

Integriertes städtebauliches Entwicklungskonzept

Stadtumbaugebiet "Raentaler Moselbogen"



der Stadt Koblenz

Textteil

Stadt: Koblenz
Gemarkung: Raental
Flur: 2 und 6

**Entwurf für die Unterrichtung des Fachbereichsausschusses IV
und des Umweltausschusses**

Gefördert durch :



Bundesministerium
für Verkehr, Bau
und Stadtentwicklung



STÄDTEBAU-
FÖRDERUNG
von Bund, Ländern und
Gemeinden



Rheinland-Pfalz
MINISTERIUM
DES INNERN, FÜR SPORT
UND INFRASTRUKTUR

Erstellt von:

DR. SPRENGNETTER UND PARTNER GBR

Dr.-Ing. H. O. Sprengnetter

Dipl.-Ing. (FH) M. Faßbender

Brohltalstraße 10
56656 Brohl-Lützing

Tel.: 02633/4562-0
Fax: 02633/457277

E-Mail: info@sprenghnetter-ingenieure.de
Internet: www.sprenghnetter-ingenieure.de



Stand: Oktober 2015

Stadt: Koblenz**Gemarkung: Rauental****Flur:****2 und 6****Inhaltsverzeichnis**

1 Aufgabenstellung und Vorgehensweise	1
2 Zentralörtliche Funktionen und planungsrechtliche Vorgaben.....	3
2.1 Lage und Abgrenzung des Stadtumbaugebietes	3
2.2 Funktionen nach der Landesplanung und Raumordnung	5
2.2.1 Landesentwicklungsprogramm IV (LEP IV)	5
2.2.2 Regionaler Raumordnungsplan Mittelrhein-Westerwald (RROP)	7
2.3 Flächennutzungsplan.....	8
2.4 Masterplan Koblenz	9
2.5 Angrenzendes und bestehendes Planrecht.....	10
2.6 Lärmaktionsplanung	11
2.7 Schutzgebiete	14
2.7.1 Hochwasserschutz.....	14
2.7.2 Gewässerschutz, Trinkwasser- und Heilquellenschutz	14
2.7.3 Schutzgebiete nach Naturschutzrecht	14
2.8 Stadterneuerung in Koblenz	15
3 Bestandsaufnahme mit Bewertung und Herleitung von Leitlinien.....	20
3.1 Historische Entwicklung.....	20
3.2 Siedlungsstruktur / Flächennutzung / Topografie / Grünstruktur.....	27
3.3 Bevölkerung und Bevölkerungsentwicklung, Demografie	36
3.4 Wohnen, Baulandentwicklung und Bausubstanz unter energetischen Aspekten	49
3.5 Arbeitsplätze und gewerbliche Entwicklung	59
3.6 Soziale und kulturelle Infrastruktur, Versorgung, Dienstleistungen.....	63
3.7 Verkehrliche Situation	67
3.8 Eigentümerstruktur	69
3.9 Befragungsergebnisse.....	70
3.9.1 Gewerbetreibende	70
3.9.2 Bewohner.....	78
3.9.3 Eigentümer.....	86
4 Entwicklungsziele und Schwerpunkte	87
4.1 Allgemeine Entwicklungsziele.....	87
4.2 Räumliche Handlungsschwerpunkte	89
4.2.1 Vorbemerkung zu allen räumlichen Handlungsschwerpunkten	89
4.2.2 Südliche Peter-Klößner-Straße	89
4.2.3 Mittlere Peter-Klößner-Straße	91
4.2.4 Nördliche Peter-Klößner-Straße.....	93
4.2.5 Westliche Pastor-Klein-Straße.....	95
4.2.6 Nord-Süd-Grünzug mit Fuß-/Radweg.....	97
4.2.7 Östliche Pastor-Klein-Straße mit Hallenbadneubau	98
4.2.8 Karl-Tesche-Straße und Ludwig-Erhard-Straße	106
4.2.9 Moselufer	107
4.2.10 Schlachthofstraße	109
4.3 Abgrenzungsvorschlag	112
4.4 Auswirkungen der Planung.....	115
4.4.1 Gender Planning.....	115
4.4.2 Belange des Klimaschutz	118
4.4.3 Auswirkungen auf die Betroffenen.....	118
5 Maßnahmen und Handlungskonzept.....	119
5.1 Maßnahmengruppe 1 Vorbereitung der Gesamtmaßnahme	119
5.2 Maßnahmengruppe 2 Ordnungsmaßnahmen	120
5.3 Maßnahmengruppe 3 Baumaßnahmen.....	123
6 Umsetzungsstrategie und Zeitplan.....	124
6.1 Maßnahmen mit Ausgaben	124
6.2 Einnahmen.....	126
7 Wahl des städtebaulichen Instrumentariums	127
7.1 Abgrenzung des Programmgebietes	127
7.2 Festlegung des Verfahrens.....	127
7.3 Öffentlichkeitsbeteiligung.....	128

Abbildungsverzeichnis

Abbildung 1: Abgrenzung des vorläufigen Programmgebietes	3
Abbildung 2: Lage des Plangebietes.....	4
Abbildung 3: Luftbild	5
Abbildung 4: Auszug aus dem LEP IV	6
Abbildung 5: Auszug Abgrenzung des Welterbes Oberes Mittelrheintal.....	6
Abbildung 6: Auszug aus dem RROP Mittelrhein-Westerwald.....	7
Abbildung 7: Auszug aus dem Entwurf 2014 des RROP Mittelrhein-Westerwald	8
Abbildung 8: Auszug aus dem wirksamen Flächennutzungsplan der Stadt Koblenz	9
Abbildung 9: Übersicht Bebauungspläne und Änderungen.....	10
Abbildung 10: Lärmkartierung Hauptverkehrsstraßen tags	12
Abbildung 11: Lärmaktionsplanung Stufe 1	12
Abbildung 12: Lärmkartierung der Stufe 2 Industrie- und Gewerbegebiete	13
Abbildung 13: Überschwemmungsgrenzen	14
Abbildung 14: Blick über das Sanierungsgebiet Boelcke-Kaserne.....	16
Abbildung 15: Vogelschau zur 1000-Jahr-Feier der Rheinlande, 1925 (Ausschnitt)	21
Abbildung 16: Planung des neuen Dienstleistungszentrums Rauental, um 1964.....	21
Abbildung 17: Entwicklungsphasen der Stadt Koblenz	22
Abbildung 18: Betriebsbestand 1995/1996	23
Abbildung 19: Dispositionsflächen1995/96	24
Abbildung 20: Anteil Siedlungs- und Verkehrsfläche.....	27
Abbildung 21: Flächennutzung in den Gemarkungen der Stadt Koblenz.....	30
Abbildung 22: Auszug aus dem FNP für den Stadtteil.....	31
Abbildung 23: Luftbild des Stadtteils, Maßstab 1:10.000.....	32
Abbildung 24: Schwarzpläne und Schrägaufnahmen.....	34
Abbildung 25: Bevölkerungswachstum Koblenz und Kleinregion in %.....	36
Abbildung 26: Anteil über 65-jähriger Stadt Koblenz und RLP.....	37
Abbildung 27: Altersgruppen Stadt Koblenz und Kleinregion.....	38
Abbildung 28: Bevölkerungsprognose Stadt Koblenz und Kleinregion	39
Abbildung 29: Veränderung der Einwohnerzahlen im Jahresvergleich nach statistischen Bezirken.....	41
Abbildung 30: Einwohnerdichte nach Baublöcken in Koblenz.....	42
Abbildung 31: Altersgruppen Stadtteil Rauental und Stadt Koblenz	43
Abbildung 32: Anteile der Bevölkerung mit Migrationshintergrund an der Gesamtbevölkerung in	45
den statistischen Bezirken	
Abbildung 33: Bewohner pro Wohnung	50
Abbildung 34: Wanderungsbilanzen der Stadt Koblenz nach Bundesländern	52
Abbildung 35: Gebäude nach Baujahr	54
Abbildung 36: Güterbahnhof Rauental.....	61
Abbildung 37: Blick über Rauentaler Moselbogen	61
Abbildung 38: Nahversorgung 2015 – Nahversorgungsindex im bewohnten Stadtgebiet.....	65
Abbildung 39: zum Nahversorgungszentrum umgebautes ehemaliges Schlachthofgebäude.....	66
Abbildung 40: Fahrradstadtplan	67
Abbildung 41: Vorschlag zur Änderung der Abgrenzung vor Luftbild.....	113
Abbildung 42: Abgrenzungsvorschlag.....	114

Tabellenverzeichnis

Tabelle 1: Verfahrensübersicht	2
Tabelle 2: Flächennutzung	27
Tabelle 3: Anteil Siedlungs- und Verkehrsfläche	28
Tabelle 4: Siedlungs- und Verkehrsfläche absolut und pro Einwohner	28
Tabelle 5: Flächennutzung in den Gemarkungen der Stadt Koblenz in %	30
Tabelle 6: Bevölkerungswachstum Koblenz und Kleinregion	36
Tabelle 7: Anteil über 65-jähriger Stadt Koblenz und Kleinregion	37
Tabelle 8: Altersgruppen Stadt Koblenz und Kleinregion	38
Tabelle 9: Bevölkerungsprognose Stadt Koblenz und Kleinregion	39
Tabelle 10: Ausländeranteil Stadt Koblenz und Kleinregion	40
Tabelle 11: Bevölkerungswachstum Stadtteil Rauental und Stadt Koblenz	41
Tabelle 12: Anteil über 65-jähriger Stadtteil Rauental und Stadt Koblenz	43
Tabelle 13: Altersgruppen Stadtteil Rauental und Stadt Koblenz	43
Tabelle 14: Ausländeranteil Stadtteil Rauental und Stadt Koblenz	44
Tabelle 15: Familienstand und Haushaltsstruktur	46
Tabelle 16: Wohnungsbestand	49
Tabelle 17: Anteil Einfamilienhäuser am Wohnungsbestand	49
Tabelle 18: Bewohner pro Wohnung	50
Tabelle 19: Gebäude nach Baujahr	54
Tabelle 20: Gebäude nach Heizungsart	55
Tabelle 21: Wohnungsbestand	56
Tabelle 22: Anteil Einfamilienhäuser am Wohnungsbestand	57
Tabelle 23: Bewohner pro Wohnung	57
Tabelle 24: Sozialversicherungspflichtig Beschäftigte	59
Tabelle 25: Pendler	59
Tabelle 26: Struktur der sozialversicherungspflichtig Beschäftigten am Arbeitsort Koblenz im Vergleich zu Rheinland-Pfalz	60
Tabelle 27: Anschlussquoten an infrastrukturelle Angebote	65
Tabelle 28: Eigentümerstruktur	69
Tabelle 29: Unzufriedenheit/Wichtigkeit der allgemeinen Aufgaben	88
Tabelle 30: Gender-Check	116
Tabelle 31: Maßnahmen mit Ausgaben und Umsetzungszeitpunkt	124

Fotos:

Foto 1: noch vorhandenes Mineralöllager 1995 südlich Pastor-Klein-Straße, heute Fahrradproduktionswerk.....	24
Foto 2: ehemalige Tanklager 1995 nördlich der Pastor-Klein-Straße, heute noch Brachfläche	24
Foto 3: Schlachthofgelände 1995, Blick von Ecke Schlachthofstraße/Ludwig-Erhard-Straße, heute Parkplatz.....	25
Foto 4: Schlachthofgelände 1995, Blick in das Areal von Süden, heute Einkaufszentrum.....	25
Foto 5: Schlachthof 1995, Blick von der Schlachthofstraße, heute Einkaufszentrum.....	25
Foto 6: Kreuzung Peter-Klöckner-Straße/Pastor-Kleinstraße 1995, Nutztviehhalle rechts im Bild, heute links noch vorhandene ehemalige Spedition und rechts Brachfläche	25
Foto 7: Nutztviehhalle 1995, westlich der Peter-Klöckner-Straße, heute Landwirtschaftskammer und Brachfläche.....	26
Foto 8: Abfallbehälter an der Mosel	84
Foto 9: südliche Peter-Klöckner-Straße.....	90
Foto 10: mittlere Peter-Klöckner-Straße	91
Foto 11 nördliche Peter-Klöckner-Straße	93
Foto 12: neue Wohnbebauung „Am Moselstausee“	94
Foto 13: Potentialfläche im Nordwesten der Peter-Klöckner-Straße.....	94
Foto 14: westliche Pastor-Klein-Straße.....	95
Foto 15: noch westliche Pastor-Klein-Straße.....	96
Foto 16: Fuß-/Radweg	97
Foto 17: Rehaszentrum.....	98
Foto 18: Potentialfläche Schwimmbad.....	99
Foto 19: Stellplatzfläche	101
Foto 20: ehemaliger Betriebshof des städtischen Tiefbauamtes.....	102
Foto 21: östliche Pastor-Klein-Straße	103
Foto 22: Pastor-Klein-Straße zwischen Ludwig-Erhard-Straße und Schleuse.....	104
Foto 23: Karl-Tesche-Straße und Ludwig-Erhard-Straße.....	106
Foto 24: Moselufer.....	108
Foto 25: östliche Schlachthofstraße.....	109
Foto 26: Schlachthofstraße zwischen Ludwig-Erhard-Straße und Rauentalshöhe.....	110
Foto 27: Bebauung südlich der Schlachthofstraße	111

Pläne:

- Plan 1: Abgrenzung des vorläufigen Programmgebietes
- Plan 2: Bestandsplan Eigentümer
- Plan 3: Analyseplan Nutzungen / Konflikte / Bausubstanz
- Plan 4: Analyseplan Verkehr und Grün
- Plan 5: Potential- und Maßnahmenplan
- Plan 6: Visionenplan
- Plan 7: Abgrenzungsvorschlag

1 Aufgabenstellung und Vorgehensweise

Mit Schreiben des Ministeriums des Inneren, für Sport und Infrastruktur des Landes Rheinland-Pfalz vom 14.10.2014 ist die Stadt Koblenz in das Bund-Länder-Programm zur städtebaulichen Erneuerung „Stadtumbau“ (STU) aufgenommen worden. Die Programmaufnahme umfasst das vorläufige Fördergebiet, das vom Stadtrat am 25.07.2015 beschlossen wurde (siehe Abbildung 1).

Das Programm der städtebaulichen Erneuerung „Stadtumbau“ dient vorrangig Oberzentren und Mittelzentren mit Brach- und Konversionsflächen mit besonderem Erneuerungsbedarf. Das Programm *„ist eine Antwort auf gravierende demografische, wirtschaftliche und soziale Umbrüche, die die Rahmenbedingungen der Stadtentwicklung seit Beginn der 1990er-Jahre ... grundlegend verändert und geprägt haben.“*¹

Die Oberzentren (und Mittelzentren) bilden die Säulen der Daseinsvorsorge. Ihre Funktionsfähigkeit und die Erhaltung der zentralen Funktionen sind für ganze Regionen von Bedeutung. Auch zentrale Orte unterliegen dem Strukturwandel und müssen aufgrund demografischen und wirtschaftlichen Wandels stadtentwicklungspolitische Ziele setzen und strukturelle Anpassungen vornehmen, d.h. sich ihrer Aufgabe als zentraler Ort stellen.

In der Stadt Koblenz befinden sich mehrere Konversions- und Brachflächen, dies ist z.T. der militärischen Historie der Stadt geschuldet. Es gilt diese Flächen einer Folgenutzung zuzuführen, die der Erfüllung der Funktionen des Oberzentrums dienlich sind. Eine der Flächen im Umbruch ist seit mehreren Jahrzehnten der Rauentaler Moselbogen. Der Standort in zentraler Lage bietet Flächenpotentiale, die exakt für obige unterstützende Aufgabe geeignet sind. Es liegen allerdings aufgrund der Vornutzung Entwicklungshemmnisse vor, die eine Vielzahl an Einzelmaßnahmen zu deren Überwindung bedürfen. Diese Einzelmaßnahmen müssen koordiniert und aufeinander abgestimmt werden. Demnach bietet sich eine Gesamtmaßnahme zur Bewältigung der Herausforderungen der Umstrukturierung an.

Es gilt die Folgen verschiedener Nutzungsaufgaben in dem Plangebiet als Potentiale und Chancen zu nutzen.

Das Oberzentrum Koblenz passt mit dem Gebiet „Rauentaler Moselbogen“ gut in das Programmprofil. Die zukünftige gebietsbezogene Entwicklung bietet dem Land und der Stadt auf gesetzlicher Grundlage bessere Möglichkeiten, Fördermittel bereitzustellen und einzusetzen. Fördervoraussetzung ist die Erarbeitung eines abgestimmten integrierten Entwicklungskonzeptes (ISEK) für die Stadt Koblenz, den Stadtteil Rauental und das Programmgebiet, in dem gebietsbezogenen Ziele und Maßnahmen dargestellt sind.

Zunächst müssen deshalb die räumlichen Leitlinien für die Gesamtstadt und den Stadtteil und die Erarbeitung des städtebaulichen Entwicklungskonzeptes (unter Einbeziehung der gesamtstädtischen Entwicklung und bereits bestehender Entwicklungsansätze) im Vordergrund stehen. Hierzu gehören auch die Darstellung des Handlungsbedarfs innerhalb des eigentlichen Fördergebiets „Rauentaler Moselbogen“, die Erarbeitung von Zielvorstellungen, Lösungsstrategien und die Ermittlung notwendiger Maßnahmen sowie die Aufstellung einer Kosten- und Finanzierungsübersicht.

¹ Vhw-Dienstleistungs GmbH: Stadtumbau – Ein Leitfaden, Bonn April 2010

Aufgabe des Integrierten städtebaulichen Entwicklungskonzeptes ist neben der Herleitung von Zielen, die in Maßnahmen münden auch die Überprüfung der Gebietsabgrenzung. Die Städtebaufördermittel sollen in den Gebieten eingesetzt werden, in denen Handlungsdruck besteht. Sofern sich im Zuge der Erstellung des ISEK herausstellt, sei es durch Ortsbegehung oder Befragung, dass eine Änderung des Plangebietes sinnvoll erscheint, wird dies unter den einzelnen Kapitel dargelegt.

Tabelle 1: Verfahrensübersicht

Verfahrensschritt	von	bis
Beschluss der vorläufigen Abgrenzung des Fördergebietes	25.07.2014	
Aufnahme in das Förderprogramm durch Schreiben des Ministeriums vom	14.10.2014	
Befragung der Betroffenen	26.08.2015	08.09.2015
Vorabstimmung mit der ADD	26.10.2015	
Beratung im Fachbereichsausschuss		
Zustimmung im Stadtrat		

2 Zentralörtliche Funktionen und planungsrechtliche Vorgaben

2.1 Lage und Abgrenzung des Stadtumbaugebietes

Das vom Stadtrat am 25.07.2014 beschlossene vorläufige Programmgebiet wird wie folgt umgrenzt:

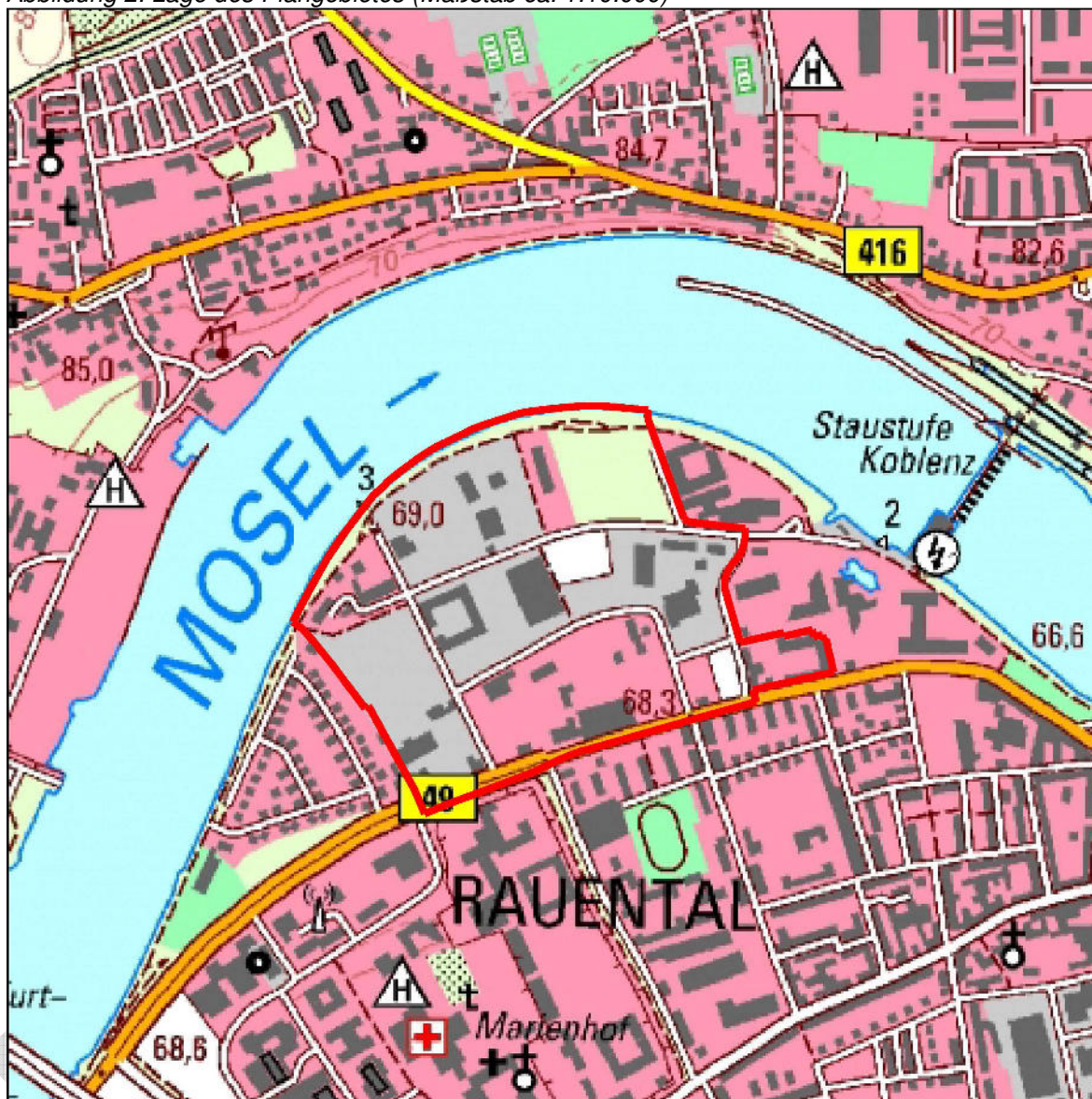
Im Norden durch die Mosel, im Osten durch einen Bürokomplex, ein Hotel und die Betriebsstätte der Energieversorgung Mittelrhein, im Süden durch die Schlachthofstraße (B 49) mit südlich liegender Wohnbebauung mit Mehrfamilienhäusern und Bürogebäuden und im Westen durch Ein- und Zweifamilienhäuser.

Die Fläche des Plangebietes umfasst ca. 25,3 ha.

Abbildung 1: Abgrenzung des vorläufigen Programmgebietes (Maßstab ca. 1:6.000)



Abbildung 2: Lage des Plangebietes (Maßstab ca. 1:10.000)



(Eigene Darstellung auf der Grundlage der TK 25 entnommen aus LANIS)

Abbildung 3: Luftbild (Maßstab ca. 1:6.000)*(Eigene Darstellung auf der Grundlage der Orthofotos der Stadt Koblenz)*

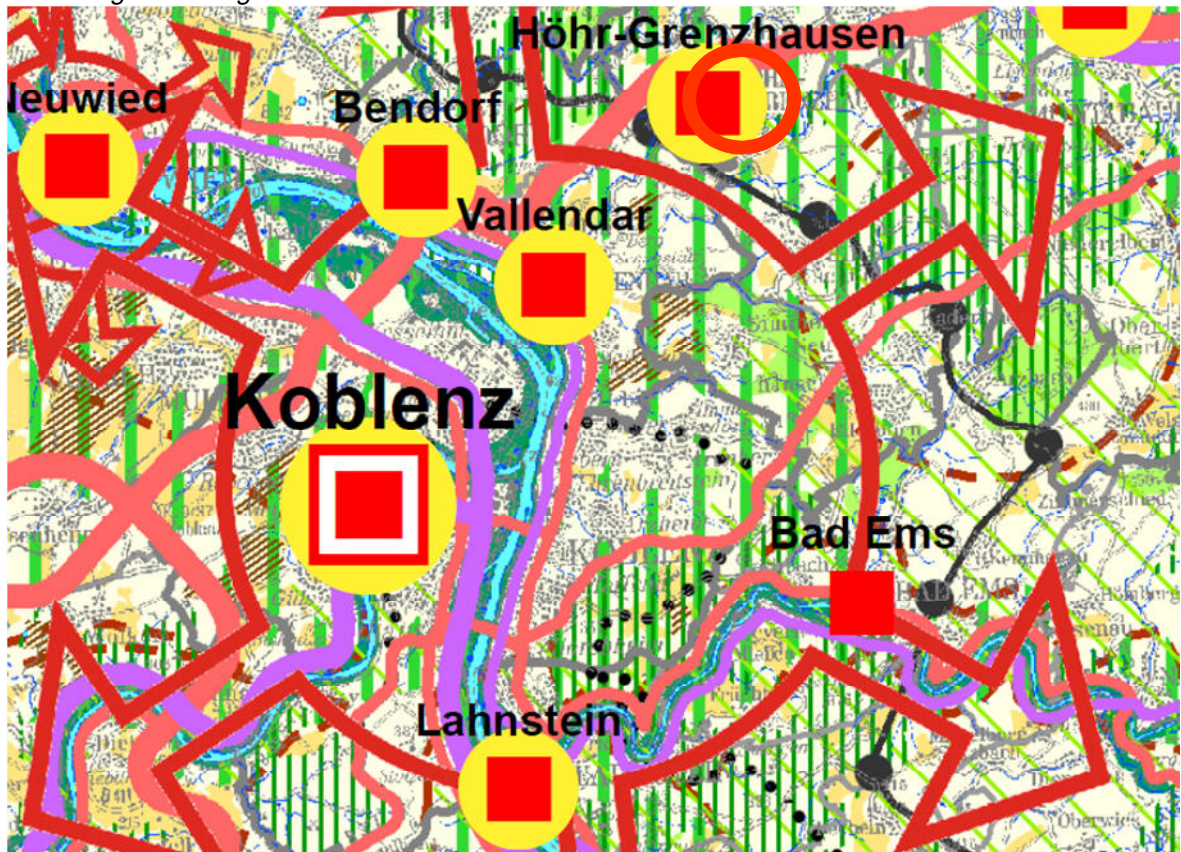
2.2 Funktionen nach der Landesplanung und Raumordnung

2.2.1 Landesentwicklungsprogramm IV (LEP IV)

Das Landesentwicklungsprogramm IV des Landes Rheinland-Pfalz trifft folgende Aussagen für das Plangebiet.

Die Stadt Koblenz ist Oberzentrum im Verdichtungsraum mit hoher Zentrenreichbarkeit und -auswahl. Im Mittelbereich Koblenz/Lahnstein kooperiert Koblenz mit den Mittelzentren Bendorf, Höhr-Grenzhausen, Lahnstein und Vallendar.

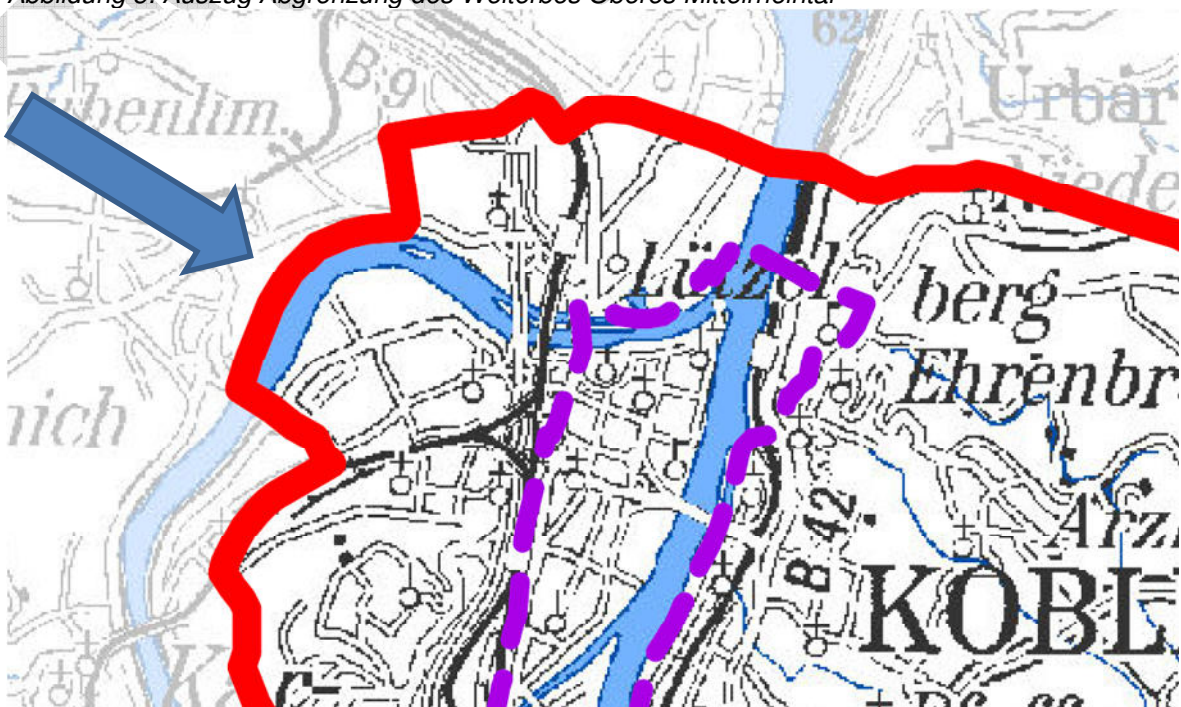
Abbildung 4: Auszug aus dem LEP IV



(Gesamtkarte, ohne Maßstab)

Das Plangebiet liegt außerhalb von Räumen mit landesweiter Bedeutung für Erholung und Landschaftserleben und außerhalb des Kernbereiches Welterbe Oberes Mittelrheintal, allerdings innerhalb dessen Rahmenbereiches.

Abbildung 5: Auszug Abgrenzung des Welterbes Oberes Mittelrheintal



2.2.2 Regionaler Raumordnungsplan Mittelrhein-Westerwald (RROP)

Abbildung 6: Auszug aus dem RROP Mittelrhein-Westerwald



(Gesamtkarte, ohne Maßstab)

Demnach und aufgrund von Text und Textkarten des RROP wird das Plangebiet nicht mit Kennzeichnungen überlagert, es ist als Siedlungsfläche für Wohnen und für Industrie und Gewerbe dargestellt. Die das geplante Programmgebiet nach Süden begrenzende B 49 ist als überregionale Verbindung im RROP enthalten.

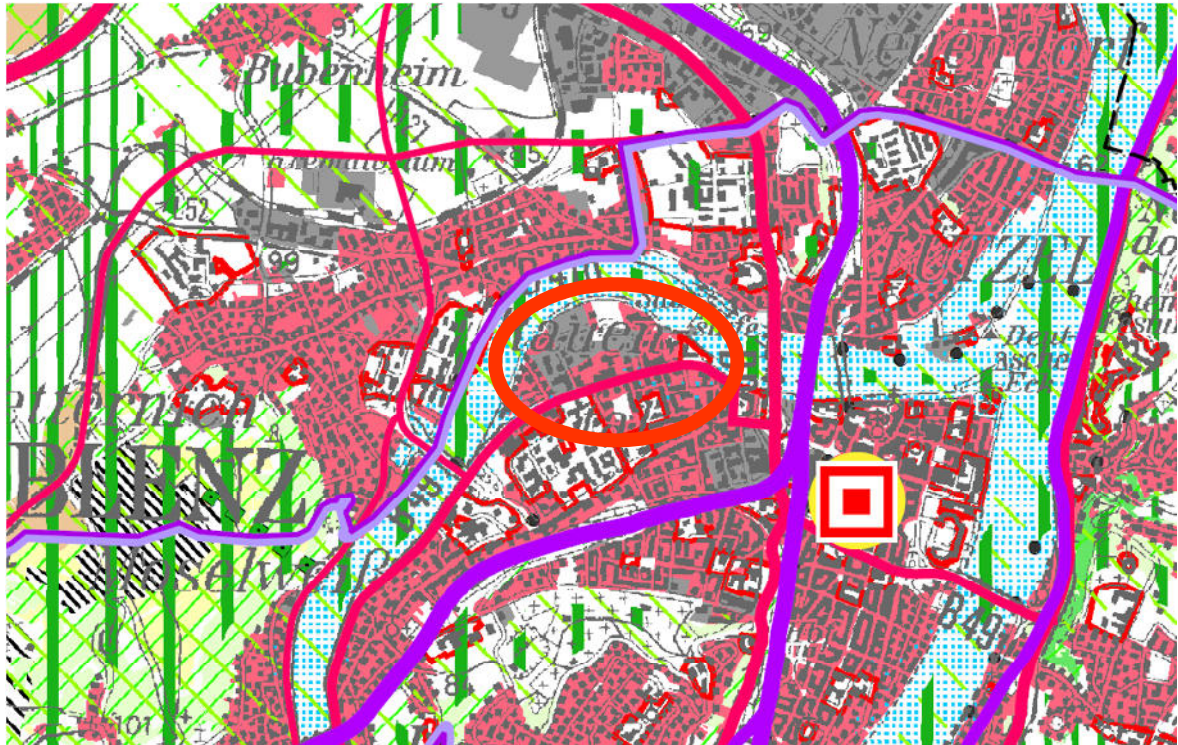
Für die Stadt sind folgende Aussagen im RROP 2006 enthalten:

- Lage der Stadt im hoch verdichteten Raum (Strukturraumtyp I) und vorwiegend ökologischem Sanierungsraum
- Koblenz bildet das Oberzentrum des Mittelbereiches Koblenz
- Koblenz sind die besonderen Funktionen Gewerbe und Erholungsgemeinde nach Kurort-Gesetz zugewiesen

Als landschaftsbestimmende Gesamtanlagen mit erheblicher Fernwirkung liegen die Festung Ehrenbreitstein, Fort Asterstein, Feste Franz, Fort Konstantin, Deutsches Eck und Schloss Stolzenfels in Koblenz, aber nicht in direktem Bezug zu dem Plangebiet.

Der Regionale Raumordnungsplan Mittelrhein-Westerwald befindet sich in der Fortschreibung. Die 2. Anhörung und Beteiligung fand bis vor kurzem statt. Im Entwurf 2014 findet sich folgende Darstellung:

Abbildung 7: Auszug aus dem Entwurf 2014 des RROP Mittelrhein-Westerwald, Gesamtkarte, ohne Maßstab



(Gesamtkarte, ohne Maßstab)

Das Plangebiet wird nach wie vor aufgrund von Text und Textkarten des RROP-E/2014 nicht mit Kennzeichnungen überlagert. Es ist als auch weiterhin als Siedlungsfläche Wohnen sowie Siedlungsfläche Industrie und Gewerbe dargestellt. Das geplante Programmgebiet grenzt an den regionalen Grünzug und ein Vorbehaltsgebiet Hochwasserschutz (beide Darstellungen überlagern die Mosel) an. Die B 49 ist als großräumige Verbindung im RROP/E-2014 enthalten.

Für die Stadt sind folgende Aussagen im RROP 2014 enthalten:

- Lage der Stadt im hoch verdichteten Raum mit dem Leitbild „Schwerpunktraum“ zur Raum- und Siedlungsstrukturentwicklung und besonders planungsbedürftiger Raum
- Koblenz bildet das Oberzentrum des Mittelbereiches Koblenz

Die Aussage zu den landschaftsbestimmenden Gesamtanlagen gilt weiterhin.

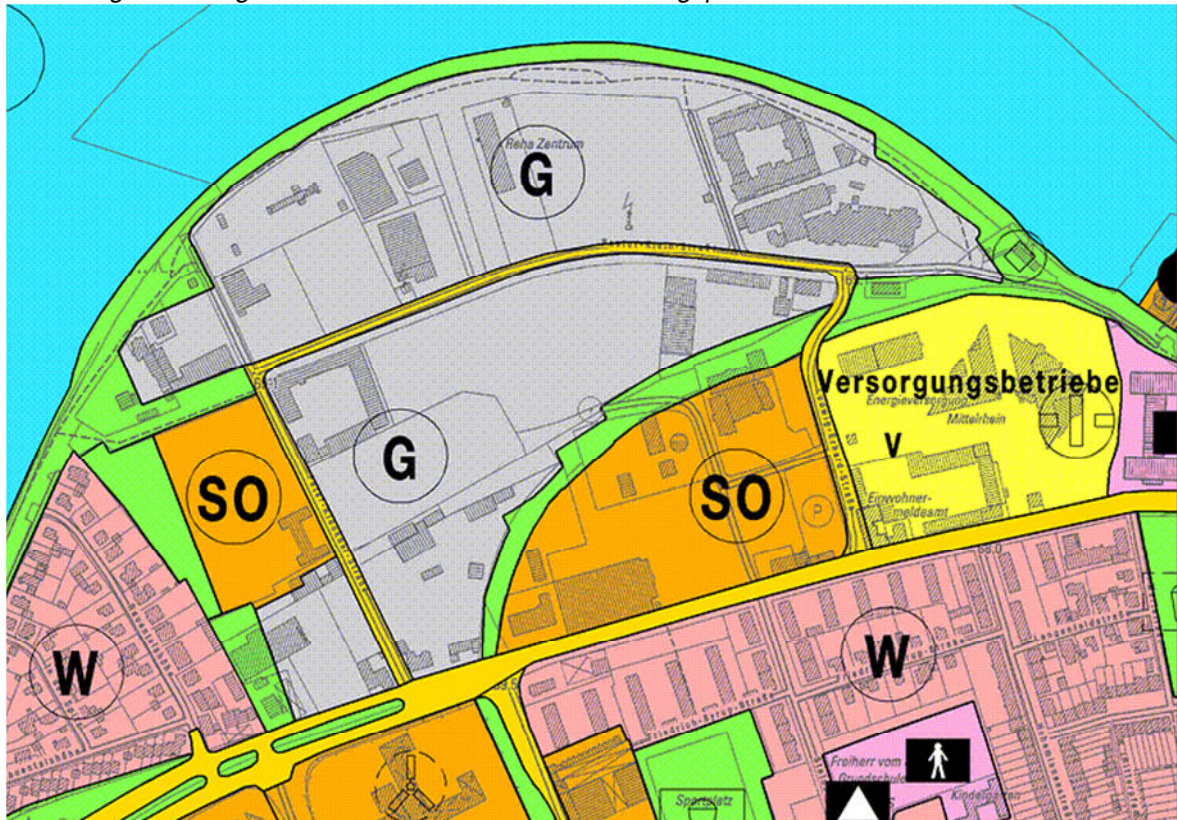
Im Übrigen werden aufgrund der großmaßstäbigen Darstellung keine Aussagen getroffen.

2.3 Flächennutzungsplan

Der wirksame Flächennutzungsplan (FNP) der Stadt Koblenz stellt das geplante Programmgebiet als gewerbliche Baufläche und Sonderbauflächen sowie Grünfläche dar. Die im Nordwesten mittlerweile verwirklichte Wohnbebauung ist als solche nicht im FNP enthalten.

Das Gebiet wird wie folgt umgrenzt: Im Norden durch eine Grünfläche und Wasserfläche (Mosel), im Osten durch gewerbliche Baufläche und einer Fläche für Versorgungsbetriebe, im Süden durch Wohnbaufläche und Sondergebiet mit Hubschrauberlandeplatz sowie im Osten durch Wohnbaufläche.

Abbildung 8: Auszug aus dem wirksamen Flächennutzungsplan der Stadt Koblenz



(Auszug aus CityGuide, <https://www.koblenz.de/cityguide/html/de/1024x768.html>, letzter Aufruf 16.09.2015, ohne Maßstab)

2.4 Masterplan Koblenz

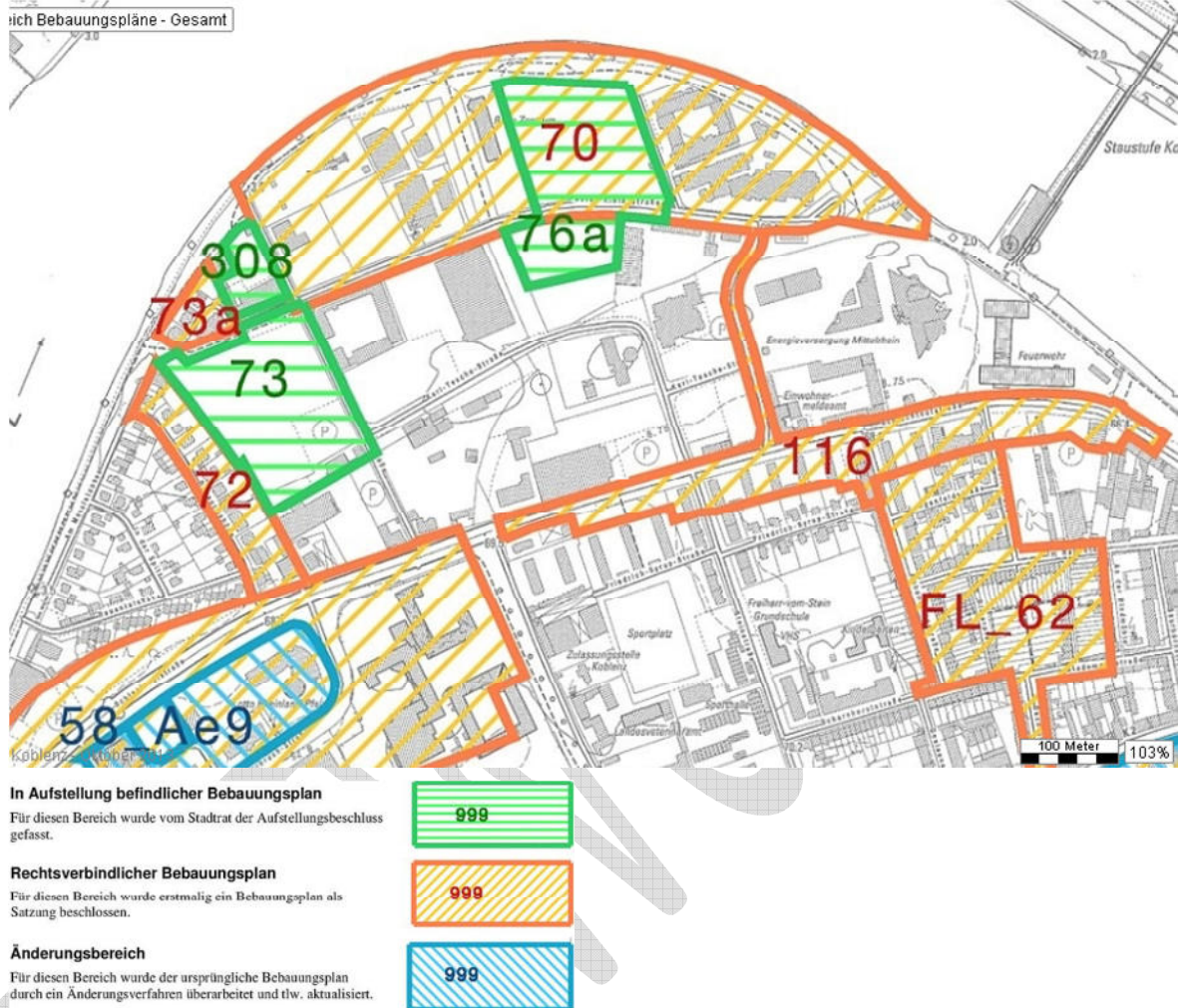
Die Stadt Koblenz hat von 2012 bis 2014 einen Masterplan erstellt, der am 22.05.2014 als grundsätzlicher Orientierungsrahmen für die Stadtentwicklung von Koblenz berücksichtigt werden soll. Der Masterplan bildet eine wichtige Grundlage für die folgenden Kapitel und beinhaltet viele Aussagen sowohl hinsichtlich historischer Entwicklung und Bestand als auch Perspektive. Deshalb werden seine Aussagen nicht nur hier, sondern vor allem in den Unterkapitel der Bestandsaufnahme mit Bewertung wiedergegeben.

Der Stadtteil Rauental wird im Masterplan besonders häufig im Zusammenhang mit dem Verwaltungs- und Dienstleistungszentrum, als Stadtteil mit erfolgreicher Konversion (Boelcke-Kaserne) und potentiellen Konversionsflächen (Güterbahnhof Moselweiß und Rauentaler Moselbogen) genannt.

2.5 Angrenzendes und bestehendes Planrecht

Das Plangebiet ist von mehreren Bebauungsplänen überdeckt.

Abbildung 9: Übersicht Bebauungspläne und Änderungen



(Auszug aus CityGuide, <https://www.koblenz.de/cityguide/html/de/1200x800.html>, letzter Aufruf 19.09.2015, ohne Maßstab)

Der rechtsverbindliche Bebauungsplan 116 „Ausbau Schlachthofstraße“ aus 1991 sollte die planungsrechtlichen Voraussetzungen für den Ausbau der Schlachthofstraße und der Ludwig-Erhard-Straße schaffen.

Mit dem ebenfalls rechtsverbindlichen einfachen Bebauungsplan Nr. 70 „Moselstausee Rauental“ aus dem Jahr 1998 wurden die ersten Ansätze einer Umstrukturierung des Plangebietes verwirklicht. Der Bebauungsplan beinhaltet lediglich Festsetzungen zur Grünordnung sowie für öffentliche Verkehrsflächen bzw. Geh-, Fahr- und Leitungsrechte. Mit dem Grünachsen- und Erschließungskonzept sollte der Moselbereich als Grünfläche gesichert werden und das Ziel der Schaffung einer durchgängigen Radwegeverbindung von Luxemburg entlang der Mosel bis zum Rhein der Verwirklichung näher gebracht werden. Die Pastor-Klein-Straße war seinerzeit schon zum Ausbau angedacht, wobei die Konzeption eine Unterbrechung der Straße in Höhe der Tanklager (heute in etwa östlich der Fa. Canyon) für den Individualverkehr vorsah. Es war vorgesehen die Pastor-Klein-Straße mit großkrönigen Laubbäumen zu säumen. Stellplätze und ein Gehweg waren südlich der Fahrbahn und ein

kombinierter Fuß-/Radweg nördlich der Straße vorgesehen, um eine durchgängige Wegeverbindung vom Wohngebiet Rauentalshöhe über die Pastor-Klein-Straße bis zum Peter-Altmeier-Ufer zu schaffen.

Der vorhabenbezogene Bebauungsplan 73a „Wohnen am Moselstausee“ aus dem Jahr 2004 wurde investorenseits für die Schaffung von Baurecht erstellt. Es wurde hochwertige Bebauung bestehend aus einem Mehrfamilienhaus mit Eigentumswohnungen und vier Einfamilienhäusern verwirklicht. Zum Zeitpunkt der Planaufstellung war die Fläche noch gewerblich durch ein Abbruchunternehmen genutzt.

Der Bebauungsplan 76a dient zunächst der Sicherung der Fläche für das geplante neue Hallenbad (siehe Kap. 4.2.7).

Der Bebauungsplan 73 befindet sich in Aufstellung, er sieht im Westen, angrenzend an die bestehende Wohnbebauung der Rauentalshöhe, Wohnbebauung und im Osten, entlang der Peter-Klöckner-Straße, gewerbliche Bebauung vor. Die beiden Nutzungen sind durch eine geplant Erschließungsstraße in Nord-Süd-Richtung voneinander getrennt. Das Bebauungsplanverfahren ruht im Moment wegen einer evtl. konkreten Ansiedlung eines Gewerbebetriebes.

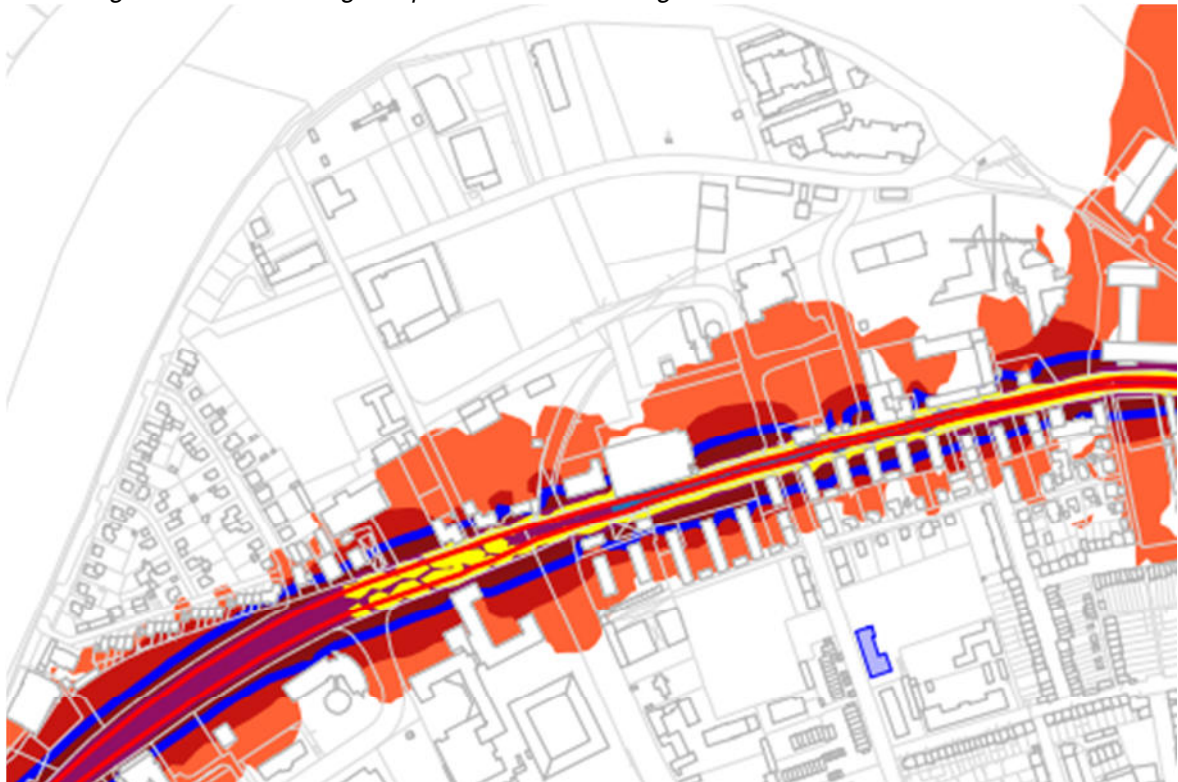
Der Bebauungsplan 308 steht kurz vor einer erneuten Offenlage. Er sieht Wohnbebauung in Form eines Mehrfamilienhauses vor.

2.6 Lärmaktionsplanung

Die Gesamtstadt von Koblenz ist durch Verkehrslärm sowohl von der Straße, als auch der Schiene stark belastet. Der Stadtteil Rauental und das Stadtumbaugebiet sind durch die B 49 belastet. Der Schienenverkehr auf der Moselstrecke verläuft im Süden des Stadtteils und in hinreichender Entfernung zum Stadtumbaugebiet. Auch im Stadtteil Rauental *„wurde in den Jahren 2010/2011 das Projekt „Lärmsanierungsmaßnahme Moselstrecke Koblenz“ mit dem Bau von Lärmschutzwänden in einer Länge von ca. 1,1 Kilometern und entsprechenden passiven Maßnahmen ... umgesetzt.“²* Zudem liegt die Belastung hier deutlich unter der des Mittelrheintals. Die B 49 hingegen begrenzt das Plangebiet nach Süden. Sie war schon in der Lärmkartierung der Stufe 1 enthalten. Aus dieser geht hervor, dass die südlich der Schlachthofstraße liegenden Mehrfamilienhäuser betroffen sind und die unmittelbar nördlich der Straße liegenden Betriebe, Einzelhändler, Büro- und Wohnhäuser.

² Masterplan Koblenz: Kap. 2.3 Seite 42

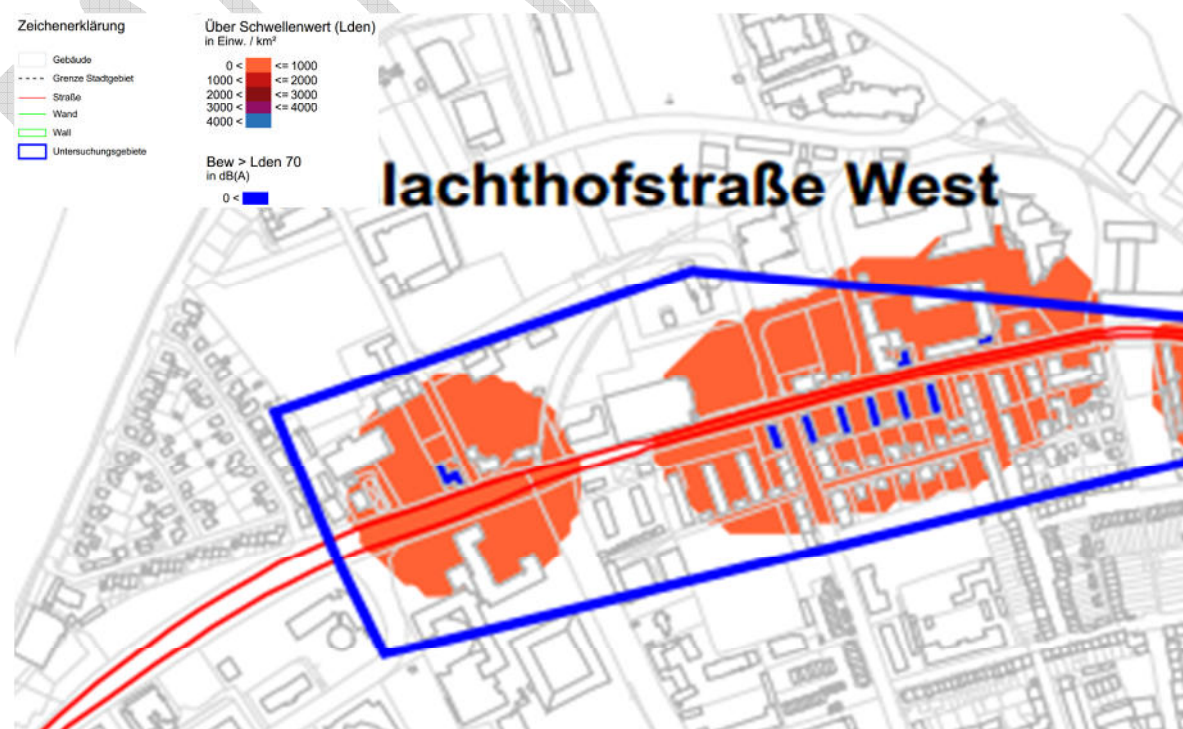
Abbildung 10: Lärmkartierung Hauptverkehrsstraßen tags



(Quelle: http://www.koblenz.de/bilder/laermkartierung_hauptverkehrsstrassen_koblenz_tag_17092009.pdf, letzter Aufruf 19.09.2015)

In der Lärmaktionsplanung Stufe 1 aus 2011 ist der Bereich um die Schlachthofstraße als Hot-Spot vorgesehen.

Abbildung 11: Lärmaktionsplanung Stufe 1

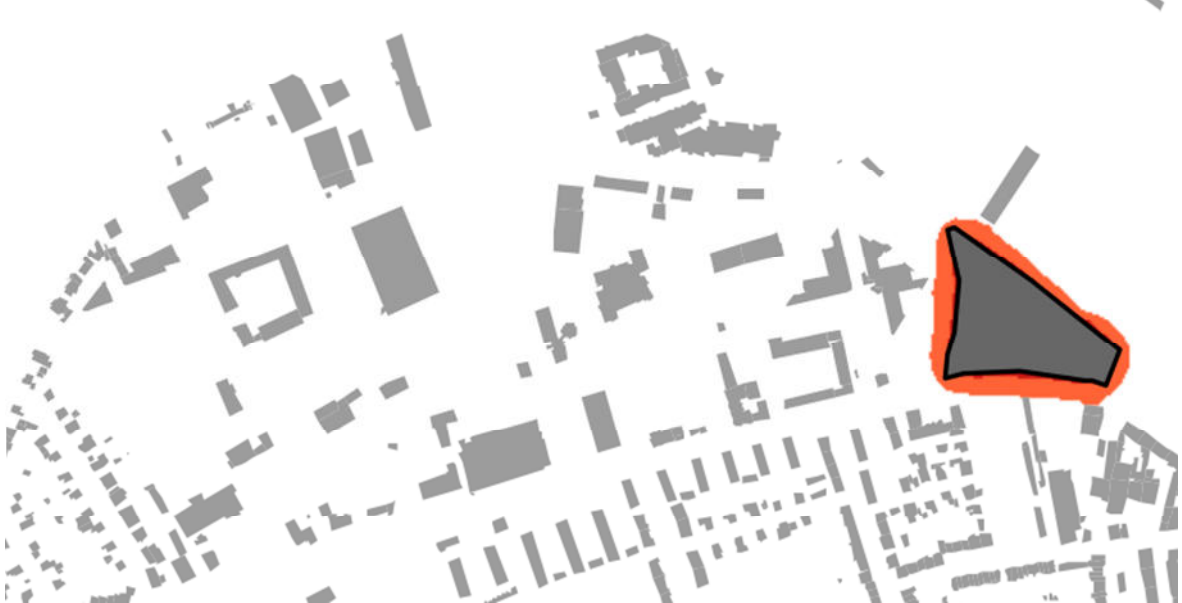


(Quelle: http://www.koblenz.de/bilder/hotspots_lden_70.pdf, letzter Aufruf 19.09.2015)

Konkrete Maßnahmen zur Lärminderung entlang der Schlachthofstraße finden sich in der Lärmaktionsplanung der Stufe 1 nicht.

Hinsichtlich der Industrie- und Gewerbeanlagen liegt lediglich im Westen von Rauental ein Betrieb (Feuerwache) der bedeutsam sein könnte, hier ergibt die Kartierung allerdings, dass das Stadtumbaugebiet nicht von Schallemissionen aus der Feuerwache betroffen ist.

Abbildung 12: Lärmkartierung der Stufe 2 Industrie- und Gewerbegebiete



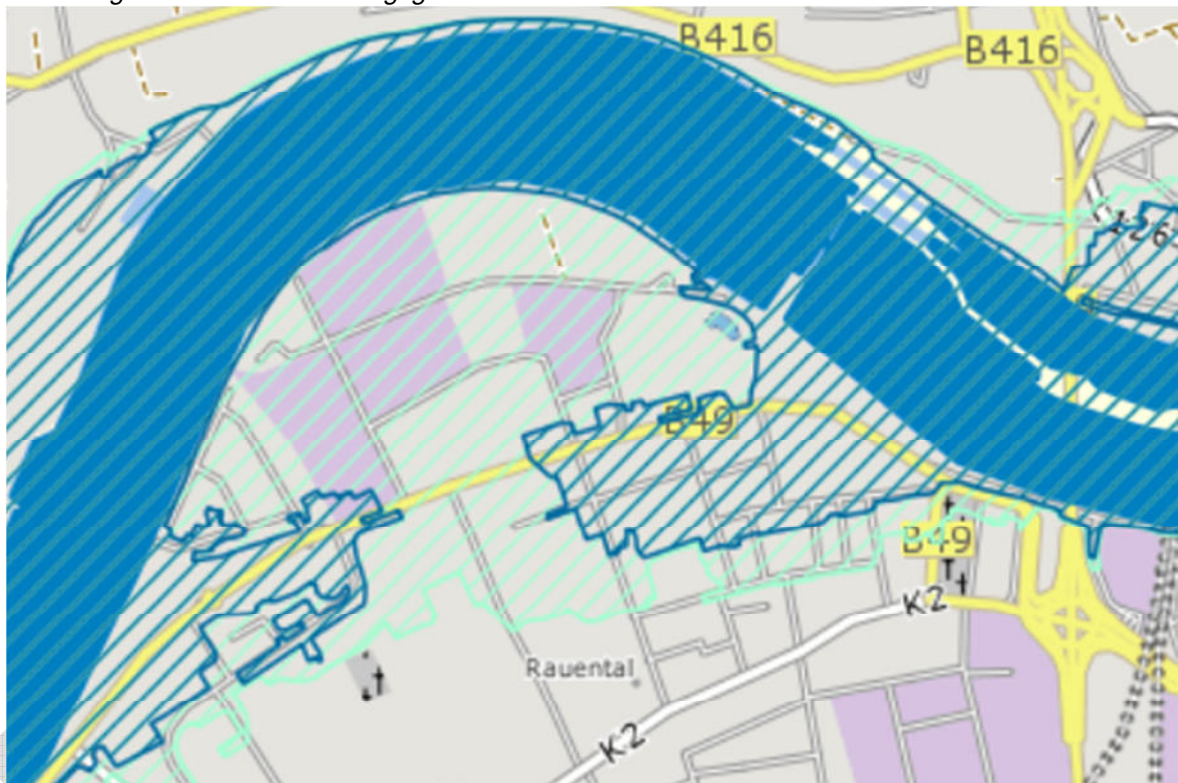
(Quelle: http://www.koblenz.de/bilder/anlage5a_ivu_den.pdf, letzter Aufruf 19.09.2015)

2.7 Schutzgebiete

2.7.1 Hochwasserschutz

Die Stadt Koblenz liegt, bedingt durch ihre Lage an zwei Flüssen, mit einigen Teilbereichen innerhalb von Überschwemmungsgebieten. Der Stadtteil Rauental liegt entlang der Schlachthofstraße teilweise innerhalb der gesetzlichen Überschwemmungsgrenze (blau schraffiert), das Stadtumbaugebiet liegt nur mit kleinen Teilbereich entlang der Schlachthofstraße innerhalb der gesetzlichen Überschwemmungsgrenze und komplett innerhalb der Grenze von Extremhochwässern (HQ 200, grün schraffiert).

Abbildung 13: Überschwemmungsgrenzen



(Quelle: <http://www.geoportal-wasser.rlp.de/servlet/is/2025/>, letzter Aufruf 19.09.2015)

2.7.2 Gewässerschutz, Trinkwasser- und Heilquellenschutz

Koblenz ist von drei Wasserschutzgebieten überlagert (Koblenz-Urmitz, Wasserwerk Oberwerth und Meerkatz/Simmern), ein weiteres befindet sich um den Brunnen Kloster Arenberg/Immendorf im Verfahren. Der Stadtteil Rauental und das Stadtumbaugebiet an sich liegen weder in einem Mineralwassereinzugsgebiet noch in Trinkwasser- oder Heilquellenschutzgebieten.

2.7.3 Schutzgebiete nach Naturschutzrecht

Die Mosel wird durch das FFH-Gebiet Mosel überdeckt.

Nationale Schutzgebiete finden sich nicht in der Nähe, in ca. 1,7 km Entfernung liegt südlich das Landschaftsschutzgebiet „Moselgebiet von Schweich bis Koblenz“.

Biotopkartierte Flächen finden sich im Gebiet nicht.

2.8 Stadterneuerung in Koblenz

Die Stadt Koblenz verfügt über eine jahrzehnte lange und umfangreiche Erfahrung auf dem Gebiet der Stadterneuerung. Zum Großteil handelt es sich um Konversionsflächen der Bundeswehr (Falkenstein-Kaserne, Rhein-Kaserne, Universität Koblenz-Landau, Bundesamt für Ausrüstung, Informationstechnik und Nutzung der Bundeswehr, Wehrtechnische Dienststelle dazu, Boelcke-Kaserne, Bundesamt für Ausrüstung, Informationstechnik und Nutzung der Bundeswehr Koblenzer Hof, Augusta Kaserne, Gneisenaukaserne und Fritsch-Kaserne). Noch zu entwickeln sind die *„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.“*³

Wie in vielen anderen Städten auch, bilden mittlerweile nicht mehr benötigte Bahnflächen ein städtebauliches Entwicklungspotential. Hierzu zählen Teile der Güterbahnhöfe in Moselweiß und Lützel sowie die Bahnflächen im Industriegebiet der Stadtteile Neuendorf und Lützel zwischen der Andernacher Straße und der Schönbornsluster Straße.

Übrige zur Umnutzung anstehende Gelände sind der ehemalige Handelshof und der Standort des alten Stadtbades an der Weisser Gasse.

Im Städtebauförderprogramm der mittlerweile auslaufenden Stadtsanierung sind in Koblenz die Sanierungsgebiete Altstadt (Sanierungssatzung vom 19.12.1973), Ehrenbreitstein (Sanierungssatzung vom 13.01.1978), Boelcke-Kaserne (Sanierungssatzung vom 05.03.1998) und Zentralplatz (Sanierungssatzung vom 12.02.2003).

In dem Städtebauförderprogramm „Soziale Stadt“ ist das Gebiet „Karthause Flugfeld“ abgeschlossen und „Kernbereich Lützel“ aktiv. Für die „Weiße Stadt“ in Neuendorf wird derzeit das Integrierte städtebauliche Entwicklungskonzept erstellt.

Innerhalb des Stadtteils Rauental wurde bereits eine Konversion erfolgreich abgeschlossen bzw. befindet sich in der Abrechnungsphase als Sanierungsgebiet. Es handelt sich um die ehemalige Boelcke-Kaserne und angrenzende Baublöcke im Süden des Stadtteils. Die Flächen wurden zu einem attraktiven innenstadtnahen Wohnstandort entwickelt.⁴

Bei der Boelcke-Kaserne handelt es sich um eins von insgesamt vier Sanierungsgebieten in Koblenz. *„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.“*⁵

Das Sanierungsgebiet Boelcke-Kaserne ist baulich umgesetzt und befindet sich in der Abrechnung.

³ Masterplan Koblenz: Kap. 2.3 Seite 24

⁴ a.a.O. Kap. 2.3 Seite 24

⁵ a.a.O. Kap. 2.3 Seite 28

Abbildung 14: Blick über das Sanierungsgebiet Boelcke-Kaserne



„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.“⁶

Einen Überblick über die aktuellen Programmgebiete gibt folgende Übersicht:

Steckbriefe zu den Fördergebieten

Fördergebiet Fritschkaserne

Förderprogramm Stadtumbau

Fördergebiet: 12 ha Unterkunftsbereich (Mitte), 7 ha Technischer Bereich West (TBW), 5 ha Technischer Bereich Ost (TBO)

Projektstart 2014

Zielsetzung: Konversionsfläche, Entwicklung eines neuen Quartiers für Wohnen, Dienstleistung, Gewerbe

Status: : Prüfung der Wirtschaftlichkeit, Gründung einer Entwicklungsgesellschaft, Erstellung des Stadtteilentwicklungskonzeptes, Bauleitplanung, Freimachen der Grundstücke, Vermarktung des Geländes, Planung und Bau

Fördergebiet Neuendorf

Förderprogramm Soziale Stadt

Fördergebiet: 44 ha

Projektstart 2014

Zielsetzung: Nachhaltige soziale und städtebauliche Entwicklung des Stadtteils und Stabilisierung als Wohnort, Schaffung von Freiraumqualitäten, Begegnungs- und Aufenthaltsangeboten, Vernetzung der Wege und öffentlichen Räume zwischen den Quartieren und zum Rhein

Status: Erstellung des Integrierten Stadtteilentwicklungskonzeptes, Aufbau des Stadtteilmanagements, Planung und Bau der Teilprojekte 2015 ff

⁶ a.a.O. Kap. 2.3 Seite 29

Fördergebiet Rauentaler Moselbogen

Förderprogramm Stadtumbau

Fördergebiet: 25 ha

Projektstart 2014

Zielsetzung: Standort als Innenstadtbereich mit verschiedenen Nutzungen wie Wohn-, Dienstleistung und Gewerbe nachhaltig zu sichern und zu stärken

Status: Erstellung des Stadtteilentwicklungskonzeptes, Verkehrsplanung, Planung und Bau der Teilprojekte 2015 bis 2017

Fördergebiet Lützel

Förderprogramm Soziale Stadt

Fördergebiet: 34 ha

Projektstart 2006

Zielsetzung: Schaffung von Treffmöglichkeiten, Bildungsangebote für Eltern & Kinder, insb. Sprachförderung, interkulturelles Zusammenleben fördern, Errichtung Bürgerzentrum

Status: Bau Bürgerzentrum 2015/16

Fördergebiet Aktive Innenstadt

Förderprogramm Aktive Stadtzentren

Fördergebiet: 139 ha

Projektstart 2009

Zielsetzung: Stärkung der Innenstadt, städtebauliche Aufwertung, Entwicklung und Verbesserung der öffentlichen Räume und Straßen im Umfeld des Zentralplatzes sowie im Bereich der Südallee unter Berücksichtigung der neuen Bedürfnisse, Neuordnung der Verkehre, Herstellung der Lückenschlüsse / fehlende Wegeverbindungen / Achsen, Schaffung von Aufenthaltsbereichen

Status: Planung und Bau der Straßenprojekte 2015 bis 2017

Fördergebiet Boelckekaserne

Förderprogramm Sanierung

Fördergebiet: 13 ha

Projektstart 1997

Zielsetzung: Funktionsschwächesanierung, Entwicklung der Konversionsfläche Boelcke-Kaserne und angrenzender DB-Flächen

Status: abgeschlossen

Fördergebiet Ehrenbreitstein

Förderprogramm Sanierung

Fördergebiet: 19 ha

Projektstart 1982

Zielsetzung: Wiederherstellung gesunder Wohn- und Arbeitsverhältnisse sowie Stärkung und Steigerung der Attraktivität, großflächige Sanierung des Stadtteils

Status: Schlussmaßnahmen - Restausbau Hofstraße, Lückenschluss Dähler Eck / Gesundheitszentrum rechts des Rheins

Fördergebiet Altstadt

Förderprogramm Sanierung

Fördergebiet: 6 ha

Projektstart 1972

Zielsetzung: Wiederherstellung gesunder Wohn- und Arbeitsverhältnisse sowie Stärkung und Steigerung der Attraktivität

Status: Teilprojekte Altengraben/ Altenhof, Kunstgässchen

Fördergebiet Asterstein / Grüner Weg

Förderprogramm Soziale Stadt

Fördergebiet: 4 ha

Projektstart 2000

Zielsetzung: Wohnumfeldverbesserung, Verbesserung soziale Infrastruktur u. a. "Am Luisenturm und Grüner Weg", nachträgliche Einrichtung Quartiersmanagement Bevölkerungsgruppe Sinti/Roma

Status: abgeschlossen

Innerhalb des vorläufigen Programmgebietes wurden schon zwei Programme der Stadterneuerung abgeschlossen:

Entwicklungsplanung Schlacht-, Vieh- und Betriebshöfe

Förderprogramm Strukturprogramm

Projektstart 1994

Zielsetzung: Durch die Aufgabe der städtischen Schlacht-, Vieh- und Betriebshöfe in Koblenz-Rauental waren zunächst Brachen entstanden, die einer neuen Nutzung zuzuführen waren. Daraus ergab sich für den Stadtteil Rauental eine notwendige Umstrukturierungsmaßnahme. Zur Bewältigung dieser Aufgabe sollten umfassende Untersuchungen zu Bestandsanalyse, Altlastenuntersuchungen, naturschutzrechtlichen und Emissions-/Immissionsbelangen im Rahmen der städtebaulichen Entwicklung erfolgen, damit Grundlagen zur weiteren Planung vorhanden waren.

Vorgesehen waren für die weitere Entwicklung die Unterbringung von Dienstleistungsbetrieben und ein möglichst hoher Anteil an Wohnbebauung, da die Citynahe Lage hierzu besonders geeignet erschien. Es wurden entsprechende Untersuchungsaufträge erteilt und Beschlüsse zu Flächennutzungsplan und Bebauungsplanaufstellung herbeigeführt.

Die Zuwendung wurde für die Voruntersuchung, Gefahrerforschung und Erarbeitung eines Entwicklungskonzeptes bewilligt.

1998 beantragte die Stadt die förderrechtliche Anerkennung für weitere Gefahrerforschungsuntersuchungen, da auch die dort ansässige Firma ARAL BP AG bekannt gegeben hatte, ihr dortiges Tanklager aufzugeben.

Das Innenministerium lehnte jedoch die förderrechtliche Anerkennung mit der Begründung ab, dass die Verwertung des um zu strukturierenden Bereiches bereits so konkrete Formen angenommen hat, dass eine dem Standort angemessene und nachhaltige städtebauliche Entwicklung in einem überschaubaren Zeitrahmen nicht mehr möglich sei.

Die Maßnahme aus dem Strukturprogramm „Entwicklungsplanung für den Bereich Schlacht-, Vieh- und Betriebshöfe“ ist nunmehr abgeschlossen und ist endgültig abgerechnet worden.

Büropark Moselstausee

Förderprogramm Strukturprogramm

Projektstart 2003

Zielsetzung: Entwicklung und Ankauf ehemaliges ARAL-Gelände, Herstellung Grünzug und Rad- Gehweg vom Moselufer bis zur Schlachthofstraße

Umgesetzt wurde über das Förderprogramm die Herstellung des Grünzuges mit Fuß-Radweg. Im Dezember 2004/Januar 2005 wurden die Altlasten im Bereich der zukünftigen Achse um das Grundstück des Bauern- und Winzerverbandes beseitigt. Die landschaftsgärtnerischen Arbeiten wurden im Anschluss daran (Frühjahr bis Herbst 2005) durchgeführt. Die Weiterführung bis zur Pastor-Klein-Straße und zur Mosel erfolgte bis 2009.

3 Bestandsaufnahme mit Bewertung und Herleitung von Leitlinien

Wie in Kapitel 1 beschrieben soll ein städtebauliches Entwicklungskonzept Leitbilder auf gemeindlicher Ebene und Ziele und Maßnahmen im Stadtumbaugebiet enthalten. Deshalb beinhalten die folgenden Kapitel, an den Stellen wo es sinnvoll erschien und die Daten vorlagen, Aussagen zu den drei Planungsebenen Stadt Koblenz, Stadtteil Rauental und Stadtumbaugebiet. Die Stadt Koblenz wird dabei zur Herleitung der Leitlinien für die Gemeinde teilweise auch einem Vergleich mit den umliegenden Landkreisen Neuwied, Westerwaldkreis, Rhein-Lahn-Kreis, Rhein-Hunsrück-Kreis und Landkreis Mayen-Koblenz unterzogen. Diese Landkreise, mit der Stadt Koblenz in der Mitte, werden im folgenden Text, zwecks besserer Lesbarkeit, als „Kleinregion“ bezeichnet.

Vorbemerkung:

Die in folgenden Kapiteln verwendeten Daten stammen von der kommunalen Statistikstelle der Stadt Koblenz und dem statistischen Landesamt. Bei der kommunalen Statistikstelle werden Daten zur Bevölkerung, Haushalten, Wohnraumstruktur und Nahversorgung für die Ebene der Stadtteile erfasst und bewertet. Die Datengrundlagen bilden für die Bevölkerungsdaten das Melderegister der Stadt Koblenz und für die Thematik Bauen und Wohnen die Erhebungen des Amtes für Stadtentwicklung und Bauordnung der Stadt Koblenz.

Ebenso wird die Stadt Koblenz als Gesamtstadt und im Vergleich zur Kleinregion betrachtet, hier bilden die Daten des Statistischen Landesamtes die Grundlage.

Die Datensätze sind aufgrund ihrer Herkunft nicht absolut identisch, sie weichen geringfügig voneinander ab.

Aufgrund der Geringfügigkeit der Abweichungen kann die Entwicklung Stadt Koblenz - Kleinregion (Grundlage statistisches Landesamt) und Stadtteil Rauental - Stadt Koblenz (Grundlage Melderegister und Erhebungen des Amtes für Stadtentwicklung und Bauordnung) trotzdem miteinander verglichen und Tendenzen hergeleitet werden.

3.1 Historische Entwicklung

Eine Besiedlung des Gebietes im Zusammenfluss von Mosel und Rhein geht 7 bis 10 Tausend Jahre zurück. In der spätrömischen Zeit wurde das Kastell (heutige Altstadt) errichtet. Im Mittelalter wuchs die Stadt unter der Herrschaft der Erzbischöfe von Trier über die Kastellmauern hinaus, so dass zum Schutz der neu hinzugekommen Bevölkerung und Straßen außerhalb des Kastells eine neue Stadtmauer erbaut wurde. Während des dreißigjährigen Krieges wurde die Stadt fast vollständig zerstört und erhielt in der Folge um 1660 einen neuen Festungsgürtel. Anfang des 18. Jahrhunderts begannen die Bauarbeiten für eine repräsentative Haupt- und Residenzstadt des Kurfürstentums. Im 19. Jahrhundert wurde das Rheinland preußisch und rund um die Stadt wurden Festen angelegt. Die neue Stadtbefestigung war gleichzeitig ein Wachstumshindernis nach außen. Erst 1890 wurde die Koblenzer Stadtumwallung aufgegeben und eine Entwicklung nach Süden und Westen eingeleitet. Erste Eingemeindungen wurden vollzogen.⁷

Die ersten Planungen für die Entwicklung des Stadtteils Rauental, der westlich der ehemaligen Stadtumwallung liegt, führen auf ca. 1900 zurück⁸. *„In den 1920er Jahren entstanden*

⁷ Masterplan Koblenz Kap. 2.1 Seite 1 ff

⁸ a.a.O. Kap. 2.1 Seite 8

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 Reihenhausbauweise mit großen Gartenparzellen noch der Geist der Gartenstadtbewegung zu spüren. Gleichwohl wurden hier auch bereits erste Bau-
blöcke im Stil der neuen Moderne realisiert.⁹

Abbildung 15: Vogelschau zur 1000-Jahr-Feier der Rheinlande, 1925 (Ausschnitt)



(Quelle: Masterplan der Stadt Koblenz Kap. 2.1 Seite 9)

Abbildung 16: 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.¹⁰

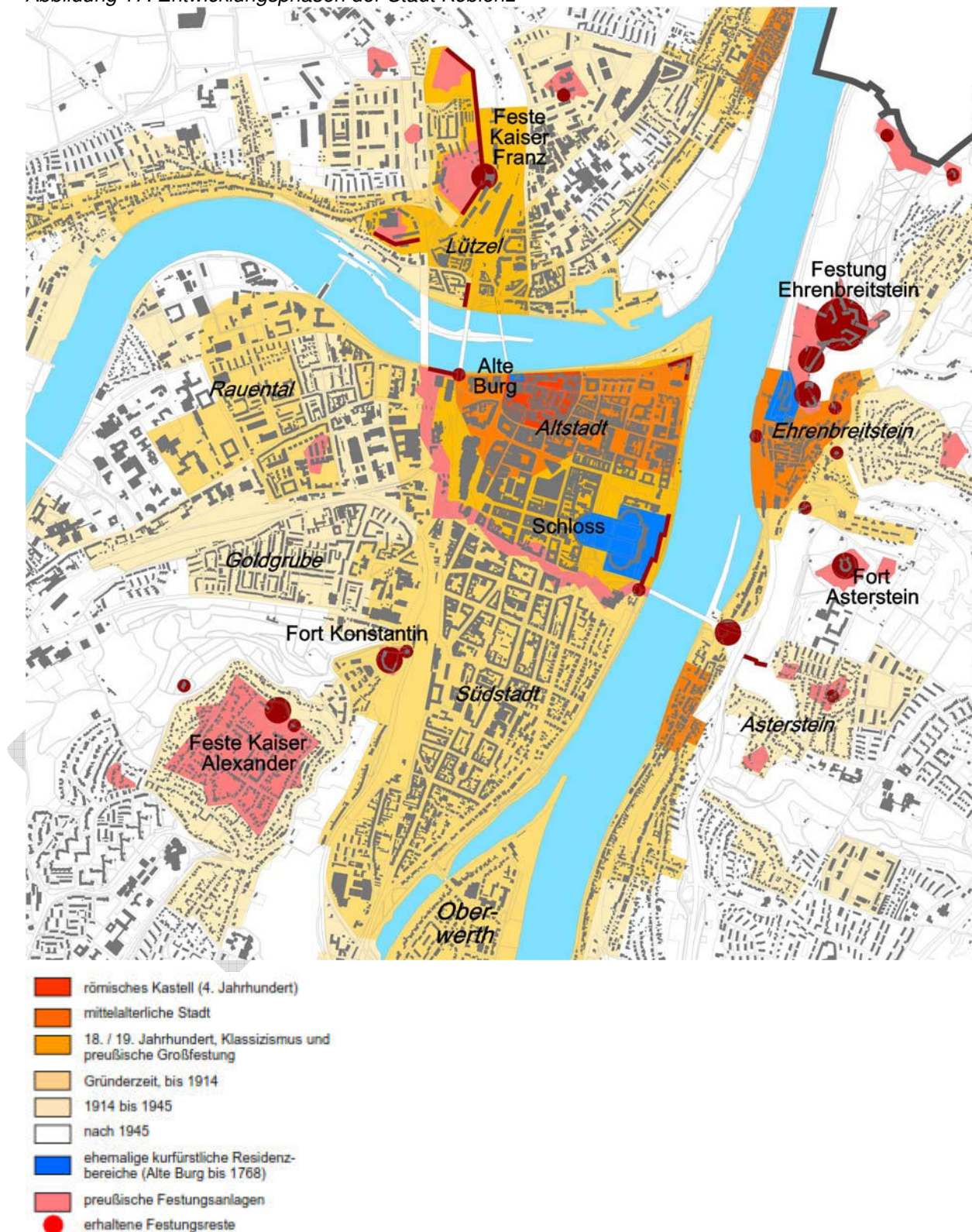
Der Norden des Stadtumbaugebietes war bis nach dem zweiten Weltkrieg unbesiedelt. Seit ca. 1900 bestehen das städtische Gaswerk und der Schlachthof mit Nutzviehhofgelände. Nach 1950 siedelten sich zwischen der Mosel und der Pastor-Klein-Straße Betriebe der mineralölverarbeitenden Industrie an. Zwischen der Schlachthofstraße und einer Gleisanlage, die die Moselstrecke mit dem den seinerzeit gewerblich genutzten Hafenanlagen am Moselufer mit der Altstadt verband, siedelten sich erste Gewerbebetriebe an.

⁹ Masterplan Koblenz Kap. 2.1 Seite 9

¹⁰ a.a.O. Kap. 2.1 Seite 12 incl. Abbildung

Die westlich des Stadtumbaugebietes liegende Wohnsiedlung Rauentalshöhe entstand auch in den fünfziger Jahren. Der Großteil der Entwicklung südlich der Schlachthofstraße mit der Errichtung des Verwaltungszentrums, dem Krankenhaus Kemperhof und diverse Landesbehörden, wie die Oberfinanzdirektion Koblenz, begann in den siebziger Jahren.

Abbildung 17: Entwicklungsphasen der Stadt Koblenz



(Quelle: Masterplan Koblenz Kap. 2.1 Seite 11)

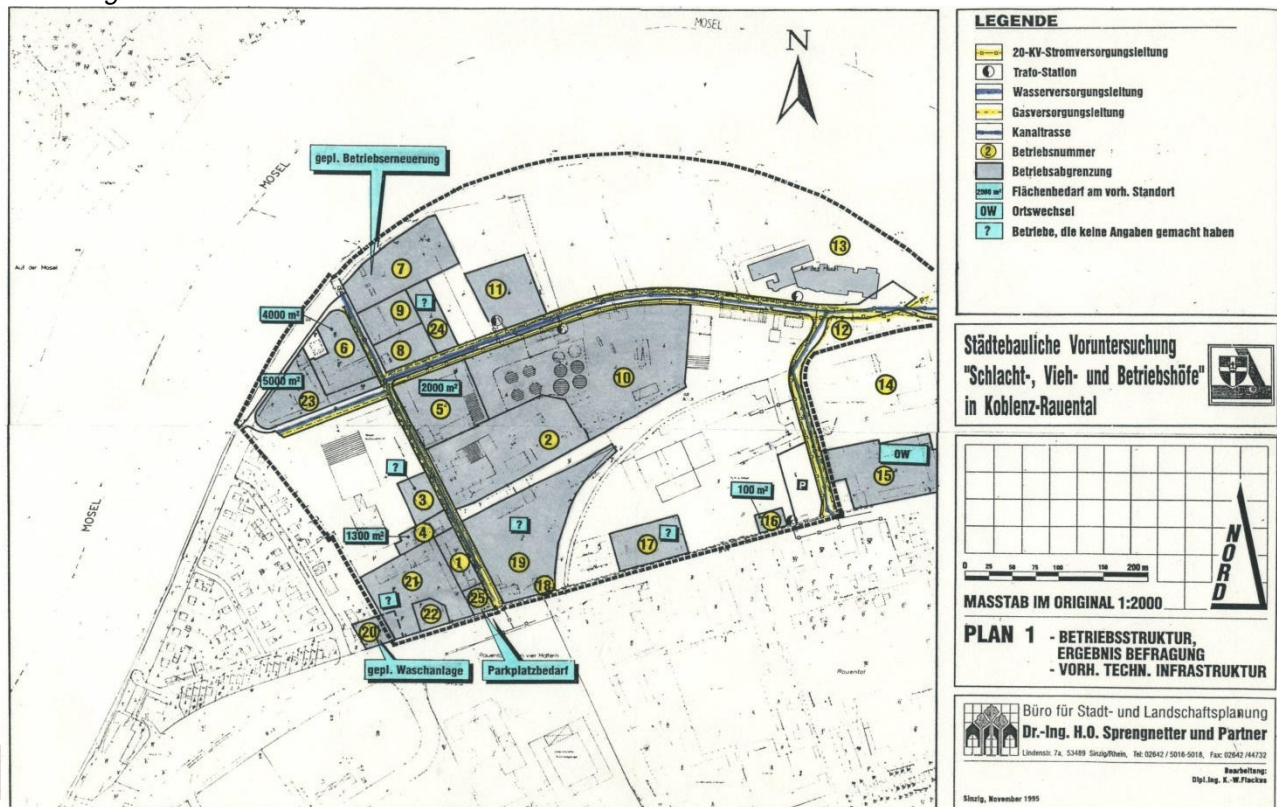
Anfang bis Mitte der 90iger Jahre begannen die Nutzungsaufgaben im Gebiet.

- Das Areal des Gaswerkes wurde, wegen der Umstellung auf Erdgas, in den Standort der Hauptverwaltung der Energieversorgung Mittelrhein mit zentralem Betriebshof umgenutzt.
- Die Mineralöllager wurden aufgegeben, zunächst verblieb noch eine Firma am Standort.
- Der Schlachthof mit Nutztviehhof wurde aufgegeben.

Wegen der Potentiale, die innerhalb des Gebietes binnen relativ kurzer Zeit frei wurden, wurde 1995/96 schon eine städtebauliche Voruntersuchung erstellt.

Zu diesem Zeitpunkt war folgender Bestand im Gebiet vorhanden:

Abbildung 18: Betriebsbestand 1995/1996

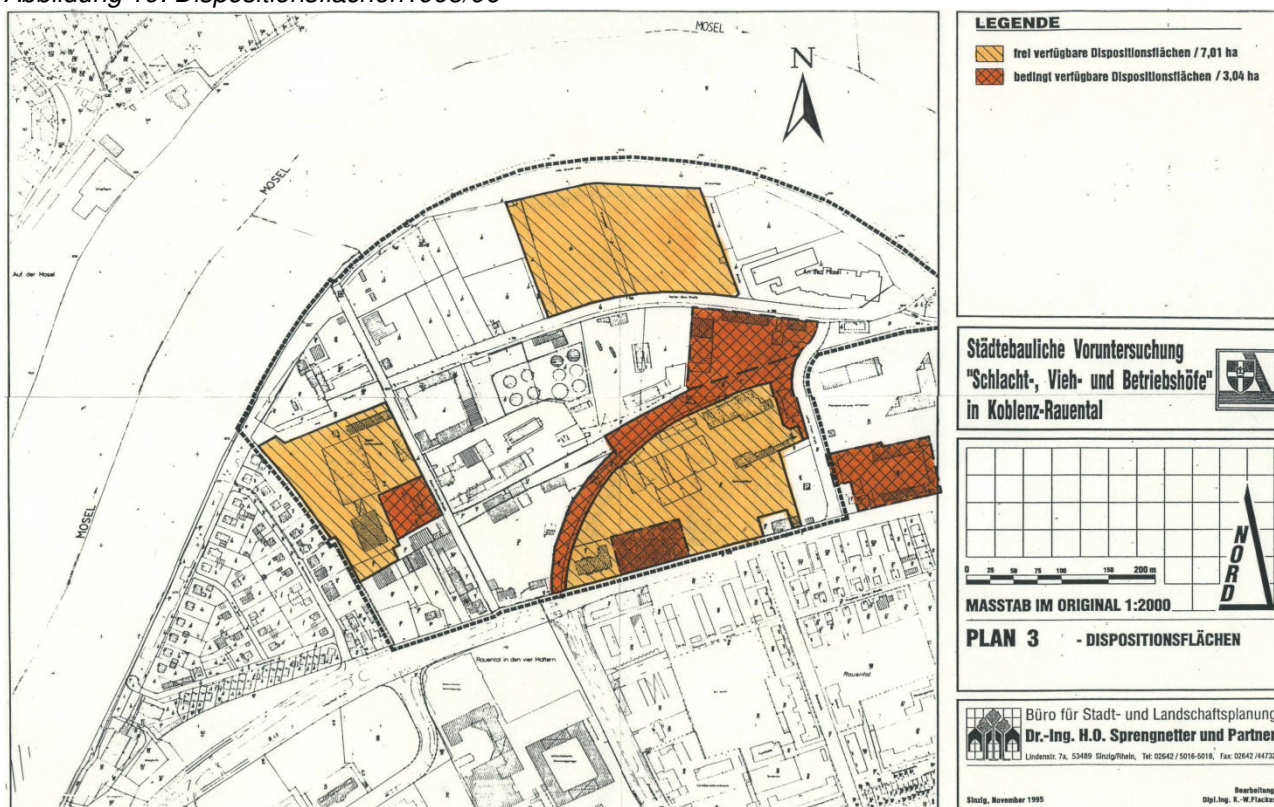


(Eigene Darstellung aus städtebaulicher Voruntersuchung 1996)

- | | |
|---------------------------------|----------------------------------|
| 1 Tankwagenreparatur | 14 Energieversorgung Mittelrhein |
| 2 Spedition | 15 Stadtreinigungsamt |
| 3 Bundeswehrtechnik | 16 Gaststätte |
| 4 Elektrohandel | 17 Metzgerei |
| 5 Spedition | 18 Kfz-Handel |
| 6 Autohandel | 19 Spedition |
| 7 Beton-Werk | 20 Tankstelle |
| 8/9 Autopark und Lackierzentrum | 21 ehemaliger Brennstoffhandel |
| 10 Mineralöllager | 22 Tankstelle |
| 11 Küchenelektrogeräte | 23 Abbruchunternehmen |
| 12 Malerbetrieb | 24 Bauunternehmung |
| 13 Hotel | 25 Hotel |

Von den in obigem Plan „weißen Flächen“ waren 1995/96 folgende verfügbar:

Abbildung 19: Dispositionsflächen 1995/96



(Eigene Darstellung aus städtebaulicher Voruntersuchung 1996)

Der Charakter des Gebietes vor knapp zwanzig Jahren kann am besten mittels damaliger Fotos veranschaulicht werden.

Foto 1: noch vorhandenes Mineralöllager 1995 südlich Pastor-Klein-Straße, heute Fahrradproduktionswerk



Foto 2: ehemalige Tanklager 1995 nördlich der Pastor-Klein-Straße, heute noch Brachfläche



Foto 3: Schlachthofgelände 1995, Blick von Ecke Schlachthofstraße/Ludwig-Erhard-Straße, heute Parkplatz



Foto 4: Schlachthofgelände 1995, Blick in das Areal von Süden, heute Einkaufszentrum



Foto 5: Schlachthof 1995, Blick von der Schlachthofstraße, heute Einkaufszentrum



Foto 6: Kreuzung Peter-Klöckner-Straße/Pastor-Kleinstraße 1995, Nutzviehhalle rechts im Bild, heute links noch vorhandene ehemalige Spedition und rechts Brachfläche

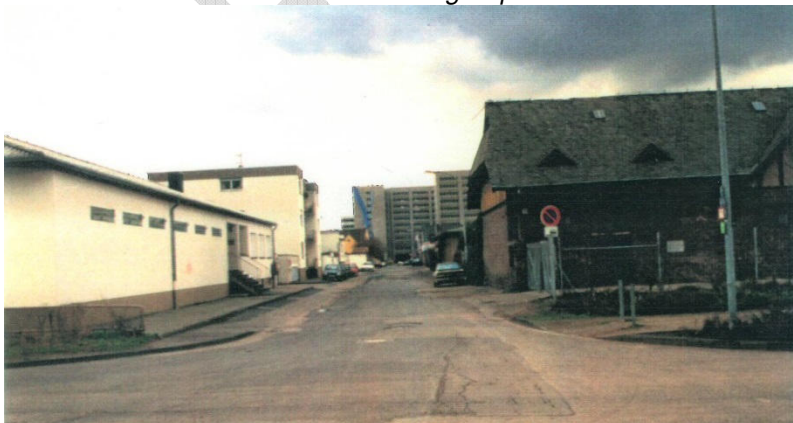


Foto 7: Nutzviehhalle 1995, westlich der Peter-Klößner-Straße, heute Landwirtschaftskammer und Brachfläche



(alle Fotos eigene Aufnahmen 1995)

Einer tiefgreifenden Umstrukturierung standen die Emissionen der Bestandsbetriebe und Bodenkontaminationen, vor allem im Bereich der ehemaligen Tanklager, entgegen.

Bislang vollzogen sich die Entwicklungen im Gebiet auf einzelne Flächen verteilt, ohne dass ein Gesamtkonzept im Hintergrund verfolgt wurde. Im Einzelnen sind dies:

- Wohnbebauung am Moselstausee auf dem Gelände der Abbruchfirma (Bebauungsplan 2004)
- Umnutzung der denkmalgeschützten Schlachthofhalle mit umgebenden Flächen in ein Nahversorgungszentrum, Auslobungsverfahren für das Grundstück Anfang 2006, Fertigstellung und Übergaben an die Mieter Herbst 2009
- Ansiedlung weiteren Einzelhandels im Westen auf dem Gelände des ehemaligen Brennstoffhandels
- Ansiedlung der Hauptverwaltung einer großen Versicherungsgesellschaft
- Ansiedlung der Landwirtschaftskammer
- Ansiedlung des Bauern- und Winzerverbandes
- Ansiedlung eines Rehasentrums

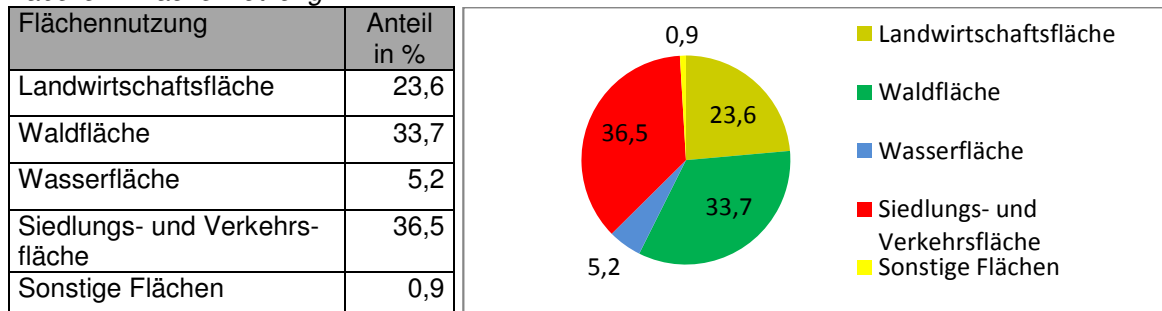
Aufgrund der Vornutzung, insbesondere bei den Flächen der Mineralölindustrie, muss auf vielen Flächen von einer Bodenbelastung und erforderlicher Altlastensanierung ausgegangen werden. Für die Flurstücke 1/99 und 1/108, Flur 6, Gemarkung (Fläche für Hallenbadneubau) Koblenz sind Bodenbelastungen dokumentiert. Auf der gegenüberliegenden Fläche (Flurstücke 45/49, 45/47, 1/115, 1/118 und 1/117 befand sich ebenfalls Mineralölindustrie und dort die Lkw-Füllstation, so dass von Belastungen bzw. Sanierungsbedarf, je nach neuer Nutzung, ausgegangen werden muss. Bei den übrigen gewerblich genutzten Flächen, wie der Autolackiererei und Speditionen oder Betriebshöfen und Lagerflächen, kann aufgrund der derzeitigen Nutzung bzw. Vornutzung nicht mit Sicherheit von deren Nichtbelastung ausgegangen werden. Dies liegt allein schon darin begründet, dass die Betriebsabläufe in früheren Jahrzehnten weniger am Umwelt- bzw. Bodenschutz ausgerichtet waren als heute. Untersuchungen sollen vor einer Neu- bzw. Umnutzung in jedem Fall erfolgen.

3.2 Siedlungsstruktur / Flächennutzung / Topografie / Grünstruktur

Stadt Koblenz

Die Siedlungsstruktur der Gesamtstadt ist von der Topografie und der Historie der Stadt vorgegeben. Für die Gesamtstadt stellt sich auf einer Bodenfläche von insgesamt 105,13 km² die Flächennutzung wie folgt dar:

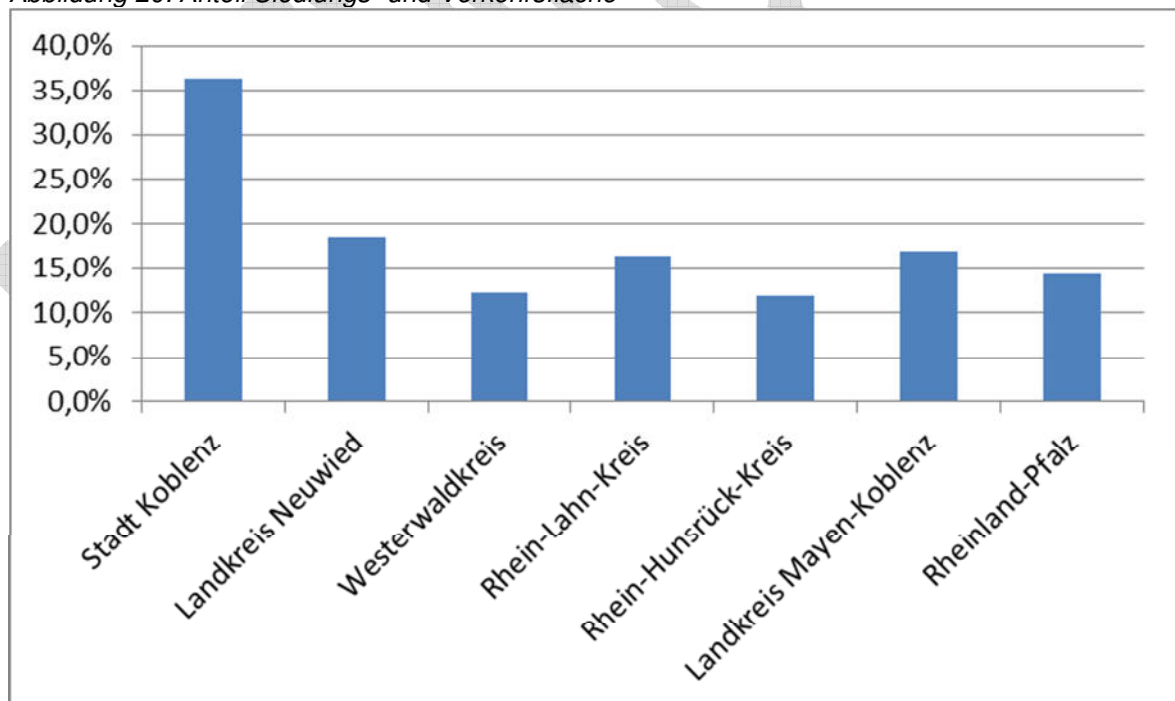
Tabelle 2: Flächennutzung



(Eigene Auswertung der Daten des Statistischen Landesamtes, Stichtag 31.12.2013)

Ein Indikator bei dem Vergleich mit dem Umland ist der Anteil an Siedlungs- und Verkehrsfläche. Im Vergleich zum Umland (Landkreis Neuwied, Westerwaldkreis, Rhein-Lahn-Kreis, Rhein-Hunsrück-Kreis, Landkreis Mayen-Koblenz) zeigt sich deutlich die starke Verdichtung bzw. der hohe Anteil an Siedlungs- und Verkehrsfläche.

Abbildung 20: Anteil Siedlungs- und Verkehrsfläche



Dabei hat der Anteil an Siedlungs- und Verkehrsfläche seit 1992 von 33,4 % um 3,2 % zugenommen. Im Vergleich zu allen kreisfreie Städten in Rheinland-Pfalz ist der Anteil an Siedlungs- und Verkehrsfläche um 2,6 % höher, der Anteil an Wald und Wasserfläche liegt allerdings auch über dem Durchschnitt, der Anteil Landwirtschaftsfläche allerdings fast um 10 % niedriger.

Tabelle 3: Anteil Siedlungs- und Verkehrsfläche

Gebietskörperschaft	Anteil Siedlungs- und Verkehrsfläche			
	1992	2013	Steigerung	im Vergleich zum Landesdurchschnitt
Stadt Koblenz	33,4%	36,4%	3,00%	1,30%
Landkreis Neuwied	16,1%	18,5%	2,40%	0,70%
Westerwaldkreis	11,4%	12,1%	0,70%	-1,00%
Rhein-Lahn-Kreis	14,4%	16,3%	1,90%	0,20%
Rhein-Hunsrück-Kreis	10,8%	11,9%	1,10%	-0,60%
Landkreis Mayen-Koblenz	14,8%	16,9%	2,10%	0,40%
Rheinland-Pfalz	12,6%	14,3%	1,70%	0,00%

(Eigene Auswertung der Daten des Statistischen Landesamtes)

Innerhalb der Kleinregion liegen der Westerwaldkreis und der Rhein-Hunsrück-Kreis unterhalb der Steigerung des Siedlungs- und Verkehrsflächenanteils im Land Rheinland-Pfalz, wobei es sich hier um die beiden ländlichsten Landkreise handelt, und die Stadt Koblenz deutlich darüber. Das Ergebnis obiger Tabelle kann wie folgt zusammengefasst werden:

- In den Landkreisen ist der Anteil an Siedlungs- und Verkehrsfläche wesentlich geringer als in der Stadt Koblenz,
- Die Steigerung des Flächenanteils ist in Koblenz am höchsten.

Dies könnte zu der Schlussfolgerung führen, dass die Stadt Koblenz mit der Neubesiedelung von Flächen großzügig umgegangen ist,

Diese Aussagen werden allerdings schnell relativiert, wenn man sich die Siedlungsfläche in absoluter Zahl oder sogar pro Einwohner betrachtet.

Tabelle 4: Siedlungs- und Verkehrsfläche absolut und pro Einwohner

Gebietskörperschaft	Siedlungs- und Verkehrsfläche in ha			Siedlungsfläche pro Einwohner		
	1992	2013	Steigerung	1992	2013	Steigerung
Stadt Koblenz	3511	3827	315	320	346	26
Landkreis Neuwied	10093	11597	1505	594	646	52
Westerwaldkreis	11274	11967	692	909	986	76
Rhein-Lahn-Kreis	11265	12752	1486	567	608	41
Rhein-Hunsrück-Kreis	10704	11794	1090	1065	1158	93
LK Mayen-Koblenz	12095	13812	1716	608	658	50
Rheinland-Pfalz	250165	283917	33752	645	711	66

(Eigene Auswertung der Daten des Statistischen Landesamtes)

Die Veränderung der absoluten Zahlen und Siedlungsfläche pro Einwohner kann folgende Ursache haben:

- In ländlicheren Gemeinden steht noch mehr Fläche für die Ausdehnung in den Außenbereich zur Verfügung als in Verdichtungsräumen.
- Evtl. gehen ländlichere Gemeinden weniger sparsam mit Grund und Boden um als Gemeinden im Verdichtungsraum.
- Die Baulandpreise im ländlichen Raum sind niedriger, wodurch ein höherer Flächenverbrauch pro neuer Wohneinheit eher finanzierbar ist.

- Im ländlichen Raum wird die Nachfrage mehr durch den Wunsch zur Errichtung eines freistehenden Einfamilienhauses bestimmt als in Verdichtungsräumen.
- Ländliche Gemeinden können Lagenachteile, wie weniger Infrastruktur und längere Pendlerzeiten zum Arbeitsort, durch das Angebot an günstigerem Bauland ausgleichen und gewinnen dadurch prozentual mehr Einwohner als die Stadt Koblenz.

In der Gesamtstadt Koblenz ist die Siedlungs- und Freiraumstruktur naturgemäß in den einzelnen Stadtteilen sehr unterschiedlich, wobei die Flächenverteilung schon an den Topografischen Karten deutlich abzulesen ist. So liegen die Landwirtschaftlichen Flächen weit überwiegend im Norden von Koblenz, hier sind vor allem die Stadtteile Bubenheim, Rübenach und Metternich sowie Kesselheim von landwirtschaftlichen Flächen umgeben. Im Süden und Südwesten finden sich die Waldflächen von Koblenz, das größte zusammenhängende Waldgebiet liegt dabei mit dem Koblenzer Stadtwald südlich der Karthause. Im Westen, rechts des Rheins, sind die Höhenlagen bewaldet, aber auch landwirtschaftliche Flächen durchziehen den nicht besiedelten westlichen Teil der Stadt Koblenz.

Die bauliche Verdichtung konzentriert sich deutlich auf den Talbereich des Rheins und der Mosel mit dem Neuwieder Becken. Im Talbereich liegen die Stadtteile Kesselheim, Bubenheim, Wallersheim, Neuendorf, Lützel, Rauental, Altstadt, Goldgrube, Mitte, Moselweiß, Lay, Stolzenfels, Oberwerth und Süd. Auf mittlerer Höhe bzw. im Übergangsbereich zwischen Tal-lage und Höhenlage befinden sich die Stadtteile Metternich, Güls, Niederberg, Ehrenbreitstein, Asterstein, Pfaffendorf und Pfaffendorfer Höhe, Horchheim, Rübenach, Karthause Nord und Karthause Flugfeld. Zu den Höhenstadtteilen zählen Immendorf, Arenberg, Arzheim, Hochheimer Höhe und Karthäuserhofgelände.

Besonders prägend für die Stadt Koblenz sind die beiden Flusstäler des Rheins und der Mosel. Sie dienen als Wasserstraße, der Erholung und Freizeit, bilden deutliche, teilweise nur im Abstand von mehreren Kilometern zu überwindende natürliche Zäsuren, und wichtige Vernetzungsachsen für großräumige Biotope

Insbesondere für den Tourismus stellen die beiden Flüsse ein wichtiges Standbein dar.

Hinsichtlich der bauplanungsrechtlichen Flächennutzung sind innerhalb der Stadt Koblenz alle Arten der Baulichen Nutzung vertreten. Das Oberzentrum verfügt über alle erforderlichen Infrastrukturen, sowohl hinsichtlich Flächen für den Gemeinbedarf, Sonderbauflächen, gewerbliche Bauflächen gemischte Bauflächen und Wohnbauflächen. Die Flächenanteile der unterschiedlichen Nutzungen und deren Durchmischung, die von Innen nach Außen abnimmt, ist einem Oberzentrum angemessen.

Leitlinien

Aufgrund obiger Beschreibungen und Bewertungen könnten Leitlinien für die Stadt Koblenz wie folgt festgelegt werden:

Die Leitlinien beruhen auf Z 31 LEP IV und Grundsatz Gn aus Kapitel 2.2. des Regionaler Raumordnungsplans.

- **Die Stadt Koblenz wird wie in den Jahren zuvor sparsam mit Flächenneuausweisungen umgehen.**
- **Der Flächenbedarf soll möglichst durch die Nutzung von Konversionsflächen und Baulücken gedeckt werden.**

Stadtteil Rauental und Stadtumbaugebiet

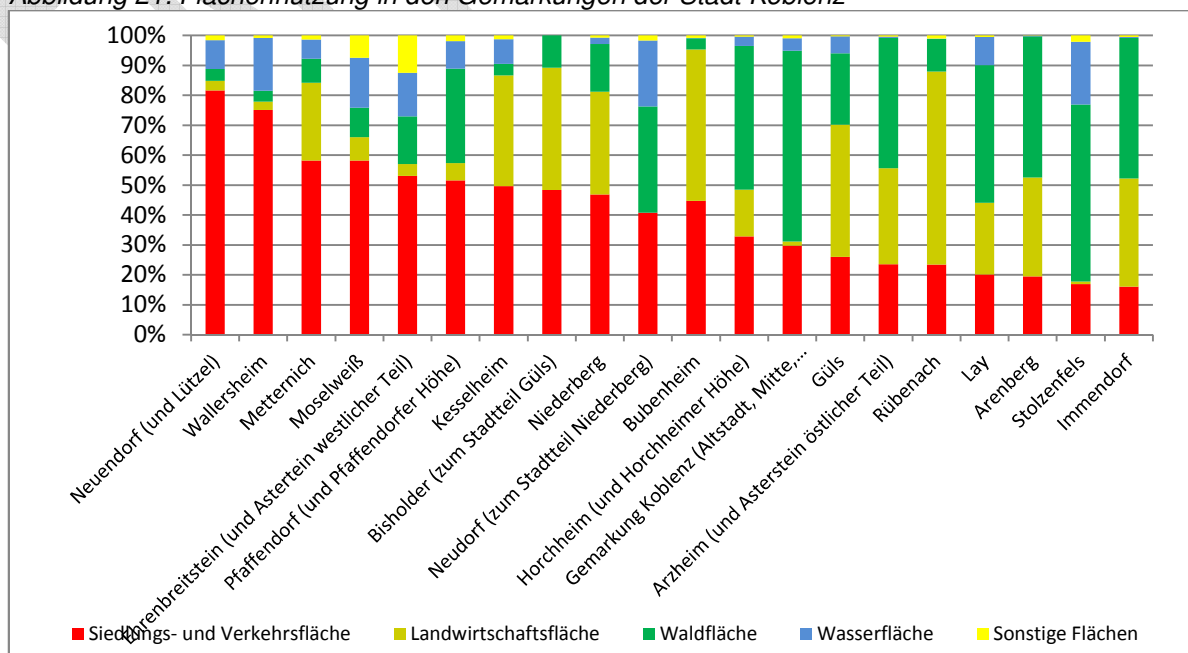
Für die Stadtteile von Koblenz liegen keine Daten der Flächennutzung vor, allerdings in der Aufteilung der Gemarkungen. Deshalb wurden zunächst die 30 Stadtteile den 20 Gemarkungen zugeordnet und daraufhin eine Auswertung vorgenommen.

Tabelle 5: Flächennutzung in den Gemarkungen der Stadt Koblenz in %

Gebietskörperschaft	Siedlungs- und Verkehrsfläche	Landwirtschaftsfläche	Waldfläche	Wasserfläche	Sonstige Flächen
Neuendorf (und Lützel)	81,6	3,3	3,9	9,6	1,6
Wallerstein	75,1	2,8	3,6	17,7	0,8
Metternich	58,2	26	8	6,4	1,4
Moselweiß	58,2	7,8	9,9	16,6	7,5
Ehrenbreitstein (und Asterstein westlicher Teil)	53,1	3,9	16	14,5	12,5
Pfaffendorf (und Pfaffendorfer Höhe)	51,6	5,8	31,5	9,2	1,9
Kesselheim	49,7	37	3,8	8,3	1,2
Bisholder (zum Stadtteil Güls)	48,4	40,8	10,8	0	0
Niederberg	46,9	34,3	16	2,1	0,7
Neudorf (zum Stadtteil Niederberg)	40,8	0	35,5	22	1,7
Bubenheim	44,7	50,6	3,8	0,1	0,8
Horchheim (und Horchheimer Höhe)	32,9	15,6	48	3,1	0,4
Gemarkung Koblenz (Altstadt, Mitte, Rauental , Goldgrube, Karthause Nord, Süd, Karthause Flugfeld, Karthäuserhofgelände, Oberwerth)	29,8	1,3	63,8	4,2	0,9
Güls	26	44,2	23,9	5,6	0,3
Arzheim (und Asterstein östlicher Teil)	23,6	32,1	43,5	0,4	0,4
Rübenach	23,4	64,5	11	0,1	1
Lay	20,1	24	46	9,4	0,5
Arenberg	19,5	33	47,2	0,2	0,1
Stolzenfels	16,9	0,9	59,1	21	2,1
Immendorf	16,1	36,1	47	0,3	0,5

(Eigene Auswertung der Daten des aus dem Statistischen Jahrbuch 2014 Abb. 1.03)

Abbildung 21: Flächennutzung in den Gemarkungen der Stadt Koblenz

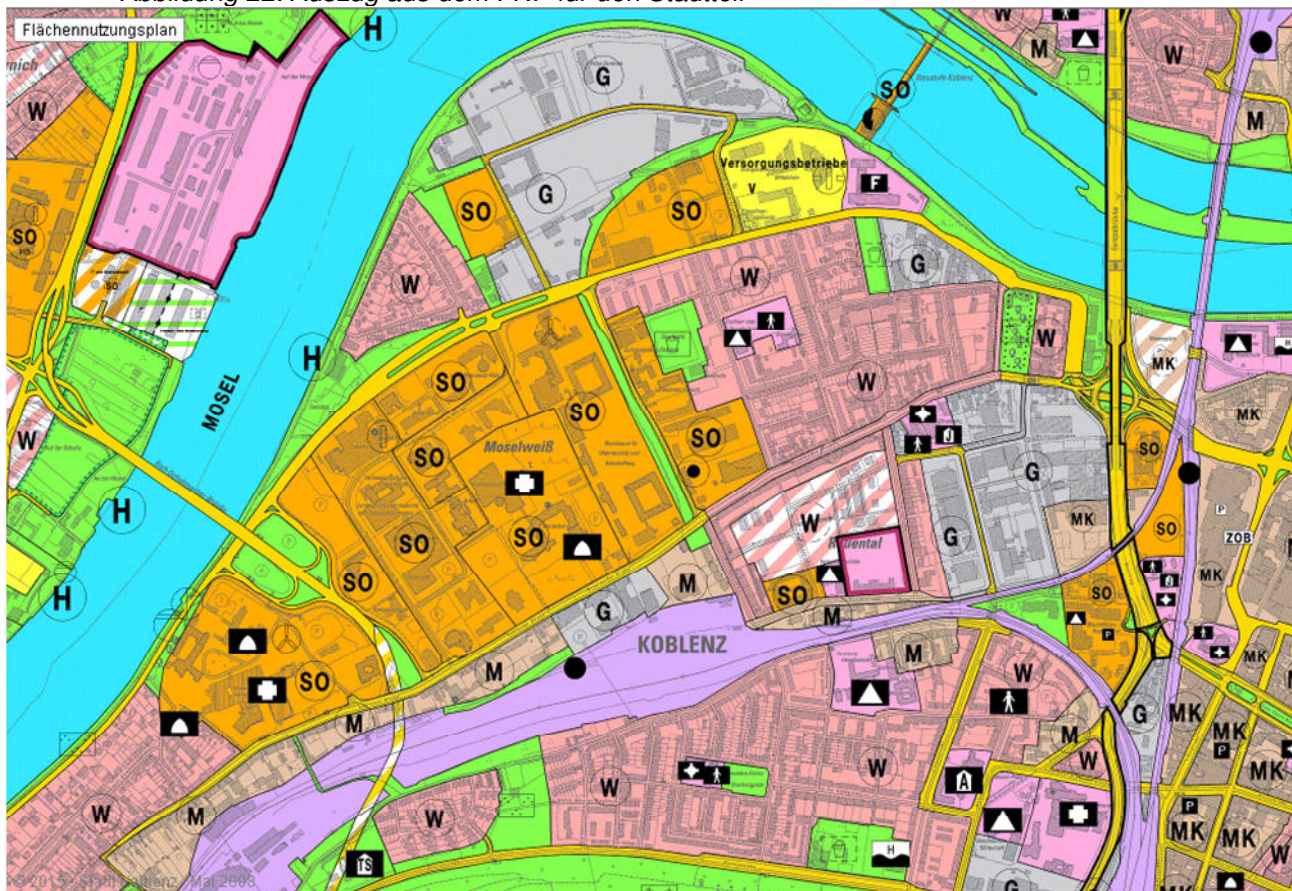


(Eigene Auswertung der Daten des aus dem Statistischen Jahrbuch 2014 Abb. 1.03)

Der Stadtteil Rauental liegt auf der größten Gemarkung Koblenz, zu der die Stadtteile Altstadt Mitte, Rauental, Goldgrube, Karthause Nord, Süd, Karthause Flugfeld, Karthäuserhofgelände, Oberwerth gehören. Bedingt durch den hohen Waldanteil des Karthäuserhofgeländes wird die Flächenverteilung insbesondere für die Stadtteile Altstadt, Mitte, Rauental verzerrt.

Der Auszug aus dem Flächennutzungsplan für den gesamten Stadtteil und des Luftbildes zeigt dagegen deutlich die starke Verdichtung innerhalb des Stadtteils und die wenigen Grünstrukturen. Landwirtschaftsfläche und Wald kommt aufgrund dieser Darstellung gar nicht im Stadtteil vor.

Abbildung 22: Auszug aus dem FNP für den Stadtteil



(Auszug aus CityGuide, <https://www.koblenz.de/cityguide/html/de/1024x768.html>, letzter Aufruf 16.09.2015, ohne Maßstab)

Leitende Grünstrukturen befinden sich innerhalb des Stadtteils lediglich entlang der Mosel und in Nord-Süd-Richtung westlich der Blücherstraße. Eine nicht zu unterschätzende Freifläche, auch in klimatischer Hinsicht, ist dabei der südlich des Stadtteils liegende Hauptfriedhof.

Aufgrund der wenigen Grünstrukturen im Stadtteil sollen diese besonders geschützt und erhalten werden.

Abbildung 23: Luftbild des Stadtteils, Maßstab 1:10.000

(Eigene Darstellung auf der Grundlage der Orthofotos der Stadt Koblenz)

Am meisten vertreten sind Hausgärten und bewachsene Freiflächen, auch im Bereich der Mehrfamilienhäuser. Insbesondere für das Stadtklima sind diese Grünstrukturen von Bedeutung. So liegt der Stadtteil in einem gemäßigten städtischen bis intensiver innerstädtischem Überwärmungsbereich. Der nördliche Bereich liegt dabei innerhalb des gemäßigten städtischen Überwärmungsbereiches, was auf die Frischluftbahn der Mosel zurückzuführen ist.

Die leitende und vernetzende Grünstruktur in Ost-West-Richtung entlang der Mosel ist in städtischem bzw. in sonstigem öffentlichen Eigentum. Der in Nord-Süd-Richtung verlaufende

Grünstreifen entlang der Blücherstraße wird durch Straßenbegleitgrün gebildet. Er setzt sich laut FNP innerhalb des Stadtumbaugebietes nach Norden in einem Bogen nach Osten fort. Dieses Teilstück liegt auf privatem Eigentum und ist nicht bauplanungsrechtlich gesichert.

Innerhalb des Stadtumbaugebietes wurde in den letzten Jahren eine neue Fuß-/Radweg-Achse in Nord-Süd-Richtung von dem Einkaufsmarkt HIT, östlich des Canyon-Gebäudes und westlich des Ärztehauses zur Mosel geschaffen. Diese Wege- und Grünstruktur befindet sich in Eigentum der Stadt Koblenz.

Innerhalb des bogenförmigen Grünstreifen laut FNP liegen dagegen schon einige bauliche Anlagen, teilweise auch jüngeren Datums.

Aus dem Auszug aus dem Flächennutzungsplan in Abbildung 22 geht nicht nur der geringe Anteil an Grünstrukturen, sondern auch die Nutzungsvielfalt im Stadtteil hervor. Das Vorhandensein aller Arten der Nutzung (Wohnbauflächen, gemischte Bauflächen, gewerbliche Bauflächen, Sonderbauflächen und Flächen des Gemeinbedarfs) mit dem auffällig hohen Anteil an Sonderbauflächen gibt dem Stadtteil einen Alleinstellungsstatus in der Stadt Koblenz. Das Rauental verfügt über die wesentlichen Flächenangebote eines innenstadtnahen Stadtteils. Es gilt diese Nutzungsdurchmischung zu erhalten und ggfls. zur Entlastung der Innenstadt weiter auszubauen.

Die Nutzung innerhalb des Programmgebietes stellt sich wie folgt dar:

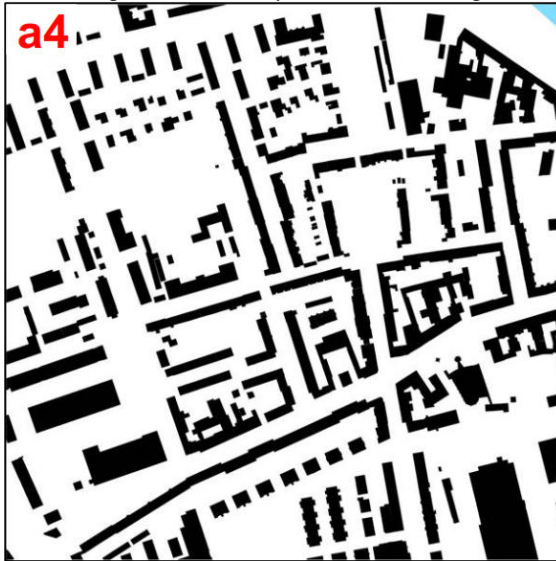
Im Süden, entlang der Schlachthofstraße überwiegt Einzelhandel und teilweise Büronutzung und Gastronomie. Prägend für diesen Abschnitt ist der Verbrauchermarkt HIT in dem denkmalgeschützten Gebäude des ehemaligen Schlachthofes. Weiter nach Norden liegt der Schwerpunkt mehr auf flächenverbrauchender gewerblicher Nutzung und teilweise Büronutzung, wobei hier auch zwei Behörden ansässig sind. Wohnnutzung ist eher eingestreut zu finden, wobei die neue Wohnnutzung im Nordwesten die einzige ist, wo mehrere Wohngebäude nebeneinander liegen und die bewusst geplant wurde. Bedingt durch einen Teil der gewerblichen Nutzung und die neuere Wohn- und Büronutzung entstehen auch die Nutzungskonflikte im Plangebiet. Details können Plan 3 Nutzungen-Konflikte-Bausubstanz entnommen werden. In Plan 3 lässt sich deutlich ablesen, dass die gewerbliche Nutzung (noch) überwiegt. Die derzeitige Nutzung mit ihrem Konfliktpotential ist über die bisherige ungesteuerte Entwicklung ohne übergeordnetes Zielkonzept entstanden. **Hier gilt es in Zukunft planerisch auf eine verträgliche Nutzungsmischung hinzuwirken.**

Neben der Flächennutzung und den Freiraumstrukturen ist für das Entwicklungskonzept die Struktur der Bebauung von Bedeutung. Hierzu enthält der Masterplan Koblenz folgende Aussagen zum Stadtteil Rauental.

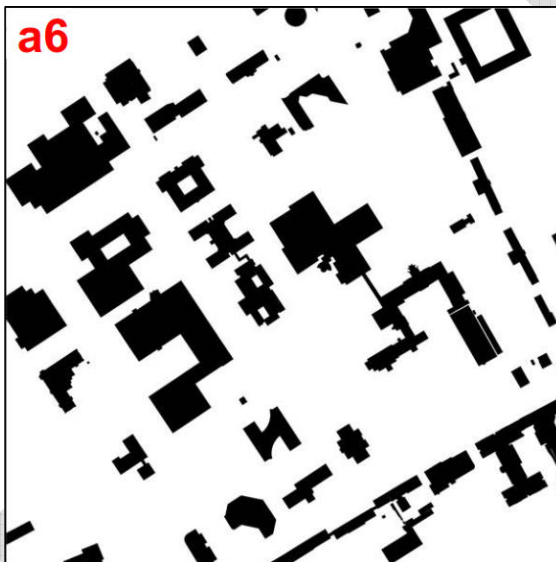
„Im Rauental, einem der größten Stadtteile von Koblenz, befinden sich zahlreiche Arbeitsplätze im Bereich Dienstleistung in dem großen Verwaltungszentrum der Stadt sowie im Büroпарк Moselstausee. Verschiedene Nutzungen und Baustrukturen sind in diesem Stadtteil stark durchmischt und reichen vom Reihenhaushaus über Wohnblöcke bis hin zum Bürohochhaus.“¹¹

¹¹ Masterplan Koblenz Kap. 2.3 Seite 4

Abbildung 24: Schwarzpläne und Schrägaufnahmen



„Der Stadtteil **Rauental** 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.“¹²



„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.“¹³



14

¹² Masterplan Koblenz Kap. 2.3 Seite 11

¹³ a.a.O. Kap. 2.3 Seite 11

¹⁴ aus ALKIS-Daten erstellter Schwarzplan und Vogelperspektive aus www.bing.de

Die Schwarzpläne und Schrägaufnahmen bestätigen die Verdichtung des Stadtteils mit Bebauung und die stark unterschiedliche Baustruktur. Im Grunde kommen im Rauental alle Bauformen vor, von der Einfamilienhausbebauung (z.B. Reihenhäuser im Gebiet der Rauentalshöhe) bis zur Mehrfamilienhäusern als Geschosswohnungsbau (z.B. südlich der Schlachthofstraße). In der dritten Darstellung sind die Flächenpotentiale im Stadtumbaugebiet deutlich zu erkennen. Insofern weicht das Plangebiet von der Dichte des übrigen Stadtteils ab.

Die Gebäudehöhen liegen dabei zwischen unter 8 m für die Einfamilienhausbebauung am Moselstausee bis hin zu 20 m in der Schwerzstraße und der Moselweißer Straße. Die gewerblich genutzten Gebäude (Produktions- und Lagerhallen) sind teilweise niedriger als 5 m, aber auch bis zu über 10 m hoch. Besonders deutlich wird die unterschiedliche Ausnutzung der Grundstücke bei den Bürogebäuden hier beginnt die Höhe meist ab 11 m, ein Großteil liegt zwischen 25 und 35 m, aber auch Hochhäuser mit 64 bzw. 76 m Höhe sind in dem Stadtteil vorhanden.

Im Stadtumbaugebiet selbst ist Wohnbebauung, gewerbliche Bebauung in Form von Hallen und reine Büronutzung vorhanden. Allerdings liegen hier die Bauhöhen eher niedriger.

Die Wohnbebauung am Moselstausee bei den Einfamilienhäusern beginnt ab unter 8 m und das Mehrfamilienhaus ist knapp 15 m hoch.

Die Hallen sind in einer Höhe von unter 5 m bis zu rund 8,5 m errichtet, die durch Einzelhandel genutzten Gebäude zwischen unter 7 m bis zu fast 14 m.

Die Höhe der Bürogebäude liegt zwischen knapp 10 m bis leicht über 12 m.¹⁵

Im Stadtumbaugebiet ist demnach die Gebäudehöhe relativ einheitlich.

Die Auswertung der Statistiken, Ortsbesichtigung und des Masterplans zeigt deutlich die starke Verdichtung, fehlende Grünstrukturen und große Unterschiede bei der Bebauung für den Stadtteil. Das Stadtumbaugebiet ist hinsichtlich seiner Nutzungen ebenfalls sehr gemischt, bei den Gebäudehöhen aber einheitlicher.

Leitlinie

Aufgrund obiger Beschreibungen und Bewertungen könnten Leitlinien für den Stadtteil Rauental wie folgt festgelegt werden:

- **Die vorhandenen Grünstrukturen sollen gesichert und erhalten sowie, wenn möglich, erweitert und besser vernetzt werden.**
- **Der Flächenbedarf an Bauflächen (Wohnbauflächen, gemischte Baufläche, gewerbliche Bauflächen und Sonderbauflächen) soll nicht zu Lasten der Grünstrukturen erfolgen. Der Flächenbedarf kann im Rauental durch die Nutzung von Konversionsflächen und Baulücken gedeckt werden.**
- **Die Nutzungs- und Baustrukturdurchmischung prägt den Stadtteil der kurzen Wege und soll beibehalten werden. Eine strikte Trennung an sich verträglicher Nutzungen nebeneinander wird nicht angestrebt.**

Auf das Stadtumbaugebiet lassen sich die Leitlinien des Stadtteils übertragen. Die Flächenpotentiale können besonders zur Entlastung der Innenstadt beitragen und diese durch zur Verfügung stellen von Flächen für die unterschiedlichsten Bedarfe ergänzen.

¹⁵ <http://www.rheinland-pfalz-in-3d.rlp.de/>, letzter Aufruf 21.09.2015

3.3 Bevölkerung und Bevölkerungsentwicklung, Demografie

Stadt Koblenz

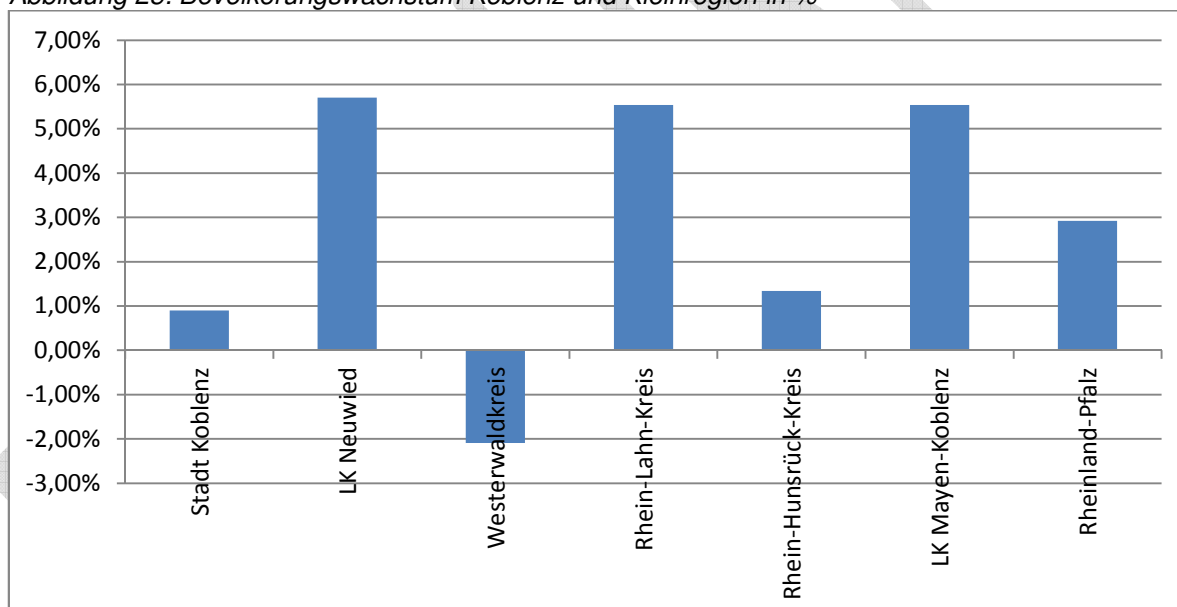
Die Einwohnerzahl von Koblenz ist in den letzten 20 Jahren kontinuierlich gestiegen.

Tabelle 6: Bevölkerungswachstum Koblenz und Kleinregion

Gebietskörperschaft	Bevölkerungswachstum			
	1992	2013	Steigerung in %	im Vergleich zum Landesdurchschnitt
Stadt Koblenz	109.654	110.643	0,90%	-2,02%
Landkreis Neuwied	169.777	179.454	5,70%	2,78%
Westerwaldkreis	123.972	121.375	-2,09%	-5,01%
Rhein-Lahn-Kreis	198.779	209.785	5,54%	2,62%
Rhein-Hunsrück-Kreis	100.507	101.854	1,34%	-1,58%
LK Mayen-Koblenz	198.779	209.785	5,54%	2,62%
Rheinland-Pfalz	3.880.965	3.994.366	2,92%	0,00%

(Eigene Auswertung der Daten des Statistischen Landesamtes)

Abbildung 25: Bevölkerungswachstum Koblenz und Kleinregion in %



Die Stadt Koblenz verfügt Stand 31.12.2013 über 110.643 Einwohner, dabei ist die Bevölkerung seit 1992 von 109.654 Einwohner um 0,9 % gestiegen. Der Landesdurchschnitt lag bei einer Steigerung von 2,92 %, so dass das Bevölkerungswachstum in der Stadt Koblenz um ca. 2 % geringer ausfiel als im Land Rheinland-Pfalz. Insgesamt wuchs die Bevölkerung in der Stadt Koblenz zwischen 1992 und 2013 um 0,90 %.

Dabei ist das Bevölkerungswachstum in den Landkreisen, mit Ausnahme des Westerwaldkreises und des Rhein-Hunsrück-Kreises (= den ländlichsten Kreisen um Koblenz) deutlich höher als der Landesdurchschnitt.

Es kann folglich zwischen zwei Kategorien an Landkreisen um Koblenz herum unterschieden werden. Dies sind zum einen die stark ländlich strukturierten Kreise, die trotz der Nähe zum Oberzentrum ein negatives bzw. nur sehr schwaches Bevölkerungswachstum zu verzeichnen haben und die profitierenden Landkreise Neuwied, Rhein-Lahn-Kreis und Mayen-Koblenz. Gründe hierfür können sein:

- In den stark ländlich strukturierten Landkreisen ist die Infrastruktur in den Gemeinden an sich und in den Außenlagen der Landkreise auch die verkehrliche Anbindung zum Oberzentrum so unvorteilhaft, dass die Vorteile wie günstiges Bauland, viel Freiraum etc. dies nicht mehr so aufwiegen können, dass die Landkreise einen Wanderungsgewinn verzeichnen können.
- In den übrigen drei Landkreisen besteht ein gutes Angebot an Infrastruktur und das Oberzentrum ist gut erreichbar, zusätzlich steht Bauland zur Verfügung und es ist genügend Freiraum vorhanden. Dies alles führt zu einer guten Lebensqualität in den Landkreisen, so dass diese ein deutlich über dem Landesdurchschnitt liegendes Bevölkerungswachstum verzeichnen können.

Schlussfolgerungen daraus am Ende des Kapitels 3.4.

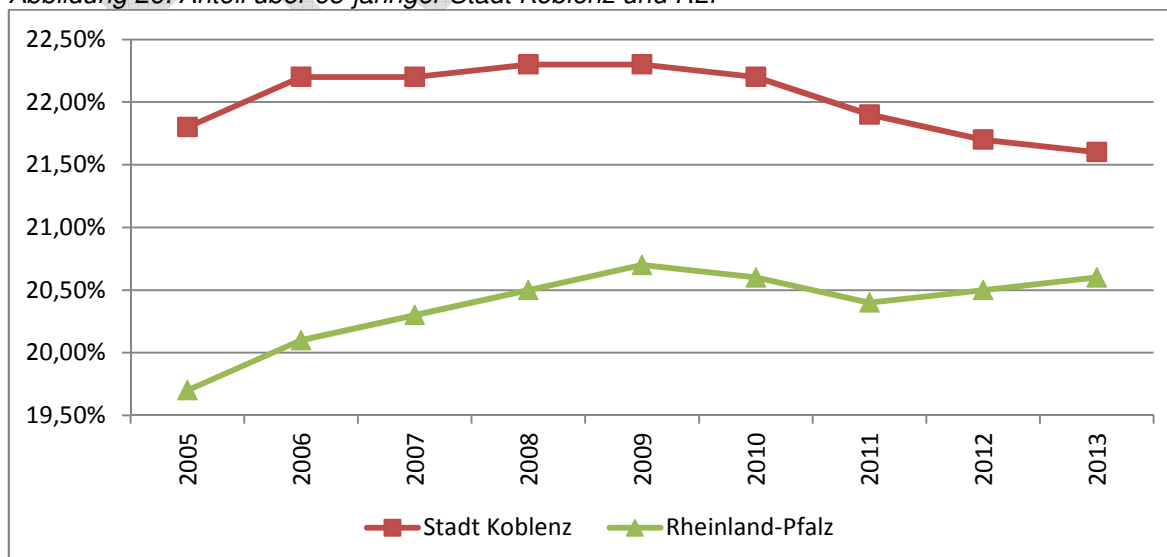
Tabelle 7: Anteil über 65-jähriger Stadt Koblenz und Kleinregion

Gebietskörperschaft	Anteil über 65-jähriger			
	2005	2013	Steigerung	im Vergleich zum Landesdurchschnitt
Stadt Koblenz	21,80%	21,60%	-0,20%	-1,10%
Landkreis Neuwied	20,20%	21,40%	1,20%	0,30%
Westerwaldkreis	20,90%	22,30%	1,40%	0,50%
Rhein-Lahn-Kreis	19,70%	20,60%	0,90%	0,00%
Rhein-Hunsrück-Kreis	19,90%	21,10%	1,20%	0,30%
LK Mayen-Koblenz	19,70%	20,60%	0,90%	0,00%
Rheinland-Pfalz	19,70%	20,60%	0,90%	0,00%

(Eigene Auswertung der Daten des Statistischen Landesamtes)

Im Land Rheinland-Pfalz stieg der Anteil an über 65-jährigen an der Gesamtbevölkerung an. In der Stadt Koblenz verläuft die demografische Entwicklung atypisch. Hier sank der Anteil über 65-jähriger, allerdings von einem hohen Niveau (in der Stadt Koblenz war im Jahr 2005 der Altersquotient in der Kleinregion am höchsten) auf ein Niveau, das immer noch über dem Landesdurchschnitt liegt.

Abbildung 26: Anteil über 65-jähriger Stadt Koblenz und RLP

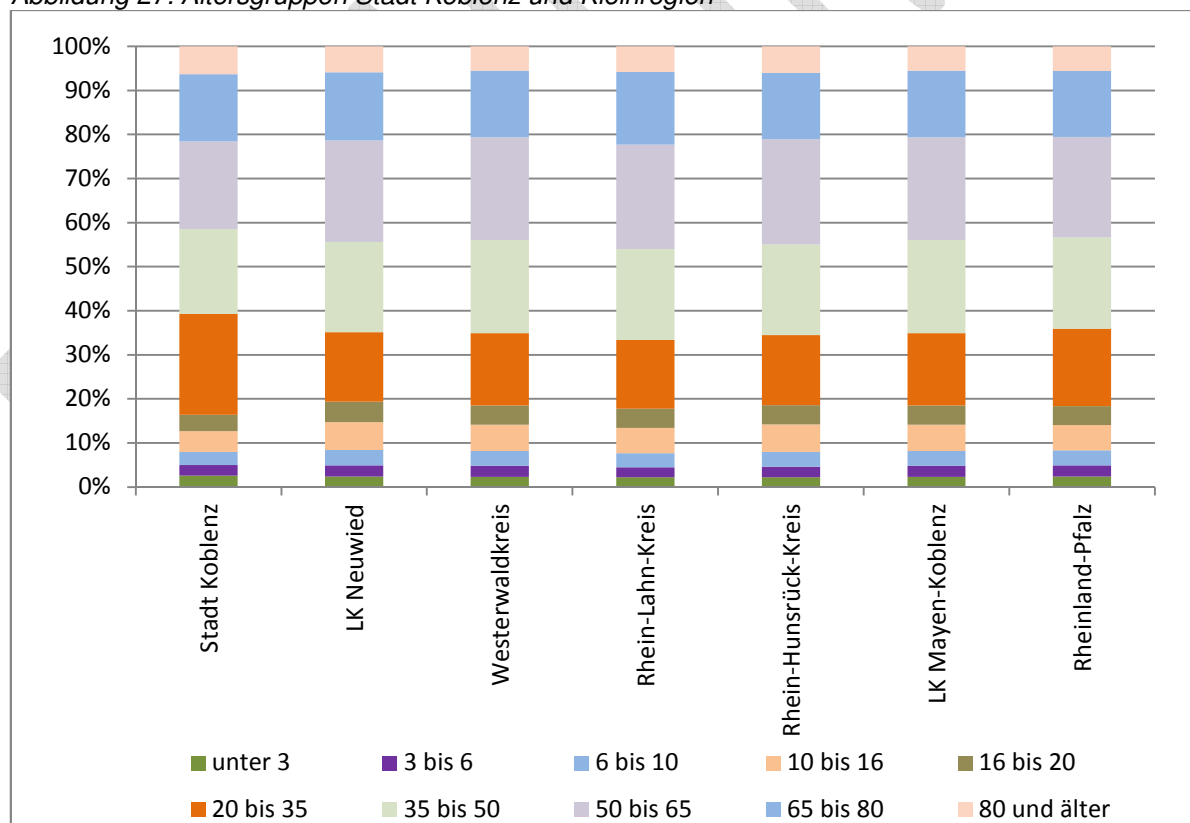


Bedingt durch die nur geringen Veränderungen in der Bevölkerung durch natürliche Bevölkerungsentwicklung, kann die Verjüngung der Bevölkerung in der Stadt Koblenz demnach nicht auf viele Lebendgeborene zurückgeführt werden und muss daher auf einem überdurchschnittlich hohen Anteil an Zuzug Jüngerer beruhen. Bezogen auf die Altersklassen stieg nur der Anteil der 20 – 35 und der 50 – 65 jährigen. Der Anstieg bei den 20 bis 35 jährigen kann dabei z.T. auf Studenten zurückgeführt werden.

Tabelle 8: Altersgruppen Stadt Koblenz und Kleinregion

Gebietskörperschaft	Altersgruppen, Anteil in %								
	unter 3	3 bis 6	6 bis 10	10 bis 16	16 bis 20	20 bis 35	35 bis 50	50 bis 65	65 bis 80
Stadt Koblenz	2,6	2,4	3,0	4,7	3,7	22,9	19,3	19,9	15,3
LK Neuwied	2,4	2,5	3,5	6,3	4,7	15,8	20,5	23	15,5
Westerwaldkreis	2,3	2,5	3,4	5,9	4,4	16,4	21,1	23,3	15,1
Rhein-Lahn-Kreis	2,2	2,3	3,2	5,7	4,4	15,6	20,6	23,7	16,5
Rhein-Hunsrück-Kreis	2,2	2,4	3,4	6,2	4,4	15,9	20,6	23,9	15,1
LK Mayen-Koblenz	2,3	2,5	3,4	5,9	4,4	16,4	21,1	23,3	15,1
Rheinland-Pfalz	2,4	2,5	3,4	5,8	4,3	17,6	20,7	22,8	15,0

Abbildung 27: Altersgruppen Stadt Koblenz und Kleinregion



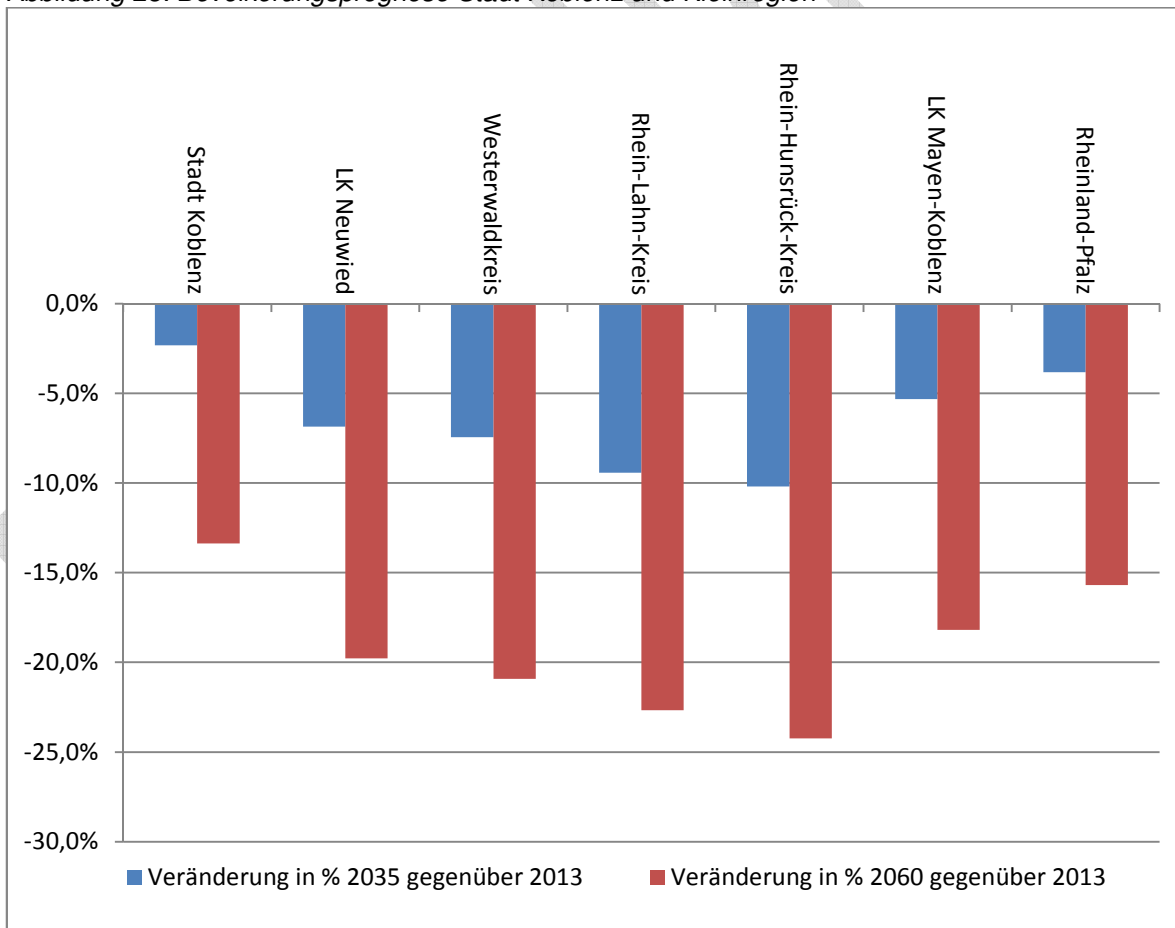
Bei einem Vergleich der Verteilung der Altersgruppen in der Stadt Koblenz zur Kleinregion ist der hohe Anteil an 20 bis 35-jährigen in Koblenz auffällig. Bei den übrigen Altersgruppen zeigen sich keine ausgeprägten Unterschiede.

Tabelle 9: Bevölkerungsprognose Stadt Koblenz und Kleinregion

Gebietskörperschaft	Bevölkerungsprognose (Mittlere Variante)				
	2013	2035	Veränderung in % 2035 gegenüber 2013	2060	Veränderung in % 2060 gegenüber 2013
Stadt Koblenz	110643	108074	-2,3%	95846	-13,4%
LK Neuwied	179454	167141	-6,9%	143964	-19,8%
Westerwaldkreis	198704	183914	-7,4%	157142	-20,9%
Rhein-Lahn-Kreis	121375	109943	-9,4%	93854	-22,7%
Rhein-Hunsrück-Kreis	101854	91478	-10,2%	77167	-24,2%
LK Mayen-Koblenz	209785	198614	-5,3%	171639	-18,2%
Rheinland-Pfalz	3994366	3841610	-3,8%	3367364	-15,7%

(Quelle: Statistisches Landesamt: Rheinland-Pfalz 2060, Vierte regionalisierte Bevölkerungsvorausberechnung (Basisjahr 2013))

Abbildung 28: Bevölkerungsprognose Stadt Koblenz und Kleinregion



Die vierte regionalisierte Bevölkerungsvorausberechnung zeigt, dass die Stadt Koblenz zwar auch an Einwohnern verliert, aber (vor allem bis 2035) nicht so gravierend wie der Landesdurchschnitt oder alle umliegenden Landkreise.

Die Bevölkerungsprognose, hier Entwicklung der Gesamtbevölkerung, hängt stark mit der Altersstruktur zusammen, so ist z.B. in Koblenz der Bevölkerungsverlust geringer und der Anteil

bis 35zig-jähriger höher als in den Landkreise. Vereinfacht und allgemein kann festgestellt werden, je jünger eine Bevölkerung, desto geringer ist der Bevölkerungsverlust insgesamt.

Folglich ist es für die Stadt Koblenz sehr positiv, dass sie über einen relativ hohen Anteil an Jüngerer Bevölkerung verfügt. Es sollte Ziel der Stadt Koblenz sein, diese Altersgruppenverteilung beizubehalten oder sogar noch auszubauen, um stärkerem Bevölkerungsverlust entgegenzuwirken. Hierzu müssen allerdings Anreize beschaffen werden, dass auch in Zukunft Jüngere Altersgruppen Ihren Wohnort im Koblenz wählen.

Tabelle 10: Ausländeranteil Stadt Koblenz und Kleinregion

Gebietskörperschaft	Ausländeranteil					
	1992	in % an der Bevölkerung	2013	in % an der Bevölkerung	Steigerung des Anteils in %	im Vergleich zum Landesdurchschnitt
Stadt Koblenz	6.545	5,97%	10.548	9,53%	61,16%	1,30%
LK Neuwied	9.815	5,78%	12.863	7,17%	31,05%	-1,06%
Westerwaldkreis	5.704	4,60%	6.820	5,62%	19,57%	-2,61%
Rhein-Lahn-Kreis	11.933	6,00%	12.926	6,16%	8,32%	-2,07%
Rhein-Hunsrück-Kreis	4.592	4,57%	5.311	5,21%	15,66%	-3,02%
LK Mayen-Koblenz	8.972	4,51%	10.951	5,22%	22,06%	-3,01%
Rheinland-Pfalz	258.888	6,67%	328.783	8,23%	27,00%	0,00%

(Eigene Auswertung der Daten des Statistischen Landesamtes)

In der Stadt Koblenz liegt der Ausländeranteil über dem Landessdurchschnitt und in allen umgebenden Landkreisen darunter. Bemerkenswert ist die deutliche Steigerung in den letzten gut 20 Jahren. Der Ausländeranteil stieg in der Stadt Koblenz, trotz schon höherem Ausgangswert als in den Landkreisen, wesentlich stärker an als in der Umgebung.

Ursache hierfür kann die hohe Arbeitsplatzdichte in Koblenz sein. Einwohner mit Migrationshintergrund verfügen oft nicht über die Wurzeln in umgebenden Gemeinden und legen die Priorität bei der Wohnortwahl mehr auf den Arbeitsplatz als auf den Herkunftsort. Zudem ist in der Stadt Koblenz wesentlich mehr Wohnraum zum Mieten verfügbar und in den Landkreisen mehr im Eigentum, auch dies kann eine Erklärung für den höheren Ausländeranteil und dessen Steigerung in der Stadt Koblenz sein.

Der über dem Landesdurchschnitt liegende Ausländeranteil kann auch zu der atypischen demografischen Entwicklung beigetragen haben.

Leitlinien

Aufgrund obiger Beschreibungen und Bewertungen könnten Leitlinien für die Stadt Koblenz wie folgt festgelegt werden:

- **Die Stadt Koblenz strebt auch weiterhin ein angemessenes Bevölkerungswachstum an.**
- **Die demografische Entwicklung seit 2005 soll durch Anreize der Wohnortwahl Jüngerer fortgesetzt werden und der Altersquotient weiter dem Landesdurchschnitt angenähert werden.**

Stadtteil Rauental und Stadtumbaugebiet:

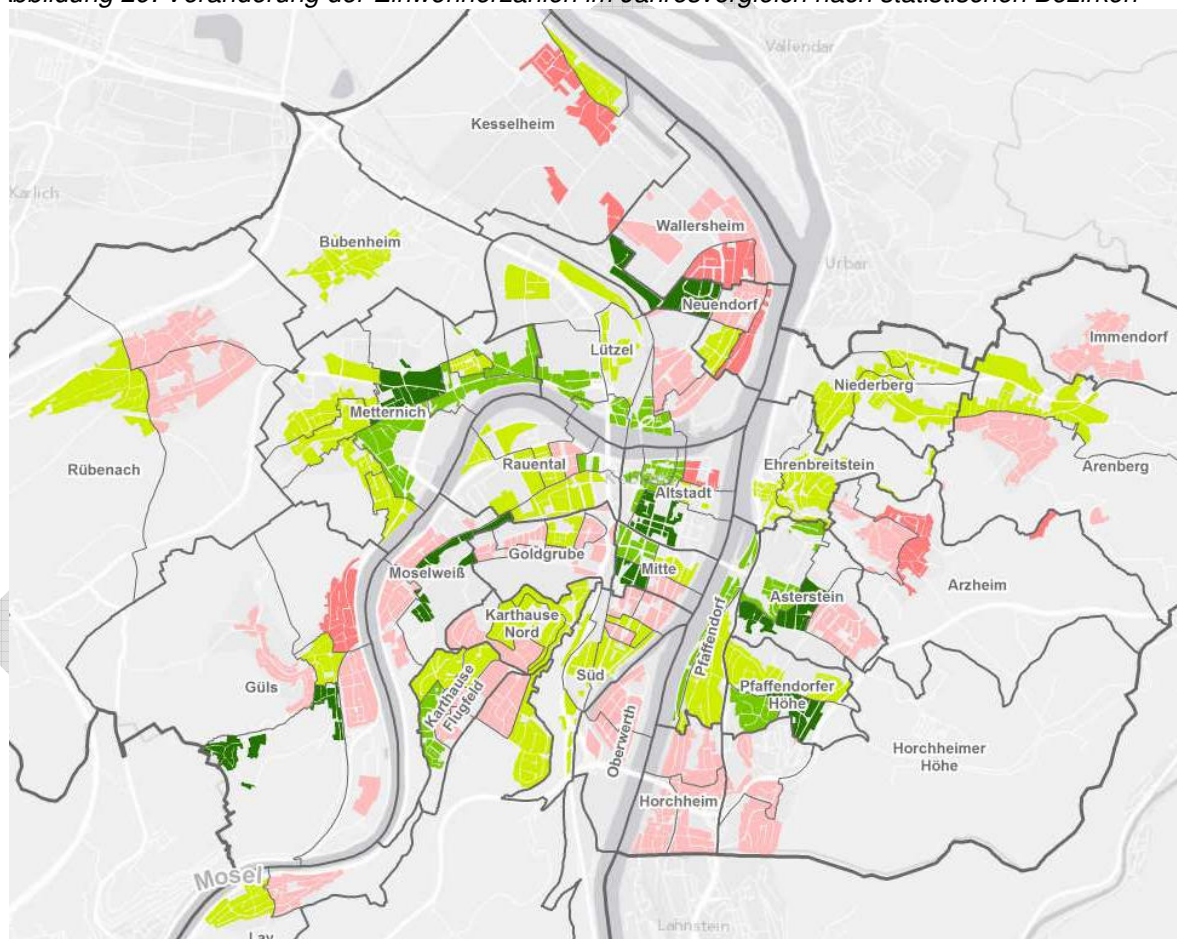
Im Stadtteil Rauental ist die Anzahl der der Einwohner wesentlich stärker gestiegen als in der Gesamtstadt. Die geringe Bevölkerungsschrumpfung in der Gesamtstadt Koblenz ist durch die andere Datengrundlage bedingt (siehe Kapitel 3, Vorbemerkungen).

Tabelle 11: Bevölkerungswachstum Stadtteil Rauental und Stadt Koblenz

	Bevölkerungswachstum		
Gebietskörperschaft	1992	2013	Steigerung in %
Stadt Koblenz	110.068	109.922	-0,13%
Stadtteil Rauental	4.604	4.956	7,65%

Besonders deutlich ist die Veränderung der Einwohnerzahlen auf der kleinörtlichen Ebene der Abbildung aus dem Statistischen Jahrbuch der Stadt Koblenz zu entnehmen.

Abbildung 29: Veränderung der Einwohnerzahlen im Jahresvergleich nach statistischen Bezirken



Veränderung der Einwohnerzahl

Veränderung in Personen



Datenquelle: Melderegister Stadt Koblenz

Stadt Koblenz - Statistikstelle

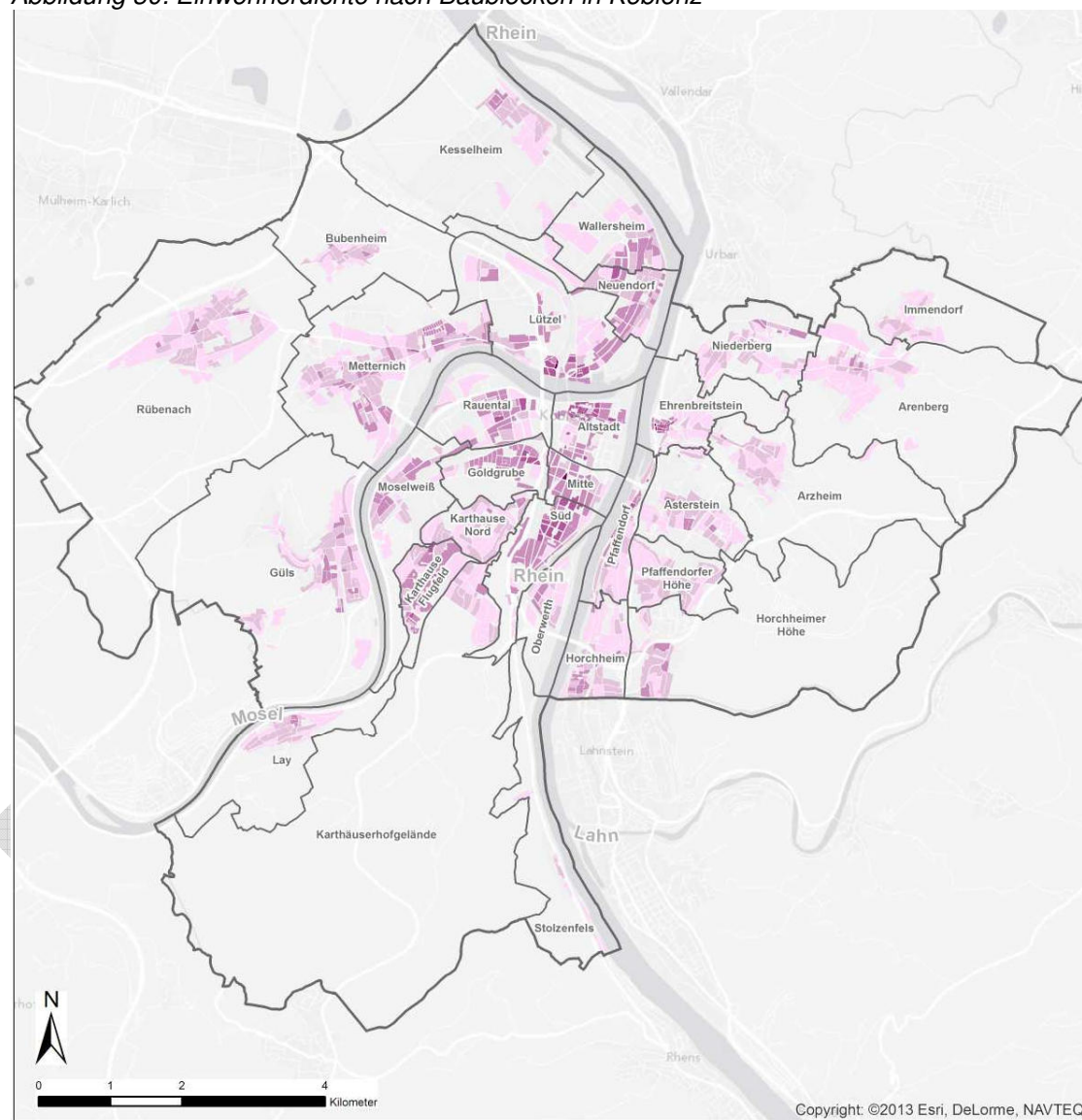
-KoStatIS-

Koblenzer Statistisches Informationssystem

(Quelle: Kommunale Statistikstelle der Stadt Koblenz, Statistisches Jahrbuch der Stadt Koblenz 2014, Berichtsjahr 2013)

Derart örtlich kleinteilige Veränderungen in Richtung Wachstum lassen sich für gewöhnlich nur mit der Ausweisung von neuen Wohngebieten bzw. erhöhter Bautätigkeit erklären. Das Bevölkerungswachstum entsteht üblicherweise nicht durch eine erhöhte Wohnraumbelegungsdichte bei gleichbleibendem Wohnraumangebot. Dies zeigt sich auch daran, dass zwischen 1992 2014 insgesamt 569 neue Wohneinheiten entstanden, denen „nur“ 329 neuen Einwohner gegenüberstehen. Berücksichtigt man, dass die Einwohnerdichte im Rauental schon relativ hoch ist, unterstreicht dies obige Annahme.

Abbildung 30: Einwohnerdichte nach Baublöcken in Koblenz



Bevölkerungsdichte

Einwohner pro Hektar

- 500 und mehr
- 250 bis unter 500
- 100 bis unter 250
- 50 bis unter 100
- unter 50



Stadtteile



Stadtgrenze

Datenquelle: Melderegister Stadt Koblenz

Stadt Koblenz - Statistikstelle

-KoStatis-

Koblenzer Statistisches Informationssystem

(Quelle: Kommunale Statistikstelle, Statistisches Jahrbuch 2014, Berichtsjahr 2013)

Die Einwohnerdichte pro Baublock ist im Stadtteil Rauental bereits relativ hoch, so dass keine Steigerung der Dichte mehr zu erwarten ist bzw. angestrebt werden sollte.

Eine weitere Steigerung der Einwohnerdichte kann erfahrungsgemäß zu den sozialen Problemen sehr hoch verdichtete Städte bzw. Stadtteile führen, so dass hier eine weitere Verdichtung nicht angestrebt werden sollte.

Die Konversion der Boelcke-Kaserne wird einen Anteil an dem verhältnismäßig hohen Bevölkerungswachstum haben. Daneben kann aber auch ein Generationenwechsel in den Wohngebieten Ursache den Anstieg der Einwohnerzahlen sein. Insbesondere in den Einfamilienhäusern im Westen des Stadtteils aus den 60er bis 70er Jahren ziehen ältere Paare oder Alleinstehende aus, da das Gebäude zu groß geworden ist, und Familien rücken nach.

Tabelle 12: Anteil über 65-jähriger Stadtteil Rauental und Stadt Koblenz

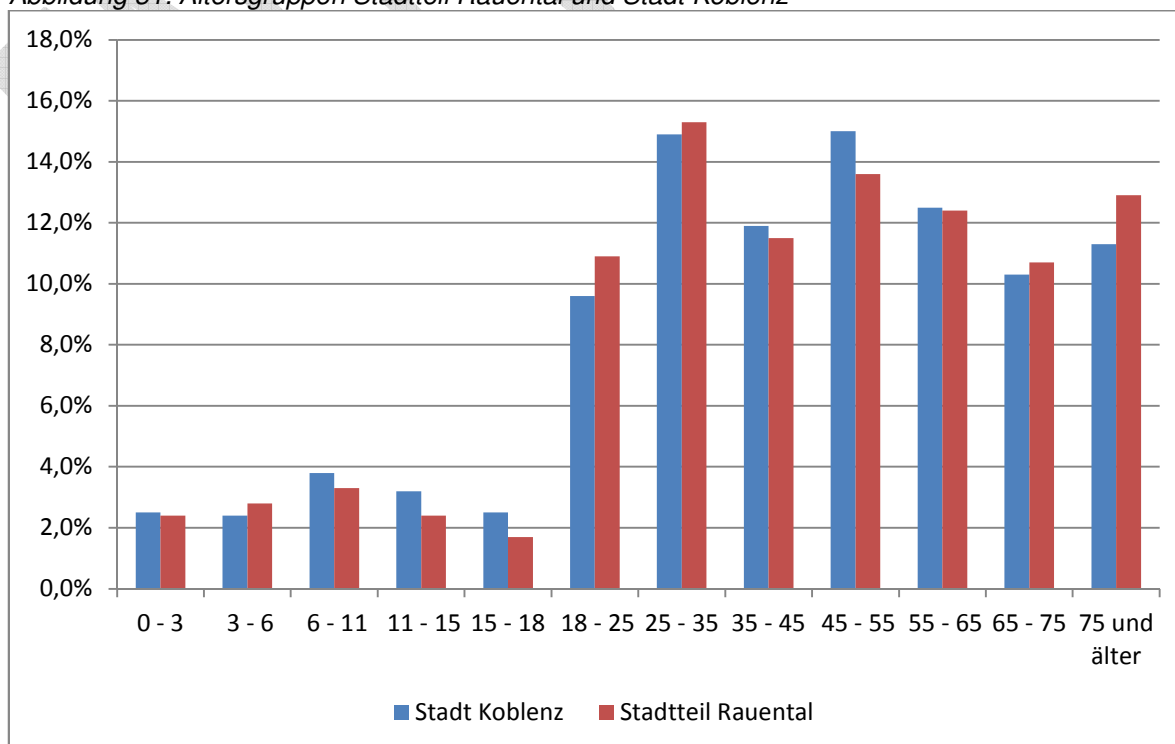
Gebietskörperschaft	Anteil über 65-jähriger		
	2005	2013	Steigerung in %
Stadt Koblenz	21,72 %	21,61 %	-0,11 %
Stadtteil Rauental	25,69 %	23,61 %	-2,08 %

Der Anteil über 65-jähriger liegt im Rauental wesentlich höher als in der Gesamtstadt. Er sank zwar von 2005 bis 2013, ist aber immer noch auf hohem Niveau.

Tabelle 13: Altersgruppen Stadtteil Rauental und Stadt Koblenz

Gebietskörperschaft	Altersgruppen, Anteil in %										
	0 - 3	3 - 6	6 - 11	11 - 15	15 - 18	18 - 25	25 - 35	35 - 45	45 - 55	55 - 65	65 - 75
Stadt Koblenz	2,5	2,4	3,8	3,2	2,5	9,6	14,9	11,9	15	12,5	10,3
Stadtteil Rauental	2,4	2,8	3,3	2,4	1,7	10,9	15,3	11,5	13,6	12,4	10,7

Abbildung 31: Altersgruppen Stadtteil Rauental und Stadt Koblenz



Bei der Verteilung der Altersgruppen zeigt sich das im Stadtteil Rauental mehr 18 bis 25 und 25 bis 35-jährige leben, als im Vergleich zur Gesamtstadt. Diese Altersgruppen sind besonders augenfällig, da schon die Stadt Koblenz hier positiv vom Landesdurchschnitt abweicht. Somit ist der Unterschied zwischen dem Stadtteil und dem Land noch gravierender. Dem gegenüber steht allerdings auch ein höherer Anteil an 65-jährigen und älter.

Tabelle 14: Ausländeranteil Stadtteil Rauental und Stadt Koblenz

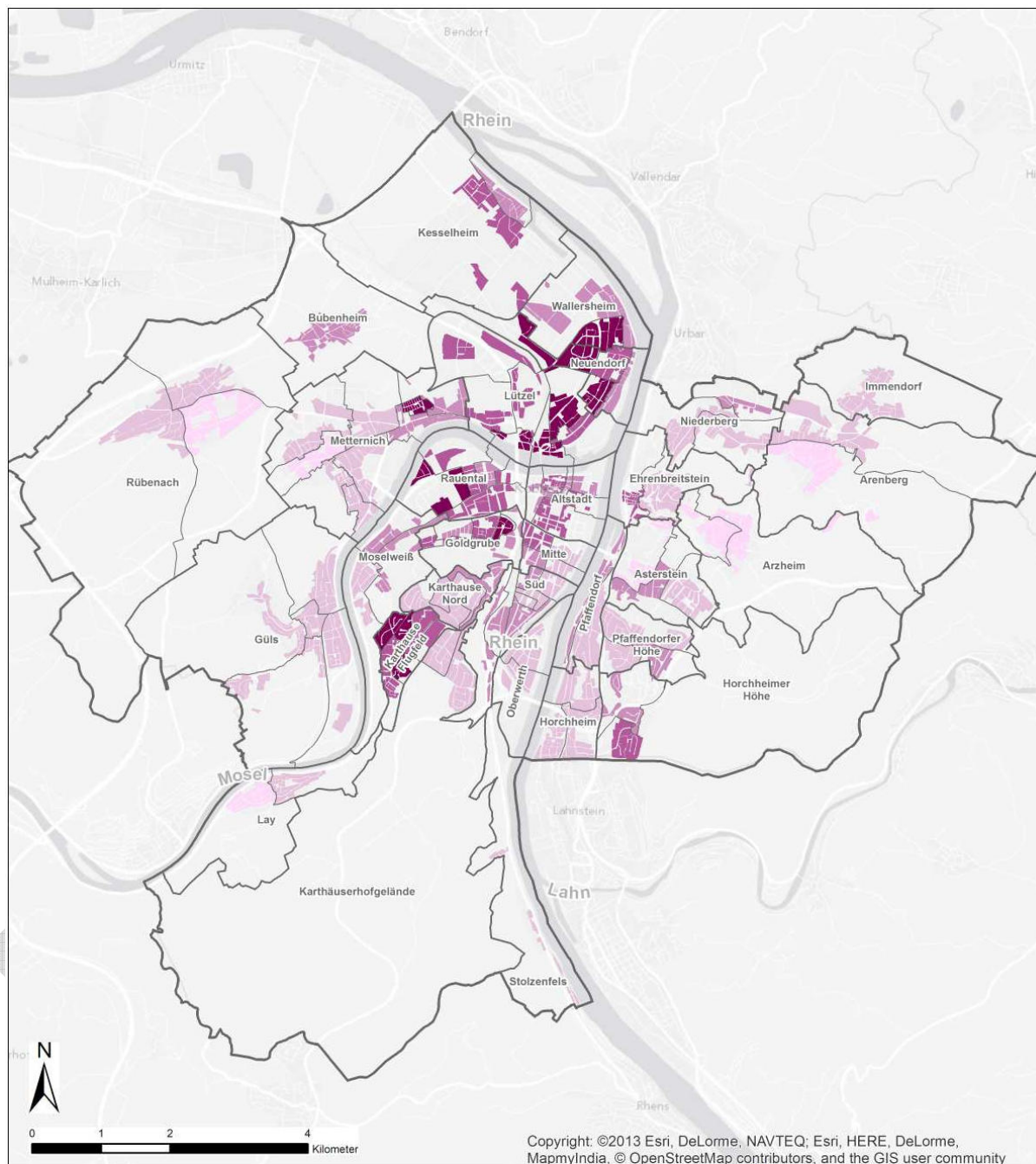
Gebietskörperschaft	Ausländeranteil		
	1992	2013	Steigerung der absoluten Zahlen in %
Stadt Koblenz	6,70 %	9,04 %	34,70 %
Stadtteil Rauental	11,99 %	12,31 %	23,73 %

Im Stadtteil Rauental ist der Ausländeranteil höher als der Durchschnitt in der Gesamtstadt von Koblenz. Er stieg von 1992 bis 2013 auch nochmal um 0,32 % an, wobei die Steigerung (auch aufgrund des höheren numerischen Nenners) bei weitem nicht so deutlich ausfiel wie im Durchschnitt der Gesamtstadt.

Laut Stadtteilsteckbrief liegt das Rauental mit einem Anteil von Bevölkerung mit Migrationshintergrund an der Gesamtbevölkerung mit 34,7 % mit an der Spitze der Stadtteile mit einer Bevölkerung mit hohem Migrationshintergrund (hierzu zählen nicht nur Ausländer, sondern auch Deutsche mit Migrationshintergrund). Die Tendenz 2014 wird als gleichbleibend hergeleitet.

Besonders deutlich ist die Verteilung der Bevölkerung mit Migrationshintergrund auf der klein-örtlichen Ebene der Abbildung aus dem Statistischen Jahrbuch der Stadt Koblenz zu entnehmen.

Abbildung 32: Anteile der Bevölkerung mit Migrationshintergrund an der Gesamtbevölkerung in den statistischen Bezirken



Bürger mit Migrationshintergrund in Koblenz

Anteil der Einwohner mit Migrationshintergrund

- 40 % und mehr
- 30 % bis unter 40 %
- 20 % bis unter 30 %
- 10 % bis unter 20 %
- unter 10 %

- statistische Bezirke
- Stadtteile
- Stadtgrenze

Datenquelle: Melderegister Stadt Koblenz

Stadt Koblenz - Statistikstelle
-KoStatIS-

Koblenzer Statistisches Informationssystem

(Quelle: Kommunale Statistikstelle, Statistisches Jahrbuch 2014, Berichtsjahr 2013)

Der hohe Anteil an Einwohnern mit Migrationshintergrund kann mit eine Ursache für die positive Bevölkerungsentwicklung des Stadtteils sein.

Die kommunale Statistikstelle der Stadt Koblenz liefert neben den Daten, die auch beim statistischen Landesamt abrufbar sind, noch wesentlich weitgehender Grundlageninformationen. Zwecks Herleitung von Leitlinien für den Stadtteil werden diese hier komprimiert wiedergegeben.

Erläuterungen aus dem Stadtteilsteckbrief:

Stadtteilvergleich

- unter allen 30 Stadtteilen zählt der Wert im Rauental zu den 6 niedrigsten
- • Stadtteil nimmt in der Rangfolge eine Position zwischen 19 und 24 ein
- • • Stadtteil nimmt in der Rangfolge eine Position zwischen 13 und 18 ein
- • • • Stadtteil nimmt in der Rangfolge eine Position zwischen 7 und 12 ein
- • • • • unter allen 30 Stadtteilen zählt der Wert im Rauental zu den 6 höchsten

Tabelle 15: Familienstand und Haushaltsstruktur

Kenndaten	Stadtteil Rauental 31.12.2013	Gesamtstadt 31.12.2013	Stadtteilvergleich 2014
Familienstand			
ledig	34,2 %	43,3 %	• •
verheiratet	43,8 %	41,0 %	• • •
verwitwet	9,1 %	7,1 %	• • • •
geschieden	12,8 %	8,5 %	• • • •
Haushaltsstruktur			
Einpersonenhaushalte	56,4 %	49,1 %	• • • • •
Haushalte mit Kindern unter 18 J.	14,1 %	16,9 %	• •
Seniorenhaushalte	27,8 %	27,3 %	• • •

(Quelle: Kommunale Statistikstelle, Statistisches Jahrbuch 2014, Berichtsjahr 2013 und Stadtteilsteckbrief)

Obige Tabelle zeigt, dass im Rauental mehr verwitwete und geschiedene Personen leben als im Durchschnitt des Stadtgebietes, schlüssig ist daher auch der hohe Anteil an Einpersonenhaushalten.

Bei der Geburtenbilanz (Geburten und Sterbeüberschuss auf 1.000 Einwohner) liegt das Rauental mit -4,5 an 22. Stelle der 30 Stadtteile.

Hinsichtlich der raumbezogenen Bevölkerungsbewegungen liegt der Mobilitätsindex (Wanderungen und Umzüge insgesamt bezogen auf 1.000 Einwohner) im Rauental höher als in der Gesamtstadt, der Stadtteil liegt mit 271 Umzügen je 1.000 Einwohner (2013) an 6. Stelle der 30 Stadtteile. Die meisten Umzügen finden innerhalb des Stadtteils statt, ansonsten erfolgen

Umzüge eher in die ebenfalls verdichteten Stadtteile und nur sehr geringfügig in die Stadtteile am Stadtrand.

In Bezug auf die Wohndauer ist der Anteil an Personen, die erst vor weniger als 3 Jahren nach Koblenz zogen im Rauental höher als in den übrigen Stadtteilen und bei den Personen, die vor mindestens 25 Jahren nach Koblenz gezogen sind bzw. in Koblenz seit Geburt leben deutlich unter dem Durchschnitt der Gesamtstadt.

Diese Daten passen auch zu der Altersstruktur im Stadtteil, hier insbesondere die Abweichung in den Altersgruppen 18 bis 35 und 65 und älter.

Aus obiger Wiedergabe der Daten kann folgendes für den Stadtteil hergeleitet werden:

Im Rauental leben überdurchschnittlich viele:

- erst seit kurzem nach Koblenz zugezogene Personen
- Einpersonenhaushalte
- verwitwete und geschiedene Personen
- mobile Personen
- Einwohner mit Migrationshintergrund
- Einwohner über 65 Jahre

Der Stadtteil Rauental könnte aufgrund der hohen Zahl an Umzügen ein „Übergangsstadtteil“ sein, in dem erst einmal eine Wohnung gemietet wird, um dann nach erster Orientierung wieder umzuziehen.

Hier sollte es Ziel der Stadtentwicklung sein, die durchschnittliche Wohndauer im Stadtteil zu erhöhen, damit das Rauental nicht in den Ruf kommt, dass dort nicht auf Dauer gut gewohnt/gelebt werden kann. Eine hohe Fluktuation, auch bei der Wohnortwahl, wird meist negativ gewertet, so dass dem entgegengewirkt werden sollte. Die durchschnittliche Wohndauer kann z.B. durch eine Verbesserung der Wohnumfeldqualität erreicht werden und diese wiederum durch mehr Grünstrukturen.

Ebenfalls einen Betrag zur Verlängerung der Wohndauer kann eine Erhöhung an Mehrpersonenhaushalten und Personen in „sesshaften Alter“ bewirken. Je höher die Anzahl an Personen in einem Haushalt, desto aufwendiger ist eine neue Wohnungssuche und ein Umzug.

Mit zunehmendem Alter, z.B. mit einem festen Arbeitsplatz und nach der Familiengründungsphase, nimmt die Umzugsbereitschaft ebenfalls ab.

Demnach wäre die Schaffung von Wohnraum für diese beiden Zielgruppen ein adäquates Mittel die Wohndauer im Stadtteil zu verlängern, d.h. einer negativ behafteten Fluktuation entgegenzuwirken.

Hier sollte allerdings aus sozialen Aspekten darauf geachtet werden, dass die Bevölkerungsgruppen, für die eine Wohnraumsuche schwierig und langwierig ist, nicht verdrängt werden. Folglich sollte das zusätzliche Wohnraumangebot für Mehrpersonenhaushalte und Personen in „sesshaften Alter“ nicht durch Vernichtung günstigen Wohnraumes erfolgen. Demnach sollte eher Neubau oder Umnutzung statt hochpreisiger Modernisierung und Wohnungszusammenlegung angestrebt werden.

Innerhalb des Stadtumbaugebietes sind lediglich 44 Personen mit Wohnsitz gemeldet.

Eine Auswertung dieser kleinen Menge nach Entwicklung, Alter oder Ausländeranteil ist nicht angemessen. Ein Abgleich der Daten des Einwohnermeldeamtes mit der Ortsbesichtigung ergab, dass die 44 Personen auf 14 Wohngebäude bzw. gemischt genutzte Gebäude verteilt sind.

Neben der Betrachtung der Flächenverteilung ist dies ein eindeutiges Indiz für die weit überwiegende Nutzung des Gebietes durch Gewerbe, Dienstleistungen und Einzelhandel. Die Verteilung der Wohngebäude kann Plan 3 entnommen werden.

Hinsichtlich der zukünftigen Entwicklung des Stadtteils kann nun eine Richtung angestrebt werden, die Kennzeichen des Stadtteils im Wesentlichen zu belassen oder in eine andere Richtung, wie Erhöhung des Anteils an Mehrpersonenhaushalten, Verringerung des Anteils an Einwohnern mit Migrationshintergrund, Verlängerung der Wohndauer im Stadtteil etc. zu steuern.

Dabei muss auch bedacht werden, wie erfolgreich eine bewusste Gegensteuerung sein kann und ob dies gewünscht ist.

Leitlinien

Aufgrund obiger Beschreibungen und Bewertungen könnten Leitlinien für den Stadtteil Rauental wie folgt festgelegt werden:

- **Der Stadtteil Rauental strebt aufgrund der bereits hohen Einwohnerdichte nur noch ein moderates Bevölkerungswachstum an.**
- **Die demografische Entwicklung seit 2005 in der Gesamtstadt soll sich durch erhöhte Anreize der Wohnortwahl Jüngerer auch auf den Stadtteil Rauental auswirken.**
- **Der Stadtteil soll durch mehr Grünstrukturen und Verbesserung der Wohnumfeldqualität attraktiver für eine längere Wohndauer gestaltet werden.**
- **Das Wohnraumangebot für Mehrpersonenhaushalte und Personen in einem „sesshaften Alter“ soll erhöht werden.**
- **Diese zusätzlichen Wohnraumangebote sollen nicht zu Lasten des bezahlbaren Wohnraumes auch für Einpersonenhaushalte gehen (Neubau oder Umnutzung statt Wohnungszusammenlegung)**

Das Stadtumbaugebiet möge mit seinen Flächenpotentialen einen Beitrag zu den Leitlinien des Stadtteils leisten.

- **Die Flächenpotentiale können in attraktive Wohnstandorte mit Nähe zur Mosel und guter Durchgrünung genutzt werden, so dass obige Leitlinien besser umgesetzt werden können.**

3.4 Wohnen, Baulandentwicklung und Bausubstanz unter energetischen Aspekten

Stadt Koblenz

Tabelle 16: Wohnungsbestand

Gebietskörperschaft	Wohngebäude- und Wohnungsbestand			
	Wohnungen 1992	Wohnungen 2013	Steigerung Wohnungsbestand	im Vergleich zum Landesdurchschnitt
Stadt Koblenz	50887	57283	12,57%	-11,54%
LK Neuwied	67036	84812	26,52%	2,41%
Westerwaldkreis	49185	59635	21,25%	-2,86%
Rhein-Lahn-Kreis	68317	91747	34,30%	10,19%
Rhein-Hunsrück-Kreis	37568	49077	30,64%	6,53%
LK Mayen-Koblenz	77839	100485	29,09%	4,98%
Rheinland-Pfalz	1572750	1951990	24,11%	0,00%

(Eigene Auswertung der Daten des Statistischen Landesamtes)

Tabelle 17: Anteil Einfamilienhäuser am Wohnungsbestand

Gebietskörperschaft	Wohngebäude- und Wohnungsbestand			
	Anteil EFH	Anteil EFH	Steigerung auf Basis der absoluten Zahlen EFH	im Vergleich zum Landesdurchschnitt
Stadt Koblenz	15,76%	18,26%	30,44%	3,28%
LK Neuwied	45,31%	46,26%	29,19%	2,03%
Westerwaldkreis	41,70%	42,36%	23,17%	-3,99%
Rhein-Lahn-Kreis	55,28%	52,99%	28,74%	1,58%
Rhein-Hunsrück-Kreis	51,53%	50,73%	28,61%	1,45%
LK Mayen-Koblenz	43,61%	45,29%	34,06%	6,90%
Rheinland-Pfalz	42,10%	43,13%	27,16%	0,00%

(Eigene Auswertung der Daten des Statistischen Landesamtes)

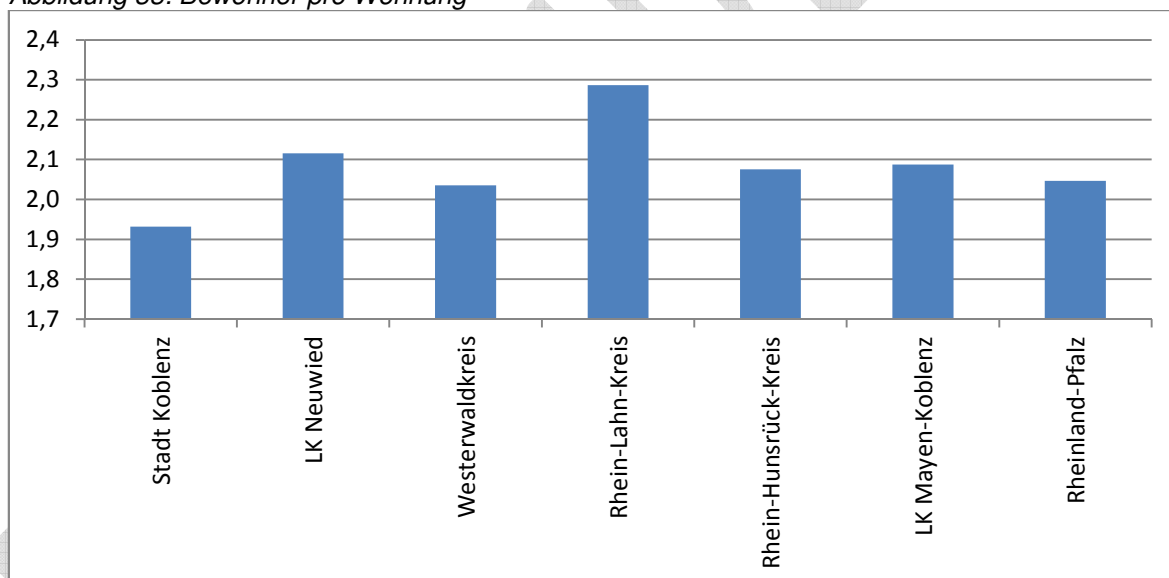
Zwischen 1992 und 2013 hat der gesamte Wohnungsbestand in Rheinland-Pfalz um 379.240 Wohnungen zugenommen. Die Bevölkerung hingegen um 113.401. Es sind demnach mehr als 3 neue Wohnungen pro neuem Einwohner entstanden. Hier zeigt sich ganz deutlich, dass die Anzahl Bewohner pro Wohnungen stark gesunken ist, was Tabelle 16 bestätigt. Der Vergleich zeigt, dass der Zuwachs im Wohnungsbestand des ländlichen Raums prozentual wesentlich höher ausfällt als im Verdichtungsraum. Der Anteil an Einfamilienhäusern am Wohnungsbestand ist in den ländlichen Räumen ebenfalls wesentlich höher als in den Verdichtungsräumen. Allerdings hat hier die Stadt Koblenz geringfügig aufgeholt. Der Anteil an Einfamilienhäusern am Gesamtwohnungsbestand ist aber immer noch wesentlich geringer als bei den ländlichen Gemeinden, allerdings wurden in Koblenz in den letzten Jahren verhältnismäßig viele Einfamilienhäuser errichtet. Da sich aber der Bestand an Wohnungen in Mehrfamilienhäusern kaum bis gar nicht verändern wird, wird sich auch der Anteil der Einfamilienhäuser am Wohnungsbestand nur geringfügig verändern können. Es zeigt sich aber, dass auch Koblenz bei Baulandausweisungen, vor allem am Ortsrand, vermehrt auf den Wunsch zur Errichtung von Einfamilienhäusern reagiert hat.

Die Tabellen 14 und 15 bestätigen auch die Interpretation zur Veränderung des Anteils an Siedlungs- und Verkehrsfläche.

Tabelle 18: Bewohner pro Wohnung

Gebietskörperschaft	Bewohner pro Wohnung			
	1992	2013	Veränderung absolut	im Vergleich zum Landesdurchschnitt
Stadt Koblenz	2,155	1,932	-0,22	0,20
LK Neuwied	2,533	2,116	-0,42	0,00
Westerwaldkreis	2,521	2,035	-0,49	-0,06
Rhein-Lahn-Kreis	2,910	2,287	-0,62	-0,20
Rhein-Hunsrück-Kreis	2,675	2,075	-0,60	-0,18
LK Mayen-Koblenz	2,554	2,088	-0,47	-0,04
Rheinland-Pfalz	2,468	2,046	-0,42	0,00

Abbildung 33: Bewohner pro Wohnung



Die Anzahl Bewohner pro Wohnung liegt in den ländlichen Gemeinden höher als in Koblenz. Dies korrespondiert mit dem Anteil an Einfamilienhäusern am Wohnungsbestand. Insgesamt ist die durchschnittliche Belegungsdichte in den ländlichen Räumen allerdings stärker gesunken als in Koblenz, was wiederum zu der stärkeren Veränderung der Altersstruktur in den ländlichen Gemeinden passt.

Bewertung für die Stadt Koblenz

Obige Zahlen gehen mit den Aussagen des empirica-Gutachtens zur „Quantitativen und qualitativen Wohnraumnachfrage in Rheinland-Pfalz bis zum Jahr 2030“ im Auftrag des Bauforums Rheinland-Pfalz GbR, des Ministeriums der Finanzen Rheinland-Pfalz und der Investitions- und Strukturbank Rheinland-Pfalz aus September 2014 einher.

Das empirica-Gutachten soll Grundlagen für die zukünftige Ausgestaltung der Wohnungspolitik des Landes Rheinland-Pfalz legen. Es soll auch hilfreich für die weitere Entwicklung kommunaler Strategien und Handlungsansätze sein. Es analysiert ausführlich die Bevölke-

rungsentwicklung und demografische Entwicklung, die Wohnraumnachfrage und das -angebot sowie die Entwicklung der Miet- und Kaufpreise. Anhand der Analysen und festzustellenden Trends wird eine Typisierung der Landkreise und kreisfreien Städte in Rheinland-Pfalz vorgenommen und Empfehlungen für die unterschiedlichen Gemeindetypen ausgesprochen. Im Folgenden wird aus dem Gutachten zitiert und Inhalte zusammengefasst wiedergegeben, ohne dass die Zitate zwecks flüssigerer Lesbarkeit als solche gekennzeichnet sind. Inhalte des empirica-Gutachtens und Zitate sind kursiv geschrieben.

Die für die Entwicklung der Stadt Koblenz interessanten Aussagen des empirica-Gutachtens sind:

Aufgrund der Analyse der Bevölkerungsdaten, insbesondere der Altersstruktur und der Wanderungsbewegungen, können fünf Kreis- bzw. Stadttypen in Rheinland-Pfalz gebildet werden:

- **Schwarmstadt:** *Wanderungsgewinne aus praktisch allen Richtungen (außer Suburbanisierung)*
- **Wachstumskern in Schrumpfungsumgebung:** *Wanderungsgewinne nur durch Zuwanderung aus der Region*
- **Suburbanisierungsgewinner:** *Wanderungsgewinne durch Überschwappeffekt aus der Kernstadt*
- **Schrumpfende Kreise:** *Wanderungsverluste in praktisch alle Richtungen*
- **Ausgeglichene Kreise:** *wenig Bewegungen über die Grenzen oder sich aufhebende Effekte¹⁶*

In der Region Koblenz¹⁷ gehört der Landkreis Mayen-Koblenz zu den Suburbanisierungskreisen und Neuwied zu den ausgeglichenen Kreisen. Ahrweiler wird als Schwarmstadt kategorisiert, weil der Landkreis von Nah- und Fernwanderungen profitiert. Alle anderen Kreise gehören zu den schrumpfenden Kreisen, die praktisch in alle Richtungen durch Wanderungen junge Einwohner verlieren. Koblenz bildet den Wachstumskern in Schrumpfungsumgebung, wobei das Wachstum laut empirica-Gutachten nicht von Dauer sein dürfte. Der Wanderungsgewinn von Koblenz rührt aus den ländlichen Gemeinden der Region bzw. der benachbarten Regionen, der Fernwanderungssaldo ist sogar leicht negativ.¹⁸

Als eine mögliche Ursache für das Wachstum der Stadt Koblenz innerhalb der schrumpfenden Region wird von empirica wie folgt erklärt:

„Eine weitere Ursache von Wanderungsgewinnen kann auf den verstärkten Zubau von Einfamilienhäusern (EFH) (Stichwort: interkommunale Konkurrenz) zurückzuführen sein. In diesen Fällen ist die Ursache des Wachstums in einer expansiven Bodenpolitik zu vermuten und die Zuwanderung wohl eher Ausdruck niedriger Baulandpreise als einer besonderen Anziehungskraft der Stadt. Eine solche Entwicklung kann nicht in die Zukunft fortgeschrieben werden. Auch stabilisiert eine solche Entwicklung nicht die Nutzungsdichte in den Stadtkernen, da die Expansion in aller Regel an den Rändern der Städte erfolgen dürfte. Ganz im Gegenteil kann eine expansive Baulandpolitik in schrumpfenden Räumen sogar zu einer Schwächung der

¹⁶ Empirica: Wohnraumnachfrage Rheinland-Pfalz, Seite 17

¹⁷ Die Regionen wurden anhand von Wanderungsverflechtungen gebildet und stimmen nicht mit den Regionen der Landesplanung und Raumordnung überein. Die Region Koblenz besteht im empirica-Gutachten aus Koblenz, Mayen-Koblenz, Neuwied, Rhein-Lahn-Kreis, Westerwaldkreis, Cochem-Zell, Altenkirchen, Ahrweiler und Rhein-Hunsrück-Kreis sowie außerhalb des Landes liegenden Kreise Siegen-Wittgenstein, Limburg-Weilburg, Rhein-Sieg-Kreis, Bonn

¹⁸ Empirica: Wohnraumnachfrage Rheinland-Pfalz, Seite 21f

zentralen Lagen führen. Das hohe Angebot an Bauland führt dort zu einem niedrigen Bodenpreisniveau, sodass die häufig aufwendigere Wiedernutzung von zentral gelegenen Flächen unattraktiv wird. Auch ganz direkt ergibt sich eine negative Wechselwirkung: Jeder Einwohner am Stadtrand wohnt nicht im Zentrum.“¹⁹

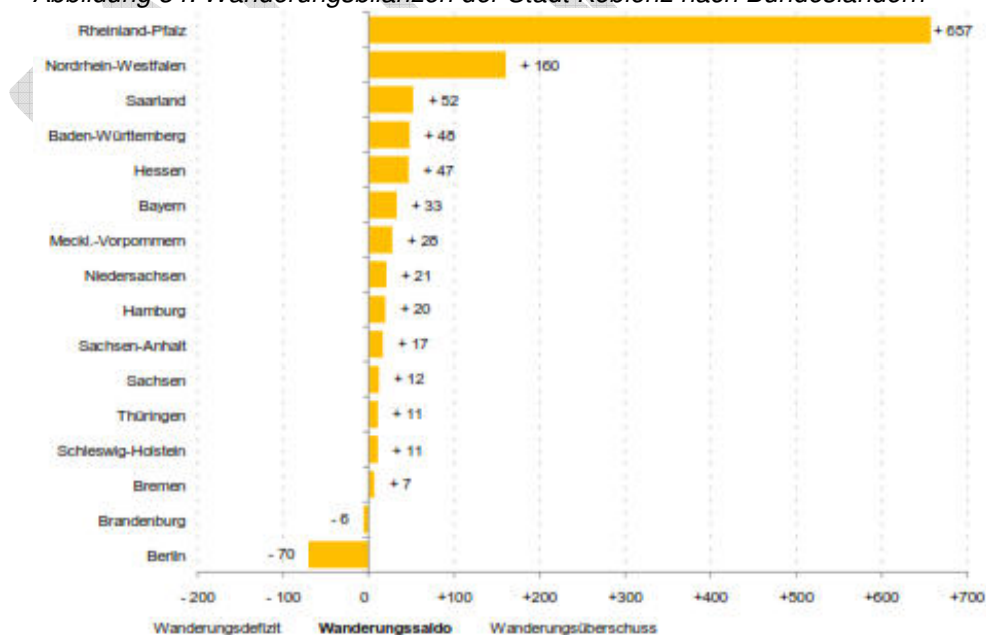
Die Daten der kommunalen Statistikstelle bestätigen die Einstufung der Stadt Koblenz als Schwarmstadt in Schrumpfungsumgebung. Aus der Analyse der Wanderungsströme von und nach Koblenz zeigt sich, dass Einwohner an den Landkreis Mayen-Koblenz abgegeben und von den vier anderen Landkreisen Einwohner hinzugewonnen wurden. In der Summe zogen aus den umliegenden Landkreisen bis auf 2006 und 2013 stets mehr Personen nach Koblenz als von Koblenz in die Landkreise.

Bilanz (Differenz zwischen Zu- und Wegzügen)										
	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013
Wanderungsbilanz gesamt	+ 106	- 107	+ 71	+ 451	+ 414	+ 339	+ 354	+ 440	+ 2.234	+ 1.341
zum Umland	- 299	- 379	- 34	+ 30	+ 402	+ 205	+ 93	+ 159	+ 263	- 34
davon										
Mayen-Koblenz	- 545	- 534	- 319	- 166	- 99	- 46	- 226	- 122	- 152	- 230
Neuwied/Rhein	- 29	+ 27	+ 93	+ 42	+ 155	+ 27	+ 45	+ 44	+ 91	+ 25
Rhein-Hunsrück-Kreis	+ 58	+ 95	+ 85	+ 66	+ 126	+ 109	+ 99	+ 115	+ 141	+ 96
Rhein-Lahn-Kreis	+ 240	+ 55	+ 6	+ 27	+ 124	+ 60	+ 71	+ 60	+ 37	+ 61
Westerwaldkreis	- 23	- 22	+ 101	+ 67	+ 93	+ 55	+ 101	+ 62	+ 146	+ 14

Datenquelle: Melderegister Stadt Koblenz

Auch dass die Wanderungsgewinne vorrangig aus dem Nahbereich und kaum aus Fernwanderungen bestehen wird im statistischen Jahrbuch bestätigt.

Abbildung 34: Wanderungsbilanzen der Stadt Koblenz nach Bundesländern



Datenquelle: Melderegister Stadt Koblenz

¹⁹ Empirica: Wohnraumnachfrage Rheinland-Pfalz, Seite 33

Des Weiteren hat Empirica den Zusammenhang zwischen Arbeitsplatz und Wohnstandort analysiert und kommt zusammengefasst zu folgendem Ergebnis:

Der Zusammenhang zwischen Arbeitsplatzentwicklung und Wanderung ist auf Kreisebene sehr schwach. Das klassische Bild der Suburbanisierung, dass in den Kernstädten die Arbeitsplätze entstehen und im Umland die Wohnungen, gilt kaum noch. In dem lockeren Zusammenhalt zwischen Arbeitsplatzwachstum und Wanderungssaldo sieht empirica einen Beleg für das Schwarmverhalten, insbesondere der jungen Erwachsenen.²⁰

Das heißt, dass das Wachstum einer Stadt oder eines Kreises zukünftig weniger vom Arbeitsplatz als von der Wohnattraktivität der Stadt abhängt. Hierzu folgert Empirica u.a.:

„Für die Konzipierung einer zielgerichteten Politik ist die gestiegene Bedeutung der Wohnortattraktivität von fundamentaler Bedeutung. Zwar lässt sich Attraktivität nicht messen und ist sicherlich subjektiv, gleichwohl aber folgt daraus:

- Die Erhaltung bzw. Erhöhung der Wohnortattraktivität wird zur zentralen Aufgabe der Wohnungs- und Stadtentwicklungspolitik, was gerade in den schrumpfenden Kreisen auch Investitionen der öffentlichen Hand erfordern kann.*
- Eine Attraktivitätssteigerung in den schrumpfenden Kreisen und Städten ist eine zwar indirekte, aber möglicherweise sehr wirkungsvolle Maßnahme zur Abmilderung der Wohnungsknappheit in den Schwarmstädten. Denn eines ist eindeutig: Der Umzug meist junger Menschen aus den schrumpfenden Kreisen in die Schwarmstädte, kreiert gleich zwei Probleme. In den Schwarmstädten steigt die Wohnungsknappheit, in den schrumpfenden Regionen steigt der Wohnungsleerstand.*
- Der höheren Attraktivität der Schwarmstädte als Wohnstandort stehen als Gegengewicht hohe Mieten und Kaufpreise gegenüber In der Entwicklung wird auch deutlich, dass sich die Spreizung aller Voraussicht nach weiter erhöhen wird, d.h. steigende Mieten auf der einen Seite, sinkende Mieten auf der anderen. Das Regulativ der Preise würde aber durch wohnungspolitische Instrumente, die auf eine Begrenzung der Mieten abzielen, abgeschwächt und ist damit nicht im Sinne der schrumpfenden Kreise.“²¹*

Zu Ende des empirica-Gutachtens werden Empfehlungen für die einzelnen Kreis- bzw. Stadttypen ausgesprochen. Für die Wachstumskerne in Schrumpfungsumgebung spricht empirica folgende Empfehlungen aus:

„Die Städte Kaiserslautern und Koblenz, aber auch weitere Städte unterhalb der Kreisebene, zeichnen sich durch einen aktuell relativ starken Wanderungsgewinn aus. Da aber der Wanderungsgewinn nur durch positive Salden mit dem eigenen Umland und „Hinterland“ entsteht, während die Fernwanderung negativ ist, besteht hier die sehr konkrete Gefahr, dass die Wanderungssalden in naher Zukunft negativ werden und die Wohnungsnachfrage wieder sinkt.

Diese drohende Trendwende sollte bei der Konzipierung der Stadtentwicklungsplanung berücksichtigt werden. Insbesondere sollte vermieden werden, dass die rein quantitative Ausweitung des Wohnungsangebotes zur Handlungsmaxime wird. Von Zielformulierungen „xx

²⁰ Empirica: Wohnraumnachfrage Rheinland-Pfalz, Seite 40

²¹ Empirica: Wohnraumnachfrage Rheinland-Pfalz, Seite 45

Wohnungen bis 2020“ sollte Abstand genommen werden. Vielmehr sollte die jetzige Stärke der Nachfrage genutzt werden, die Qualität des Wohnungsangebotes zu erhöhen. Die aktuelle Investitionsbereitschaft sollte vielmehr, analog zu den Empfehlungen für Schrumpfungsregionen, auf schwierige, aber zentrale Bereiche gelenkt werden, um dort attraktive neue Angebote zu errichten.“²²

Bausubstanz

Einer intensiveren Betrachtung bedarf die Bausubstanz in Koblenz. Dazu wird auf die Ergebnisse der Gebäude- und Wohnungszählung 2011 der statistischen Ämter des Bundes und der Länder (Zensus 2011) zurückgegriffen. Eine Beurteilung der Bausubstanz in Koblenz und im Vergleich zu der Kleinregion hätte eine flächendeckende Bestandsaufnahme bedeutet, die für die Aufgabenstellung nicht angemessen ist, von daher wird hilfsweise die Statistik der Gebäude nach Baujahr herangezogen.

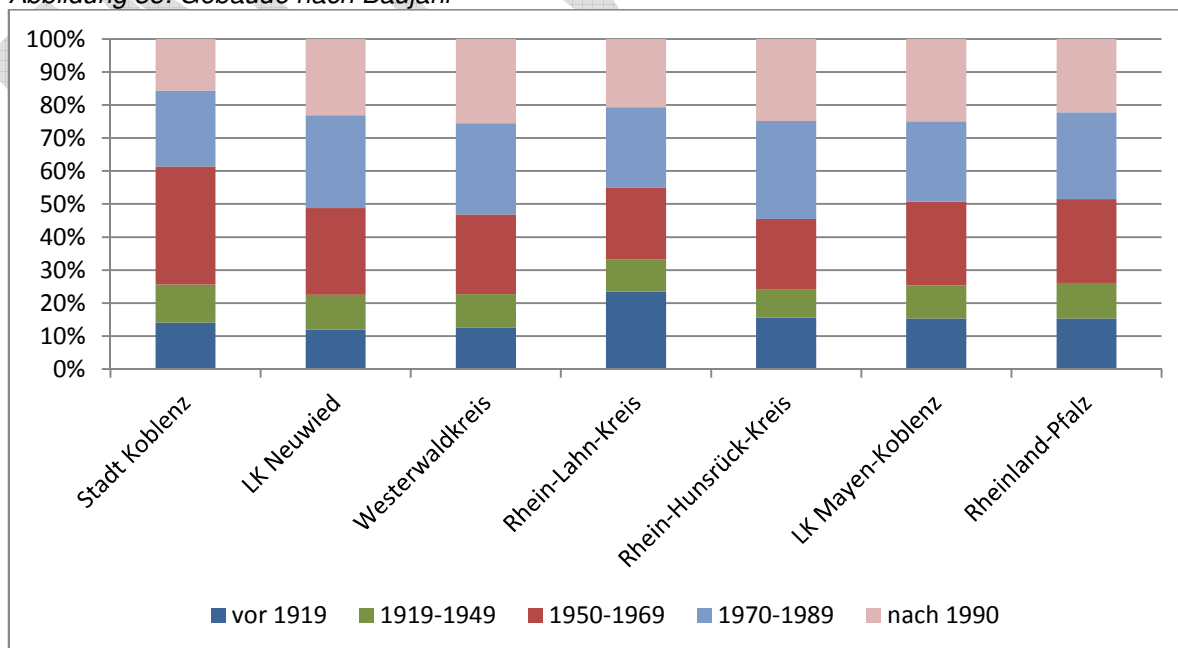
Tabelle 19: Gebäude nach Baujahr

Gebietskörperschaft	vor 1919	1919-1950	1950-1960	1960-1970	1970-1980	1980-1990	1990-2000	2000-2006	2006-2012
Stadt Koblenz	14,1%	11,6%	16,9%	18,8%	13,2%	9,7%	8,4%	4,6%	2,7%
LK Neuwied	11,9%	10,6%	10,1%	16,1%	17,0%	11,2%	13,8%	6,7%	2,6%
Westerwaldkreis	12,6%	10,1%	8,9%	15,2%	15,5%	12,1%	14,9%	7,7%	2,9%
Rhein-Lahn-Kreis	24,1%	9,9%	8,3%	14,0%	13,9%	11,1%	12,9%	6,1%	2,2%
Rhein-Hunsrück-Kreis	15,6%	8,4%	7,7%	13,7%	17,2%	12,5%	14,2%	7,5%	3,2%
LK Mayen-Koblenz	15,3%	10,0%	10,9%	14,5%	13,8%	10,5%	13,1%	8,2%	3,7%
Rheinland-Pfalz	15,4%	10,7%	10,7%	14,7%	14,7%	11,6%	12,2%	6,7%	3,3%

(Quelle: <https://ergebnisse.zensus2011.de>)

Für die grafische Darstellung werden jeweils 2 Jahrzehnte zusammengefasst.

Abbildung 35: Gebäude nach Baujahr



²² Empirica: Wohnraumnachfrage Rheinland-Pfalz, Seite 123

Hier ist auffällig, dass der Anteil an Gebäuden mit Baujahr bis 1969 mit 61,4 % fast 10 % über dem Landesdurchschnitt, als auch meist noch über 10 % über dem der Kleinregion liegt. Dieses Ergebnis passt allerdings auch zu der wesentlich geringeren prozentualen Steigerung des Gebäudebestandes (siehe Tabelle 16). Das Baujahr lässt nur bedingt auf die Bausubstanz bzw. den Modernisierungsbedarf schließen. Allerdings kann ganz allgemein festgestellt werden, dass der Modernisierungsbedarf an Gebäuden ab 1990 sicherlich geringer ist als an älteren Gebäuden. Gleiches gilt für den energetischen Sanierungsbedarf. Hierzu wurde zusätzlich die Heizungsart betrachtet.

Tabelle 20: Gebäude nach Heizungsart

Gebietskörperschaft	Fernheizung (Fernwärme)	Etagenheizung	Blockheizung	Zentralheizung	Einzel-/Mehrraumöfen (auch Nachtspeicherheizung)	Keine Heizung im Gebäude oder in den Wohnungen
Stadt Koblenz	2,9%	20,8%	0,8%	69,8%	5,4%	0,3%
LK Neuwied	1,6%	3,1%	0,4%	85,6%	8,5%	0,8%
Westerwaldkreis	1,4%	7,7%	0,3%	78,7%	11,0%	0,8%
Rhein-Lahn-Kreis	1,4%	2,5%	0,4%	85,7%	9,1%	0,8%
Rhein-Hunsrück-Kreis	1,9%	9,4%	0,4%	81,5%	6,3%	0,5%
LK Mayen-Koblenz	1,6%	9,1%	0,4%	79,3%	8,7%	0,9%
Rheinland-Pfalz	2,4%	5,9%	0,5%	81,5%	8,7%	1,0%

(Quelle: <https://ergebnisse.zensus2011.de>)

Erfreulich ist hier, dass der Anteil an Gebäuden ohne und mit Einzel-/Mehrraumöfen (auch Nachtspeicherheizung) in Koblenz gut unter dem Landesdurchschnitt und dem der Kleinregion liegt.

Leitlinien

Aufgrund obiger Beschreibungen und Bewertungen könnten folgende Leitlinien für die Stadt Koblenz festgelegt werden, wobei diese größtenteils den schon zuvor erläuterten Leitlinien bzw. aus landespolitischer Sicht vorgegebenen Ziele entsprechen:

- **Die Stadt Koblenz strebt auch weiterhin ein angemessenes Wachstum des Wohnungsbestandes an.**
- **Die Bevölkerung soll dabei möglichst in die zentrumsnahen Wohnstandorte gelenkt werden.**
Ein Ausbluten der Innenstadt soll durch Leben in der Innenstadt verhindert werden.
- **Die zentrumsnahen Wohnstandorte sollen durch mehr Grünstrukturen und Verbesserung der Wohnumfeldqualität attraktiver für eine längere Wohndauer gestaltet werden.**
- **Das Wohnraumangebot für Mehrpersonenhaushalte und Personen in einem „sesshaften Alter“ soll erhöht werden.**
Kurze Wohndauer und hohe Fluktuation werfen ein negatives Licht auf eine Stadt, mit dem zusätzlichen Wohnraumangebot für obige Zielgruppen kann dem entgegengewirkt werden (siehe Kap. 3.3).

- **Hierzu soll auch eine maßvolle Ausweisung von Neubaugebieten am Ortsrand erfolgen.**

Eine sukzessive langsame Entwicklung, Erschließung und Bebauung mit Sicherstellung der künftigen Bebauung zur Vermeidung neuer Baulücken wird angestrebt. Mit diesen Flächenpotentialen kann die Nachfrage der Bevölkerungsteile befriedigt werden, die Grundstücke für ein Ein- oder Zweifamilienhaus (freistehend oder angebaut) suchen und finanzieren können.

- **Die zusätzlichen Wohnraumangebote sollen nicht zu Lasten des bezahlbaren Wohnraumes auch für Einpersonenhaushalte gehen** (Neubau oder Umnutzung statt Wohnungszusammenlegung). (Siehe Kap. 3.3.)

- **Die vorhandenen Innenpotentiale sollen soweit möglich mobilisiert werden.**

Damit soll Bevölkerung in der Stadt gehalten und Außenbereichsfläche eingespart werden; ein alternatives Angebot zum Neubau am Ortsrand kann im Sinne der Stadt der kurzen Wege geboten werden. (Z 31 LEP IV)

- **Die Entwicklung der Konversionsflächen soll vorrangig erfolgen.**

Insbesondere auf den größeren Konversionsflächen lassen sich besondere Nutzungskonzepte verwirklichen. Diese bieten eine Alternative zu dem freistehenden Einfamilienhaus und dem Geschosswohnungsbau in innerstädtischen Lagen. Es besteht die Möglichkeit zur Schaffung von Wohnkonzepten, die eine Nachfragegruppe anspricht, die weder im Grünen am Ortsrand leben möchte, noch beengt in der Innenstadt. (Z 31 LEP IV)

Stadtteil Rauental und Stadtumbaugebiet

Auf Stadtteilebene gibt es für den Zeitpunkt 1992 keine genauen Zahlen über den Gebäude und Wohnungsbestand. Es stehen aber Daten über Neuzugänge zur Verfügung. Unbekannt sind hingegen die Abgänge aufgrund Abriss, Umnutzung oder Wohnungszusammenlegung.

In den folgenden Tabellen wird deshalb von dem Jahr 2013 durch Subtraktion der Zugänge das Jahr 1992 abgeschätzt. Deshalb ist hier die Differenz der statistischen Gebäudedatei der Stadt Koblenz und den Daten des statistischen Landesamtes besonders gravierend. Diese mit der Fehlerquelle der Wohnungsabgänge errechneten Zahlen sind folglich unsicher, genügen aber für den vorliegen Zweck eines groben Vergleiches zwischen der Gesamtstadt und dem Stadtteil.

Tabelle 21: Wohnungsbestand

Gebietskörperschaft	Wohngebäude- und Wohnungsbestand		
	Wohnungen 1992	Wohnungen 2013	Steigerung Wohnungsbestand
Stadt Koblenz	ca. 50146	57655	15 %
Stadtteil Rauental	ca. 2094	2663	27 %
Stadtteil Rauental ohne Wohnheimeinheiten	ca. 2244	2663	19 %

(Eigene Auswertung der Daten des Statistischen Landesamtes)

Tabelle 22: Anteil Einfamilienhäuser am Wohnungsbestand

Gebietskörperschaft	Wohngebäude- und Wohnungsbestand		
	Anteil EFH	Anteil EFH	Steigerung auf Basis der absoluten Zahlen EFH
Stadt Koblenz	15,5 %	16,8 %	25,1 %
Stadtteil Rauental	7,2 %	10,1 %	78,1 %

(Eigene Auswertung der Daten des Statistischen Landesamtes)

Die bei aller Vorsicht zu interpretierenden Daten sind trotzdem so eindeutig, dass die Steigerung des Wohnungsbestandes im Rauental deutlich über dem der Gesamtstadt liegt. Dies wird auch auf die Konversion der Boelcke-Kaserne zurückzuführen sein. Werden allerdings allen die rund 150 Wohnheimenheiten herausgenommen, was über ¼ der gesamten Neuzugänge seit 1993 ausmacht, so relativiert sich das Bild schon deutlich.

Der Anteil an Einfamilienhäusern am Wohnungsbestand liegt in dem sehr innenstadtnah gelegenen Stadtteil erwartungsgemäß wesentlich niedriger als in der Gesamtstadt. Hier hat der Stadtteil allerdings prozentual aufgeholt.

Tabelle 23: Bewohner pro Wohnung

Gebietskörperschaft	Bewohner pro Wohnung		
	1992	2013	Veränderung absolut
Stadt Koblenz	2,19	1,91	-0,29
Rheinland-Pfalz	2,20	1,86	-0,34

(Eigene Auswertung der Daten der kommunalen Statistikstelle)

Bei den Bewohnern pro Wohnung gibt es keinen nennenswerten Unterschied zwischen dem Stadtteil und der Gesamtstadt.

Bausubstanz

Hinsichtlich der Bausubstanz und bzw. Baujahr und Heizungsart liegen für den Stadtteil keine gesonderten Daten vor. Von daher wird lediglich für das Programmgebiet die Bausubstanz und der energetische Sanierungsbedarf anhand einer Einschätzung aus den Ortbegehungen vorgenommen.

Insgesamt befinden sich im Programmgebiet ca. 37 Gebäude, davon

- 14 Wohngebäude bzw. gemischt genutzte Gebäude (Büro und Wohnen oder Gastronomie und Wohnen),
- 5 reine Bürogebäude bzw. Arztpraxen,
- 1 Gebäude mit Büro- und Einzelhandelsnutzung,
- 4 Gebäude mit Einzelhandelsnutzung
- 9 bzw. mit Nebengebäuden noch mehr Gebäude mit gewerblicher Nutzung
- 1 Tankstelle
- 3 Leerstände

Von den 14 Wohngebäuden sind die 5 im Nordwesten Neubauten und die Übrigen vor oder um 1970 errichtet. Bei diesen kann von Modernisierungsbedarf ausgegangen werden.

Bei dem Rehaszentrum handelt es sich um einen Neubau. Drei der Bürogebäude (Landwirtschaftskammer, Bauern- und Winzerverband, Debeka) sind Neubauten, wie auch das gemischt genutzte Büro- und Einzelhandelsgebäude Karl-Tesche-Straße 1. Lediglich das Ordnungsamt ist als Bürogebäude (energetisch) modernisierungsbedürftig. Die Gebäude mit Einzelhandelsnutzung sind ebenfalls neueren Datums. Von den gewerblich genutzten Gebäuden und Hallen handelt es sich bei Canyon um einen Neubau, die Übrigen dürften 20 Jahre und älter sein. Dabei ist der äußerliche, optische Eindruck bei dem Komplex Pastor-Klein-Straße 5 bis 7a als gut zu bezeichnen und bei den restlichen als weniger gut. Es kann aber bei allen gewerblichen Gebäuden und Hallen außer dem Neubau von einem energetischen Sanierungsbedarf ausgegangen werden.

Leitlinien

Aufgrund obiger Beschreibungen und Bewertungen könnten Leitlinien für den Stadtteil wie folgt festgelegt werden:

- **Der Stadtteil Rauental strebt, als zentrumsnaher Stadtteil, auch weiterhin ein angemessenes Wachstum des Wohnungsbestandes an.**
- **Der zentrumsnahe Wohnstandort Rauental soll durch mehr Grünstrukturen und Verbesserung der Wohnumfeldqualität attraktiver für eine längere Wohndauer gestaltet werden.** (siehe auch Ausführungen zu Kap. 3.3.)
- **Auf eine weitere Innenverdichtung zulasten von Grünstrukturen soll verzichtet werden.** (siehe auch Ausführungen zu Kap. 3.2 und 3.3.)
- **Das Wohnraumangebot für Mehrpersonenhaushalte und Personen in einem „sesshaften Alter“ soll erhöht werden.**
Kurze Wohndauer und hohe Fluktuation werfen ein negatives Licht auf einen Stadtteil, mit dem zusätzlichen Wohnraumangebot für obige Zielgruppen kann dem entgegen gewirkt werden (siehe Kap. 3.3).
- **Die zusätzlichen Wohnraumangebote sollen nicht zu Lasten des bezahlbaren Wohnraumes auch für Einpersonenhaushalte gehen** (Neubau oder Umnutzung statt Wohnungszusammenlegung) (siehe auch Ausführungen zu Kap. 3.3.)
- **Die vorhandenen Innenpotentiale sollen soweit möglich mobilisiert werden.**
Damit soll Bevölkerung in der Stadt gehalten und Außenbereichsfläche eingespart werden; ein alternatives Angebot zum Neubau am Ortsrand kann im Sinne der Stadt der kurzen Wege geboten werden. (Z 31 LEP IV)
- **Die Entwicklung der Konversionsflächen soll vorrangig erfolgen.**
Zu den Konversionsflächen im Sinne von umzunutzenden Flächen zählen im Rauental der Güterbahnhof und das Stadtumbaugebiet. (Z 31 LEP IV)

Das Stadtumbaugebiet möge mit seinen (Flächen-)potentialen einen Beitrag zu den Leitlinien des Stadtteils leisten.

- **Die Flächenpotentiale können in attraktive Wohnstandorte mit Nähe zur Mosel und guter Durchgrünung genutzt werden, so dass obige Leitlinien besser umgesetzt werden können.**
- **Die Gebäude sollen modernisiert und energetisch saniert werden.**

3.5 Arbeitsplätze und gewerbliche Entwicklung

Stadt Koblenz

Die Stadt Koblenz ist als Oberzentrum der bedeutendste Arbeitsplatzstandort in der Kleinregion.

Tabelle 24: Sozialversicherungspflichtig Beschäftigte

Gebietskörperschaft	Sozialversicherungspflichtig Beschäftigte			
	am Arbeitsort	am Wohnort	Beschäftigte / Einwohner	im Vergleich zum Landesdurchschnitt
Stadt Koblenz	69164	37198	0,63	0,29
LK Neuwied	56616	65003	0,32	-0,02
Westerwaldkreis	30503	44171	0,25	-0,08
Rhein-Lahn-Kreis	62960	74705	0,30	-0,03
Rhein-Hunsrück-Kreis	33588	38435	0,33	0,00
LK Mayen-Koblenz	63550	77848	0,30	-0,03
Rheinland-Pfalz	1321470	1453,715	0,33	0,00

(Eigene Auswertung der Daten des Statistischen Landesamtes)

Der Quotient aus Beschäftigten pro Einwohner liegt in der Stadt Koblenz fast doppelt so hoch wie in den umgebenden Landkreisen und des Landes Rheinland-Pfalz. Hierbei muss noch berücksichtigt werden, dass Beamte nicht zu den sozialversicherungspflichtigen Beschäftigten zählen. Hier würde sich der Anteil pro Einwohner nochmal nach oben verschieben, da Koblenz als Standort von vielen Landesbehörden auch einen überdurchschnittlich hohen Anteil an Beamten aufweist.

Die Bedeutung der Stadt Koblenz als Arbeitsstandort zeigt sich noch deutlicher in der Pendlerstatistik.

Tabelle 25: Pendler

Gebietskörperschaft	Einpendler	Auspendler	Einpendlerüberschuss
Stadt Koblenz	46030	14127	31903
LK Neuwied	21350	29804	-8454
Westerwaldkreis	10216	23947	-13731
Rhein-Lahn-Kreis	18142	29967	-11825
Rhein-Hunsrück-Kreis	8951	13850	-4899
LK Mayen-Koblenz	25603	40001	-14398

In allen umgebenden Landkreisen pendeln mehr Einwohner aus, als dass Einwohner aus andern Gebietskörperschaften einpendeln.

Dem statistischen Jahrbuch der Stadt Koblenz sind noch wesentlich mehr hilfreiche Daten zu entnehmen.

Tabelle 26: Struktur der sozialversicherungspflichtig Beschäftigten am Arbeitsort Koblenz im Vergleich zu Rheinland-Pfalz

Strukturmerkmale	30.06.2013			
	Koblenz		Rheinland-Pfalz	
	insgesamt	prozentual	insgesamt	prozentual
nach Wirtschaftsbereichen				
Land- und Forstwirtschaft	093	0,1	12.805	1,0
Produzierendes Gewerbe	10.473	15,3	414.062	32,3
Handel und Verkehr	17.261	25,2	279.206	21,8
Sonstige Dienstleistungen	40.795	59,5	571.660	44,6

(Quelle: Stadt Koblenz, kommunale Statistikstelle, Statistisches Jahrbuch 2014, Basisjahr 2013)

Obige Tabelle zeigt deutlich, dass der Anteil an Beschäftigten im Produzierenden Gewerbe nur knapp halb so hoch ist wie im Land Rheinland-Pfalz, dagegen ist der Anteil an Beschäftigten im Dienstleistungsbereich um ein Drittel höher.

Dieser hohe Anteil trägt auch zu dem hohen Quotienten Beschäftigte pro Einwohner bei, da der Flächenbedarf pro Arbeitsplatz hier wesentlich geringer ist, als im produzierenden Gewerbe.

Eine hohe Arbeitsplatzdichte spricht für die Wirtschaftskraft einer Stadt bzw. der ganzen Region. Betriebe und unternehmerische Entscheidungen unterliegen aber stets einem Wandel. Ein Betrieb kann nur dauerhaft bestehen und somit die Arbeitsplätze erhalten oder sogar neue geschaffen werden, wenn die Rahmenbedingungen stimmen. Ein Großteil dieser Rahmenbedingungen, wie die allgemeine wirtschaftliche Entwicklung, Tarife, Arbeits- und Umweltschutz, Bundessteuergesetze und vieles mehr, ist durch kommunales Handeln nicht zu beeinflussen. Ein kommunales Handlungsfeld stellt allerdings die zur Verfügung stellen von gewerblich nutzbaren Flächen mit möglichst geringen Auflagen z.B. bei Emissionsschutz dar. Neben der Entwicklung von Gewerbe- und Bürostandorten durch Neuausweisung ist es auch Aufgabe kommunalen und aufsichtlichen Handelns, keine erkennbaren Konflikte zwischen gewerblicher Nutzung und schutzbedürftigen Nutzungen, wie Wohnen, herbeizuführen oder durch Nicht-Steuerung zuzulassen. Dadurch werden Betriebe an ihrem Standort eingeschränkt, der Bestand des Betriebes und somit die Wirtschaftskraft der Region und Arbeitsplätze gefährdet.

Weitere durch kommunales Handeln beeinflussbare Rahmenbedingungen sind eine gute Erreichbarkeit der Betriebe durch Lieferanten und Arbeitskräfte. Dies gilt es bei der Neuausweisung zu beachten und bei der Entwicklung in Innenbereichen zu sichern. Mögliche Instrumente sind ein gutes ÖPNV-Angebot sowie sichere und umwegearme Radwegeverbindungen.

Für die Stadtteilebene liegen keine Daten für Arbeitsplätze vor. Es kann aber aufgrund der vielen Büro- und Verwaltungsgebäude davon ausgegangen werden, dass die Dichte hier sehr hoch liegt. Dies wird durch die Ergebnisse der Befragung (siehe Kapitel 3.9) bestätigt.

Im Süden des Stadtteils liegt der Güterbahnhof Rauental, der Potential für eine andere städtebauliche Nutzung eröffnet. Aufgrund der Nähe zu dem emissionsträchtigen Schienenverkehrsweg bietet sich hier eher eine Nutzung des gewerblichen bzw. Dienstleistungssektors an.

Abbildung 36: Güterbahnhof Rauental



*„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.“²³

Der Masterplan Koblenz enthält zum Stadtumbaugebiet folgende Aussage: „Der Rauentaler Moselbogen, ein früher vor den Toren der Stadt gelegenes Industriegebiet, wird derzeit bereits in einen Dienstleistungs- und Gewerbepark umgebaut (Büropark Moselstausee).“²⁴

Der Moselbogen wird sogar explizit erwähnt:

Abbildung 37: Blick über Rauentaler Moselbogen



*„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.“²⁵

Immer mehr an Bedeutung gewinnt für Betriebsansiedlungen und Standortsicherung ein angenehmes Arbeitsumfeld. Die Aufenthaltsqualität in unmittelbarer Nähe der Arbeitsstätte, auch zum Verbringen der Pausenzeiten, stellt bei höher qualifizierten Berufen ein nicht zu unterschätzendes Kriterium dar. Auch hier hat die Stadt bei Neuausweisungen und im Rahmen des Bestandes Handlungsmöglichkeiten. Das Arbeitsumfeld kann von der öffentlichen Seite her teilweise schon durch kleinere Handlungen, wie Beleuchtung und Pflege von Grünanlagen erreicht werden. In stark verdichteten älteren Gewerbegebieten ist die Schaffung eines angenehmen Arbeitsumfeldes teilweise nicht mehr unter nur unter erschwerten und langfristig

²³ Masterplan Koblenz, Kap. 2.3 Seite 27

²⁴ Masterplan Koblenz, Kap. 2.3 Seite 24

²⁵ Masterplan Koblenz, Kap. 2.3 Seite 27

anzugehenden Bedingungen umsetzbar. Im Rauental bieten sich aufgrund der Flächenpotentiale, bereits vorhandenen Grünstrukturen und sonstiger Infrastruktur allerdings noch Möglichkeiten. Dies wird auch die die Ergebnisse der Befragung (siehe Kapitel 3.9) bestätigt.

Leitlinien

Aufgrund obiger Beschreibungen und Bewertungen könnten Leitlinien für die Stadt und den Stadtteil wie folgt festgelegt werden:

- **Die Stadt Koblenz soll ihren Status als Oberzentrum und die hohe Arbeitsplatzdichte erhalten.**
- **Durch angemessene Flächenausweisungen sollen die Standorte von Betrieben sowie von Büro- und Verwaltungsgebäuden gesichert werden.**
- **Einschränkungen der Betriebe z.B. durch Auflagen aufgrund Emissionsschutzes durch unverträgliche Durchmischung sollen vermieden werden.**
- **Die Erreichbarkeit der Arbeitsplätze soll verbessert werden.**
- **Das Arbeitsumfeld soll durch Grünstrukturen und Möglichkeiten der Nahversorgung in Arbeitsplatznähe verbessert werden.**

Das Stadtumbaugebiet möge mit seinen Flächenpotentialen einen Beitrag zu den Leitlinien des Stadtteils leisten.

- **Die Flächenpotentiale können als attraktive Arbeitsstandorte mit Nähe zur Mosel und guter Durchgrünung genutzt werden, so dass obige Leitlinien besser umgesetzt werden können.**
- **Aufgrund der bereits vorhandenen Infrastrukturen in Kombination mit den (verfügbaren) Flächenpotentialen und der innenstadtnahen Lage des Stadtumbaugebietes soll der Rauentaler Moselbogen die Funktion des Oberzentrums stützen, dessen weitere Entwicklung ermöglichen und die Innenstadt entlasten.**

3.6 Soziale und kulturelle Infrastruktur, Versorgung, Dienstleistungen

Stadt Koblenz

Die Stadt Koblenz verfügt über alle Einrichtungen der sozialen und kulturellen Infrastruktur. Beispielhaft seien genannt:

- **Museen:** DB-Museum, Deinhard-Kellermuseum, Haus Metternich, Heimatmuseum Güls, Heimatmuseum Horchheim, Landesmuseum Koblenz, Festung Ehrenbreitstein, Ludwig Museum im Deutschherrenhaus, Mittelrhein-Museum Koblenz, Mosellum - Erlebniswelt Fischpass Koblenz, Mutter-Beethoven-Haus, Rhein-Museum, Rheinisches Fastnachtsmuseum - Spiegel einer närrischen Region, Romanticum - Mythos Rhein, Schloss Stolzenfels, Wehrtechnische Studiensammlung
- **Archive:** Bundesarchiv, Landesarchiv, Stadtarchiv
- **Bibliotheken:** Landesbibliothekszentrum Rheinland-Pfalz/Rheinische Landesbibliothek, Stadtbibliothek mit Zentralbibliothek im Forum Confluentes mit Kinder- und Jugendbücherei sowie Musikbibliothek/Mediothek, drei Stadtteilbüchereien in Horchheim, auf der Pfaffendorfer Höhe und auf der Karthause, Schülerbücherbus, Bücherbus
- 7 Ateliers, 8 Galerien, Foto-Club, Jugendkunstwerkstatt Koblenz e.V. · Jugendkunstwerkstatt Koblenz e.V. im Kurt-Esser-Haus, Kleine Kunst-Klausur Koblenz, Kunsthalle Koblenz
- div. private Theatern, Kulturfabriken, Kabarets etc.
- Kulturhallen
- 3 Kinos
- Mehrere Chöre, Bands, Kapellen, Orchestra
- Tanz- und Ballettschulen, Tanzgruppen
- Musikschulen
- Eine Vielzahl an religiösen Gemeinden
- 2 Freibäder und 1 Hallenbad
- Mehrere Sporthallen und Sportplätze
- 22 Stiftungen
- 63 Kindergärten, -tagesstätten, -horte oder sonstige Kinderbetreuungseinrichtungen
- 25 Grundschulen
- 4 Realschulen plus
- 1 Bischöfliche Realschule
- 1 integrierte Gesamtschule
- 7 Gymnasien
- 3 Förderschulen
- 5 berufsbildende Schulen

- 1 Kolleg für den zweiten Bildungsweg
- Universität und Hochschule
- Volkshochschule mit 4 Außenstellen
- 5 Krankenhausstandorte
- Diverse Therapieeinrichtungen, Tageskliniken und Rehasentren
- Mehrere Senioren- und Behinderteneinrichtungen, betreutes Wohnen, Pflegestützpunkte, ambulante Hilfen (15 ambulante Pflegedienste in Koblenz)
- Insgesamt 331 freipraktizierende Ärzte und 100 Zahnärzte
- 33 öffentliche Apotheken

Stadtteil Rauental und Stadtumbaugebiet

Innerhalb des Stadtteils Rauental liegen von den oben genannten Einrichtungen:

4 Kindertagesstätten (davon eine betriebliche im Stadtumbaugebiet)

1 Grundschule

1 Krankenhausstandort

1 Altenheim

3 ambulante Pflegedienste

1 Rehasentrum (mit zahnärztlicher Gemeinschaftspraxis, Praxis für Neurochirurgie, Praxis für Schmerztherapie und Privatpraxis für Orthopädie) im Stadtumbaugebiet

1 Allgemeinmediziner

2 Zahnärzte

2 Apotheken (1 Apotheke im Stadtumbaugebiet)

Hinsichtlich der Nahversorgung liegt der Stadtteil bei fast allen infrastrukturellen Angeboten an der Spitze in der Stadt Koblenz. Hinsichtlich der Nahversorgung wird seitens der kommunalen Statistikstelle sowohl in den Stadtteilsteckbriefen, als auch im Nahversorgungsbericht jährlich eine sehr detaillierte Auswertung vorgenommen. Die einzelnen nahversorgungsrelevanten Infrastrukturen werden hinsichtlich ihrer Erreichbarkeit bewertet. Je näher der Wert in der folgenden Tabelle bei 100 liegt, desto größer ist der Anteil der Bevölkerung, der diese Einrichtungen gut im 500 m Radius erreichen kann. Bei Bushaltestellen und Spielplätzen wählte die kommunale Statistikstelle einen 300 m Radius.

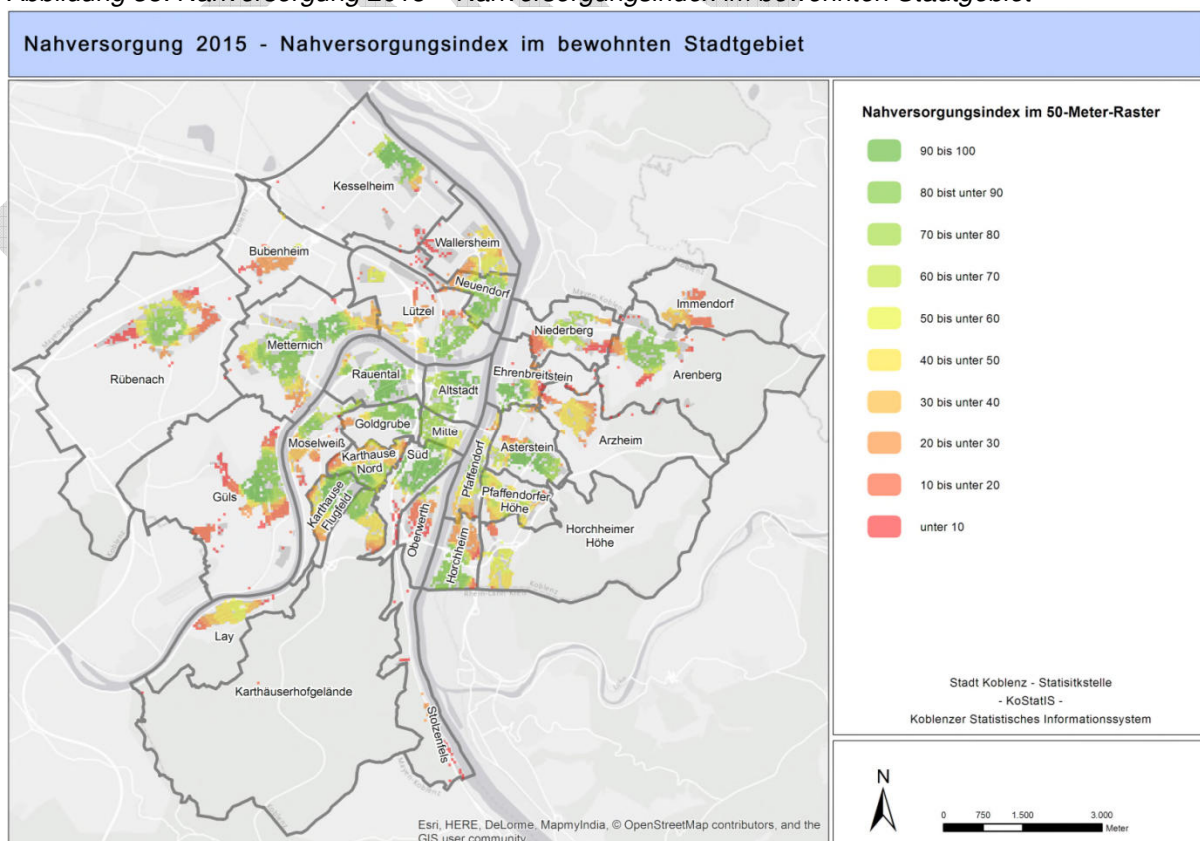
Tabelle 27: Anschlussquoten an infrastrukturelle Angebote

Rauental	Stand					Mittel-wert 2012-2013	Ten-denz 2014	Stadtteil- vergleich 2014
	2010	2011	2012	2013	2014			
Bushaltestelle		97,4	97,3	97,3	97,3	97,3	→	●●●●
Supermarkt		100,0	99,9	99,8	99,8	99,9	→	●●●●●
Bank		93,4	88,7	93,0	93,2	90,8	↗	●●●●●
Geldautomat		96,4	100,0	99,9	100,0	99,9	→	●●●●●
Post		94,2	94,2	90,0	90,4	92,1	↘	●●●●●
Briefkästen		94,4	94,6	93,8	94,1	94,2	→	●●●
Kindertagesstätte		95,7	96,4	95,7	98,7	96,1	↗	●●●●●
städt. Spielplatz		92,4	93,1	91,2	92,0	92,2	→	●●●●●
Grundschule		90,1	92,8	88,6	91,9	90,7	↗	●●●●●
Apotheke		98,9	99,0	98,9	99,1	99,0	→	●●●●●
Arztpraxis		92,9	93,1	91,7	92,8	92,4	→	●●●●
Zahnarztpraxis		82,0	82,2	82,1	82,9	82,1	→	●●●●
NVI gewichtet		95,2	95,5	94,7	95,5	95,1	→	●●●●●

(Quelle: Stadt Koblenz, kommunale Statistikstelle, Stadtteilsteckbrief 2014)

Den guten Stand innerhalb des Stadtgebietes zeigt auch folgende Abbildung.

Abbildung 38: Nahversorgung 2015 – Nahversorgungsindex im bewohnten Stadtgebiet



(Quelle: Stadt Koblenz, kommunale Statistikstelle, Nahversorgungsbericht Koblenz 2015)

An obiger Darstellung wird die sehr gute Versorgung der innenstadtnahen Stadtteile besonders deutlich. Dies ist auch ein, für die kommende Entwicklung besonders herauszustellendes, Merkmal des Stadtteils. Es gilt diese gute Versorgung nachhaltig zu sichern, was nur bei dauerhafter Nutzung der Versorgungsinfrastrukturen möglich ist. Es müssen folglich dauerhaft genügend Nutzer (=Bevölkerung in dem jeweiligen Alter) um die Infrastruktur vorhanden sein.

Von besonderer Bedeutung für die Nahversorgung des Stadtteils ist das Einkaufszentrum im ehemaligen Schlachthofgebäude, das im Herbst 2009 eröffnet werden konnte.

Abbildung 39: zum Nahversorgungszentrum umgebautes ehemaliges Schlachthofgebäude



Leitlinien

Aufgrund obiger Beschreibungen und Bewertungen könnten Leitlinien für die Stadt und den Stadtteil wie folgt festgelegt werden:

- **Die Stadt Koblenz soll ihren Status als Oberzentrum und die sehr gute Ausstattung mit Infrastruktur durch die Auslastung der Infrastruktur erhalten.**
- **Die Auslastung der Infrastruktur soll durch eine gleichbleibende bis mäßig steigende Einwohnerzahl erreicht werden.**
- **Die Auslastung der Infrastruktur, insbesondere Kindergärten, Schulen etc. soll durch Zuzug Jüngerer gesichert werden.**
- **Als Anreize hierfür sollen die Leitlinien der vorherigen Kapitel verfolgt werden.**
- **Der zentrumsnahe Wohnstandort Rauental soll hinsichtlich seiner Qualitäten bei der Nahversorgung mehr herausgestellt werden.**

Das Stadtumbaugebiet möge mit seinen Flächenpotentialen einen Beitrag zu den Leitlinien leisten.

- **Aufgrund der bereits vorhandenen Infrastrukturen in Kombination mit den (verfügbaren) Flächenpotentialen und der innenstadtnahen Lage des Stadtumbaugebietes soll der Rauentaler Moselbogen die Funktion des Oberzentrums stützen, dessen weitere Entwicklung ermöglichen und die Innenstadt entlasten.**
- **Insbesondere für das zuvor in der Innenstadt betriebene Stadtbad stehen ausreichend nahegelegene Flächenpotentiale zur Verfügung, die zudem durch die derzeit vorhandene Gemengelage nicht ein so hohes Nutzungskonfliktpotential (z.B. durch Stellplätze), wie in der unmittelbaren Innenstadt aufweisen.**

3.7 Verkehrliche Situation

Die Stadt Koblenz liegt verkehrsgünstig an zwei bedeutenden Wasserstraßen und zwei Autobahnen. Die Innenstadt ist, bis auf die Verkehrsspitzen, über überörtliche Straßen gut zu erreichen.

Der Stadtteil Rauental ist über mehrere Verkehrsachsen erreichbar. Die B 49 durchquert den Stadtteil in Ost-West-Richtung und mündet unmittelbar östlich des Stadtteils auf die B 9. Im Süden des Stadtteils verkehrt die Bahn mit der Moselstrecke. Der nächste Bahnhof ist allerdings der Koblenzer Hauptbahnhof und der Haltpunkt der Regionalbahn Moselweiß.

Die gute Erreichbarkeit der Stadtteils hat aber auch den Nachteil, dass er von Verkehrslinien durchschnitten ist, die teilweise schwer zu überwinden sind und somit eine Zäsurwirkung ausüben. Die B 49 (Schlachthofstraße) ist dabei bedingt durch den begrünten Mittelstreifen und die Ampelanlagen gut zu überqueren, so dass auch die fußläufige Erreichbarkeit des Stadtumbaugebietes aus Richtung Süden gegeben ist. Anders stellt es sich bei der B 9 dar. Der Knotenpunkt B 49/B 9 ist eine Barriere für den Fuß- und Radverkehr, wobei hier eine Ausweichmöglichkeit entlang der Mosel besteht. Die Bahnstrecke im Süden des Stadtteils, an der Grenze zur Goldgrube, kann nur mittels Über- oder Unterführungen an wenigen Stellen überwunden werden. Dies führt auch dazu, dass die Nahversorgungsinfrastruktur des Stadtteils Rauental von den Bewohnern der Goldgrube nur mit Umwegen bzw. dem Pkw zu erreichen sind, obwohl sie unter einem Kilometer Luftlinie auseinander liegen. Somit haben die Bewohner und Gewerbetreibenden des Rauentals zwar die Emissionen und die Zäsurwirkung der Bahnlinie, aber nur bedingt einen Vorteil, da die Bahnhöfe in der Innenstadt bzw. Moselweiß liegen. Die Radwegeverbindungen gehen aus folgendem Plan hervor:

Abbildung 40: Fahrradstadtplan



(Auszug aus CityGuide, <https://www.koblenz.de/cityguide/html/de/1280x.html>, letzter Aufruf 05.10.2015, ohne Maßstab)

Aus dem Auszug aus dem Fahrradstadtplan geht der Verlauf des Moselradweges hervor, dass im Kreuzungsbereich Steinstraße/Karl-Tesche-Straße und Schlachthofstraße eine erhöhte Aufmerksamkeit erforderlich ist und dass die Überquerung der Mosel über die Schleuse nur mittels der Überwindung von Treppen möglich ist. Zudem ist im südlichen Teilstück der Karl-Tesche-Straße mit erhöhtem Verkehrsaufkommen zu rechnen. Aus Süden kommend wird der Radverkehr über den neuen Fuß-/Radweg geleitet,

Über die Schlachthofstraße verläuft die Linie 3/13 Koblenz Zentrum – Rauental – Uni – Güls bzw. in die Gegenrichtung von der evm. Die Lage der Bushaltestellen geht aus Plan 4 hervor. Die beiden Bushaltestellen Ludwig-Erhard-Straße und Peter-Klößner-Straße sind von jedem Standort im Plangebiet über einen 500 m langen realen Fußweg bzw. 300 m Radius Luftlinie zu erreichen. Der Niederflurbus verkehrt an der Haltestelle Ludwig-Erhard-Straße Richtung Güls zwischen 5:24 Uhr und 20:29 im 30-Minuten Takt und dann bis 23:29 stündlich. Samstags beginnt die erste Fahrt um 6:54, auch samstags wird bis 20:29 im 30-Minuten Takt gefahren und dann bis 23:29 stündlich. In Richtung Hauptbahnhof beginnt montags- bis freitags die erste Fahrt um 6:03 Uhr im 30-Minuten Takt bis 21:08 und danach bis 0:08 Uhr stündlich. Samstags beginnt die erste Fahrt um 6:33 Uhr und ist ansonsten gleich den Wochentagen. Der 30-Minuten Takt ist dabei nicht auf Schulzeiten beschränkt, er findet auch in den Ferienzeiten statt. Die Erreichbarkeit der Haltestellen und die Vertaktung können von daher schon jetzt als gut bezeichnet werden.

Die gute Erreichbarkeit des Plangebietes wird auch in den Befragungen oft als positiv genannt. Von daher gilt es diesen Standortfaktor (sowohl für Wohnen als auch für Arbeiten) möglichst zu erhalten. Eine Herausforderung können dabei die stets steigenden Verkehrsmengen werden. Insbesondere die Steigerungen im motorisierten Individualverkehr stellen die Kommunen vor eine wichtige Zukunftsaufgabe. Zunehmende Verkehre führen zu längeren Fahrzeiten und somit schlechterer Erreichbarkeit einzelner Ziele.

Der Verkehrsentwicklungsplan der Stadt Koblenz gehört noch zu der ersten Generation und wurde in den Jahren 1993 bis 1997 verfasst²⁶. Somit ist er mittlerweile fast 20 Jahre alt. Er befindet sich derzeit in der Fortschreibung. In der Verkehrsentwicklungsplanung wird regelmäßig eine Veränderung des Modal Split in Richtung Fuß- und Radverkehr und ÖPNV zur Bewältigung der Zukunftsaufgabe Verkehr vorgeschlagen.

Bei einer zu erwartenden weiteren Steigerung des Verkehrsaufkommens und den Grenzen der technischen Bewältigung der Verkehrsmengen, kann eine Sicherung guter Erreichbarkeit nur über eine Umverteilung der Verkehrsanteile im Modal Split erreicht werden. Der motorisierte Individualverkehr wird auch davon profitieren, wenn mehr Verkehrsteilnehmer auf den ÖPNV oder das Fahrrad umsteigen, da sich dann deren Fahrzeiten nicht über das zumutbare Maß hinaus verlängern.

Zur Veränderung der Verkehrsanteile muss der ÖPNV hinsichtlich Linienführung, Umsteighäufigkeit, Haltestellenstandorte, Vertaktung und Tarifpolitik stets angepasst werden. Die Gestaltungsmöglichkeiten innerhalb eines Verkehrsverbundes und unter Berücksichtigung der Eigenwirtschaftlichkeit von Verkehrsbetrieben sind dabei aber stark beschränkt. Sofern sich allerdings Möglichkeiten bieten oder Zielorte mit Besucherverkehr, wie dem Neubau eines

²⁶ Quelle: <http://www.koblenz.de/>

Hallenbades, geschaffen werden, sollte dies in der Planung des ÖPNV berücksichtigt werden und umgekehrt derartige Zielorte dort angesiedelt werden, wo sie mit dem ÖPNV gut erreichbar sind.

Die bessere Überwindbarkeit der Zäsuren (stark befahrene Straßen, Bahnlinie, Mosel) stellt insbesondere bei den umwegeempfindlichen Verkehrsteilnehmer (Fußgänger und Fahrradfahrer) einen Baustein in Richtung Veränderung der Verkehrsanteile im Modal Split dar. Um deren Anteil zu Erhöhen sind die Verbesserung und der Ausbau des Fuß- und Radwegesystems erforderlich. Für den Verkehrsteilnehmer, der vom Pkw auf das Fahrrad umsteigen soll, ist eine gefahrlose, sichere und vor allem möglichst kurze und dadurch schnelle Verbindung zu seinem Ziel von Bedeutung. Dies gilt insbesondere für den Alltagsfahrer, hinsichtlich der Sicherheit aber auch für den Freizeitfahrer.

Bedingt durch seine Innenstadt Nähe, Tallage und teilweise bereits vorhandener Wegeverbindungen bieten der Stadtteil und das Plangebiet Potentiale für eine Verbesserung bei den Fuß- und Radwegeverbindungen.

Leitlinien

- Die gute Verkehrsanbindung des Stadtteils und des Stadtumbaugebietes soll dahingehend gesichert werden, dass eine Verkehrszunahme beim motorisierten Individualverkehr den Zeitaufwand für die Fahrt zum Wohn- oder Arbeitsort nicht über die Maßen verlängert.
- Hierzu sollen das vorhandene ÖPNV-Netz und die Vertaktung beibehalten und möglichst ausgebaut werden.
- Das vorhandene Fuß- und Radwegesystem soll verbessert und neue Verbindungen geschaffen werden.
- Zäsuren sollen besser überwindbar werden.
- Das geplante Hallenbad kann als Initial für eine Verbesserung des ÖPNV und des Fuß-/Radverkehrs genutzt werden.

3.8 Eigentümerstruktur

Die Eigentümerstruktur im Plangebiet kann Plan 2 entnommen werden. Von den Verkehrs- und Grünflächen abgesehen verteilen sich die Grundstücke im Plangebiet wie folgt:

Tabelle 28: Eigentümerstruktur

Eigentümer	Fläche in ha	Flächenanteil	Nutzung bzw. gepl. Nutzung durch Eigentümer in ha	Flächenanteil Eigennutzung
Stadt Koblenz	2,87	15,5%		
Behörde	2,75	14,6%	0,19	1,0%
Firma	8,05	42,7%	3,05	16,5%
Einzelperson	5,20	27,6%	1,94	10,5%
Summe	18,87	100,0%	5,19	28,0%

(Eigene Ermittlung: Die Flächengrößen wurden über CAD ermittelt und können von den Größen aus ALKIS abweichen.)

3.9 Befragungsergebnisse

Zur Grundlageninformation und Beteiligung der Betroffenen wurde eine Befragung der Gewerbetreibenden, Bewohner und Eigentümer des Gebietes durchgeführt. Die Fragebögen wurden am 26.08.2015 versandt.

Der Fragebogen besteht aus

- einem allgemeinen Teil mit Fragen zum Betrieb/Haushalt/Grundstück
- Fragen zum Gebiet allgemein
- Fragen zu baulichen Maßnahmen im Gebiet
- Offenen Fragen

Die Fragebögen wurden mit der kommunalen Statistikstelle und bei den Fragebögen für die Gewerbetreibenden zusätzlich mit dem Amt für Wirtschaftsförderung abgestimmt.

3.9.1 Gewerbetreibende

Die Gewerbetreibenden wurden mittels Daten des Ordnungsamtes (Gewerbeanmeldungen) ermittelt. Zusätzlich wurden die freien Berufe und sonstige Selbstständige, die für die Ausübung ihrer Tätigkeit kein Gewerbe anmelden müssen, durch Ortsbegehung aufgenommen.

In Abstimmung mit dem Amt für Wirtschaftsförderung wurden auch drei unmittelbar benachbarte Betriebe bzw. die Nutzer des Büroparks Mosel angeschrieben, da die Daten für die strategische Planung der Wirtschaftsförderung, insbesondere hinsichtlich der Stellplatzsituation, verwertet werden können. Zudem wirkt sich die Zufriedenheit und die Planungen/Wünsche etc. der unmittelbaren Nachbarn auch auf das Gebiet an sich aus.

Damit das Bild nicht verfälscht wird, wurden zwei Auswertungen vorgenommen, nur innerhalb des Gebietes und alle Befragten.

Insgesamt wurden 105 Betriebe und Freiberufler angeschrieben, davon lagen 65 direkt im Gebiet. Ein Teil der Post kam mit der Mitteilung, dass der Empfänger nicht bekannt ist, zurück. Dies ist bei derartigen Befragungen nicht ungewöhnlich, da nicht alle Gewerbetreibende einen Umzug beim Ordnungsamt melden. Es verbleibt nach Subtraktion der nicht zustellbaren Post eine Grundmenge von 87 Gewerbetreibenden insgesamt bzw. 53 im abgegrenzten Gebiet.

In dem Fragebogen wurde eine 2. Befragung speziell zu der Stellplatzsituation im Gebiet angekündigt. Diese wird in Bälde durchgeführt, die Ergebnisse können aber nicht mehr in die vorliegenden Befragungsergebnisse einfließen.

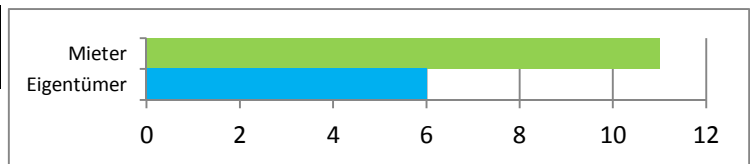
Die Ergebnisse sind wie folgt:

Rücklauf

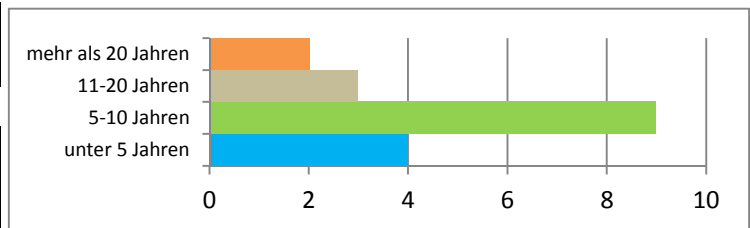
Befragt	Geantwortet	in %
53	18	34 %

Sind Sie Eigentümer oder Mieter?

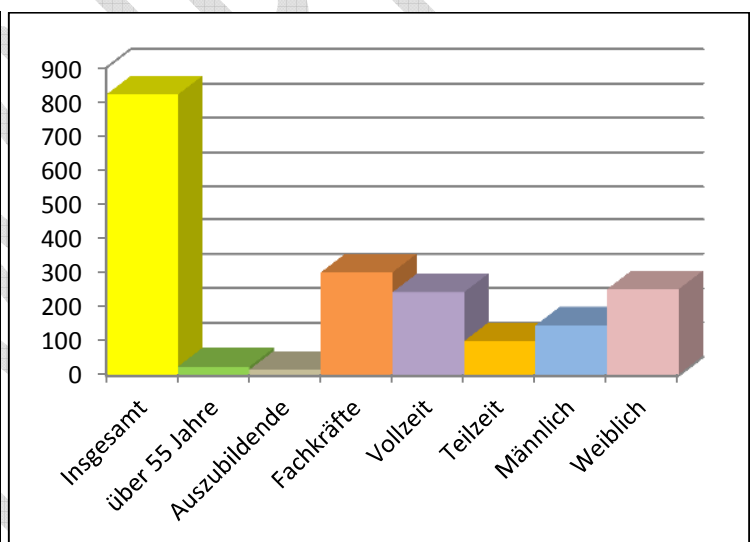
Eigentümer	Mieter
6	11

**Wie lange besitzen Sie bereits das Gebäude bzw. betreiben dort Ihr Gewerbe?**

unter 5 Jahre:	5-10 Jahre:
4	9
11-20 Jahre:	mehr als 20 Jahre:
3	2

**Wie viele Beschäftigte (Personen) arbeiten in Ihrem Betrieb?**

Insgesamt	über 55
822	26
Auszubildende	Fachkräfte
17	300
Vollzeit	Teilzeit
242	100
Männlich	Weiblich
146	251

**Arbeiten Sie in Ihrem Betrieb im Schichtbetrieb?**

nein	Zwei-Schicht	Drei-Schicht	Wochenende
14	3	1	2

Bieten Sie soziale Infrastruktur?

nein	Kinderbetreuung	Kantine/Cafeteria
14	1	0

Möchten Sie flächenmäßig erweitern?

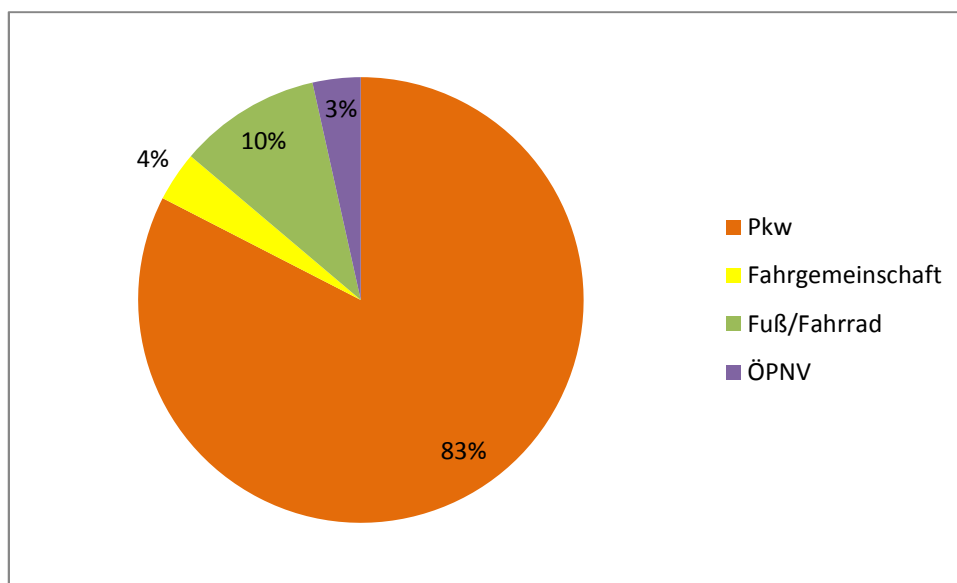
nein	ja
8	10

Haben Sie Betriebswohnungen im Gebiet

nein	ja	geplant
18	0	1

Wie kommen Ihre Mitarbeiter zur Arbeit?

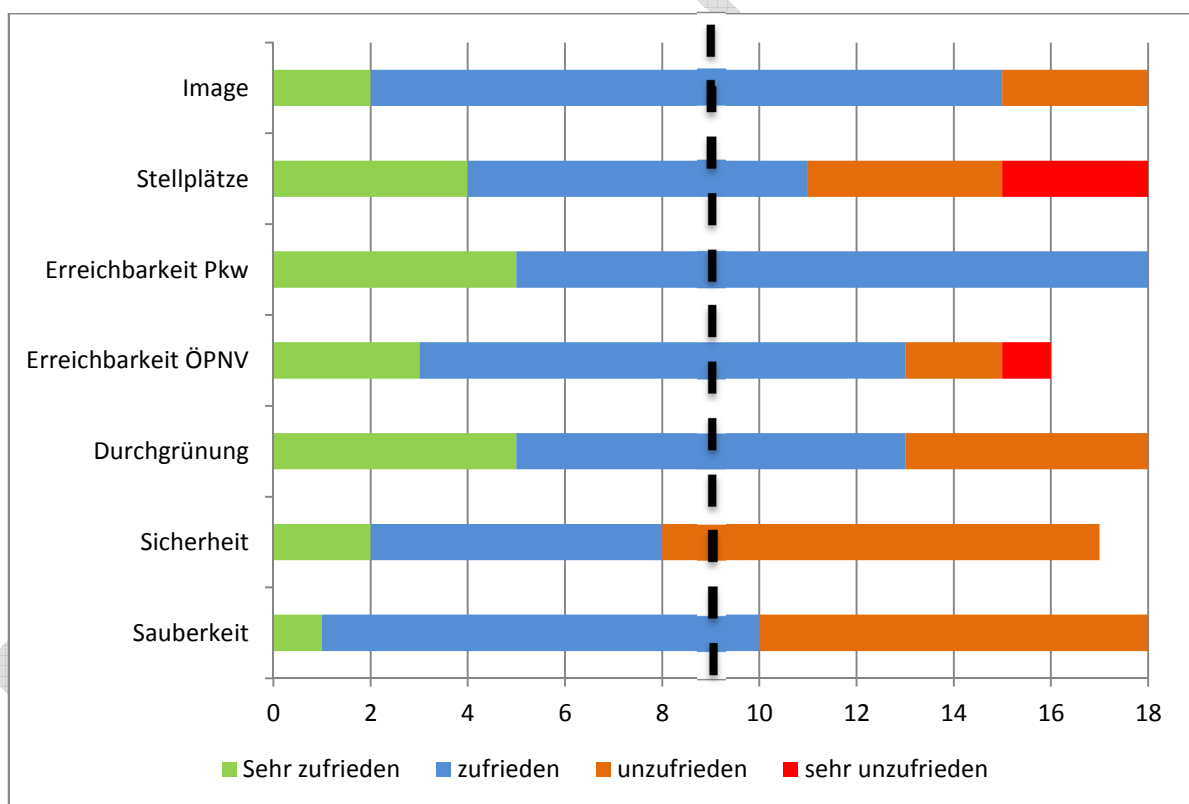
Pkw	Fahrge- meinschaft	Fuß/Fahrrad	ÖPNV
615	27	77	26

**Bieten Sie ein Job-Ticket an?**

nein	ja
16	2

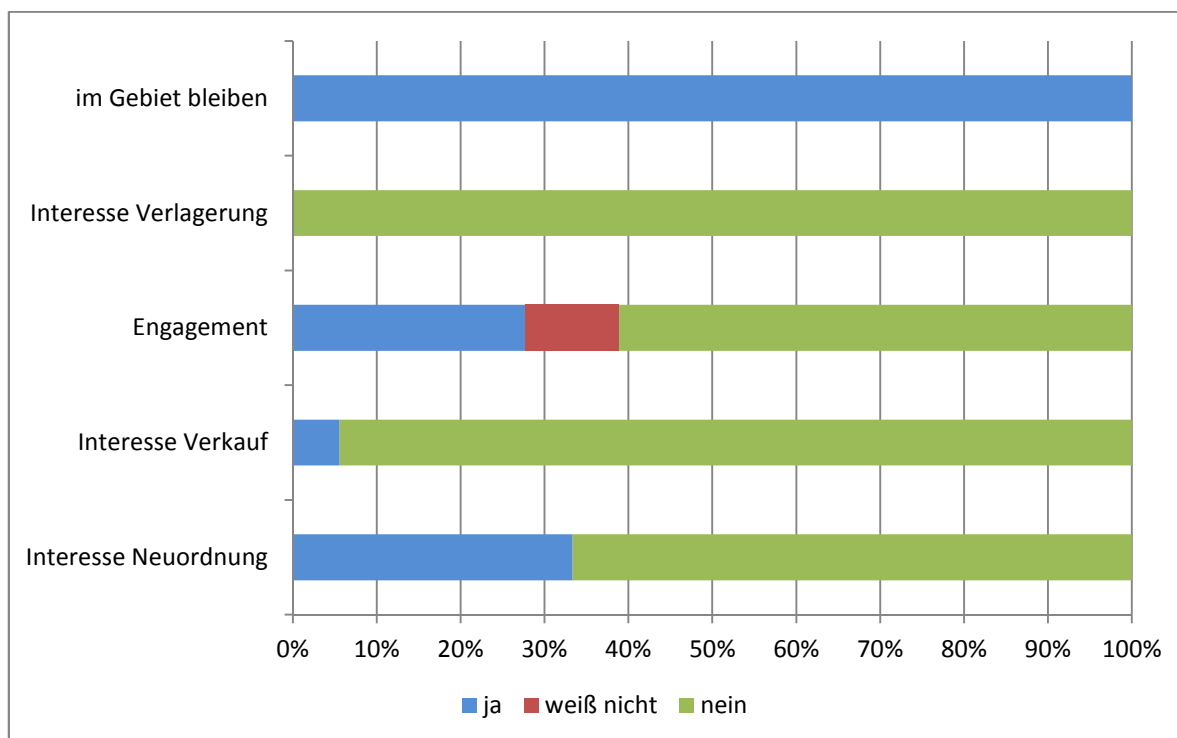
Fragen zur Zufriedenheit im Gebiet

	Sehr zufrieden	zufrieden	unzufrieden	sehr unzufrieden
Image	2	13	3	
Stellplätze	4	7	4	3
Erreichbarkeit Pkw	5	13		
Erreichbarkeit ÖPNV	3	10	2	1
Durchgrünung	5	8	5	
Sicherheit	2	6	9	
Sauberkeit	1	9	8	



Die antwortenden Gewerbetreibenden im Gebiet sind mit der Erreichbarkeit des Gebietes mit dem Pkw alle zufrieden bis sehr zufrieden, mit dem Image des Gebietes weitestgehend zufrieden bis sehr zufrieden und mit der Erreichbarkeit des Gebietes mit dem ÖPNV auch größtenteils zufrieden. Ebenfalls größtenteils zufrieden sind die Bewohner mit der Durchgrünung des Gebietes. Mit der Stellplatzsituation sind auch noch über die Hälfte zufrieden bis sehr zufrieden, allerdings gibt es hier auch Nennungen mit sehr unzufrieden. Hinsichtlich der Sauberkeit im Gebiet sind nur noch gut die Hälfte zufrieden bis sehr zufrieden, weniger als die Hälfte sind mit der Sicherheit zufrieden. Die Stellplatzsituation und die Erreichbarkeit mit dem ÖPNV sind die einzigen Nennungen, bei denen antwortenden Gewerbetreibenden auch sehr unzufrieden sind.

	ja	nein	weiß nicht
im Gebiet bleiben	18	0	0
Interesse Verlagerung	0	18	0
Engagement	5	11	2
Interesse Verkauf	1	17	0
Interesse Neuordnung	6	12	0



Alle antwortenden Gewerbetreibenden wollen im Gebiet weiterhin ihre Tätigkeit ausüben. Demnach handelt es sich bei dem Gebiet um einen im Grunde guten Standort. Ein Teil der Gewerbetreibenden könnte sich auch im Gebiet engagieren, wobei die Antworten auf die Frage, wie sie sich das vorstellen könnten, meist nicht geantwortet wurde. Im weiteren Verlauf des Stadtumbaus sollte folglich nicht mit viel Engagement gerechnet werden.

Entsprechend dem Willen im Gebiet zu bleiben, haben die Gewerbetreibenden auch kein Interesse an einem Verkauf oder Verlagerung. Dies passt zu der Antwort, dass über die Hälfte flächenmäßig erweitern wollen.

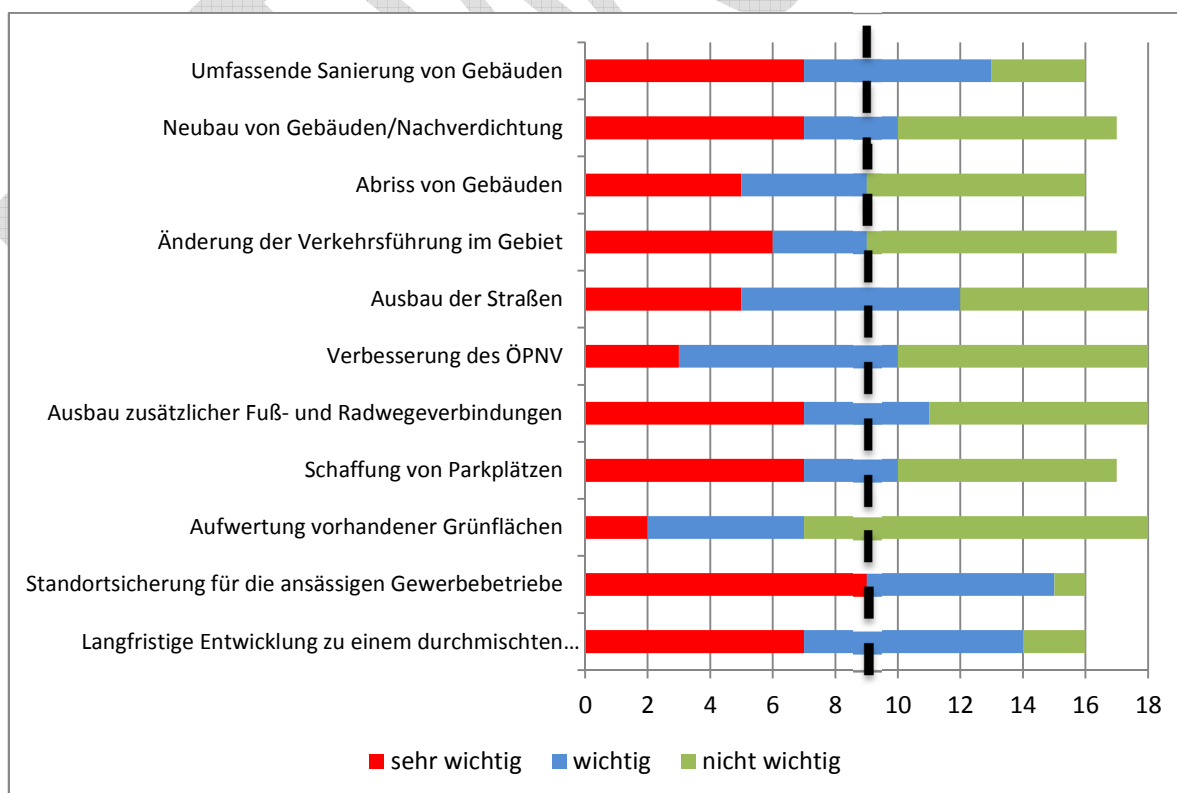
Das Interesse an einer Neuordnung, wie der Zusammenlegung von Grundstücken, beträgt etwa ein Drittel, was ebenfalls zu Erweiterungsabsichten passt.

Wie beurteilen Sie eine städtebauliche Aufwertung des Gebietes "Rauentaler Moselbogen"?

positiv	weiß nicht	negativ
14	3	1

Für wie wichtig erachten Sie die folgenden Aufgaben im Gebiet Rauentaler Moselbogen?

	sehr wichtig	wichtig	nicht wichtig
Umfassende Sanierung/Modernisierung von Gebäuden/Wohnungen	7	7	3
Neubau von Gebäuden/Nachverdichtung	7	3	7
Abriss von Gebäuden	6	4	7
Änderung der Verkehrsführung im Gebiet	6	3	8
Sanierung/Ausbau der Straßen; Straßenraumgestaltung/Begrünung	5	7	6
Ausbau/Verbesserung des Öffentlichen Personenverkehrs (ÖPNV)	3	7	8
Ausbau zusätzlicher Fuß- und Radwegeverbindungen	7	4	7
Schaffung von Parkplätzen	7	3	7
Aufwertung vorhandener Grün-, Frei- und Spielflächen	2	5	11
Standortsicherung für die ansässigen Gewerbebetriebe	9	6	1
Langfristige Entwicklung zu einem durchmischten Dienstleistungs- und Wohnstandort unter Unterstützung der ansässigen Gewerbebetriebe bei Verlagerungsabsicht?	7	7	2



Fast alle antwortenden Gewerbetreibenden halten die Standortsicherung und die langfristige Entwicklung des Gebietes zu einem Dienstleistungs- und Wohnstandort für wichtig bis sehr

wichtig, dicht gefolgt von der umfassenden Sanierung von Gebäuden. An nächster Stelle folgt der Ausbau der Straßen, hier konnten bei der Detailprüfung festgestellt werden, dass hier eher die an der Peter-Klöckner-Straße und der Pastor-Klein-Straße liegenden Betriebe diese Aufgabe als wichtiger einstufen, als die Richtung Schlachthofstraße liegenden Betriebe. Jeweils über die Hälfte stuft den Ausbau zusätzlicher Fuß- und Radwegeverbindungen und die Schaffung von Parkplätzen, dicht gefolgt von der Änderung der Verkehrsführung, dem Abriss von Gebäuden und der Verbesserung des ÖPNV als wichtig bis sehr wichtig ein. Weniger Bedeutung hat die Aufwertung der Grün-, Frei- und Spielplätzen.

Offene Fragen

Bei obigen Fragestellungen gab es zudem bei den Fragen zur Imagesteigerung, Stellplatzsituation, Verkehrsführung und zur Aufwertung der Grün-, Frei- und Spielflächen die Möglichkeit von freien Ergänzungen.

Hier gingen folgende Nennungen ein: (Anzahl der Nennungen in Klammern)

Möglichkeiten zur Imagesteigerung

Gemeinsame Werbung (1)

Verbesserung der Verkehrssituation (1)

Canyon-Campus (1)

Unzufriedenheit mit Stellplatzsituation:

zu wenige Stellplätze (Mitarbeiter) (1)

zu wenige Stellplätze für Besucher der Mosel (1)

zu wenige Stellplätze allgemein (1)

unbefestigte Stellplätze an Pastor-Klein-Straße (1)

Ein- und Ausfahrt ständig zugeparkt (1)

Fremdparker auf Firmengelände (1)

Änderung der Verkehrsführung an folgenden Stellen:

Kreisel Karl-Tesche-Straße und Peter-Klöckner-Straße (3)

Ampelschaltung bei Schlachthof / Hit (3)

Zufahrt Hit (Parkplatz) (3)

Anbindung Pastor-Klein-Straße an ÖPNV (1)

Verkehrsberuhigung Peter-Klöckner-Straße (1)

Aufwertung vorhandener Grün-, Frei- und Spielflächen

Spielfläche am Hit-Markt (1)

Ausbau Fußweg nördlich ehemaligem Nutzviehhof (1)

Was gefällt Ihnen am besten am Gebiet?

Gut erreichbar (7)
Zentrale Lage (6)
Lage an Mosel (4)
gute Einkaufsmöglichkeiten (2)
ÖPNV-Anbindung (2)
Freizeitwert (1)
Radweg-Anbindung zur Mosel (1)
gute sonstige Infrastruktur in unmittelbarer Nähe (1)
Gute Parkmöglichkeiten (1)

Was stört Sie im Gebiet am meisten?

Verschmutzung (3)
teilweise unansehnliche Gebäude im Gebiet (3)
Lärm Schrotthändler (wirkt sich negativ auf Büro- & Wohngebiet aus) (2)
Störendes Gewerbe (2)
Verfall Autohaus Schilling (1)
Geplante Bau des Hallenschwimmbads (Grund: mehr Verkehr) (1)
Lkw-Verkehr (1)
Zustand der Straße (1)
schlechtes Image und Unterbewertung der zentralen Lage (1)

Sonstige Anregungen und Wünsche, ergänzende Hinweise usw. zu notwendigen Maßnahmen in der Zukunft:

Bei Zusammenlegung der Grundstücke, interessiert an einen Kauf (1)
Breitbandanschluss (1)
Hallenbad - Neubau (1)
Restaurant (1)
Sauna (1)
Moselbogen zum Bewegungs- und Gesundheitszentrum ausbauen (1)

Zusammenfassende Bewertung der Antworten

Die Gewerbetreibenden im Gebiet wollen alle dort bleiben und schätzen die zentrale Lage mit der guten Erreichbarkeit mit Pkw und ÖPNV und den Einkaufsmöglichkeiten ebenso wie die Nähe zur Mosel.

Als störend wird ein Teil der Gewerbebetriebe und die Verschmutzung im Gebiet empfunden. Dringender Handlungsbedarf besteht in dem Ausbau der Peter-Klößner-Straße und der Pastor-Klein-Straße, wobei hier auch direkt die Geh- und Radwegesituation und teilweise auch die Stellplatzsituation verbessert werden kann.

Ein wichtiger Aspekt, der ggfls. auch schon durch den Straßenausbau und die Beleuchtungssituation verbessert werden kann, ist die Verbesserung der Sicherheit und Sauberkeit im Gebiet.

Die Entwicklung zu einem durchmischten Gebiet wird befürwortet, wobei die Standortsicherung mit Abstand am wichtigsten ist.

3.9.2 Bewohner

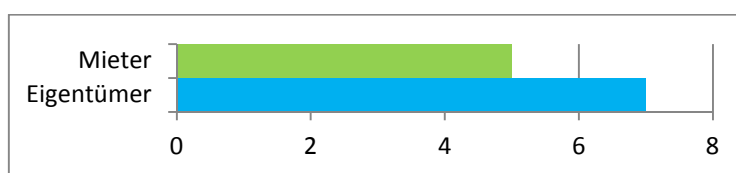
Im Plangebiet befinden sich insgesamt 14 Wohngebäude mit 44 Bewohnern. Die Ergebnisse sind wie folgt:

Rücklauf

Befragt	Geantwortet	in %
44	12	27,3 %

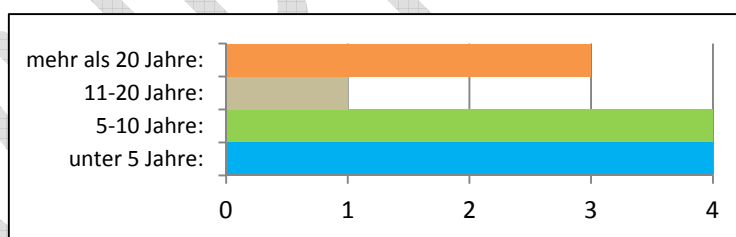
Sind Sie Eigentümer oder Mieter dieses Gebäudes/dieser Wohnung?

Eigentümer	Mieter
7	5



Wie lange besitzen/bewohnen Sie bereits das Gebäude/die Wohnung?

unter 5 Jahre:	5-10 Jahre:
4	4
11-20 Jahre:	mehr als 20 Jahre:
1	3

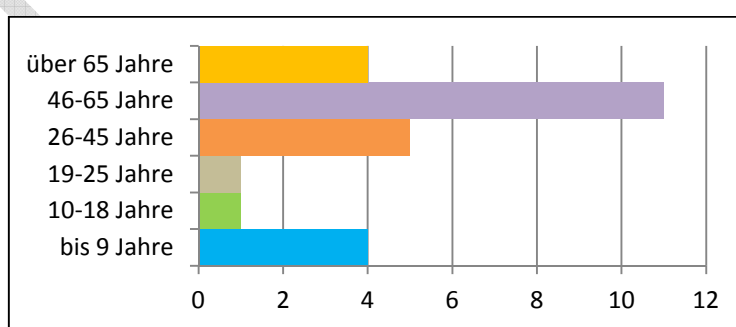


Handelt es sich bei Ihrer Wohnung um eine Betriebswohnung?

ja	nein
0	11

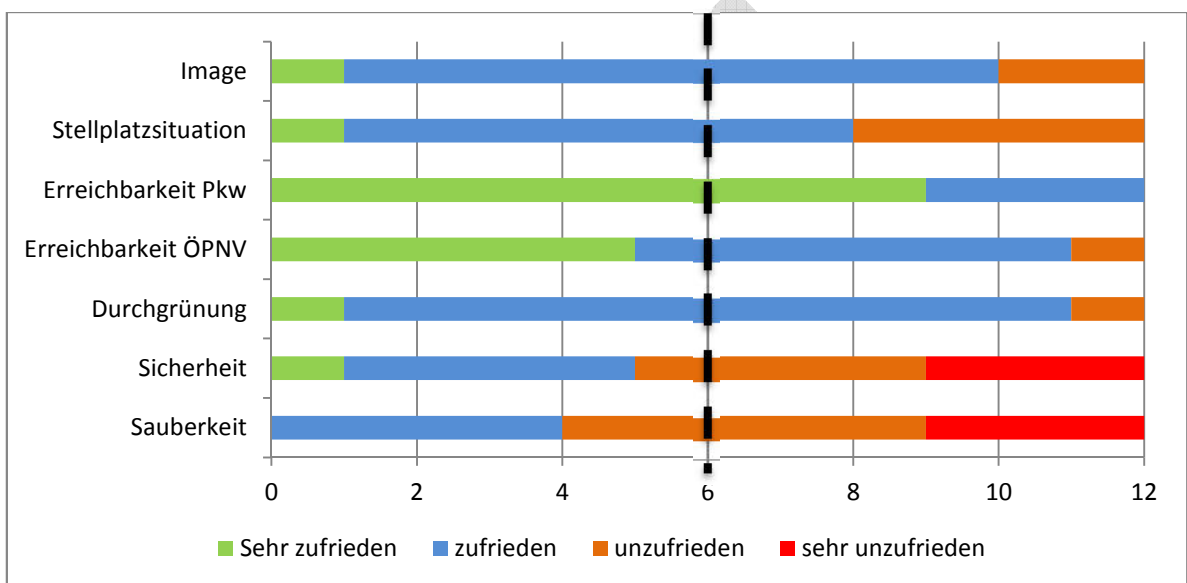
Wie viele Personen in welchem Alter leben in Ihrem Haushalt?

bis 9 Jahre	10-18 Jahre
4	1
19-25 Jahre	26-45 Jahre
1	5
46-65 Jahre	über 65 Jahre
11	4



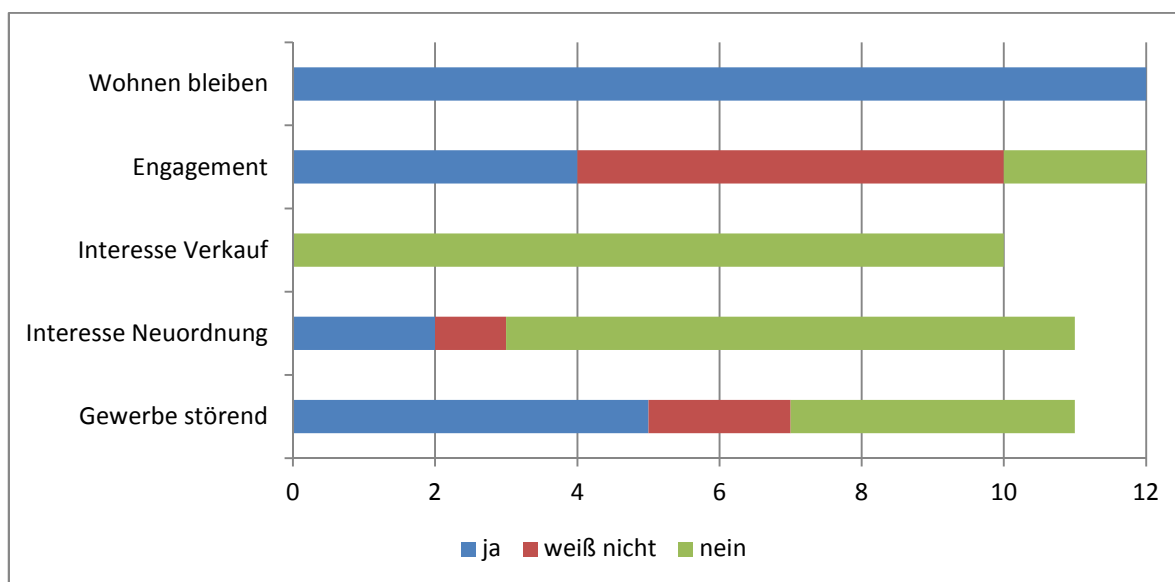
Zufriedenheit im Gebiet

	Sehr zufrieden	zufrieden	unzufrieden	sehr unzufrieden
Image	1	9	2	0
Stellplatzsituation	1	7	4	0
Erreichbarkeit Pkw	9	3	0	0
Erreichbarkeit ÖPNV	5	6	1	0
Durchgrünung	1	10	1	0
Sicherheit	1	4	4	3
Sauberkeit	0	4	5	3



Die Bewohner des Gebietes sind mit der Erreichbarkeit mit dem Pkw zufrieden bis sehr zufrieden und mit der Erreichbarkeit mit dem ÖPNV größtenteils auch. Ebenfalls größtenteils zufrieden sind die Bewohner mit der Durchgrünung und dem Image des Gebietes. Hinsichtlich der Sicherheit im Gebiet sind weniger als die Hälfte der antwortenden Bewohner zufrieden bis sehr zufrieden, bei der Sauberkeit ist kein Bewohner sehr zufrieden und nur ein Drittel zufrieden. Die Sicherheit und Sauberkeit im Gebiet sind die einzigen Nennungen, bei denen die Bewohner auch sehr unzufrieden sind.

	ja	nein	weiß nicht
Wohnen bleiben	12	0	0
Engagement	4	2	6
Interesse Verkauf	1	10	0
Interesse Neuordnung	2	8	1
Gewerbe störend	5	4	2



Alle antwortenden Bewohner wollen im Gebiet wohnen bleiben, was nicht der Umzugshäufigkeit im Stadtteil Rauental entspricht. Demnach handelt es sich bei dem Gebiet um einen im Grunde guten Wohnstandort. Ein Teil der Bewohner könnte sich auch im Gebiet engagieren, wobei die Antworten auf die Frage, wie sie sich das vorstellen könnten, meist nicht geantwortet wurde. Die hierauf antwortenden Bewohner wollten eine Nutzung der Wohngebiet bzw. der freien Flächen. Im weiteren Verlauf des Stadtumbaus sollte folglich nicht mit viel Engagement gerechnet werden.

Entsprechend dem Willen im Gebiet wohnen zu bleiben, haben die Eigentümer auch kein Interesse an einem Verkauf. Es ging hierzu zwar eine positive Antwort ein, die aber von einem Mieter kam, so dass sie nicht gewertet wird.

Das Interesse an einer Neuordnung, wie der Zusammenlegung von Grundstücken ist auch gering. Dies kann darin begründet sein, dass die Grundstücke meist sehr großzügig sind.

Hinsichtlich des Störempfindens des Gewerbes wurde bei einigen Antworten ergänzende handschriftliche Unterscheidungen gemacht. So wird vorrangig der Schrotthandel und die Fa. Kann als störend empfunden und die übrigen Gewerbe nicht.

Angaben zu baulichen Maßnahmen

Erhaltungs-/Erneuerungsmaßnahmen schon durchgeführt oder für die nächsten Jahre vor-
dringlich?

	schon ausge- führt	dringend	weniger drin- gend	nicht beab- sichtigt
Fassade/Fenster				
Gestalterische Maßnah- men/Anstrich	2	1	<u>6</u>	<u>3</u>
Wärmedämmung	<u>5</u>	2	2	3
Komplette Renovie- rung/Erneuerung	1	1	<u>6</u>	<u>4</u>
Anstrich/Teilerneuerung	1	0	<u>8</u>	<u>3</u>
Kompletter Aus- tausch/Neue Fenster	<u>4</u>	3	1	<u>4</u>
Dach				
Beseitigung von Undich- tigkeiten/Mängel	<u>4</u>	2	3	3
Neue Wärmedämmung	<u>4</u>	2	0	<u>6</u>
Ausstattung				
Erneuerung der Hei- zungsanlage	<u>4</u>	0	2	<u>6</u>
Erneuerung von Sanitär- anlagen/Bädern	<u>4</u>	1	2	<u>5</u>
Erneuerung von Elektro- installationen	<u>4</u>	0	3	<u>5</u>
Erneuerung von Böden und Decken	<u>4</u>	0	2	<u>6</u>
Sonstiges				
Neue Balkone/Terrassen	1	0	3	<u>8</u>
Sonstiges	0	0	1	<u>7</u>

Die Antworten zu den Erhaltungs- und Erneuerungsmaßnahmen an den einzelnen Wohnge-
bäuden zeigt, dass hier nicht der Schwerpunkt aus Sicht der Eigentümer liegt. Die Arbeiten
wurden größtenteils schon ausgeführt oder sind nicht beabsichtigt. Wenn beides nicht zutrifft,
werden sie auch als weniger dringend eingestuft.

6 von den insgesamt 12 Rückläufen stammen dabei aus den neuen Gebäuden Peter-
Klößner-Straße 11 bis 19. Dadurch kommt der relativ hohe Anteil der Antworten, dass bauli-
che Maßnahmen nicht beabsichtigt sind. An den älteren Gebäuden wurden dagegen schon
einige Maßnahmen durchgeführt.

Die Antworten mit den Angaben dringend und weniger dringend kamen ausschließlich von
Mieter:innen.

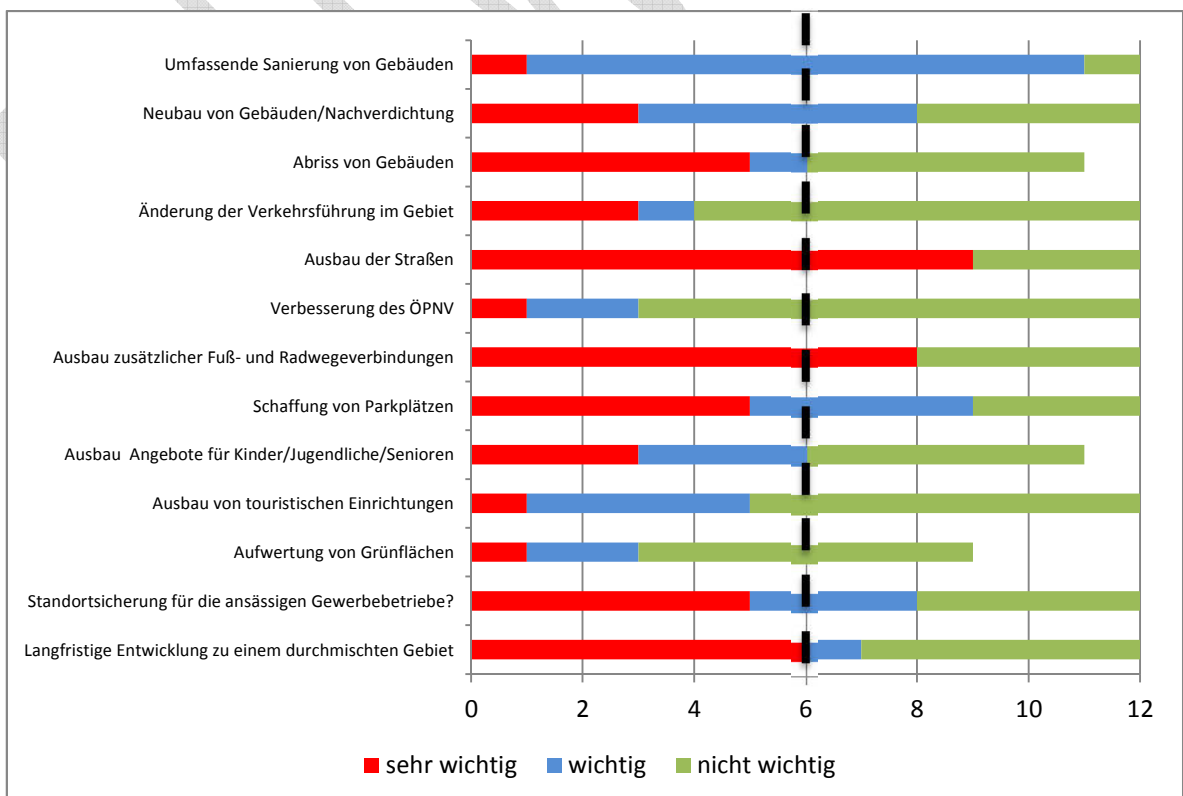
Insgesamt betrachtet zeigt sich, dass Modernisierungsarbeiten an Gebäuden nicht so im Fo-
kus bei den Bewohner:innen stehen, wie in anderen Stadterneuerungsgebieten.

Wie beurteilen Sie eine städtebauliche Aufwertung des Gebietes "Rauentaler Moselbogen"?

positiv	weiß nicht	negativ
9	0	3

Für wie wichtig erachten Sie die folgenden Aufgaben im Gebiet Rauentaler Moselbogen?

	sehr wichtig	wichtig	nicht wichtig
Umfassende Sanierung/Modernisierung von Gebäuden/Wohnungen	1	10	1
Neubau von Gebäuden/Nachverdichtung	3	5	4
Abriss von Gebäuden	5	1	5
Änderung der Verkehrsführung im Gebiet	3	1	8
Sanierung/Ausbau der Straßen; Straßenraumgestaltung/Begrünung	9	0	3
Ausbau/Verbesserung des Öffentlichen Personennahverkehrs (ÖPNV)	1	2	9
Ausbau zusätzlicher Fuß- und Radwegeverbindungen	8	0	4
Schaffung von Parkplätzen	5	4	3
Ausbau der Angebote für Kinder/Jugendliche/Senioren	3	3	5
Ausbau von touristischen Einrichtungen/Angeboten	1	4	7
Aufwertung vorhandener Grün-, Frei- und Spielflächen	1	2	6
Standortsicherung für die ansässigen Gewerbebetriebe?	5	3	4
Langfristige Entwicklung zu einem durchmischten Dienstleistungs- und Wohnstandort unter Unterstützung der ansässigen Gewerbebetriebe bei Verlagerungsabsicht?	6	1	5



Fast alle antwortenden Bewohnern halten die umfassende Sanierung/Modernisierung von Gebäuden für wichtig bis sehr wichtig. Im Vergleich mit den Antworten zu den selbst geplanten baulichen Maßnahmen können hier nur andere im Gebiet liegende Gebäude gemeint sein. Als sehr wichtig stuft der Großteil der Bewohnern den Ausbau der Straßen ein sowie die Schaffung bzw. den Ausbau zusätzlicher Fuß- und Radwegeverbindungen, dicht gefolgt von der Schaffung von Parkplätzen. Mehr als die Hälfte der antwortenden Bewohner möchte, eine Standortsicherung für die ansässigen Gewerbebetreiber und eine langfristige Durchmischung des Gebietes. Hier wurden allerdings teilweise auch Einschränkungen in Bezug auf die Fa. Kann und den Schrotthandel gemacht.

Die Hälfte hält den Ausbau von Angeboten für Kinder, Jugendliche und Senioren sowie den Abriss von Gebäuden für wichtig bis sehr wichtig. Weniger Bedeutung haben der Ausbau von touristischen Einrichtungen bzw. Angeboten und die Änderung der Verkehrsführung. Die Verbesserung des ÖPNV und die Aufwertung der Grün-, Frei- und Spielplätzen werden als nicht so wichtig eingeschätzt.

Offene Fragen

Bei obigen Fragestellungen gab es zudem bei den Fragen zur Imagesteigerung, Stellplatzsituation, Verkehrsführung, zum Ausbau des Angebotes für Kinder/Jugendliche/Senioren, Ausbau des touristischen Angebotes, Aufwertung und Aufwertung der Grün-, Frei- und Spielflächen die Möglichkeit von freien Ergänzungen.

Hier gingen folgende Nennungen ein: (Anzahl der Nennungen in Klammern)

Änderung der Verkehrsführung an folgenden Stellen:

Hit-Markt (2)

Peter-Klein-Straße (2)

Karl-Tesche-Straße (2)

Parkverbot Peter-Klein-Straße (1)

Peter-Klöcker-Straße (1)

Kreisel (1)

Ausbau der Angebote für Kinder/Jugendliche/Senioren

Kinderspielplatz (3)

Sportplatz (1)

Hallenbad (1)

Mehrgenerationenwohnungen (1)

Bezahlbare Wohnungen (1)

Ausbau von touristischen Einrichtungen/Angeboten

Hallenbad (3)

Lokal/Restaurant (1)

Schiffsanleger (1)

Strandcharakter (ähnlich Andernach) (1)

Bei den Grün- und Freiflächen wurde genannt, dass diese bei Neuplanungen mehr berücksichtigt werden sollen und größere und mehr Abfallbehälter an den öffentlichen Grünflächen.

Im Rahmen der Ortsbesichtigung konnte letzteres bestätigt werden.

Foto 8: Abfallbehälter an der Mosel



(Eigene Aufnahmen)

Was gefällt Ihnen am besten im Gebiet?

- Mosel (7)
- Anbindung Innenstadt (7)
- Zentrale Lage (5)
- Einkaufsmöglichkeiten (4)
- keine Parkgebühren (1)
- Viele Parkplätze (1)
- Verkehrsrhig (1)
- Planung Hallenbad (1)
- Fahrradwege (1)
- Erreichbarkeit öffentlicher Dienstleistungen (1)
- Busverbindung (1)

Was stört Sie im Gebiet am meisten?

- Gewerbebetriebe (Kann, Schrotthandel) (4)
- Schlechte Straße (5)
- Parksituation (3)
- Lärmentwicklung 5-23 Uhr (2)
- Verkehr (LKW'S) (2)
- Keine Bürgersteige (2)
- Staub (1)
- wiederkehrende Verschmutzung (1)
- Hundekot in Grünanlagen (1)
- Partys & Grillfeten mit Geruchsentwicklung (1)

Verfall Autohaus Schilling (1)
unzureichende Straßenbeleuchtung (1)
Rumliegender Müll (1)
Nicht Kinderfreundlich (Spielplätze) (1)

Sonstige Anregungen und Wünsche, ergänzende Hinweise usw. zu notwendigen Maßnahmen in der Zukunft:

Parkplätze (3)
Straßensanierung (3)
Bau von Spielplätzen (2)
Beleuchtung des Moselufers (5)
Bau des Hallenbads (3)
Mehr Freizeit Aktivitäten (Sauna, Restaurant) (1)
Bessere Anbindung an öffentl. Nahverkehrs bis 1 Uhr (1)
mehr gehobene Wohnräume (1)
Bau Gehwege (2)
Radwege (1)
Verkauf von Grundstücken für Neubauten (1)
Bessere Sauberhaltung (1)

Zusammenfassende Bewertung der Antworten

Die Bewohner des Gebietes wollen alle dort wohnen bleiben und schätzen die zentrale Lage mit den Einkaufsmöglichkeiten, der guten Erreichbarkeit mit Pkw und ÖPNV ebenso wie die Nähe zur Mosel.

Als störend wird ein Teil der Gewerbebetriebe empfunden, wobei hier konkrete Nennungen erfolgten. Dringender Handlungsbedarf besteht in dem Ausbau der Peter-Klöckner-Straße und der Pastor-Klein-Straße, wobei hier auch direkt die Geh- und Radwegesituation sowie die Straßenbeleuchtung verbessert werden kann.

Ein wichtiger Aspekt, der ggfls. auch schon durch den Straßenausbau und die Beleuchtungssituation verbessert werden kann, ist die Verbesserung der Sicherheit und Sauberkeit im Gebiet.

Die Entwicklung zu einem durchmischten Gebiet wird befürwortet, wobei allerdings das störende Gewerbe ausgenommen wird.

3.9.3 Eigentümer

Die Kategorie der befragten Eigentümer bildet die Restmenge. Sofern Gewerbetreibende oder Bewohner Eigentum im Gebiet besitzen bzw. dieses nutzen, wurden sie mit den Fragebögen dieser Kategorien angeschrieben. Es erhielten folglich nur die Eigentümer im Gebiet den Eigentümerfragebogen, die dort weder ein Gewerbe betreiben noch dort wohnen. Teilweise waren es auch Adressen außerhalb von Koblenz.

Von den 28 angeschriebenen Eigentümern haben lediglich drei geantwortet. Einer hat das Grundstück nicht verpachtet und beabsichtigt es innerhalb der nächsten 4 Jahre selbst zu nutzen. Der andere hat das Grundstück in Erbpacht vergeben und beabsichtigt keine Eigennutzung. Der Dritte hat das Grundstück verpachtet und beabsichtigt keine Eigennutzung. Ein Interesse an Verkauf oder Neuordnung besteht nicht bzw. ist bei einem Eigentümer ungewiss. Alle drei Eigentümer sind mit der allgemeinen Situation im Gebiet sehr zufrieden, nur mit der Durchgrünung und Sauberkeit im Gebiet sind zwei Eigentümer unzufrieden. Bauliche Maßnahmen am Gebäude sind weniger dringend bzw. nicht beabsichtigt oder schon durchgeführt bzw. erbpachtbedingt nicht erforderlich.

Auf die Aufgaben antworteten nur zwei Eigentümer, wie folgt:

- sehr wichtig:
 - die Standortsicherung für die ansässigen Gewerbebetriebe (2)
 - langfristige Entwicklung zu einem durchmischten Dienstleistungs- und Wohnstandort unter Unterstützung der ansässigen Gewerbebetriebe bei Verlagerungsabsicht (1)
- wichtig:
 - Neubau von Gebäuden/Nachverdichtung (2),
 - Abriss von Gebäuden (1),
 - Sanierung /Ausbau der Straßen; Straßenraumgestaltung/Begrünung (2),
 - Ausbau/Verbesserung des ÖPNV,
 - Ausbau zusätzlicher Fuß- und Radwegeverbindungen (1),
 - Schaffung von Parkplätzen (2),
 - langfristige Entwicklung zu einem durchmischten Dienstleistungs- und Wohnstandort unter Unterstützung der ansässigen Gewerbebetriebe bei Verlagerungsabsicht (1)
- nicht wichtig:
 - Abriss von Gebäuden (1),
 - Ausbau/Verbesserung des ÖPNV (1),
 - Ausbau zusätzlicher Fuß- und Radwegeverbindungen (1),
 - umfassende Sanierung/Modernisierung von Gebäuden/Wohnungen (2),
 - Änderung der Verkehrsführung im Gebiet (2),
 - Aufwertung vorhandener Grün-, Frei- und Spielflächen (2)

4 Entwicklungsziele und Schwerpunkte

4.1 Allgemeine Entwicklungsziele

Zur Auffrischung werden hier nochmal die in Kapitel 3 erarbeiteten Leitlinien zusammenfassend wiedergegeben.

- Die Nutzungs- und Baustrukturdurchmischung prägt den Stadtteil der kurzen Wege und soll beibehalten werden. Eine strikte Trennung an sich verträglicher Nutzungen nebeneinander wird nicht angestrebt.
- Der Stadtteil Rauental strebt aufgrund der bereits hohen Einwohnerdichte nur noch ein moderates Bevölkerungswachstum und angemessenes Wachstum des Wohnungsbestandes an.
- Der Flächenbedarf an Bauflächen (Wohnbauflächen, gemischte Baufläche, gewerbliche Bauflächen und Sonderbauflächen) soll nicht zu Lasten der Grünstrukturen erfolgen. Die vorhandenen Grünstrukturen sollen gesichert und erhalten sowie, wenn möglich, erweitert und besser vernetzt werden.
- Die Wohn- und Arbeitsumfeldqualität soll durch **Sicherung der Grünstrukturen, Nahversorgung, Erreichbarkeit und Infrastruktursicherung** verbessert und für eine längere Wohndauer gestaltet werden.
- Jüngere und „sesshafte“ Einwohner sollen dadurch gewonnen werden, die Demografie positiv beeinflusst und die Umzugshäufigkeit reduziert werden.
- Das Wohnraumangebot für Mehrpersonenhaushalte und Personen in einem „sesshaften Alter“ soll erhöht werden, ohne dabei zu Lasten des bezahlbaren Wohnraumes auch für Einpersonenhaushalte zu gehen.
- Durch angemessene Flächenausweisungen sollen die Standorte von Betrieben sowie von Büro- und Verwaltungsgebäuden gesichert werden.
- Einschränkungen der Betriebe z.B. durch Auflagen aufgrund Emissionsschutzes durch unverträgliche Durchmischung sollen vermieden werden.
- Die gute Verkehrsanbindung des Stadtteils und des Stadtumbaugebietes soll dahingehend gesichert werden, dass nicht eine Verkehrszunahme beim motorisierten Individualverkehr den Zeitaufwand für die Fahrt zum Wohn- oder Arbeitsort über die Maßen verlängert.
- Hierzu sollen das vorhandene ÖPNV-Netz und die Vertaktung beibehalten und möglichst ausgebaut werden.
- Das vorhandene Fuß- und Radwegesystem soll verbessert und ausgebaut werden.
- Zäsuren sollen besser überwindbar werden.
- Die Gebäude sollen modernisiert und energetisch saniert werden.

Die Leitlinien stimmen im Wesentlichen mit den Ergebnissen der Befragung überein.

Allerdings werden einzelne Punkte von den Betroffenen anders gewichtet. So hat die Standortsicherung für die Gewerbetreibenden naturgemäß einen sehr hohen Stellenwert. Umso positiver zu sehen, ist die Einschätzung von beiden Betroffenenengruppen den Rauentaler Moselbogen zu einem durchmischten Dienstleistungs- und Wohnstandort zu entwickeln.

Da ebenfalls von den Gewerbetreibenden als auch den Bewohnern die zentrale Lage, die guten Einkaufsmöglichkeiten und die Nähe zur Mosel sehr geschätzt werden, ist dies ein zentraler Punkt das Image des Gebietes aufzuwerten und die Nutzungsdichte zu erhöhen.

Tabelle 29: Unzufriedenheit/Wichtigkeit der allgemeinen Aufgaben

Zufriedenheit negativ/ Wichtigkeit hoch	Gewerbe- treibende	Bewohner	Ortsbesich- tigung
Umfassende Sanierung von Gebäuden	81,3 %	91,7 %	+
Standortsicherung für die an- sässigen Gewerbebetriebe	93,8 %	66,7 %	tlw.
Langfristige Entwicklung zu einem durchmischten Gebiet	87,5 %	58,3 %	++
Ausbau der Straßen	66,7 %	75,0 %	++
Neubau von Gebäu- den/Nachverdichtung	58,8 %	66,7 %	++
Ausbau zusätzlicher Fuß- und Radwegeverbindungen	61,1 %	66,7 %	+
Sicherheit	52,9 %	58,3 %	?
Sauberkeit	44,4 %	66,7 %	++
Abriss von Gebäuden	56,3 %	54,5 %	+
Änderung der Verkehrsführung im Gebiet	52,9 %	33,3 %	tlw.
Erreichbarkeit ÖPNV/ Verbes- serung des ÖPNV*	18,8 % / 55,6%	8,3 % / 25,0 %	0
Stellplätze / Schaffung von Parkplätzen*	38,9 % / 58,8%	33,3 % / 75,0%	tlw.
Durchgrünung / Aufwertung vorhandener Grünflächen*	27,8 % / 38,9%	8,3 % / 33,3%	0
Ausbau Angebote für Kin- der/Jugendliche/Senioren		54,5 %	
Ausbau von touristischen Ein- richtungen		41,7 %	

* 1. Nennung: Unzufriedenheit / 2. Nennung: Wichtigkeit der Aufgabe

++ = sehr wichtig + = wichtig 0 = neutral tlw. = an einigen Stellen im Gebiet
 ? = durch reine Ortsbesichtigung (tagsüber) nicht zu beurteilen

Die Ortsbesichtigungen erfolgen vor der Befragung, d.h. unbeeinflusst von deren Ergebnissen. Bei den Ortsbesichtigungen wurde seitens der Bearbeiterin ein neutraler Blickwinkel angesetzt, der die Potentiale des Gebietes bedingt durch seine Lage und Flächenpotentiale sowie die potentiellen Interessen unter fachlichen Gesichtspunkten widerspiegelt. Obige Tabelle zeigt, dass sich die Einschätzungen aus der Ortsbesichtigung und die Ergebnisse der Befragung im Wesentlichen decken.

Die einzelnen Aspekte beeinflussen sich gegenseitig sehr stark. Die Wechselwirkungen werden unter den einzelnen Maßnahmen verdeutlicht.

4.2 Räumliche Handlungsschwerpunkte

Der Rauentaler Moselbogen bietet mit seinen Qualitäten und Flächenpotentialen einen herausragenden Standort, die Leitlinien der Gesamtstadt und des Stadtteils umzusetzen. Von daher sollte er als räumlicher Handlungsschwerpunkt in der Stadt Koblenz erwähnt werden.

Die Umsetzung kann, wie die vergangenen rund 20 Jahre seit Aufgabe der Mineralöllager und des Schlachthofes mit Nutztviehhof belegen, aber nicht als Selbstläufer betrachtet werden. Hierzu müssen zuvor und begleitend eine Vielzahl von koordinierten Maßnahmen in dem Gebiet umgesetzt werden.

Die räumlichen Handlungsschwerpunkte im Gebiet ergeben sich aus den Ortsbesichtigungen und der Auswertung der Befragung der Betroffenen.

Von den Betroffenen wurden die in Kapitel 4.2.2 bis 4.2.10 behandelten Punkte der Unzufriedenheit und der Wichtigkeit bei den Aufgaben am meisten genannt und/oder wurden davon unabhängig durch die Ortsbesichtigungen erkannt.

4.2.1 Vorbemerkung zu allen räumlichen Handlungsschwerpunkten

Wie Plan 2 und Kapitel 3.8 zeigt befinden sich über 70 % der Fläche im Rauentaler Moselbogen in Privateigentum. Bei Privateigentum, dass nicht dem Standort entsprechend intensiv genutzt wird, besteht stets die Gefahr einer Veräußerung oder Umnutzung, auch wenn dies in der Befragung verneint wird. So ist es grundsätzlich bei den Privatflächen im Gebiet möglich, dass sich dort Folgenutzungen ansiedeln die städtebaulich nicht erwünscht sind und den Stadterneuerungsprozess erheblich behindern können. So ist nicht nur die Ansiedlung von störendem Gewerbe, sondern z.B. auch von Vergnügungsstätten (Diskotheken oder große Spielhallen) oder Bordellen derzeit nicht ausgeschlossen. Bei den erst kürzlich bebauten Flächen ist dies sicherlich unwahrscheinlicher, als bei den ungenutzten oder mindergenutzten sowie den seit Jahrzehnten unveränderten Flächen. Damit der Stadterneuerungsprozesse in die beabsichtigte Richtung verläuft (Umstrukturierung in einen Wohn- und Dienstleistungsstandort), sollten die planerischen Nutzungsziele gesichert werden. Eine Sicherung ist nur über verbindliche Bauleitplanung möglich. Beim derzeitigen Planungsrecht, d.h. Beurteilung von Bauvorhaben nach § 34 BauGB besteht keine Steuerungsmöglichkeit. Für die einzelnen Handlungsschwerpunkte werden deshalb im Folgenden auch Empfehlungen hinsichtlich der Einleitung von Bauleitplanverfahren gegeben.

4.2.2 Südliche Peter-Klößner-Straße

(von Schlachthofstraße bis Einmündung Karl-Tesche-Straße)

Die Peter-Klößner-Straße ist auf der kompletten Länge in einem schlechten baulichen Zustand, sie verfügt nur teilweise über einen Gehweg. Im südlichen Abschnitt ist die Fahrbahn relativ intakt und ein Gehwegweg auf der westlichen Seite (zum Einzelhandel gelegen) vorhanden.

Im Süden, d.h. im Entree zu dem Stadtumbaugebiet von der Schlachthofstraße aus, reicht der Asphalt auf der östlichen Straßenseite bis zu den Einfriedungen der ansässigen Betriebe. (Anmerkung: die drei letzten Aufnahmen wurden sonntags gemacht und dürfen nicht auf die Stellplatzsituation schließen lassen).

Der ansässige Recyclingbetrieb wird sowohl den Bewohnern als auch von einigen Gewerbetreibenden als störend empfunden, vor allem hinsichtlich Lärmbelastung.

Foto 9: südliche Peter-Klöckner-Straße



Zufahrtsituation von Schlachthofstraße

Müll entlang der rechten Einfriedung



Blick auf Spetionsgelände

Blick auf Recyclingbetrieb

Dieser erste Eindruck der Straße verleitet dazu Verpackungen etc. nicht ordnungsgemäß zu entsorgen, sondern einfach auf die Straße zu werfen. Das hat zur Folge, dass die Gebietsansässigen mit der Sauberkeit unzufrieden sind und das Image des Gebietes leidet. Das Sicherheitsgefühl kann durch diesen Eindruck negativ beeinflusst werden.

Die Flächen westlich der Peter-Klöckner-Straße wurden erst vor kurzem in Einzelhandelsflächen umgenutzt. Sie stellen sich optisch ansprechend und gepflegt dar. Eine erneute Umnutzung in absehbarer Zeit steht nicht zu vermuten. Die Flächen östlich der Peter-Klöckner-Straße sind schon seit Jahrzehnten so genutzt wie derzeit. Sie befinden sich in Privateigentum. Hier wird die Steuerung über Bauleitplanung empfohlen.

Für die Straße an sich und teilweise die baulichen Anlagen bzw. Flächen östlich der Peter-Klöckner-Straße gibt einen mittleren städtebaulichen Handlungsbedarf.

Maßnahmen

- ❖ Verkehrsplanerische Begleituntersuchung zur Prüfung der Leistungsfähigkeit des Einmündungsbereiches
- ❖ Ausbau der Straße mit Gehwegen und Begrünung, ggfls. mit Grunderwerb
- ❖ Evtl. Umgestaltung des Knotenpunktes ggfls. mit Grunderwerb
- ❖ Einwirken auf Eigentümer zur Gestaltung der Einfriedungen
- ❖ Bauleitplanung zur Vermeidung ungesteuerter städtebaulicher Entwicklung bei Folgenutzungen und Beachtung des Schallschutzes für die Flächen östlich der Peter-Klöckner-Straße
- ❖ Ggfls. Verlagerung der Spedition und des Recyclingbetriebes in ein Gewerbegebiet ohne Nutzungskonflikte mit Wohnbebauung
- ❖ Unterstützung bei Verlagerungsabsichten durch Beratung bei Bedarf
- ❖ Ggfls. Gefahrforschung / Altlastengutachten, Schalltechnische Gutachten

4.2.3 Mittlere Peter-Klöckner-Straße

(zwischen Einmündung Karl-Tesche-Straße und Pastor-Klein-Straße)

Weiter nach Norden Richtung Mosel verbessert sich der Eindruck nicht. Der mittlere Teil der Peter-Klöckner-Straße ist nicht nur von dem Zustand der Straße sondern vor allem durch die mindergenutzten Baulichkeiten der ehemaligen Spedition und die Brachfläche des ehemaligen Nutzviehhofes geprägt. Letzterer befindet sich im Eigentum der Stadt Koblenz, so dass hierüber eine qualitative Folgenutzung sichergestellt werden kann. Ggfls. wird die ansässige Fa. Canyon Bicycles GmbH, über die südlich der Spedition liegende Freifläche hinaus, bis auf den ehemaligen Nutzviehhof erweitern. Bei einer Entwicklung der Fläche ist auf die ordnungsgemäße Erschließung der Landwirtschaftskammer zu achten. Ebenso ist bei der Folgenutzung des Geländes darauf zu achten, dass keine emittierenden Betriebe angesiedelt werden, die einer langfristigen Umstrukturierung des Gebietes in einen Dienstleistungs- und Wohnstandort hinderlich sein könnten.

Die Flächen östlich der Peter-Klöckner-Straße befinden sich in Privateigentum, wobei eine Fläche schon seit längerem ungenutzt ist bzw. Leerstände verzeichnet. Hier kann steuernde Bauleitplanung erforderlich werden.

Foto 10: mittlere Peter-Klöckner-Straße



Blick Richtung Schlachthofstraße



Mindergenutzte Fläche und Hallen einer ehemaligen Spedition



derzeitige Brachfläche des ehemaligen Nutzviehhofes (Potentialfläche)



neu errichtete Landwirtschaftskammer (wirkt wie ein positiver Fremdkörper in der Umgebung)

Für die Straße an sich und die baulichen Anlagen bzw. Flächen (mit Ausnahme der Landwirtschaftskammer) westlich und östlich der Peter-Klößner-Straße gibt einen hohen städtebaulichen Handlungsbedarf.

Maßnahmen

- ❖ Ausbau der Straße mit Gehwegen und Begrünung, ggfls. mit Grunderwerb
- ❖ Forcierung einer qualitativen Folgenutzung des ehemaligen Nutzviehhofes
- ❖ Einwirken auf Eigentümer zur Umnutzung des Speditionsgeländes
- ❖ Bauleitplanung zur Vermeidung ungesteuerter städtebaulicher Entwicklung bei Folgenutzungen und Beachtung des Schallschutzes für die Flächen östlich der Peter-Klößner-Straße
- ❖ Ggfls. Gefahrerforschung / Altlastengutachten, Schalltechnische Gutachten

4.2.4 Nördliche Peter-Klöckner-Straße

(ab Einmündung Pastor-Kleinstraße Richtung Mosel)

Im nördlichen Teil der Peter-Klöckner-Straße kommen noch Leerstände und Mindernutzungen hinzu. Die Außenanlagen vor den leerstehenden und mindergenutzten Gebäuden sind nicht gepflegt.

Insgesamt hinterlassen der Straßenzug und ein Teil der Gebäude den Eindruck eines stark vernachlässigten Gebietes; Investitionsinteresse kann dadurch bei Eigentümern und ggfls. ansiedlungswilligen Betrieben oder Wohnbauflächenentwicklern nicht geweckt werden.

Foto 11 nördliche Peter-Klöckner-Straße



Blick auf Autolackiererei (Mindernutzung)



wie links und mit ungepflegten Vorflächen



Blick zur Schlachthofstraße mit minder- bzw. ungenutzten Hallen einer ehemaligen Spedition



Blick Richtung Mosel: rechts mindergenutztes Gelände der Autolackiererei, links leerstehendes Autohaus

Im Westen der Peter-Klöckner-Straße (Verlängerung der Pastor-Klein-Straße) wandelt sich das Bild. Hier ist erkennbar, welche Potentiale das Gebiet verbirgt. Die private Erschließung und Bebauung erfolgte auf dem Gelände eines ehemaligen Abbruchunternehmens und wird von den Bewohnern vor allem aufgrund der Nähe zur Mosel geschätzt. Allerdings birgt die Umnutzung von ehemaligen Gewerbeflächen in Bauflächen auch stets das Risiko miteinander unverträgliche Nutzungen zusammenzuführen und Konflikte herbeizuführen. Aus den Befragungen der Bewohner ging deutlich hervor, dass ein Teil des umgebenden Gewerbes als störend empfunden wird. Eine ungesteuerte Entwicklung würde daher der Standortsicherung von Gewerbebetrieben widersprechen. Hier gilt es gemeinsam mit den Betroffenen langfristige Ziele zu verfolgen.

Foto 12: neue Wohnbebauung „Am Moselstausee“*Zufahrtssituation, links Grünzone mit Fußweg, rechts leerstehendes Autohaus**Zufahrtssituation mit Blick auf neue Bebauung**neue Wohnbebauung aus Richtung Mosel**Konfliktpotential für lange ansässige Betriebe durch heranrückende Wohnbebauung*

Das Gelände zwischen den Gewerbebetrieben und der Wohnbebauung wird derzeit ebenfalls zu einer Wohnbaufläche für Mehrfamilienhäuser entwickelt. Diese Potentialfläche ist folglich belegt. Der Bebauungsplan 308 befindet sich in Aufstellung und befasst sich auch mit dem Schallschutz.

Für die Gelände östlich der Peter-Klöckner-Straße wird aufgrund deren Mindernutzung eine steuernde Bauleitplanung (auch zum Schutz der heranrückenden Wohnbebauung) empfohlen.

Foto 13: Potentialfläche im Nordwesten der Peter-Klöckner-Straße*Blick aus Richtung Mosel auf derzeit als Lagerfläche genutztes Areal**Blick von Peter-Klöckner-Straße, links leerstehendes Autohaus*

Für die Straße an sich und die baulichen Anlagen bzw. Flächen westlich und östlich der Peter-Klöckner-Straße gibt einen hohen städtebaulichen Handlungsbedarf.

Eine Ausnahme bildet die neue Wohnbebauung im Westen. Hier gibt es innerhalb des gut abgrenzbaren Teilbereiches keinen Handlungsbedarf. Die Befragungsergebnisse bestätigen dies. Es wird empfohlen diesen Teilbereich aus dem Programmgebiet zu entnehmen.

Maßnahmen

- ❖ Ausbau der Straße mit Gehwegen und Begrünung, je nach künftiger Nutzung östlich der Peter-Klöckner-Straße kann der Ausbau hier in geringere Breite und ggfls. mit einseitigem Gehweg erfolgen
- ❖ Forcierung einer qualitativen Folgenutzung des ehemaligen Autohauses
- ❖ Einwirken auf Eigentümer zur Umnutzung der Autolackiererei und des Betonwerkes
- ❖ Ggfls. Bauleitplanung zur Vermeidung ungesteuerter städtebaulicher Entwicklung bei Folgenutzungen und zur Beachtung des Schallschutzes
- ❖ Ggfls. Gefahrerforschung / Altlastengutachten, Schalltechnische Gutachten

4.2.5 Westliche Pastor-Klein-Straße

(von Peter-Klöckner-Straße bis zum Fußweg)

Sofern das Gebiet über die Peter-Klöckner-Straße befahren oder betreten wird, steigert die Pastor-Klein-Straße den ersten Eindruck des Gebietes noch. Der Zustand der Pastor-Klein-Straße wird auch in den Fragebögen öfters besonders unbefriedigend und als Einzelmaßnahme benannt.

Die nachfolgende Beschreibung erfolgt von West nach Ost.

Direkt zu Beginn der Pastor-Klein-Straße fällt der Zustand der Straße auf. Die Gehwege sind nicht befestigt und rechts und links der Straße liegen minder- und ungenutzte Grundstücke; zum Straßenraum zu auf den Privatgrundstücken und im öffentlichen Raum macht sich Vegetation breit.

Foto 14: westliche Pastor-Klein-Straße



Blick aus der Peter-Klöckner-Straße, links Autolackiererei, rechts ehemalige Spedition



Hallen der ehemaligen Spedition



Bauhof und Lagerfläche

jeweils nördlich der Pastor-Klein-Straße gegenüber der ehemaligen Spedition



mindergenutzte Stellplatz- und Lagerfläche

jeweils nördlich der Pastor-Klein-Straße gegenüber der ehemaligen Spedition

Die Eckgrundstücke zur Peter-Klöckner-Straße wurden bereits in Kapitel 4.2.4 beschrieben. Zudem grenzen nördlich der Pastor-Klein-Straße an das Eckgrundstück der Autolackiererei Flächen an, die derzeit als Lagerfläche für ein Tiefbauunternehmen und als Stellplatzfläche mindergenutzt werden. Alle genannten Flächen befinden sich in Privateigentum. Hier wird dringend die Steuerung über Bauleitplanung empfohlen.

Sowohl für die Straße an sich, als auch die baulichen Anlagen bzw. Flächen nördlich und südlich gibt einen hohen städtebaulichen Handlungsbedarf.

Es schließen sowohl nördlich als auch südlich der Pastor-Kleinstraße bebaute Betriebsgrundstücke an. Im Norden liegen drei Firmen, die sich eine gemeinsame private Zufahrt teilen, und im Süden der Neubau der Firma Canyon Bicycles. In diesem Teilstück der Pastor-Klein-Straße ist besonders deutlich die Dimensionierung des Straßenraumes zu erkennen. Die Breite der öffentlichen Fläche beträgt 16 m. Südlich der Fahrbahn (auf dem folgenden Foto links) sind unbefestigte Senkrechstellplätze, die durch ein Hochbord von der Fahrbahn abgetrennt sind. Augenscheinlich hat auch ein Eigentümer den Gehwegbereich vor seinem Betriebsgelände selbst hergerichtet, um bei Kunden einen besseren Eindruck zu machen.

Foto 15: noch westliche Pastor-Klein-Straße



Blick von Ost nach West, links Canyon, Pkw stehen auf öffentlicher Fläche, rechts Elektro Weiler



vermutlich in Eigenabhilfe angelegter Gehweg vor dem Betriebsgelände der Elektrofirma

Für die Straße an sich (gesamte öffentliche Fläche) gibt es einen hohen Handlungsbedarf.

Maßnahmen

- ❖ Ausbau der Straße mit Stellplätzen, Begründung und Gehwegen (analog Karl-Tesche-Straße)
- ❖ Revitalisierung / intensivere Nutzung der (ehemaligen) Betriebsflächen
- ❖ Einvernehmliche ggfls. mittel- bis langfristige Umstrukturierung in gemischte Dienstleistungs- und Wohnfläche
- ❖ Steuerung über Bauleitplanung zur Vermeidung von städtebaulichen Fehlentwicklungen und Sicherung der Umsetzung des Konzeptes
- ❖ Möglichst Verlagerung der vorhandenen Betriebe (mit Ausnahme Fahrradherstellung, Elektrobetrieb, Sanitärbetrieb und Yachthandel)
- ❖ Unterstützung bei der Verlagerung durch Beratung
- ❖ Ggfls. Gefahrerforschung / Altlastengutachten, Schalltechnische Gutachten

4.2.6 Nord-Süd-Grünzug mit Fuß-/Radweg

Ca. in der Mitte der Pastor-Klein-Straße wird das Gebiet in Nord-Süd-Richtung durch einen gestalteten Grünstreifen mit Fuß-/Radweg unterbrochen. An den Einmündungen des Fußweges auf die jeweiligen Straßen und auch innerhalb wird der Raum aufgeweitet und durch Bepflanzung und Sitzmobiliar strukturiert und begrenzt. Dieser Grünstreifen und Fußweg wird in den Befragungen positiv erwähnt, er bildet einen guten Ansatz das Gebiet aufzuwerten und kann als Initial-Vorabmaßnahme gewertet werden. Die Gesamtanlage vermittelt einen bildlichen Eindruck, wie sich das Gebiet einmal darstellen könnte. Besonders sollte erwähnt werden, dass der Fußweg beleuchtet ist.

Foto 16: Fuß-/Radweg



Grünstreifen mit Fußweg ca. in der Mitte der Pastor-Klein-Straße



Platzbildende Elemente an den Einmündungen des Fußweges auf die Straßen

*Blick aus Karl-Tesche-Straße**südlicher Teil, Richtung Hit**Blick aus Pastor-Klein-Straße, rechts Canyon**Blick aus Richtung Mosel*

Für den Fußweg und die Grünzone gibt es keinen städtebaulichen Handlungsbedarf.

4.2.7 Östliche Pastor-Klein-Straße mit Hallenbadneubau

(vom Fuß-/Radweg bis zur Ludwig-Erhard-Straße)

Unmittelbar nach dem mustergültigen Fuß-/Radweg mit den gepflegten Grünanlagen schließt nördlich der Pastor-Klein-Straße ein neu errichtetes Rehaszentrum mit Ärzten unterschiedlicher Fachrichtungen an. Im Außengelände des Rehaszentrums befinden sich neben Stellplätzen auch Ruhezonen für die Patienten und Mitarbeiter.

Foto 17: Rehaszentrum



nördlich Pastor-Klein-Straße: neues Rehaszentrum, Blick von Mosel



Blick von Pastor-Klein-Straße

*Ruhebereiche zum Rehazentrum**Blick von den Parkplätzen des Rehazentrums auf Potentialfläche für Schwimmbadneubau*

Unmittelbar östlich an das Rehazentrum schließt sich eine große Potentialfläche an. Hier befanden sich früher die Mineralöllager. Nach den aktuellen Planungen der Stadt Koblenz soll die Fläche erworben, baureif gemacht (Altlasten) und mit einem Hallenbad bebaut werden.

Foto 18: Potentialfläche Schwimmbad*Blick vom Bürohaus Moselbogen Richtung Rehazentrum**Blick von der Pastor-Klein-Straße*

Diese öffentliche Nutzung kann ein Initialprojekt für das Stadtumbaugebiet sein.

Der Standort wurde sowohl durch die „Bädermarktanalyse“ der Firma Altenburg im Jahr 2008 als auch durch die „Machbarkeitsstudie zur künftigen Gestaltung der Koblenzer Bäderlandschaft“ durch die Firma con.pro GmbH im Jahr 2013 geprüft und von beiden Gutachtern als bester Standort bewertet. Ein Bodengutachten bestätigt die Bebaubarkeit des Grundstückes. Das Badkonzept ist auf die Schaffung eines Angebotes für Sport-Hallenbadwasserflächen ausgerichtet und nicht in Richtung Erlebnisbad. Beide Gutachter kommen zu dem Ergebnis, dass der Bedarf in Koblenz beim Sport- bzw. Vereins- und Schulschwimmen liegt. Dies beinhaltet auch Schwimmen aus gesundheitlichen und therapeutischen Gründen. Entsprechend der Zielgruppe soll auch das Raumkonzept gestaltet werden.

Folgendes Raumprogramm wird aktuell vom Sport- und Bäderamt vorgeschlagen (Entwurf des Bäderkonzeptes Stand 30.06.2015, beschlossen vom Stadtrat am 24.07.2015 mit Ergänzungen)

„Allgemeines

- *Barrierefreiheit der Anlage;*
- *Eingangsbereich/Foyer für Kasse, Kassenautomat und Bade- und Sportartikel-Verkaufsshop;*
- *Zusammenhängender Gastro- bzw. Bistrobereich für Foyer Bad und Sauna (mit nur einer Kücheneinheit)*
- *125 Pkw- Parkplätze (zzgl. 5 Behinderten Parkplätze) und getrennt davon 43 Fahrrad- und Motorradplätze*

Hallenbad

- *-Sportbecken, 25 m lang, mit 6 Bahnen, wettkampfgerecht ausgestattet (Anschlagwände, Zeitmessung, Anzeigetafel etc.), Wassertiefe 1,35 bis 3,80 m, separates Sprungbecken für 1 m und 3 m sowie 5 m Plattform (Ausstattung wie altes Hallenbad Weißer Gasse)*
- *Bewegungsbecken*
- *Kurs- und Lehrschwimmbecken, ca. 150 qm mit Hubboden (1,00 bis 1,80 m Wassertiefe, optional mit zusätzlichen Attraktionen, z.B. einer Kletterwand;*
- *Eltern-Kleinkind-Bereich, ca. 50 qm (Wassertiefe 0,00 bis 0,40 m), mit Spielgeräten, Baby-rutsche, Wickelraum, WC und Sitzplätze in direkter Nähe;*
- *Aufenthaltsflächen sowohl innen wie außen (z.B. Lese- und Ruheraum, Wintergarten mit Liegen und Sonnenliegen außen, Wärmebänke, sonstige Sitzmöglichkeiten sowohl für Gäste als auch für Zuschauer und Wettkämpfer);*
- *Umkleide- und Sammelumkleideschränke;*
- *Nebenraumprogramm (Putzräume, Sozial- und Aufenthaltsräume für die Mitarbeiter etc.)*

Saunaanlagen (unter zusätzlicher Beachtung der Reichleineine für den Saunabau von Deutschen Sana Bund e.V.)

- *3 Saunen innen, inkl. Dampfsauna für insgesamt 50-60 Personen;*
- *Tauch- und Fußwärmebecken innen;*
- *2 Saunen außen, für 30-40 Personen;*
- *Tauchbecken und kleines, abdeckbares Becken außen;*
- *Großzügige Ruhe- und Aufenthaltsflächen innen und außen;*
- *Umkleideschränke;*
- *Attraktiv angelegter, großzügiger Saunagarten;*
- *Option: Erweiterung der Sauna innen und außen bei entsprechender Nachfrage.“*

Voraussichtlich wird das Hallenbad über die Sommermonate, während es Freibadbetriebes geschlossen. Hiermit wird auch das Personal effektiv eingesetzt.

Seitens der Befragten wird das Projekt unterschiedlich betrachtet, teilweise stark befürwortet und teilweise eher kritisch, wegen der steigenden Verkehrs- und Lärmbelastung einhergehend mit einer Verschlechterung der Stellplatzsituation.

Deshalb ist bei der Planung ein besonderes Augenmerk auf eine Bauweise zu legen, die die Umgebung so wenig wie möglich belastet. Nach aktuellem modifiziertem Planungsstand sind keine Außenschwimmbereiche geplant, so dass der mit Schwimmbetrieb einhergehende Lärm im Gebäude verbleibt. Hinsichtlich des Verkehrs sind die Straßenräume großzügig genug diesen aufzunehmen. Eine Verschärfung kann allerdings an den Knotenpunkten, insbesondere in den Spitzenzeiten, entstehen. Da eine geänderte Verkehrsführung auch bei der Hälfte der Gewerbetreibenden als wichtige Aufgabe angesehen wurde, sollte zur Erfassung der Belastungssituation im Bestand und Folgenabschätzung eine verkehrsplanerische Begleituntersuchung erfolgen, die bei Bedarf auch Lösungsansätze insbesondere an den Knotenpunkten aufzeigt.

Der ruhende Verkehr für das Hallenbad muss so geordnet werden, dass er auf den zugehörigen Flächen untergebracht wird. In einer Planfassung für den Hallenbadneubau ist die Errichtung eines Parkhauses südlich der Pastor-Klein-Straße, gegenüber der Potentialfläche für den Hallenbadneubau, geplant. Diese mindergenutzte nur teilbefestigte Fläche wird derzeit als Stellplatz für Wohnmobile und Reisebusse genutzt und befindet sich im Eigentum der Stadt Koblenz. Die Fläche ist von der Pastor-Klein-Straße aus von dichten freiwachsenden Hecken mit Bäumen abgegrenzt und kaum einsehbar.

Foto 19: Stellplatzfläche



südlich Pastor-Klein-Straße: Mindergenutzte Stellplatzfläche (links im Bild), nördlicher Teil zur Pastor-Klein-Straße bewirtschaftet für Wohnmobile (Eigentum Stadt), südlicher Teil zur Karl-Tesche-Straße (rechts im Bild) in Privateigentum

Derzeit wird geprüft, ob diese Fläche als Parkfläche für den Badbetrieb benötigt wird oder ob die Fläche für den Hallenbadneubau über eine genügende Größe verfügt, um dort die für das Hallenbad erforderlichen Stellplätze unterzubringen. Diskutiert wird ebenfalls noch die Erhebung von Parkgebühren. Voraussichtlich wird davon Abstand genommen, um dem neuen Hallenbad das Bestehen unter den Bädern des Umlandes zu erleichtern, die keine Parkgebühren erheben. Sofern keine Parkgebühren erhoben werden, ist nicht von einem erhöhen Parkdruck in der Umgebung auszugehen.

Hierzu muss auch angemerkt werden, dass die bereits vorhandenen Betriebe in der Umgebung bei der Neuerrichtung ihrer Gebäude dafür Sorge zu tragen hatten, dass Mitarbeiter und Besucher ein Stellplatz auf dem eigenen Gelände zur Verfügung steht und nicht in den öffentlichen Straßenraum ausgewichen werden muss.

Die Neuerrichtung eines Schwimmbades bringt zugleich die Chance mit, das Gebiet besser an den ÖPNV und den Radverkehr anzubinden.

Die Fläche, die als Parkhaus angedacht ist, ging seinerzeit durch einen Tausch in das Eigentum der Stadt über. Der Betriebshof des städtischen Tiefbauamtes verlagerte an einen anderen Standort, so dass das Areal des Betriebshofes incl. Gebäuden mit der Potentialfläche für das Parkhaus mit der Eigentümerin des angrenzenden Hotels getauscht werden konnte.

Der ehemalige Betriebshof liegt näher an dem Hotel, die Folgenutzung ist unbekannt.

Foto 20: ehemaliger Betriebshof des städtischen Tiefbauamtes



Parkplatzfläche zum Hotel, östlich der Fläche für Wohnmobile (Privateigentum)

getauschte Fläche: derzeit Wohnmobilstellplatz im Eigentum der Stadt



Ehemaliger Betriebshof des städtischen Tiefbauamtes

Bei dem Grundstückstausch wurde eine Rückkaufoption zugunsten der damaligen Eigentümerin vereinbart, die gezogen werden kann, wenn die Stadt auf der Fläche nicht bis Ende Juli 2018 Stellplätze anlegt.

Unabhängig von dieser Vertragsklausel ist eine Fläche dieser Größenordnung in zentraler Lage durch Stellplätze nicht optimal genutzt. Es sollte grundsätzlich eine intensivere Nutzung geprüft werden. Die angestrebte langfristige Entwicklung des Gebietes in einen durchmischten

Dienstleistungs- und Wohnstandort eröffnet auch für die Nutzung dieser Fläche vollkommen neue Optionen. In unmittelbarer Nähe der Fläche finden sich keine wesentlich störenden Betriebe mehr, so dass eine Kombination von Wohnnutzung und Büros ggfls. mit einem parkähnlichen Innenhof / Außenanlagen sicherlich die städtebaulich erstrebenswertere und auch rentablere Nutzung wäre.

Zur Verwirklichung eines hochwertigen Städtebauprojektes müssen allerdings noch die umgebenden Rahmenbedingungen hergerichtet bzw. fest in Aussicht gestellt werden. Dazu gehört in jedem Fall der Ausbau der Pastor-Klein-Straße auch im östlichen Teilabschnitt.

Neben der Schaffung einer investitionsfreudigen Umgebung obliegt der Stadt Koblenz aber auch die Sicherung der Umsetzung von hochwertigen Nutzungen. Hierzu muss möglichen Fehlentwicklungen durch Bauleitplanung von vorneherein entgegengewirkt werden. Die Fläche des ehemaligen Bauhofes befindet sich in Privateigentum. Hier wird dringend die Steuerung über Bauleitplanung empfohlen.

Foto 21: östliche Pastor-Klein-Straße



Blick von West nach Ost mit provisorischer Straßenbeleuchtung, im Hintergrund Hotel



Blick von Ost nach West, im Hintergrund Elektrofirma



Blick von Ludwig-Erhard-Straße, links Wohnhaus, rechts Hotel



Blick von Ost nach West, links ehemaliger Betriebshof, rechts Potentialfläche Hallenbad

Für die Straße an sich und die freien Flächen südlich und nördlich der Pastor-Klein-Straße gibt einen sehr hohen städtebaulichen Handlungsbedarf.

In Verlängerung über die Ludwig-Erhard-Straße hinaus ist das Moselufer zu erreichen. Hier befinden nördlich dieses Teilstückes ein Hotel und der Bürokomplex Moselbogen, als Neubauten beide außerhalb des vorgeschlagenen Programmgebietes. Südlich der Pastor-Kleinstraße liegt ein Wohn-/Gewerbehaus auf einem verwilderten Grundstück. Von dem Wendebereich, in dem öffentliche Stellplätze abmarkiert sind, gelangt man zu Fuß oder mit dem Fahrrad zur Mosel und zur Schleuse, auf der die Mosel überquert werden kann. Die Stellplätze im Wendebereich sind, vor allem bei schönen Wetter komplett belegt. Die Erreichbarkeit der Schleuse und somit die Möglichkeit zur Überquerung der Mosel ist derzeit nicht barrierefrei.

Mit der Einbeziehung dieses Teilstückes kann die Erreichbarkeit der Mosel verbessert, der ruhende Verkehr neu geordnet und die Überquerung der Mosel barrierefrei hergestellt werden. Das Umfeld mit dem Wohn-/Gewerbehaus kann attraktiver gestaltet werden. Damit wird nicht nur ein Beitrag zur Schaffung eines angenehmen Wohn- und Arbeitsumfeldes geleistet, sondern auch der Aspekt des Tourismus und der Naherholung berücksichtigt.

Foto 22: Pastor-Klein-Straße zwischen Ludwig-Erhard-Straße und Schleuse



Blick von der Einmündung Karl-Tesche-Straße in Richtung Mosel



Wohnhaus südlich der Pastor-Klein-Straße



Parkplätze für Besucher des Mosuleums



Fuß-/Radweg entlang der Mosel bzw. vom Wendepunkt zur Schleuse



Blick aus dem Plangebiet auf die Schleuse



Treppe auf die Schleuse (Fuß-/Radweg zum Überqueren der Mosel)

Für die Straße an sich und die Verbindung zur Schleuse sowie und die bebaute Fläche südlich der Pastor-Klein-Straße gibt einen mittleren städtebaulichen Handlungsbedarf. Es wird empfohlen die Verbindung zur Schleuse in das Programmgebiet mit aufzunehmen.

Maßnahmen

- ❖ Ausbau der Straße mit Gehwegen und Begrünung, je nach künftiger Nutzung südlich der Pastor-Klein-Straße kann der Ausbau hier in geringere Breite als der verfügbaren 16 m erfolgen
- ❖ Ordnung des ruhenden Verkehrs
- ❖ Forcierung des Hallenbadneubaus
- ❖ Verkehrsplanerische Begleituntersuchung
- ❖ Forcierung einer qualitativen hochwertigen Folgenutzung der teilbefestigten Fläche zwischen Karl-Tesche-Straße und Pastor-Klein-Straße östlich des Fußweges ggfls. gemeinsam mit ehemaliger Betriebshoffläche
- ❖ Einwirken auf Eigentümerin zwecks gemeinsamer Entwicklung eines hochwertigen Städtebauprojektes
- ❖ Bauleitplanung zur Vermeidung ungesteuerter städtebaulicher Entwicklung bei Folgenutzungen und zur Beachtung des Schallschutzes, insbesondere für die Fläche des ehemaligen Bauhofes
- ❖ Ggfls. Gefahrerforschung / Altlastengutachten, Schalltechnische Gutachten
- ❖ Barrierefreie Anbindung an das nördliche Moselufer
- ❖ Anbindung an den ÖPNV

4.2.8 Karl-Tesche-Straße und Ludwig-Erhard-Straße

Beide Straßen an sich machen einen sehr guten baulichen und gestalterischen Eindruck. Die Straßenräume sind begrünt und der ruhende Verkehrs geordnet. Die Karl-Tesche-Straße wurde in zwei Bauabschnitten von 2003 und 2008 ausgebaut.

Foto 23: Karl-Tesche-Straße und Ludwig-Erhard-Straße



Blick von der Peter-Köckner-Straße



Einfriedung



bewirtschafteter Parkplatz



abknickende Vorfahrt



Ludwig-Erhard-Straße



Einmündung Karl-Tesche-Straße auf Schlachthofstraße

Insgesamt liegt nur an zwei Stellen Verbesserungsbedarf vor. Dabei handelt es sich um die private Einfriedung (analog südliche Peter-Klöckner-Straße) und um eine geschotterte Fläche

südlich des derzeitigen Wohnmobil- und Reisebusstellplatzes an der Pastor-Klein-Straße. Diese mindergenutzte Fläche ist in gleichem Eigentum wie der ehemalige Betriebshof in der Pastor-Klein-Straße und birgt ein hohes Potential (siehe auch Ausführungen zur östlichen Pastor-Klein-Straße).

Auch für die Karl-Tesche-Straße gilt, dass der Knotenpunkt überprüft werden sollte. Zusätzlich wurde in der Befragung angemerkt, dass die Einmündung der Karl-Tesche-Straße in die Peter-Klößner-Straße unübersichtlich ist. Eine Überprüfung vor Ort hat dies bestätigt und in Zusammenhang mit der Einfriedung bzw. dem Werbebanner des Recyclingbetriebes gebracht.

In seiner Gesamtheit betrachtet gibt es für die Karl-Tesche-Straße und Ludwig-Erhard-Straße als Straßenkörper keinen Handlungsbedarf. Für private Teilflächen besteht mittlerer bis hoher Handlungsbedarf.

Maßnahmen

- ❖ Verkehrsplanerische Begleituntersuchung zur Prüfung der Leistungsfähigkeit des Einmündungsbereiches
- ❖ Evtl. Umgestaltung des Knotenpunktes ggfls. mit Grunderwerb
- ❖ Einwirken auf Eigentümer zur Gestaltung der Einfriedungen
- ❖ Bauleitplanung zur Vermeidung ungesteuerter städtebaulicher Entwicklung bei Folgenutzungen und Beachtung des Schallschutzes für die Flächen im Eckbereich zur Peter-Klößner-Straße und des Parkplatzes
- ❖ Ggfls. Verlagerung des Recyclingbetriebes in ein Gewerbegebiet ohne Nutzungskonflikte mit Wohnbebauung
- ❖ Unterstützung bei Verlagerungsabsichten durch Beratung bei Bedarf
- ❖ Ggfls. Gefahrerforschung / Altlastengutachten, Schalltechnische Gutachten
- ❖ Forcierung einer qualitativen hochwertigen Folgenutzung der teilbefestigten Fläche zwischen Karl-Tesche-Straße und Pastor-Klein-Straße östlich des Fußweges ggfls. gemeinsam mit ehemaliger Betriebshoffläche
- ❖ Einwirken auf Eigentümerin zwecks gemeinsamer Entwicklung eines hochwertigen Städtebauprojektes
- ❖ Ggfls. Gefahrerforschung / Altlastengutachten, Schalltechnische Gutachten

4.2.9 Moselufer

Das Moselufer ist Bestandteil der vorläufigen Abgrenzung des Programmgebietes. Im Rahmen der Befragung wurde die Nähe zu Mosel sowohl von Gewerbetreibenden als auch von Bewohnern häufig als besonders positiv genannt.

Vom Plangebiet aus kann man an vielen Stellen zum Moselufer gelangen. Mit dem Pkw ist es über einen kleinen Parkplatz im Norden der Peter-Klößner-Straße und über den Park- und Wendebereich im Osten der Pastor-Klein-Straße (außerhalb des Plangebietes) zu erreichen. Fußläufig gelangt man zusätzlich über den öffentlichen Fußweg und über die Privatzuwegungen östlich des Rehasentrums und westlich des Bürohauses Moselbogen zur Mosel.

Als Kritikpunkt wurde von den Befragten teilweise die zu selten erfolgende Müllentsorgung bemängelt. Ansonsten wurden weder Handlungsbedarfe noch Verbesserungsvorschläge benannt.

Foto 24: Moselufer



Zugang über Parkplatz nördlich der Peter-Klößner-Straße



Pieranlage gegenüber des Yachthandels



Mosel Rad- und Fußweg



mit Aufenthaltsbereichen

Für das Moselufer - mit Ausnahme der barrierefreien Zuwegung zur Schleuse - besteht derzeit kein Handlungsbedarf.

4.2.10 Schlachthofstraße

Die Schlachthofstraße begrenzt das Gebiet nach Süden. Als B 49 stellt Sie eine wichtige Verkehrsverbindung nach Koblenz Innenstadt und durch Koblenz hindurch dar. Sie bilde die Hauptachse zu den Moselgemeinden. Aus der Innenstadt kommend wird die B 49 direkt von gewerblicher Bebauung beginnend mit der Feuerwehr geprägt. Zum Plangebiet gehört der ehemalige Betriebshof des Kommunalen Servicebetriebes Koblenz (Abfallwirtschaft, Straßenreinigung, Winterdienst, Straßenbeleuchtung, Straßenunterhaltung, Straßenbeschilderung, Parkraumbewirtschaftung). Der Betriebshof wurde Ende 2014 verlagert. Die Gebäude werden derzeit als Unterkunft für Flüchtlinge genutzt und auch entsprechend hergerichtet. Offen ist die langfristige Nutzung der Fläche. Hierzu ist es aufgrund der aktuellen Lage nicht möglich eine Prognose abzugeben, wie lange die Baulichkeiten benötigt werden und ob in späteren Jahren eine andere Folgenutzung in Betracht gezogen werden kann.

Unabhängig davon handelt es sich bei den (Nutz-) Gebäuden nicht um städtebaulich erhaltenswerte Substanz. Auch hier wäre langfristig, unter dem Vorbehalt, dass die Flächen nicht mehr benötigt werden, eine andere bauliche Nutzung, passend zu dem Gesamtkonzept des Rauentaler Moselbogens anzustreben.

Bei dem Gebäude des Ordnungsamtes handelt es sich um den typischen 60er Jahre Verwaltungsbau, der zwar nicht modern gestaltet ist, aber auch keine Mängel aufweist.

Foto 25: östliche Schlachthofstraße



Ordnungsamt Ecke Schlachthofstraße/Ludwig-Erhard-Straße



ehemaliger Betriebshof des Kommunalen Servicebetriebes Koblenz



derzeit als Flüchtlingsunterkunft genutzt



Blick von hinten aus der Karl-Tesche-Straße (links im Bild evm)

Für den ehemaligen Betriebshof besteht in einem derzeit nicht absehbaren Zeitraum ein mittlerer städtebaulicher Handlungsbedarf.

Weiter Stadtauswärts liegen nördlich der Schlachthofstraße eine Gastronomiebetrieb mit Hotel, ein Verbrauchermarkt in dem hergerichteten denkmalgeschützten Gebäude des ehemaligen Schlachthofes, ein Autohaus, ein Kfz-Teile und Autoschilder Handel sowie das Wohn- und Büro der Spedition. Über die Einmündung der Peter-Klößner-Straße hinaus folgen ein China-Restaurant und eine Tankstelle.

Foto 26: Schlachthofstraße zwischen Ludwig-Erhard-Straße und Rauentalshöhe



*Restaurant und Hotel Ecke Karl-Tesche-Straße/
Schlachthofstraße*



*Verbrauchermarkt in ehemaligen
Schlachthofgebäude*



Autohaus



Kfz-Teile Handel und Hobby-Werkstatt



Wohn- und Bürohaus zur Spedition



Tankstelle und Waschstraße

Die Gebäude sind in einem guten Zustand und die Straße, auch wegen ihrer Funktion als Bundesstraße, sehr gut ausgebaut. Lediglich die Flachdachbauten unmittelbar angrenzend an die Spedition stellen eine Mindernutzung dar.

Zwischen dem Autohaus und den Flachdachbauten verlief früher die Moselbahn. Der bogenförmige Grünzug im Flächennutzungsplan erinnert noch daran. Die Flächen befinden sich allerdings alle in Privateigentum und der Grünzug, der auch als potentielle Radwegeverbindung zur Mosel dienen könnte, ist teilweise schon baulich genutzt. Die Schaffung einer Radwegeverbindung von der Blücherstraße auf den Fuß-/Radweg in Nord-Süd-Richtung des Gebietes wäre nur unter Inanspruchnahme privater Flächen möglich. Zur Erhaltung der mittlerweile errichteten Bebauung könnte nur nach Westen auf das Gelände der Spedition und des Kfz-Teile-Handels ausgewichen werden.

Für die Schlachthofstraße zwischen Ludwig-Erhard-Straße und Rauentalshöhe besteht nur in dem Teilbereich der Hausnummern 70 bis 74 städtebaulicher Handlungsbedarf.

Dieser Bereich wird der Peter-Klößner-Straße zugeschlagen.

Der Vollständigkeit halber wurde auch der südliche Bereich der Schlachthofstraße in Augenschein genommen. Hier findet sich Zeilenbebauung und eine Tankstelle. Die Wohnbebauung ist umgeben von Grünflächen, die einen gepflegten Eindruck machen. Hier gibt es nicht die Privatsphäre, wie bei Einfamilienhausbebauung, die Flächen werden aber trotzdem teilweise von den Bewohnern zum Aufenthalt im Freien genutzt. Problematisch ist die Immissionsbelastung der stark befahrenen Schlachthofstraße (siehe Kap. 2.6 Lärmaktionsplanung).

Foto 27: Bebauung südlich der Schlachthofstraße



Einmündung Steinstraße in Schlachthofstraße



Zeilenbebauung südlich der Schlachthofstraße

Die Struktur ist gänzlich anders als im Rauentaler Moselbogen zwischen der Schlachthofstraße und der Mosel, der eher gewerblich geprägt ist. Südlich der Schlachthofstraße gilt es vorrangig die Nutzung zu sichern und hinsichtlich der Emissionen in den Wohnräumen zu verbessern.

In seiner Gesamtheit betrachtet gibt es für den südlich der Schlachthofstraße gelegenen wohngenutzten Bereich geringen städtebaulichen Handlungsbedarf. Eine Erweiterung des Programmgebietes über die Schlachthofstraße hinaus wird nicht empfohlen.

Für den kompletten Verlauf der Schlachthofstraße sollte mit der Entwicklung des Rauentaler Moselbogens zu einem durchmischten Wohn- und Dienstleistungsstandort mit Hallenbad, der unweigerlich mehr Verkehr anziehen wird als zur Zeit, die Verkehrsführung und die Leistungsfähigkeit der Knotenpunkte unter besonderer Berücksichtigung des Fuß- und Radverkehrs geprüft werden.

Maßnahmen

- ❖ Ggfls. Folgenutzung für den ehemaligen Betriebshof der Kommunalen Servicebetriebe Koblenz, sofern innerhalb des Programmzeitraums möglich
- ❖ Verkehrsplanerische Begleituntersuchung mit Überprüfung der Verkehrsführungen
- ❖ Ggfls. Ausbau der Knotenpunkte
- ❖ Schaffung einer Radwegeverbindung von der Blücherstraße auf den Nord-Süd-Fuß-/Radweg

4.3 Abgrenzungsvorschlag

In Kapitel 1 wurde kurz darauf hingewiesen, dass es zur Aufgabenstellung gehört, das vorläufige Programmgebiet hinsichtlich seiner Abgrenzung zu prüfen. Diese Überprüfung konzentriert sich naturgemäß auf die Ränder des Gebietes.

Die westliche Abgrenzung wird durch eine deutlich andere Struktur in Form von Wohnhausbebauung geprägt. In dem Wohngebiet besteht kein Handlungsbedarf hinsichtlich Stadtumbau.

Unter den räumlichen Handlungsschwerpunkten wurden in Kapitel 4.2.4 festgestellt, dass für den gut abgrenzbaren Bereich der neuen Wohnbebauung in Nordwesten kein Handlungsbedarf besteht. Die hochwertige Bebauung fiel bei den Ortsbegehungen direkt positiv auf, bestätigt wurde der Eindruck durch die Ergebnisse der Befragung. Die dort wohnenden und teilweise arbeitenden Betroffenen äußerten sich ausschließlich negativ zu dem angrenzenden Gebiet, insbesondere hinsichtlich Sauberkeit und zweier Gewerbebetriebe. Im „Neubaugebiet“ an sich und den Gebäuden werden weder von der Planerstellerin noch den Befragten Mängel oder Missstände festgestellt. Die Herausnahme aus dem Programmgebiet wird empfohlen.

Die nördliche Abgrenzung ist durch die Mosel vorgegeben.

In Kapitel 4.2.7 wurde auch der Bereich über die Abgrenzung hinaus in Augenschein genommen. Hier konnte bei den Ortsbegehungen zum einen die hohe Frequentierung des Moseluferweges und auch der Schleuse als Überquerung für Fußgänger erkannt werden, aber auch die Mühe, die Fahrradfahrer und ältere Spaziergänger oder Familien mit Kinderwagen mit der Treppe auf die Schleuse haben. Im Fahrradstadtplan ist die Stelle als Barriere verzeichnet. Hinzu kommt, dass in diesem Teilstück der Weg im Gegensatz zu dem kompletten Weg nach Westen in einem sehr schlechten Zustand ist. Mit der Aufnahme in das Programmgebiet könnte der Weg mit umgebender Grünstruktur als Verbindung, jenseits der stark befahrenen Hauptverkehrsachsen, zur Innenstadt deutlich aufgewertet werden.

Im Osten liegen der relativ neue Bürokomplex Moselbogen und ein Hotel, hier besteht kein Handlungsbedarf. Ebenfalls östlich angrenzend befinden sich die Energieversorgung Mittelrhein mit Bürogebäuden und Betriebshof. Es handelt sich um ein in sich geschlossenes Areal. Es besteht kein Handlungsbedarf.

Der Bereich südlich der Schlachthofstraße wurde ebenfalls im Rahmen der Ortsbesichtigungen betrachtet. Er wird in Kapitel 4.2.10 beschrieben. Da die Struktur südlich der Schlachthofstraße gänzlich anders ist als im Rauentaler Moselbogen zwischen der Schlachthofstraße und der Mosel, der eher gewerblich geprägt ist, wird hier kein Handlungsbedarf hinsichtlich Stadtumbau gesehen.

Aufgrund der Befragungsergebnisse, der Ortsbegehungen und vor dem Hintergrund eines möglichst kompakten Programmgebietes mit zügiger Abwicklung wird folgende modifizierte Abgrenzung vorgeschlagen:

Abbildung 41: Vorschlag zur Änderung der Abgrenzung vor Luftbild (Maßstab 1:6.000)



Abbildung 42: Abgrenzungsvorschlag (Maßstab ca. 1:6.000)



Die nun folgenden Kapitel betrachten jeweils schon die neue vorgeschlagene Gebietsabgrenzung.

Dies gilt insbesondere für die Maßnahmen in Kapitel 5.

4.4 Auswirkungen der Planung

4.4.1 Gender Planning

Die Auswirkungen der Planung auf Frauen und Männer sind zu prüfen. Was in der Bauleitplanung gem. § 1 Abs. 6 Nr. 3 BauGB insbesondere zu berücksichtigen ist, gilt auch für städtebauliche Konzepte.

Gender Mainstreaming bedeutet, bei allen gesellschaftlichen Vorhaben die unterschiedlichen Lebenssituationen und Interessen von Männern und Frauen von vornherein und regelmäßig zu berücksichtigen, da es keine geschlechtsneutrale Wirklichkeit gibt. Ziel des Gender Mainstreaming ist es, eine gleichstellungsorientierte Planung durchzuführen, die räumliche Angebote für Gruppen und Alterssituationen schafft.

Während Gender Mainstreaming als Strategie in alle Politikfelder einfließt, konkretisiert Gender Planning den Blick auf planende und bauende Disziplinen. Das bedeutet, dass jeder Prozess von der Idee bis zur Umsetzung unter genderspezifischen Aspekten betrachtet wird. Ziel ist es, Möglichkeiten der Rauman eignung für alle Nutzenden zu schaffen. Dabei sind neben dem Geschlecht z.B. auch Alter, Mobilität, sozioökonomische Hintergründe und soziale Rollen zu berücksichtigen. Es ist zu hinterfragen, wie unterschiedliche Gruppen sich Räume aneignen und diese nutzen, solche „typischen“ Raummuster sind sozial konstruiert und deshalb wandelbar. Gender Planning hat zum Ziel, einerseits aktuellen Raumanforderungen gerecht zu werden, andererseits aber auch Flexibilität für neue und differenzierte Rauman eignungen zu schaffen bzw. Potenziale von Orten auszubauen. Hier sind die Aspekte besonders wichtig, die die Entwicklung von sozialer Bindung und Gemeinschaft und die Identifikation der Menschen mit einem Ort befördern.

Die anerkannten Gender-Kriterien für Stadtplanung sind in der nachfolgenden Checkliste zusammengestellt und werden hinsichtlich ihrer Berücksichtigung durch die Planung reflektiert. Hierbei gilt es zu beachten, dass es sich vorliegend um eine konzeptionelle Ebene handelt, und die Umsetzung vieler Gesichtspunkte auf den nachfolgenden Planungsebenen Berücksichtigung finden müssen. Es gilt deshalb vorrangig festzustellen, dass mit vorliegendem Konzept die Kriterien des Gender Planning erfüllbar bleiben.

Tabelle 30: Gender-Check

Kriterium	erfüllt	Erläuterung
Siedlungsstruktur und Funktionsmischung / kurze Wege		
Innen- vor Außenentwicklung	X	
Zuordnung von Wohnen, Dienstleistungen, Freizeit, Infrastruktur und Gewerbe (Wohnen, Arbeiten und Erholen)	X	durchmischte Nutzung wird ausdrücklich angestrebt
Sicherung von wohnungsnaher Versorgung, sozialer Infrastruktur, Dienstleistungen und Freiräumen	X	Versorgungsinfrastruktur ist im Programmgebiet vorhanden
Einkaufszentren in integrierter Lage oder mit ÖV-Anbindung	X	
Erreichbarkeit von Wohngebieten, Arbeitsstätten, sozialer Infrastruktur und Versorgungseinrichtungen	X	gute Erreichbarkeit mit allen Verkehrsmitteln
horizontale Funktionsmischung durch:		
– Ausweisung der Gebietsarten (WA und MI), Wohnnutzung in Kerngebieten	X	durchmischte Nutzung wird ausdrücklich angestrebt verbindliche Regelungen in eventuellen Bauleitplanverfahren oder vertraglich möglich
– Lage der Gebietsarten zueinander, integrierte Lage der nicht störenden Gewerbegebiete, Flächen für Gemeinbedarfseinrichtungen festsetzen	X	durchmischte Nutzung wird ausdrücklich angestrebt Hallenbadneubau
Vertikale Nutzungsmischung durch belebende Nutzungsmöglichkeiten in den EG-Bereichen	tlw.	möglich, aber voraussichtlich trotz Nutzungsdurchmischung keine Nachfrage zu belebenden Nutzungen im EG
Erschließung der Gewerbegebiete und SO mit ÖV und Radverkehr (Nahverkehrsplan)	X	Verbesserung ÖPNV und Radwegeverbindungen sind Bestandteil des Konzeptes
Sicherheit		
Sicherheit durch soziale Kontrolle und Einsehbarkeit	tlw.	eher möglich als zur Zeit
– Orientierung der belebten Gebäudeteile zur Straße (Eingänge, Wohnräume)	tlw.	möglich, in Detailplanungen zu berücksichtigen
– Vermeidung von Sichtbarrieren (bauliche Anlagen, Einfriedungen, Pflanzungen)	X	keine Sichtbarrieren geplant, auf Einfriedungen soll eingewirkt werden
– keine Hauptwegeverbindungen für Fußgänger und Radfahrer durch monostrukturierte Gebiete (z. B. Gewerbe, Grünanlagen)		soll mit Durchmischung erreicht werden
Sicherheit durch Orientierungsmöglichkeit		eher möglich als zur Zeit
– Bevorzugung raumbildender Bauweise (z.B. Blockrandstruktur)	tlw.	möglich, in Detailplanungen zu berücksichtigen
– erkennbare Zonierung wohnungsbezogener Freiräume in öffentliche, halböffentliche und private Flächen (überbaubare Grundstücksflächen)	tlw.	möglich, in Detailplanungen zu berücksichtigen

Freiräume		
Gebrauchswert wohnungsnaher Freiräume sichern durch:		
– Kommunikationsbereiche (Sitzgelegenheiten etc.)	X	an Fuß-/Radweg und Mosel schon vorhanden
– nutzungsneutrale oder multifunktionale Flächenangebote	tlw.	möglich, in Detailplanungen zu berücksichtigen
– Nutzungsangebote für Mädchen (nicht ausschließlich Bolz- und Fußballflächen)	tlw.	möglich, in Detailplanungen zu berücksichtigen
– Kleinkinderspielflächen in Sicht- bzw. Rufnähe der Wohnungen	tlw.	möglich, in Detailplanungen zu berücksichtigen
– Aufenthaltsflächen nicht auf „Restflächen“ (Verlärmung, Verschattung etc.)	tlw.	möglich, in Detailplanungen zu berücksichtigen
Wohnen		
Mischung unterschiedlicher Wohnungsgrößen, Wohnformen, unterschiedliche Vermarktungsformen (Miete, Eigentum)	tlw.	möglich, in Detailplanungen zu berücksichtigen
Begrenzung der max. zulässigen Zahl der WE pro Wohngebäude	--	nicht angestrebt, da möglichst vielfältiges Wohnraumangebot geschaffen werden soll
Integration zielgruppenspezifischer Wohnungsangebote	tlw.	möglich, in Detailplanungen zu berücksichtigen
Gemeinschaftsräume (z. B. Gästewohnungen, Partyräume)	tlw.	möglich, in Detailplanungen zu berücksichtigen
Flächen für Gemeinschaftsanlagen (Fahrräder, Kinderwagen) und Kommunikation	tlw.	möglich, in Detailplanungen zu berücksichtigen
Mobilität		
Direkte, sichere und attraktive Netzwerke für Fußgänger und Radfahrer zu wichtigen Infrastruktureinrichtungen:		
– Versorgungseinrichtungen	X	vorhanden
– Gemeinbedarfseinrichtungen (Schulen, Kitas etc.)	X	in der Nähe vorhanden
– Grün- und Erholungsflächen	X	im Gebiet und in der Nähe vorhanden
– Spiel- und Sportanlagen	X	in der Nähe vorhanden
Erreichbarkeit sicherstellen	X	Verbesserung ÖPNV und Radwegeverbindungen sind Bestandteil des Konzeptes
Wegeketten zu Fuß, Fahrrad, ÖV einplanen	X	
Sicherung angemessener Aufenthaltsqualitäten im Straßenraum durch entsprechende Gehwegbreiten, Plätze und oberirdischen Querungsmöglichkeiten (auch bei ruhendem Verkehr)		in Konzept berücksichtigt, in Detailplanung zu erarbeiten
Erschließung mit dem ÖV einplanen	x	Verbesserung ÖPNV ist Bestandteil des Konzeptes
Einbindung von ÖV-Haltestellen in das städtebauliche Umfeld (Belebtheit)		soweit möglich

Innerhalb des Programmgebietes die Kriterien des Gender Planning erfüllt oder deren Erfüllung vorbereitet.

4.4.2 Belange des Klimaschutz

Obiger Gender Check zeigt, dass mit der Planung der Schwerpunkt auf eine Nutzungsdurchmischung gelegt wird und dadurch auch die Voraussetzungen für eine Stadt der kurzen Wege erfüllt werden sollen. Insbesondere folgende Aspekte tragen zum Klimaschutz bei:

- Verbesserung des ÖPNV
- Ausbau und Neuanlage von Fuß- und Radwegen
- Erhalt und Verbesserung der Grünstrukturen
- Möglichst Verlagerung emittierender Betriebe (evtl. sogar aus der Tallage)
- Nutzung innenstadtnaher Potentialflächen => Vermeidung von Verkehr bzw. Verkürzung von Verkehrswegen
- Umstrukturierung des Rauentaler Moselbogens zu einem Ergänzungsstandort für die Innenstadt => Entlastung der Innenstadt von Verkehr
- Intensivere Nutzung der vorhandenen Versorgungsinfrastrukturen durch mehr Bevölkerung in fußläufiger Entfernung
- Anreize zur Investition in die Gebäudesubstanz

4.4.3 Auswirkungen auf die Betroffenen

Das integrierte städtebauliche Entwicklungskonzept wirkt sich zunächst nicht unmittelbar auf die Betroffenen aus. Erst die Umsetzung der einzelnen Maßnahmen kann sich auf die Bewohner auswirken. Hierzu zählen insbesondere:

- Bauleitplanung ggfls. mit Einschränkung der Nutzungsmöglichkeiten oder Festsetzung von Flächen für die Allgemeinheit (z.B. Verkehrsflächen, öffentliche Grünflächen)
- Ausbau bzw. Herstellung der Straßen => beitragspflicht
- Bessere Erreichbarkeit der Arbeitsstätte, Betriebsstätte, Wohnadresse oder Versorgungseinrichtung mit ÖPNV und Fahrrad
- Zuschüsse für Modernisierungsmaßnahmen
- Zuschüsse für Betriebsverlagerung
- Verbesserung der Stellplatzsituation durch Neuordnung des ruhenden Verkehrs
- Verringerung der Lärmbelastung und evtl. Geruchs durch emittierendes Gewerbe nach deren Verlagerung => Verbesserung der Wohn- und Arbeitsqualität
- Bessere Durchgrünung des Gebietes => Verbesserung der Wohn- und Arbeitsqualität
- Erhöhung des Sicherheitsgefühls durch bessere Beleuchtung und Belebung des Gebietes
- Erhöhung des Grundstückswertes

Die Intensität der Verbesserung wird dabei erfahrungsgemäß subjektiv wahrgenommen, die messbaren Auswirkungen, wie z.B. Beitragsveranlagungen werden dagegen oft als negativ erachtet. Hier bedarf es bei jeder Straßenbaumaßnahme noch einer genauen Prüfung, auf welcher Basis die Veranlagung erfolgen muss. Bei der Größe der Grundstücke kann eine beitragspflichtige Baumaßnahme durchaus einen mobilisierenden Charakter haben. Meist geht damit auch eine spätere höherwertige Nutzung einher. Der Zeitpunkt des Ausbaus ist dabei mit besonderer Sensibilität zu wählen.

5 Maßnahmen und Handlungskonzept

Die folgenden Maßnahmengruppen richten sich zwecks weiterer Anwendung des Integrierten städtebaulichen Handlungskonzeptes nach den Kostengruppen der Maßnahmen- Kosten- und Finanzierungsübersicht. Eine Evaluation und ggfls. Fortschreibung des ISEK in regelmäßigen Abständen wird damit erleichtert.

5.1 Maßnahmengruppe 1 Vorbereitung der Gesamtmaßnahme

1.1 Vorbereitung nach §140 BauGB

1.1.1 Entwicklungskonzept

Ein erster Schritt für die Aufwertung des Rauentaler Moselbogens wurde mit den vorliegenden Konzepten bereits eingeleitet. Die Erstellung des integrierten städtebaulichen Entwicklungskonzeptes mit Befragung der Betroffenen und die Planungen für den Hallenbadneubau gehören zu den Vorbereitungen der Stadterneuerung. Mit Abstimmung des Entwicklungskonzeptes incl. Planzeichnungen mit der Bewilligungsbehörde und Beschluss des Stadtrates Koblenz wäre diese erste Vorbereitende Maßnahme abgeschlossen.

1.1.2 Öffentlichkeitsarbeit

Der Prozess der städtebaulichen Erneuerung muss, damit er zum Erfolg führt, von kontinuierlicher Öffentlichkeitsarbeit begleitet werden. Die Bewohner, Gewerbetreibenden und Besucher des Rauentaler Moselbogens müssen über die geplanten und abgeschlossenen Maßnahmen im Programmgebiet regelmäßig informiert werden, damit die einzelnen Maßnahmen und deren Kosten akzeptiert werden. Bauliche Maßnahmen im Straßenbereich führen zudem meist vorübergehend zu Beeinträchtigungen. Sofern der Sinn der einzelnen Maßnahme und auch deren Stellung im Gesamtpaket der Aufwertung des Rauentaler Moselbogens erkannt werden, werden die Beeinträchtigungen eher angenommen.

1.1.3 Evaluation

Es empfiehlt sich regelmäßig den Stand der Umsetzung zu kontrollieren, zu dokumentieren sowie in der Öffentlichkeit und dem zuständigen Gremium zu diskutieren. Nur durch regelmäßige Evaluation kann das Konzept im Bedarfsfall nachjustiert bzw. falls erforderlich fortgeschrieben werden.

1.2 sonstige Vorbereitungsmaßnahmen

1.2.1 Verkehrsplanerische Begleituntersuchung

Einen bedeutenden Einfluss auf die künftige Entwicklung des Stadtteils und der Gesamtstadt hat die Steuerung des fließenden und ruhenden Verkehrs. Insbesondere der geplanten Hallenbadneubau, aber auch die wünschenswerte Ansiedelung von Dienstleistungen und die Schaffung von Wohnraum auf bislang ungenutzten oder mindergenutzten Flächen führten zu einer Erhöhung des Verkehrsaufkommens auf den Straßen ins Rauental. Das Angebot des ÖPNV sollte erweitert werden. Hier ist die Erfassung der vorhandenen Verkehrsströme durch Zählungen, die Überprüfung der

Leistungsfähigkeit der Knotenpunkte mit und ohne Ampelanlagen und das Aufzeigen von Lösungsansätzen erforderlich.

1.3 Städtebauliche Planung

1.3.1 Machbarkeitsstudien, Wettbeebe, städtebauliche Konzepte u.ä.

Für besondere städtebauliche Projekte, wie z.B. die Planung eines Hallenbades sind zuvor Machbarkeitsstudien erforderlich, um vor Vergabe kostenintensiver Detailplanungen, die grundsätzliche Machbarkeit zu klären. Bei größeren Projekten müssen ggfls. Wettbewerbe ausgeschrieben werden.

1.3.2 verbindliche Bauleitplanung

Nach derzeitigem Planungsstand könnte evtl. die Aufstellung von Bebauungsplänen erforderlich werden. Diese können Bodenordnung vorbereiten, potentielle planerische Konflikte, insbesondere zum Schallschutz, aber ggfls. auch zu Gerüchen und Luftbelastungen, aufzeigen und im Vorfeld lösen. Dies gilt vor allem, wenn ein Heranrücken von Wohnbebauung an gewerbliche Nutzung oder umgekehrt sowie deren bewusste Durchmischung geplant ist. Ein Planerfordernis muss im Einzelfall geprüft werden.

5.2 Maßnahmengruppe 2 Ordnungsmaßnahmen

2.1 Vorbereitende Bodenordnung einschl. des Erwerbs von Grundstücken

2.1.1 Grunderwerb für Hallenbadneubau

Einen wesentlichen Bestandteil der Gesamtentwicklung des Rauentaler Moselbogens bildet der geplante Bau eines Hallenbades. Hierzu ist Grunderwerb erforderlich. Dieser Grunderwerb muss, je nach Fortschritt der Planungen für den Hallenbadneubau, auch vor der Festlegung als Stadtumbaugebiet getätigt werden.

2.2 Bodenordnung einschließlich Grunderwerb

2.2.1 Erwerb von Tauschflächen für öffentliche Nutzung

Ggfls. müssen auch Grundstücke erworben werden, um diese mit anderen Eigentümern zu tauschen oder bei der verbindlichen Planung von Grün- oder Verkehrsflächen eine Entschädigung oder ein Übernahmeanspruch nach § 39 ff BauGB ausgelöst wird.

2.2.2 Grunderwerb für Straßenbau und sonstige Arrondierungen

Ggfls. zieht der Hallenbadneubau eine Neuordnung des fließenden und ruhenden Verkehrs nach sich. Auch hierzu ist evtl. der Erwerb von privaten Flächen an den Knotenpunkten oder unmittelbar am Straßenraum erforderlich. Das Eigentum der Stadt für den Ausbau der Peter-Klößner-Straße und Pastor-Klein-Straße dürfte dagegen ausreichend sein. Falls zur Umsetzung verkehrlicher Maßnahmen Grunderwerb erforderlich wird, dann nur punktuell.

2.2.3 Grunderwerb für Radwegeverbindung

Grunderwerb für eine optimierte Radwegeverbindung von der Blücherstraße zum Nord-Süd-Fuß-/Radweg entlang der ehemaligen Moselbahngleisanlagen

2.4 Freilegung von Grundstücken

Alle Grundstücke im Rauentaler Moselbogen sind oder waren gewerblich/industriell genutzt. Vor einer Umnutzung oder Weiternutzung sind Gefahrerforschungen insbesondere zur Belastung der Böden erforderlich. Sofern die Stadt beabsichtigt weitere Grundstücke (zwischen-) zu erwerben oder angeboten bekommt, sollten diese Kosten bereits vor Erwerb eines Grundstückes möglichst genau geschätzt werden.

Nach einer Untersuchungen und einer Altlastensanierungsplanung müssen die Grundstücke baureif gemacht werden.

2.4.1 Altlastensanierung der Grundstücke für den Hallenbadneubau

2.4.2 Altlastensanierung des gegenüberliegenden Grundstückes für den evtl. Parkhausneubau / Parkplatzbau

2.4.3 Altlastensanierung sonstiger (zu erwerbender) Grundstücke

2.4.4 Niederlegung nicht erhaltenswerter Bausubstanz

Sofern weitere Grundstücke erworben werden können oder derzeit gewerblich genutzte Grundstücke umgenutzt werden sollen, sind diese nicht nur belastet sondern teilweise auch noch bebaut. In diesen Fällen wären Abbruchkosten zu ermitteln und die vorhandene Bebauung niederzulegen.

2.5 Herstellung und Änderung von Erschließungsanlagen

Von besonderer Bedeutung für den Erfolg der städtebaulichen Erneuerung ist die Vorbildfunktion der Stadt Koblenz im Umgang mit ihren Erschließungsanlagen. Eigentümer sind oft investitionsbereiter, wenn sich ihre Immobilie in einem Umfeld befindet, das von der öffentlichen Hand hergerichtet bzw. funktionell und gestalterisch aufgewertet wurde. Umgekehrt ist ein Investitionswille meist nicht vorhanden bzw. wird in spätere Jahre verschoben, wenn Eigentümer wissen, dass kurz- bis mittelfristig im Straßenkörper vor ihrer Immobilie eine Baustelle entsteht, die z.B. auch zu Verunreinigungen einer Immobilie führen kann. Hier wiederum kann Öffentlichkeitsarbeit zum Informationsfluss (über die vorgeschriebenen Anliegerversammlungen hinaus) die einzelnen Maßnahmen, insbesondere im Hinblick auf die zeitliche Abfolge öffentlicher und privater Investitionen, unterstützend bis positiv anstoßend wirken.

Im Einzelnen sind fünf Maßnahmen mit unterschiedlicher Priorität geplant. Die Reihenfolge der einzelnen Maßnahmen richtet sich nach dem derzeitigen Zustand der Erschließungsanlagen und deren städtebaulicher Bedeutung. In diesem umfassenden Paket sind die personellen und finanziellen Ressourcen der Stadt Koblenz besonders zu berücksichtigen. Der Einnahmerückfluss ist bei der Abfolge auch zu bedenken. So sollten besonders kostenintensive Maßnahmen in Jahren umgesetzt werden, in denen mit Beitragseinnahmen aus zuvor abgeschlossenen Maßnahmen zu rechnen ist. Die Belastbarkeit des kommunalen Haushaltes darf nicht vernachlässigt werden.

Aus obigen Gesichtspunkten ergibt sich die in der Kofi wiedergegebene Reihenfolge der Änderung der Erschließungsanlagen.

2.5.1 Herstellung eines Parkhauses

auf dem Flurstück 1/117, Flur 6, Gemarkung Koblenz

Im Rahmen der Neubauplanung des Hallenbades wird noch intensiv geprüft, inwiefern die Stellplätze auf dem Grundstück selbst oder gegenüberliegend angelegt werden können. Sofern kein Bedarf für das Hallenbad besteht, kann auf dem Flurstück 1/117 ein Parkhaus errichtet oder oberirdische Stellplätze angelegt werden. Inwiefern die Anlage von Stellplätzen sanierungsbedingt wäre, müsste bei Konkretisierung des Vorhabens nachgewiesen werden. Alternativ kann das Grundstück als Abstellplatz für Wohnmobile mit entsprechender Infrastruktur hergerichtet werden. Noch alternativ kann das Grundstück einer anderweitigen Nutzung zugeführt werden. Siehe hierzu Ausführungen unter Kapitel 4.2.6.

2.5.2 Außenanlagen und barrierefreie Erschließung des Hallenbadgrundstücks

Der Hallenbadneubau besteht nicht nur aus dem reinen Hochbau. Das Areal (Flurstücke 1/99 und 1/108), das die Stadt Koblenz zu erwerben beabsichtigt umfasst insgesamt 16.435 qm. Das Gebäude wird dabei rund ein Viertel bis ein Drittel des Geländes überdecken. Der Großteil der Fläche dient folglich der inneren Erschließung und Stellplätzen sowie als Grünanlage. Sowohl die innere Erschließung mit Stellplätzen als auch Grünanlagen fallen unter die Kostengruppe 2.5 Herstellung und Änderung von Erschließungsanlagen. Hier bedarf es noch einer gesonderten Abstimmung hinsichtlich der Förderobergrenzen.

2.5.3 Pastor-Klein-Straße mit barrierefreie Anbindung der Schleuse

Die Pastor-Klein-Straße bedarf nicht nur wegen des Schwimmbadneubaus des Ausbaus bzw. der Herstellung. Sie ist in einem desolaten Zustand. Gleichzeitig sollte die barrierefreie Erreichbarkeit der anderen Moselseite über die Schleuse ermöglicht werden. Auf die Ausführungen der Kapitel 4.2.4 und 4.2.6 wird verwiesen. Der Ausbau / die Herstellung ist beitragsfähig.

2.5.4 Peter-Klößner-Straße mit Einmündung in Schlachthofstraße

Die Peter-Klößner-Straße bedarf ebenfalls des Ausbaus bzw. der Herstellung. Auf die Ausführungen der Kapitel 4.2.1 bis und 4.2.3 wird verwiesen. Der Ausbau ist beitragsfähig. Je nach Ergebnissen der Verkehrsplanerischen Begleituntersuchung ist auch ein Umbau des Einmündungsbereiches in die Schlachthofstraße erforderlich.

2.5.5 Innere Erschließung ehemaliger Nutzviehhof

Das Gelände des ehemaligen Nutzviehhofes steht aktuell noch zur Disposition. Je nach verfolgtem Nutzungskonzept ist auch hier eine innere Erschließung erforderlich. Die Kosten hierfür wären erstmalige Herstellungskosten und somit zu 90 % beitragsfähig.

2.5.6 Einmündungsbereich Ludwig-Erhard-Straße in Schlachthofstraße

Je nach Ergebnissen der Verkehrsplanerischen Begleituntersuchung ist auch ein Umbau der Einmündungsbereiche in die Schlachthofstraße erforderlich.

2.5.7 Rad-Wege-Verbindung von Blücher-Straße zum Nord-Süd-Fuß-/Radweg

Entlang der ehemaligen Moselbahntrasse solle eine Radwegeverbindung unabhängig von den befahren Straßen von der Blücherstraße auf den vorhandenen Fuß-/Radweg in

Nord-Süd-Richtung geführt werden. Der Ausbau könnte analog dem vorhandenen Fuß-/Radweg erfolgen.

5.3 Maßnahmengruppe 3

Baumaßnahmen

3.1 Modernisierung und Instandsetzung

Mit der Förderung privater Baumaßnahmen soll ein Anreiz geschaffen werden, städtebauliche Missstände an einzelnen Gebäuden zu beseitigen und Mehraufwand für eine stadtbildgerechte Gestaltung auffangen. Seitens der Befragten wurde diese Aufgabe als wichtig eingestuft. Die Ortsbesichtigungen konnten dies nur teilweise bestätigen. Das Gebiet ist sowohl mit Wohn- als auch mit Bürogebäuden bebaut, hinzu kommt eine Vielzahl sehr unterschiedlicher und auf die individuellen Betriebsabläufe ausgerichteten gewerblichen Gebäude bzw. Hallen. Aufgrund der Heterogenität der Bebauung ist eine Modernisierungs- und Instandsetzungsrichtlinie nicht angemessen. Hier kommt noch erschwerend hinzu, dass bei gewerblich genutzten Gebäuden zur Erlangung eines Zuschusses die Kostenerstattung über den jährlich anzurechnenden Gesamtertrag zu berechnen ist. Folglich ist in dem vorliegenden Gebiet eine Einzelberatung angemessen. Die Entscheidung über einen Zuschuss sollte im Einzelfall in Abstimmung mit der ADD erfolgen.

3.2 Modernisierung und Instandsetzung gemeindeeigener Gebäude

3.2.1 Sanierung / Umbau Schlachthofstraße 46/48, Ludwig-Erhard-Straße 2

Das derzeit als Flüchtlingsunterkunft genutzte Gelände und Gebäude des Kommunalen Servicebetriebes kann je nach Entwicklung der aktuellen Situation langfristig einer Folgenutzung zugeführt werden. Die Verfügbarkeit, d.h. die Dauer der derzeitigen Nutzung gilt es abzuwarten.

3.4 Gemeinbedarfs- und Folgeeinrichtungen

Das neue Hallenbad (Hochbau) wird nicht über Mittel des subsidiären Stadterneuerungsprogramms gefördert. Die Beschreibung des Initialprojektes von besonderer städtebaulicher Bedeutung kann Kapitel 4.2.7 entnommen werden.

3.5 Verlagerung oder Änderung von Betrieben (Spitzenfinanzierung)

Der mittelfristige Umbau des Rauentaler Moselbogens zu einem durchmischten Dienstleistungs- und Wohnstandort erfordert ggfls. die Verlagerung oder Änderung von einzelnen Betrieben, insbesondere derer, die schon jetzt von den Bewohnern aber auch einem Teil der Gewerbetreibenden als störend empfunden werden, hierzu zählen das Betonwerk in der Peter-Klößner-Straße 12, die Autolackiererei in der Pastor-Klein-Straße 1 und der Recyclingbetrieb in der Peter-Klößner-Straße 2a.

Aktuell geprüft wird derzeit die Verlagerung des Betonwerkes in der Peter-Klößner-Straße 12 mit Ermittlung der Verlagerungskosten über ein Betriebsverlagerungsgutachten. Ein Ersatzgrundstück wird gesucht.

6 Umsetzungsstrategie und Zeitplan

Die Umsetzung der einzelnen Maßnahmen richtet sich sowohl nach Zwangspunkten, wie konkreten Vorhaben (z.B. Straßenausbau erst nach Hallenbadneubau), aber auch nach der Haushaltslage und den personellen Ressourcen der Stadt Koblenz.

Zudem sollte die Belastung der Anlieger sowohl in zeitlicher als auch in finanzieller Hinsicht möglichst minimiert werden.

Es wird folgender Zeitplan angestrebt:

6.1 Maßnahmen mit Ausgaben

Tabelle 31: Maßnahmen mit Ausgaben und Umsetzungszeitpunkt

A Ausgaben (einschl. Vermögenswerte)			
Kostengruppen	Kosten	Umsetzung im Jahr	
		bis 2017	ab 2018
1. Vorbereitung der Gesamtmaßnahme			
1.1 Vorbereitung nach § 140 BauGB	100.000		
1.1.1 Integriertes städtebauliches Entwicklungskonzept	60.000	x	x
1.1.2 Öffentlichkeitsarbeit	40.000	jährlich	
1.2 Sonstige Vorbereitungsmaßnahmen	50.000		
1.2.1 Verkehrsplanerische Begleituntersuchung	50.000	x	
1.3 Städtebauliche Planung	100.000		
1.3.1 Machbarkeitsstudien / Wettbewerbe / städtebauliche Konzepte u.a.	50.000	bei Bedarf	
1.3.2 Bauleitplanung	50.000	bei Bedarf	
1.4 Vergütung von Sanierungsträgern			
1.5 Vergütung von sonstigen Beauftragten/Beratern			
AS1 Summe der Ausgaben der Vorbereitung	250.000		
2. Ordnungsmaßnahmen			
2.1 Vorbereitende Bodenordnung einschl. des Erwerbs von Grundstücken	1.916.769		
2.1.1 Grunderwerb für Hallenbadneubau	1.916.769	x	
2.2 Bodenordnung einschl. Grunderwerb	550.000		
2.2.1 evtl. Erwerb von Tauschflächen	100.000	bei Bedarf	
2.2.2 Grundstücksverkehr für Straßenbau und sonstige Arrondierungen im Gebiet	50.000	bei Bedarf	
2.2.3 Grunderwerb für optimierte Radwegeverbindung Blücherstraße – Nord-Süd-Fuß-/Radweg (ca. 180 m x 15 m)	400.000		x
2.3 Umzug von Bewohnern und Betrieben			
2.4 Freilegung von Grundstücken	3.600.000		
2.4.1 Altlastensanierung der Grundstücke für das neue Hallenbad incl. Gutachten	1.500.000	x	
2.4.2 Altlastensanierung der Grundstücke für den Parkplatz/-haus im Fördergebiet incl. Gutachten	900.000	x	
2.4.3 Altlastensanierung sonstiger (zu erwerbender) Grundstücke incl. Gutachten	1.000.000	bei Bedarf	
2.4.4 Niederlegung nicht erhaltenswerter Bausubstanz	200.000	bei Bedarf	

Kostengruppen		Kosten	Umsetzung im Jahr	
			bis 2017	ab 2018
2.5	Herstellung und Änderung von Erschließungsanlagen	8.505.000		
2.5.1	Herstellung Parkplatz/-haus für das Fördergebiet mit Lösung für Wohnmobile, Reisebusse und Hallenbad	2.000.000	x	
2.5.2	Außenanlagen Hallenbad (Stellplätze und Freiflächen)	1.000.000	x	
2.5.3	Pastor-Klein-Straße mit barrierefreier Anbindung der Schleuse	2.000.000	x	
2.5.4	Peter-Klöckner-Straße	2.100.000	x	
2.5.5	Innere Erschließung Nutzviehhof	500.000	x	x
2.5.6	Ausbau / Umgestaltung des Einmündungsbereiches Ludwig-Erhard-Straße in Schlachthofstraße	500.000		x
2.5.7	Radwegeverbindung Blücherstraße zum Nord-Süd-Fuß-/Radweg	405.000		x
2.6	Sonstige Ordnungsmaßnahmen			
2.7	Ordnungsmaßnahmen als Ausgleichsmaßnahmen (§ 147 Satz 2 BauGB)			
AS2	Summe der Ausgaben der Ordnungsmaßnahmen	14.571.769		
3.	Baumaßnahmen			
3.1	Modernisierung und Instandsetzung privater Gebäude	100.000		
		100.000	bei Bedarf	
3.2	Modernisierung und Instandsetzung gemeindeeigener Gebäude	870.000		
	Sanierung / Umbau freigezogenes Betriebshofgeländes des kommunalen Servicebetriebes Schlachthofstraße und Zuführung einer neuen Nutzung	870.000		x
3.3	Neubau und Ersatzbauten			
3.4	Gemeinbedarfs- und Folgeeinrichtungen			
3.4.1	Hallenbadneubau (nachrichtlich 22.050.000,- €)		x	
3.5	Verlagerung oder Änderung von Betrieben	550.000		
	Verlagerung Betonwerk Peter-Klöckner-Straße 12	550.000	x	
3.6	Baumaßnahmen als Ausgleichsmaßnahmen (§ 148 Abs. 2 BauGB)			
3.7	Durchführung sonstiger Baumaßnahmen (§ 148 Abs. 1 Nr. 2 BauGB)			
AS3	Summe der Ausgaben der Baumaßnahmen	1.520.000	0	
4.	Sonstige Ausgaben/Vermögenswerte			
4.1	Vor- und Zwischenfinanzierung			
4.2	Kreditzinsen und Geldbeschaffungskosten			
4.3	Abwicklung der Sanierung (Abschluss)			
4.4	Vermögenswerte, Wertausgleich zu Gunsten der Gemeinde für bereitgestellte Grundstücke			
AS4	Summe der sonstigen Ausgaben/Vermögenswerte			
A	Summe sämtlicher Ausgaben einschl. der Vermögenswerte (AS1 bis AS4)	16.334.769		

6.2 Einnahmen

Oben aufgelistete Maßnahmen bedürfen der Finanzierung über Einnahmen oder Eigenmittel.

Die Kostengruppe 2.5 Herstellung und Änderung von Erschließungsanlagen wird teilweise über Beiträge finanziert. Hierunter fallen der Ausbau der Peter-Klößner-Straße und der Pastor-Klein-Straße. Hier ist zu gegebener Zeit eine Prüfung erforderlich, ob es sich um eine erstmalige Herstellung nach BauGB, bei dem die Gemeinde mindestens 10 % des beitragsfähigen Erschließungsaufwandes zu tragen hat, oder einen Ausbau nach KAG, bei dem der prozentuale Anteil der Stadt (Gemeindeanteil) abhängig von dem Vorteil der Allgemeinheit an der Maßnahme ist und noch ermittelt werden muss, handelt. Gegebenfalls sind, je nach Verkehrswichtigkeit der auszubauenden Straßen, auch Einnahmen über das Landesverkehrsfinanzierungsgesetz – Kommunale Gebietskörperschaften möglich. Bei den Straßen im Inneren des Plangebietes kann hiervon nicht ausgegangen werden. Nicht beitragsfähige Kosten, wie z.B. Begrünung über das übliche Maß hinaus, verbleiben bei der Gemeinde.

Alle übrigen Maßnahmen, d.h. außer dem Ausbau der Peter-Klößner-Straße, Pastor-Klein-Straße und der inneren Erschließung des ehemaligen Nutzviehhofes, sind nicht beitragsfähig.

Bei allen übrigen Maßnahmen werden auch keine Einnahmen generiert, es sei denn Grundstücke oder Gebäude, die von der Stadt eingebracht werden, werden veräußert. Hierzu können der ehemalige Nutzviehhof und die Gebäude Schlachthofstraße 46/48 zählen.

Die nicht durch Einnahmen finanzierbaren Kosten können laut Schreiben des Ministeriums des Inneren, für Sport und Infrastruktur vom 02.09.2014 bis einschließlich 2017 mit 90 % aus Mitteln der Städtebauförderung finanziert werden. Nach Ablauf der vier Jahre seit 2014 gilt der übliche Fördersatz von 60 % bis 75 %, je nach finanzieller Leistungsfähigkeit der Gemeinde. Bei der Förderung sind in jedem Fall die Förderfähigkeit der Maßnahmen und deren Obergrenze zu berücksichtigen. Nicht zweckentsprechend verwendete und ausgezahlte Mittel der der Städtebauförderung verfallen nach Ablauf des zweiten Haushaltsjahres, das auf das Haushaltejahr folgt, in dem die Mittel bewilligt wurden. (Beispiel: die Städtebaufördermittel, die 2014 bewilligt wurden, verfallen am 31.12.2016.)

Nicht förderfähige Maßnahmen oder ggfls. einzelne Bestandteile von Maßnahmen sowie die Ausgaben über die (evtl. erhöhte) Förderobergrenze verbleiben ebenso wie der Gemeindeanteil bei der Stadt.

Auf die verwaltungsseits erstellte Maßnahmen-, Kosten- und Finanzierungsübersicht wird verwiesen.

Eine wesentliche Voraussetzung für die Städtebauförderung ist ein mit der Bewilligungsbehörde (Ministerium des Inneren, für Sport und Infrastruktur) und der ADD abgestimmtes integriertes städtebauliches Entwicklungskonzept.

7 Wahl des städtebaulichen Instrumentariums

7.1 Abgrenzung des Programmgebietes

Der Rauentaler Moselbogen wird im Norden durch die natürliche Grenze der Mosel begrenzt. Im Übrigen soll sich das Stadtumbaugebiet auf die Bereiche konzentrieren, in denen ein erhöhter Handlungsbedarf besteht. Die Abgrenzung muss sich nach städtebaulichen Kriterien, wie der Baustruktur, sowie dem Handlungsbedarf und auch der Bewältigung der Aufgabenstellung richten. Ein Programmgebiet (unabhängig von der Art der Städtebauförderung) sollte stets nur so groß sein, dass die Ziele innerhalb von 10 bis 12 Jahren mit den umzusetzenden Maßnahmen auch erreicht werden können.

Aus städtebaulichen Gründen wird die Grenze nach Westen zur Wohnbebauung der Rauentalshöhe gezogen. Hier wechselt die Nutzungs- und Baustruktur abrupt. Zudem besteht in dem Wohngebiet kein Handlungsbedarf.

Nach Süden bildet die Schlachthofstraße die Grenze. Südlich der Schlachthofstraße liegt ebenfalls eine vollkommen andere Bau- und Nutzungsstruktur vor. Der Handlungsbedarf ist hier bis auf Maßnahmen zum Schallschutz wesentlich geringer. Zudem gilt es hier eher die Bausubstanz zu erhalten und aufzuwerten und nicht „umzubauen“.

Nach Osten bilden gewerbliche Betriebe und die Fläche der evm eine Abgrenzung. Hier gibt es keinen Handlungsbedarf.

7.2 Festlegung des Verfahrens

Wie in der Bestandsaufnahme und –analyse ausführlich dargelegt, ist es sinnvoll im Rauentaler Moselbogen eine Vielzahl von einzelnen öffentlichen und privaten Maßnahmen durchzuführen, um die Funktion des Stadtteils und der Stadt nachhaltig zu stärken. Die zeitliche Abfolge privater Maßnahmen ist dabei erfahrungsgemäß wenig steuerbar, allerdings zeigt sich häufig, dass auf öffentliche Investitionen private Investitionen folgen.

Die Vielzahl und die Koordination der zeitlichen Abfolge der einzelnen Maßnahmen erfordert die Gesamtbetrachtung der Entwicklung des Stadtteils und der Stadt. Von daher ist eine städtebauliche Gesamtmaßnahme für die Kontinuität der Umsetzung als Förderprogramm angemessen.

Aus dem Entwicklungskonzept geht hervor, dass sich aufgrund vieler Faktoren hierfür das Programm der städtebaulichen Erneuerung „Stadtumbau“ anbietet. Für die Aufnahme in das Förderprogramm und Durchführung der Gesamtmaßnahme sind relativ wenig formelle Vorbereitungen erforderlich. Auch dies erleichtert eine zügige Abwicklung und ist somit im Interesse der Stadt.

Anders stellt sich der Aufwand bei der Ausweisung eines Sanierungsgebietes dar. Der Vorteil eines Sanierungsgebietes liegen in den umfangreichen Instrumentarien der §§ 136ff BauGB. Zudem haben private Investoren die Möglichkeit der Anwendung des § 7 h EStG, d.h. Aufwendungen für die Modernisierung und Instandsetzung von (auch rein privat genutzten) Gebäuden steuerlich abzusetzen.

Die geplanten Maßnahmen erfordern allerdings nicht den Einsatz der Instrumente wie z.B. die Anordnung von Modernisierungs- und Instandsetzungsgeboten. Vielmehr ist beabsichtigt den Weg der städtebaulichen Erneuerung in engem Miteinander von Stadt und Eigentümer/Bewohnern und Gewerbetreibenden ohne Gebote etc. auf der Grundlage von Beratung, Förderung und begleitender Öffentlichkeitsarbeit zu beschreiten.

Von daher soll die städtebauliche Erneuerung ohne umfassendes oder vereinfachtes Sanierungsverfahren effektiv und schlank mittels Festlegung des Programmgebietes nach § 171 b BauGB durchgeführt werden.

Sofern sich im Laufe der Programmzeit herauskristalisieren sollte, dass die Aufstellung einer Sanierungssatzung hilfreich ist, kann hier nachjustiert werden.

7.3 Öffentlichkeitsbeteiligung

Die Gewerbetreibenden und Bewohner sowie die Eigentümer im Gebiet wurden mittels einer Befragung beteiligt. Dabei wurden nicht nur Planungsgrundlagen abgefragt, die Betroffenen hatten auch die Möglichkeit sich zu äußern und Anregungen einzubringen.

Wie in der Vergangenheit bereits üblich, wird die Stadt Koblenz vor der Ausführung einer konkreten Maßnahme im Öffentlichen Raum auf der Grundlage der dann vorliegenden Entwurfsplanung eine weitere Bürgerbeteiligung in Form einer Anliegerversammlung durchführen.

Literaturverzeichnis:

Borchert GeoInfo GmbH: Einzelhandels- und Zentrenkonzept Koblenz, Juni 2009

empirica Forschung und Beratung: Gutachten zur „Quantitativen und qualitativen Wohnraumnachfrage in Rheinland-Pfalz bis zum Jahr 2030“, im Auftrag von Bauforum Rheinland-Pfalz GbR, Ministerium der Finanzen Rheinland-Pfalz, Investitions- und Strukturbank Rheinland-Pfalz (ISB), Berlin, September 2014

empirica Forschung und Beratung: Besondere Wohnformen für Ältere und generationenübergreifendes Wohnen, im Auftrag von Bauforum Rheinland-Pfalz GbR, Ministerium der Finanzen Rheinland-Pfalz, Investitions- und Strukturbank Rheinland-Pfalz (ISB), Berlin, August 2014

Gesellschaft für Markt- und Absatzforschung mbH: Gutachten zur Fortschreibung des kommunalen Einzelhandelskonzeptes für die Stadt Koblenz, Juni 2015

Ministerium der Inneren und für Sport: Landesentwicklungsprogramm (LEP IV), Mainz, Oktober 2008

Planungsgemeinschaft Mittelrhein-Westerwald: Regionaler Raumordnungsplan Mittelrhein-Westerwald, Koblenz, 2006

Planungsgemeinschaft Mittelrhein-Westerwald: Regionaler Raumordnungsplan Mittelrhein-Westerwald, Entwurfssfassung zum 2. Anhörungs- und Beteiligungsverfahren, Koblenz, Juli 2014

Statistisches Landesamt Rheinland-Pfalz: www.infothek.statistik.rlp.de/MeineHeimat, Aufrufe zwischen 31.08.2015 und 25.09.2015

Stadt Koblenz: Masterplan Koblenz, Mai 2014

Stadt Koblenz, kommunale Statistikstelle: Statistisches Jahrbuch der Stadt Koblenz 2014

Stadt Koblenz, kommunale Statistikstelle: Stadtteilsteckbrief Rauental 2014

Stadt Koblenz, kommunale Statistikstelle: Nahversorgungsbericht Koblenz 2015

Zensus 2011: <https://ergebnisse.zensus2011.de>; letzter Aufruf 31.10.2015