Saarbrücken, Deidesheimer Anger München, Ackermannbogen München)

Ansicht und Schnitt Seite 37 rechts oben: Informationsdienst Holz – „Studienpreis Fritsch-Kaserne Koblenz – Ein Ensemble wird weiter gedacht“, hier: Schnabel, Dominik – „Wohnen in der Fritsch-Kaserne“, Diplomarbeit im WS 2007/2008, Fachhochschule Kaiserslautern