



STADTGRÜN KOBLENZ-LÜTZEL

VORBEREITENDE **U**NTERSUCHUNGEN UND INTEGRIERTES **S**TÄDTEBAULICHES **E**NTWICKLUNG**K**ONZEPT

Gefördert durch:



Bundesministerium
des Innern, für Bau
und Heimat



STÄDTEBAU-
FÖRDERUNG
von Bund, Ländern und
Gemeinden



Rheinland-Pfalz

MINISTERIUM DES INNERN
UND FÜR SPORT

Herausgeber:

| Stadt Koblenz
Willi-Hörter-Platz 1
56068 Koblenz
www.koblenz.de/

KOBLENZ
VERBINDET.

Bearbeitung:

Arbeitsgemeinschaft

| Stadtberatung Dr. Sven Fries
Janina Grunenberg, M.Sc.

 **STADTBERATUNG**
Dr. Sven Fries

Landauer Straße 58
67346 Speyer
Telefon 06232 919960

info@stadtberatung.info

| BIERBAUM.AICHELE.landschaftsarchitekten
Nadine Halberstadt, Dipl. Ing.

BIERBAUM.AICHELE.
landschaftsarchitekten

Untere Zahlbacher Straße 21
55131 Mainz
Telefon 06131 669250

aichele@bierbaumaichele.de

| SCHIEFERDECKER LANDSCHAFTSARCHITEKTUR
Franziska Schieferdecker, Dipl. Ing.
Alexandra Liening, cand. M. Sc.

SCHIEFERDECKER
LANDSCHAFTSARCHITEKTUR

Fritz-Hoffmann-Straße 7
01097 Dresden
Telefon 0351 65677702

mail@schieferdecker-la.de

Bildquellen, Karten soweit nicht anders angegeben:

Bietergemeinschaft BIERBAUM.AICHELE.landschaftsarchitekten,
Stadtberatung Dr. Sven Fries und Schieferdecker Landschaftsarchitektur

Inhalt

1 Zusammenfassung	8
2 Einleitung	10
2.1. Städtebauförderung	10
2.2. Projektvorlauf	11
2.3. Methodik	12
2.3.1 Vorbereitende Untersuchungen und Integriertes Städtebauliches Entwicklungskonzept	12
2.3.2 Methoden der städtebaulichen Bestandsaufnahme und -analyse	13
2.3.3 Beteiligung von Bewohnenden und Schlüsselakteuren im Fördergebiet	14
3 Lützel und das Untersuchungsgebiet im Fokus	20
3.1. Das Untersuchungsgebiet im Überblick	20
3.3.1 Lage im Stadtgebiet und Gebietsabgrenzung	20
3.3.2 Gliederung in Teilräume	24
3.2. Historische Entwicklung	25
3.3. Planungsrechtliche Situation	28
3.4. Städtebau und Nutzungsstruktur	33
3.5. Gewerbe und Einzelhandel	40
3.6. Verkehr	41
3.7. Grünstruktur und Freiraumtypen	51
3.8. Grüne und blaue Infrastruktur	55
3.9. Stadtklima und Klimaanpassung / Klimaresilienz	58
3.10. Kriminalität und Sicherheit	60
3.11. Bevölkerungs- und Sozialstruktur	61
3.12. Soziale und kulturelle Infrastruktur	67
3.13. Kurzes Resümee der VU	70
4 Planung im Dialog	72
5 Fördergebiet mit angepasstem Abgrenzungsvorschlag	75
6 Zusammenfassende SWOT-Analyse / Lagebeurteilung	
6.2. Stärken und Chancen	76
6.3. Schwächen und Risiken	77
7 Handlungsbedarfe und Maßnahmen	78
7.1. Rahmenplan	78
7.2. Handlungsfelder	80
7.2.1. Handlungsfeld 1: Lützel begrünen	80
7.2.2. Handlungsfeld 2: Lützel vernetzen	82
7.2.3. Handlungsfeld 3: In Lützel zusammenkommen	84
7.3. Maßnahmen / Projekte	86
7.3.1. Maßnahmenübersicht	86
7.3.2. Maßnahmenkatalog	88
8 Projektumsetzung	158
8.1. Zeitplanung und Priorisierung	158
8.2. Finanzierungsplanung	158
8.3. Steuerung, Lokale Partnerschaften und Beteiligung	162
8.4. Evaluation und Fortschreibung des ISEK	163
9 Literaturverzeichnis	164
10 Anhang	165

Abbildungsverzeichnis

Abbildung 1:	Drei Handlungsfelder: „Lützel begrünen“, „Lützel vernetzen“ und „In Lützel zusammenkommen“.	8
Abbildung 2:	Treffen der Ämterrunde „Stadtgrün Koblenz-Lützel“	15
Abbildung 3:	Planungswerkstatt zum Uferpark Schartwiesenweg fand Online statt.	16
Abbildung 4:	Beteiligung am 1. August am Rheinufer.	16
Abbildung 5:	Aufsuchende Bürgerbefragung.	17
Abbildung 6:	Quartiersmanagerin ist mit dem Lastenfahrrad unterwegs.	17
Abbildung 7:	Entdeckungsspaziergang zum Volkspark	18
Abbildung 8:	Beteiligungs- und Informationsveranstaltung rund um das neue Quartiersbüro in der Kulturfabrik	19
Abbildung 9:	Lage des Untersuchungsgebiets in Koblenz inklusive wichtiger städtischer Grünzüge.	20
Abbildung 10:	Umliegende Fördergebiete	22
Abbildung 11:	Allgemeiner Überblick Untersuchungsgebiet	23
Abbildung 12:	Teilbereiche des Untersuchungsgebietes	25
Abbildung 13:	Auszug aus der Planzeichnung des rechtsverbindlichen FNP	28
Abbildung 14:	Auszug aus der Planzeichnung des FNP-Entwurfs	28
Abbildung 15:	Auszug aus der Maßnahmenkarte des Landschaftsplans	29
Abbildung 16:	Übersicht der rechtskräftigen Bebauungspläne im Untersuchungsgebiet	30
Abbildung 17:	Auszug aus der Planurkunde des B-Plans Nr. 31 Ä4 mit Darstellung festgesetzter Schmuck- bzw. Ziergärten	31
Abbildung 18:	Auszug aus der Planurkunde des B-Plans Nr. 75	31
Abbildung 19:	STOV-Gelände mit historischen Wagenhäusern	34
Abbildung 20:	Bahngleise mit Blick auf STOV-Gelände und Feste Franz	34
Abbildung 21:	Wallersheimer Weg	35
Abbildung 22:	KuFa	35
Abbildung 23:	Solitargebäude an der Theo-Mackeben-Straße	35
Abbildung 24:	Topographische Gegebenheiten.	37
Abbildung 25:	Geschossigkeit.	38
Abbildung 26:	Nutzungsstruktur.	39
Abbildung 27:	Andernacher Straße	41
Abbildung 28:	Primär für den ruhenden Verkehr bestimmte Flächen.	42
Abbildung 29:	Verkehrstrassen.	43
Abbildung 30:	Anbindung durch den öffentlichen Personennahverkehr.	44
Abbildung 31:	Bahnhof Lützel	45
Abbildung 32:	Konzeption für den Radverkehr	47
Abbildung 33:	Freizeitgärten „Auf der Schartwies“	48
Abbildung 34:	Unfallhäufungsstellen.	49
Abbildung 35:	Otto-Falckenberg-Straße	51
Abbildung 36:	Rheinufer	52
Abbildung 37:	Freiraumtypologien	54
Abbildung 38:	Volkspark	55
Abbildung 39:	Biotopverbund und bedeutende Lebensräume für Tiere und Pflanzen	57
Abbildung 40:	Auszug aus der Karte 5 „Klima/Luft“ des Landschaftsplans der Stadt Koblenz mit Darstellung der Fördergebietsgrenze	59
Abbildung 41:	Altersstruktur	61
Abbildung 42:	Verhältnis über 65-Jährigen zu unter 18-Jährigen	62
Abbildung 43:	Ausländische Bevölkerung und Migrationshintergrund, Daten: Stadt Koblenz	64
Abbildung 44:	Arbeitslosigkeit, Daten: Stadt Koblenz	65
Abbildung 45:	Haushalte, Daten: Stadt Koblenz	66
Abbildung 46:	Soziale Infrastruktur	68
Abbildung 47:	Fördergebiet mit angepasster Abgrenzung	75
Abbildung 48:	Rahmenplan mit allen Maßnahmen	78
Abbildung 49:	Maßnahmen im Handlungsfeld 1: Lützel begrünen	80

Abbildung 50:	Maßnahmen im Handlungsfeld 2: Lützel vernetzen	82
Abbildung 51:	Maßnahmen im Handlungsfeld 3: Lützel vernetzen	84
Abbildung 52:	Der Volkspark zeichnet sich durch seine wechselvolle Topografie und den gewachsenen Baumbestand aus.	88
Abbildung 53:	Im Sommer ist die Grillwiese gut besucht.	90
Abbildung 54:	Die Müllbehälter sind aber besonders an diesen Tagen zu klein.	90
Abbildung 55:	Der viel genutzte Freiraum am Theodor-Heuss-Ufer ist nur spärlich möbliert.	91
Abbildung 56:	Blick auf die überdimensionierten versiegelten Stellplatzflächen.	92
Abbildung 57:	Interkultureller Garten „ZusammenWachsen“	94
Abbildung 58:	Sportfelder am Schartwiesenweg mit blauem, hochwasserschutzkonformem Container für Umkleiden im Hintergrund.	94
Abbildung 59:	Entwicklungskonzept zur Gliederung der Spiel- und Sportflächen des Uferparkes (Farbe: Magenta) sowie der Gemeinschaftsgärten (Farbe: Blau/Grün)	96
Abbildung 60:	Zu schmale Erschließungswege, um u.a. die Pflege bestehender Altgehölze zu gewährleisten.	97
Abbildung 61:	Im mittleren Teil der Anlage finden sich verwilderte und vermüllte Parzellen.	97
Abbildung 62:	Entwicklungskonzept zur Neuordnung des Grabelandes (Farbe: Gelb)	99
Abbildung 63:	Der Schulhof der Goethe-Realschule Plus.	100
Abbildung 64:	Historische Wagenhäuser	102
Abbildung 65:	Als verbindendes Element der Kehlturn der Feste Franz	102
Abbildung 66:	Variante 1. Lageplan. Freiraumplanerische Studie Umfeld Feste Kaiser Franz, STOV Gelände 2020.	104
Abbildung 67:	Das begleitende Grün am Fußweg der Memeler Straße bietet Aufwertungspotenzial.	105
Abbildung 68:	Gelungenes Beispiel einer mit Wildblumen begrünten Baumscheibe am Brenderweg.	106
Abbildung 69:	Hoher Anteil versiegelter Fläche im Wallersheimer Weg	107
Abbildung 70:	Bahnhofsumfeld und Eingang zum Bahnsteig.	110
Abbildung 71:	Mayener Straße gegen Westen. Der direkt angrenzende Bahnhof (rechts, nicht im Bild) ist hier, in unmittelbarer Nähe, nicht ausgeschildert.	110
Abbildung 72:	Der Bahnsteig ist von Osten, nicht aber von Westen aus zugänglich.	112
Abbildung 73:	Kaum Sitzmöglichkeiten auf dem Bahnsteig.	112
Abbildung 74:	Keine Querungsmöglichkeit an der Kreuzung Henriette-Sontag-Straße.	114
Abbildung 75:	Die unklare Zonierung und Mehrfachbelegung einzelner Fahrspuren durch mehrere Verkehrsarten führt oftmals zu Konflikten, hier am Wallersheimer Weg.	114
Abbildung 76:	Ruhender Verkehr im Brenderweg. Begegnung Rad- und motorisierter Verkehr.	116
Abbildung 77:	Fußweg als Verbindung der Memeler mit der Neuendorfer Straße.	118
Abbildung 78:	Memeler Straße zwischen Kreisel und Grenzmarkstraße	118
Abbildung 79:	Illegale Müllablagerung am Schartwiesenweg.	120
Abbildung 80:	Der Schartwiesenweg ist Zugang zum Campingpark, zum Rheinufer, zu den Sportanlagen und zu den Gärten auf der Schartwies.	120
Abbildung 81:	Blick vom Franzosenfriedhof die Böschung hoch Richtung Volkspark.	122
Abbildung 82:	Blick in die Andernacher Straße, Ecke Mayer-Alberti-Straße, gen Süden.	124
Abbildung 83:	Kreuzungsbereich Andernacher Straße/Mayer-Alberti-Straße.	124
Abbildung 84:	Blick entlang der Neuendorfer Straße mit ruhendem und fahrendem Verkehr.	126
Abbildung 85:	Die Hochwasserschutzmauer zwischen dem Grabeland und der Neuendorfer Straße.	126
Abbildung 86:	Blick von der Mayer-Alberti-Straße zur Kulturfabrik.	128
Abbildung 87:	Ruhender Verkehr entlang der Mayer-Alberti-Straße.	128
Abbildung 88:	Blick Richtung Garagenhöfe.	130
Abbildung 89:	Blick in die Fußgängerzuwegung der Theo-Mackeben-Straße.	130
Abbildung 90:	Der Zaun des Campingparks begrenzt das Ufer.	132
Abbildung 91:	Direkter Zugang des Rheinufer vom Schartwiesenweg über den Campingpark	

	nicht möglich.	132
Abbildung 92:	„Am Franzosenfriedhof“, Eingangssituation von der Andernacher Straße. Derzeit ist die Straße eine Sackgasse.	133
Abbildung 93:	Die langgezogene, übermannshohe Mauer trennt Ober- und Unterlützel auch optisch voneinander.	134
Abbildung 94:	Beispiel einer künstlerischen Gestaltung. KLEBEBANDE in Action – Tape Art at finest, von THE CLUBMAP Quelle: www.klebebande-berlin.com	135
Abbildung 95:	Beschilderung und touristisches Leitsystem Eberswalde, von Dr. Nice, Quelle: https://drnice.de/wandgestaltung-architektur/orientierung-im-raum/ eberswalde-zu-fuss-entdecken/	137
Abbildung 96:	Wegeleitsystem ZOB/Bahnhof Halle (Saale), Quelle: Foto: Franziska Schieferdecker	137
Abbildung 97:	Blick über die Gleisanlage und die Fläche des geplanten Rosenquartiers zur Feste Franz.	138
Abbildung 98:	Fußgänger- und Radbrücke. Freiraumplanerische Studie Umfeld Feste Kaiser Franz, STOV-Gelände – Lageplanausschnitt Variante 1. FRL – Franz Reschke Landschaftsarchitektur 2020.	139
Abbildung 99:	Vision Brückenschlag. Städtebauliche Konzeption Rosenquartier – Koblenz-Lützel (aurelis Real Estate GmbH & Co. KG, tobe STADT städte.bau.planung.dialog 2016)	139
Abbildung 100:	Kleine Beschilderung macht auf das Umlenken des Radweges aufmerksam.	140
Abbildung 101:	Zugang von der Blumenstraße zum Theodor-Heuss-Ufer.	140
Abbildung 102:	Viele Fußwege, wie hier die Memeler Straße, bieten keine Möglichkeit für Treffpunkte.	142
Abbildung 103:	Flexible Stadtmöblierung als Beispiel. Livable Cities GmbH 2020	143
Abbildung 104:	Ein leerstehendes Wagenhaus auf dem ehemaligen STOV-Gelände.	146
Abbildung 105:	Variante 1. Lageplan. Freiraumplanerische Studie Umfeld Feste Kaiser Franz, STOV Gelände 2020.	147
Abbildung 106:	Der große, asphaltierte Parkplatz ohne Aufenthaltsqualität an der Kulturfabrik ist nur zu Veranstaltungen voll besetzt.	148
Abbildung 107:	Garagenhöfe in der Theo-Mackeben-Straße	150
Abbildung 108:	Garagenhöfe nördlich der Hans-Zulliger-Schule	150
Abbildung 109:	Derzeit sind die öffentlichen bzw. halböffentlichen Grünflächen in der Otto-Falckenberg-Straße nur bedingt nutzbar und wenig attraktiv.	152
Abbildung 110:	Der Wendehammer wird von den Familien mit Kindern zum Spielen genutzt.	152
Abbildung 111:	Blick auf das Quartiersbüro im Erdgeschoss der Kulturfabrik.	154
Abbildung 112:	Das Lastenfahrrad des Quartiersmanagements für aufsuchende Beteiligung.	154

1. Zusammenfassung

Ein grüneres und lebenswerteres Lützel ist das Ziel des Städtebauförderprogramms „Wachstum und nachhaltige Entwicklung – Nachhaltige Stadt“, welches seit 2020 auch die Themen des ehemaligen Förderprogramms „Zukunft Stadtgrün“ beinhaltet. Das Gebiet „Stadtgrün Koblenz-Lützel“ wurde im Dezember 2017 ins Förderprogramm aufgenommen.

„Stadtgrün Koblenz-Lützel“ umfasst einen großen Teil des Stadtteils Lützel. **Schwerpunkte im Untersuchungsgebiet** sind der Volkspark, das ehemalige Wagenhaus- und STOV-Gelände und der Verflechtungsbereich aus Gewerbe- und Wohnnutzungen östlich der Bahngleise, zwischen Andernacher Straße, Wallersheimer Weg, Otto-Falckenberg-Straße, Theomackeben-Straße, Brenderweg und Neuendorfer Straße. Auch das Bahnareal mit dem Bahnhof Lützel und dem Bahn-

hofsvorplatz gehören zum Untersuchungsgebiet, genauso wie das Rhein- und Moselufer mit der Grillwiese, dem Theodor-Heuss-Ufer sowie den Freizeitgärten und dem Campingpark am Schartwiesenweg. Die mangelnde Vernetzung und Verbindung von Grün- und Freiflächen für den Fuß- und Radverkehr, die geringe Aufenthaltsqualität der bestehenden öffentlichen Grünflächen sowie fehlende Sport-, Spiel- und Bewegungseinrichtungen und Treffpunkte im Freien sind Themen, die in der Beteiligung immer wieder auftauchten.

Aus den Ergebnissen aus den Vorbereitenden Untersuchungen und der Beteiligung ließen sich die folgenden Handlungsfelder ableiten. Die Handlungsfelder sind: „Lützel begrünen“, „Lützel vernetzen“ und „In Lützel zusammenkommen“ (siehe Abb.: 1).

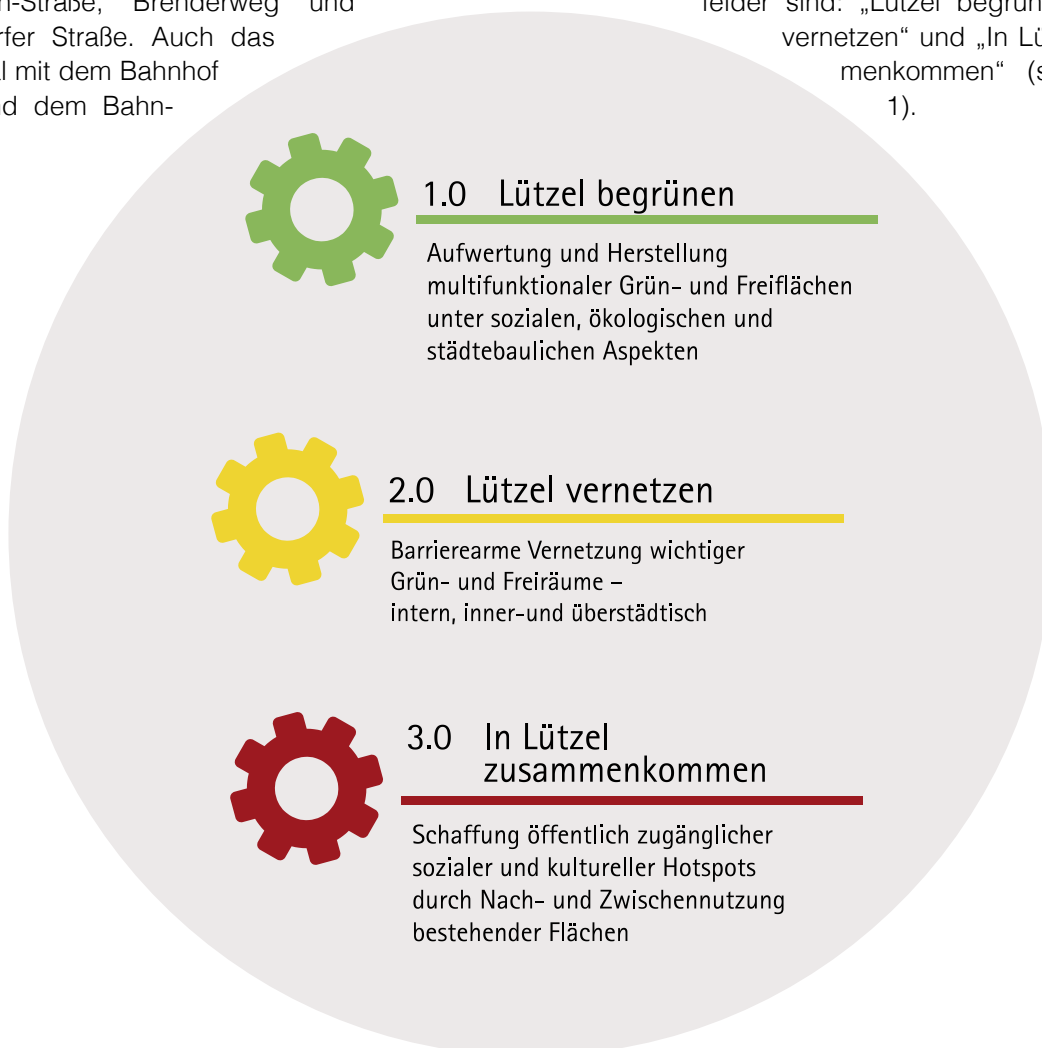


Abbildung 1: Drei Handlungsfelder: „Lützel begrünen“, „Lützel vernetzen“ und „In Lützel zusammenkommen“.

Zusammen bilden die drei entwickelten Handlungsfelder ein langfristiges Ziel, Lützel zu einem grünen, sicheren, lebenswerten und barrierefreien Stadtteil zu machen. Die drei Handlungsfelder bilden den planerischen Rahmen, aus dem die **35 Einzelmaßnahmen** abgeleitet wurden. Geschärft wurden die Einzelmaßnahmen mit den involvierten Ämtern und mit den gesammelten Ergebnissen aus der Beteiligung.

Die Maßnahmen im **Handlungsfeld „Lützel begrünen“** betreffen zum einen die Aufwertung der bereits bestehenden öffentlichen Grün- und Freiräume, wie den Volkspark und den Uferbereich an Rhein und Mosel, sowie die Entwicklung neuer öffentlicher Freiflächen. Ebenso sollen wohnorts- und arbeitsnahe neue Frei- und Grünräume gestaltet werden, gerade im Umfeld des Wohn- und Gewerbegebietes in der Mitte des Projektgebietes. Nicht zuletzt gilt es auch, den Straßenraum durch Straßenbegleitgrün aufzuwerten und Lützel durch

Entsiegelungs- und Begrünungsmaßnahmen zu einem ökologisch nachhaltigen Quartier zu entwickeln

Im **Handlungsfeld „Lützel vernetzen“** gilt es, Grün- und Freiräume in Lützel miteinander zu verbinden; den Straßenraum insbesondere für Fußgänger*innen und Radfahrende aufzuwerten und sicher zu gestalten.

Zusätzlich zur Vernetzung und Begrünung des Stadtteils ist die Stärkung bestehender Freiräume sowie die Schaffung neuer identitätsstiftender Begegnungs-, Spiel- und Gestaltungsräume für das Gebiet essenziell, diese finden sich im **Handlungsfeld „In Lützel zusammenkommen“**: Eine zielführende Weiterentwicklung und Neuplanung des öffentlichen Raumes soll und kann durch den Einbezug der Bürger*innen geschehen.

2. Einleitung

2.1 Städtebauförderung

Die Stadt Koblenz wurde im Dezember 2017 mit dem Gebiet „Stadtgrün Koblenz-Lützel“ in das Städtebauförderprogramm „Zukunft Stadtgrün“ aufgenommen. Das 2017 neu aufgelegte Städtebauförderprogramm „Zukunft Stadtgrün“ ergänzte die Städtebauförderung um ein Programm mit dem Schwerpunkt Grün. Es sollte Städte bei der Schaffung und Weiterentwicklung ihrer städtischen Grünflächen unterstützen. So verband es Stadtentwicklung mit Freiraumentwicklung: Städte können ihre Grünflächen erweitern, nachhaltig gestalten und im Sinne der Umweltgerechtigkeit ihre Quartiere mit Stadtgrün ausstatten.

Im Jahr 2020 wurde die Städtebauförderung neu strukturiert und somit einfacher, flexibler und grüner gestaltet. Das Förderinstrument konzentriert sich nun auf drei statt vorher sechs Programme. Die bisherigen Förderinhalte bleiben auch bei den drei neuen Programmen bestehen. Die inhaltlichen Schwerpunkte wurden aber an die aktuellen stadtentwicklungspolitischen Herausforderungen angepasst. Künftig soll den regional unterschiedlichen Bedürfnissen stärker Rechnung getragen werden.

Das Fördergebiet „Stadtgrün Koblenz-Lützel“ wurde daher im Jahr 2020 in das neue Städtebauförderprogramm „Wachstum und nachhaltige Entwicklung - Nachhaltige Stadt“ übergeleitet.

Das Programm „Wachstum und nachhaltige Entwicklung - Nachhaltige Stadt“ fördert aktuell 90% der zuwendungsfähigen Umsetzungskosten mit Mitteln des Bundes und der Länder. Den Eigenanteil von 10% sowie die nicht zuwendungsfähigen Kosten übernimmt die Stadt Koblenz. Die Fördermittel des Programms

„Wachstum und nachhaltige Entwicklung - Nachhaltige Stadt“ können wie folgt eingesetzt werden:

- Vorbereitung der Gesamtmaßnahme wie Erarbeitung (oder Fortschreibung) Integrierter Städtebaulicher Entwicklungskonzepte (ISEK)
- Beteiligung und Mitwirkung von Bürger*innen, Quartiersmanagement und Leistungen von Beauftragten
- die Entwicklung von Brachflächen, insbesondere zur Unterstützung des Wohnungsbaus,
- die Verbesserung des öffentlichen Raumes, des Wohnumfeldes und privater Freiflächen,
- Herstellung multifunktionaler Grün- und Freiflächen von ökologischer, sozialer und städtebaulicher Bedeutung; Grünvernetzung und Umweltgerechtigkeit
- Vernetzung von Grün- und Freiräumen, Förderung der Biodiversität
- die Anpassung und Entwicklung der städtischen Infrastruktur einschließlich der Grundversorgung,
- die Aufwertung und der Umbau des Gebäudebestandes,
- Maßnahmen zur Anpassung an Klimatrends und Extremwetterlagen,
- den Rückbau leerstehender, dauerhaft nicht mehr benötigter Gebäude oder Gebäudeteile oder der dazu gehörigen Infrastruktur einschließlich Nachnutzung bzw. Zwischennutzung durch Grün- und Freiflächen
- die Begrünung von Bauwerken / grauer Infrastruktur
- die Einbindung und Nutzung urbaner Gärten / die Umweltbildung
- Maßnahmen der Barrierearmut bzw. -freiheit

Quellen:

- <https://www.bmi.bund.de/DE/themen/bauen-wohnen/stadt-wohnen/staedtebau/stadtgruen/stadtgruen-artikel.html>
- <https://www.gruen-in-die-stadt.de/foerdercheck/rheinland-pfalz/wachstum-und-nachhaltige-erneuerung-in-rheinland>

2.2 Projektvorlauf

Im Koblenzer Stadtteil Lützel, wie auch im benachbarten Stadtteil Neuendorf, konnten in den vergangenen Jahren über das Städtebauförderprogramm „Soziale Stadt“ in einigen Bereichen positive Entwicklungsimpulse gesetzt werden. Während dieses Städtebauförderprogramm für den Stadtteil Lützel im Jahr 2019 nach 13 Jahren endete, läuft es im Stadtteil Neuendorf seit 2014.

Als wesentliches soziales Bauprojekt in Lützel ist das 2018 fertiggestellte Bürgerzentrum zu nennen, das viele im Rahmen des Quartiersmanagements aufgebaute soziale, kulturelle und Freizeitangebote dauerhaft beherbergt. Für das Fördergebiet in Neuendorf liegt der Schwerpunkt umgesetzter Maßnahmen im nordöstlichen Bereich des Fördergebiets, in dem sich ein sozialer Brennpunkt – das Quartier „Weiße Siedlung“ aus den 1970er-Jahren – befindet.

Das nun hinzukommende Fördergebiet „Stadtgrün Koblenz-Lützel“ spielt insbesondere im Rahmen der bereits bestehenden städtebaulichen Planungsziele zur Wohnumfeldverbesserung und Quartiersvernetzung eine zentrale Rolle.

Nordwestlich an das Fördergebiet „Stadtgrün Koblenz-Lützel“ grenzt der Bereich um die Feste Kaiser Franz an. Dieser ist Teil des Förderprogramms Nationale Projekte des Städtebaus „Festungsstadt Koblenz“. Im Rahmen dieser Fördermaßnahme sollen die einstmaligen Festungsanlagen und umliegenden Bereiche durch gezielte Baumaßnahmen in ihrer Gesamtheit erhalten, ausgebaut und besser in den Freiraum integriert werden. Um dieses Baudenkmal zukünftig für Bewohner*innen und Besucher*innen erlebbarer zu machen, spielen die angrenzenden Grünflächen des Volksparks und der Friedhöfe als Aufenthaltsorte und Vernetzungsbereiche eine wichtige Rolle. Das Gelände westlich der Feste Kaiser Franz, auf dem sich derzeit ein Sportplatzgelände befindet, ist im Gesamtkonzept Großfestung Koblenz langfristig als zu entwickelnde Parkanlage vorgesehen. Dieses Planungsziel kollidiert mit den Vorstellungen des Sportvereins SV Anadolu Sport Koblenz, der das Sportareal nutzt und den Umbau des Hartplatzes zum Naturrasenplatz wünscht. Die Integration eines solchen Sportareals ist im Rahmen des Fördergebietes „Stadtgrün Koblenz-Lützel“ zu prüfen.

Für Lützel gibt es weitere städtebauliche Konzepte, aus denen sich Handlungsbedarfe ableiten lassen. Eine erste Gesamtkonzeption für eine zukunftsorientierte Gesamtentwicklung von Lützel lag mit dem Rahmenplan Lützel aus dem Jahr 1993 vor. Als städtebauliches Planungsziel wurde u.a. die Schaffung zusammenhängender innerstädtischer Grün- und Naherholungsgebiete genannt. Direkt verortet waren weiter die Neugestaltung des Grünbereichs am Theodor-Heuss-Ufer und eine verbesserte Zugänglichkeit sowie das Herstellen einer Wegeverbindung über das Gelände der Wasserstraßen- und Schifffahrtsverwaltung des Bundes (WSV) und die Erstellung einer beweglichen Brücke für Fuß- und Radverkehr. Die Verwahrlosung der Grün- und Freiflächen wurde im Städtebau- und Verkehrskonzept 2011 aufgezeigt. Mit dem Stadtteildossier für Lützel aus dem Masterplan Grün 2011+ liegt ein Grün- und Freiflächenkonzept und damit ein Orientierungsrahmen vor. Die hier verankerten, für das Fördergebiet maßgeblichen Entwicklungsziele und Maßnahmen sind die Folgenden:

- Rheinufer besser an den Stadtteil anbinden und stellenweise Attraktivität erhöhen
- Neue Mitte Lützel zum Grünpunkt entwickeln
- Volkspark beleben
- Anbindung an Volkspark verbessern (Koblenz vernetzen)
- Alleen / Baumreihen anlegen / sanieren
- Neues Kleinspielfeld
- Neuer Beachvolleyballplatz
- Fußgängerunterführung im Bahnhofsbereich als neue Verbindung

Für die Verwendung von Baumarten liegt mit dem Stadtbaumkonzept 2010 ein Orientierungsrahmen vor. Mit der Bundesgartenschau 2011 wurde für den Stadtteil Lützel ein Entwicklungsimpuls gesetzt. Im Rahmen dessen wurde der öffentliche Raum am Rhein- und Moselufe, der Altstadt, im Bereich des Peter-Altmeier- und des Konrad-Adenauer-Ufers/ Rheinanlagen aufgewertet.

Ursprünglich wurde die Ausweitung des Fördergebietes „Soziale Stadt Lützel“ beantragt. Mit der Ablehnung des Antrags seitens des rheinland-pfälzischen Ministeriums des Innern und für Sport wurde der Vorschlag zur Änderung der Förderausrichtung unterbreitet. In Vorbereitung für das neue Fördergebiet wurden wesentliche Handlungsbedarfe formuliert und Ent-

wicklungen aufgezeigt. Die Qualifizierung von Grünflächen und des öffentlichen Raums und die Entwicklung von Brachflächen, vor dem Hintergrund multifunktionaler Nutzungen, stehen dabei genauso im Fokus, wie die Vernetzung solcher Bereiche.

Im Rahmen des Programmes „Wachstum und nachhaltige Entwicklung - Nachhaltige Stadt“ gilt es nunmehr für das Fördergebiet „Stadtgrün Koblenz-Lützel“ Entwicklungsimpulse zu nutzen, Handlungsbedarfe aufzugreifen und Maßnahmen mit dem Fokus auf grüner Infrastruktur zu entwickeln, die maßgeblich für die weitere Entwicklung des Stadtteils Lützel sind. Um dies im Detail umzusetzen, Stärken und Schwä-

chen sowie Chancen und Risiken zu konkretisieren und daraus Maßnahmen abzuleiten und zu priorisieren, wurde das vorliegende Integrierte Städtebauliche Entwicklungskonzept erarbeitet. Eine wichtige Rolle spielt(e) dabei die Beteiligung von Bürger*innen, Schlüsselpersonen, Verwaltung und Vereinen. Nach Beendigung des Quartiersmanagements im Fördergebiet „Soziale Stadt Koblenz-Lützel“ Ende 2019 wird im Rahmen des Gebiets „Stadtgrün Koblenz-Lützel“ wieder ein Quartiersmanagement für ein produktives Miteinander eingesetzt.

Quellen:

- *Beschlussvorlage BV/0836/2017 der Stadt Koblenz vom 01.12.2017*
- *Beschlussvorlage BV/0668/2017 der Stadt Koblenz vom 11.10.2017*
- *Beschlussvorlage BV/0453/2011/1 der Stadt Koblenz vom 20.09.2011*
- *Unterrichtsvorlage UV/0049/2015 der Stadt Koblenz vom 06.02.2015*
- *Beschlussvorlage BV/0019/2020 der Stadt Koblenz vom 08.01.2020*
- *Caritasverband Koblenz e.V.: 1. Fortschreibung des ISEK – Fördergebiet Koblenz Lützel – Programm Soziale Stadt, Koblenz, Jan. 2010*
- *Unterrichtsvorlage UV/0108/2018 der Stadt Koblenz vom 21.03.2018*
- *agl | Hartz: Integriertes Stadtteilentwicklungskonzept für das Fördergebiet Soziale Stadt in Koblenz-Neuendorf, Saarbrücken, März 2016*
- *Unterrichtsvorlage UV/0473/2018 der Stadt Koblenz vom 08.11.2018*
- *Stadtberatung Dr. Sven Fries: Zwischenbericht – Stadtteilmanagement Koblenz Neuendorf 2017/2018, Speyer*
- <https://www.bbsr.bund.de/BBSR/DE/FP/ZIP/NPS/2015/foerderprojekte-2015/steckbriefe/rp-koblenz-node.html>, Zugriff am: 15.04.2020
- <http://www.koblenzer-stadtgruen-friedhoefe.de/foerderprojekt-grossfestung-koblenz.html>, Zugriff am: 15.04.2020

2.3 Methodik

2.3.1 Vorbereitende Untersuchungen und Integriertes Städtebauliches Entwicklungskonzept

Vorbereitende Untersuchungen (VU) sind Bestandteil des Integrierten Städtebaulichen Entwicklungskonzeptes (ISEK). Sie sind Beurteilungsgrundlage für die Förderfähigkeit im Sinne der Städtebauförderung und zur Vorbereitung der angestrebten Maßnahmen erforderlich. Dabei machen wachsende sozialräumliche Unterschiede lokale Zielformulierungen und „passgenaue“ integrierte Konzepte ebenso erforderlich, wie deren Einbindung in übergreifende Strategien.

Angesichts begrenzter finanzieller Ressourcen und differenzierter Mitwirkungsbereitschaft von lokalen Interessengruppen und der Bewohnerschaft bedarf es geeigneter Kooperationen und Partnerschaften, die Synergien beim Einsatz öffentlicher Mittel und

privates Engagement fördern: Stadt(teil)entwicklung wird künftig stärker raumbezogen, kooperativ, vernetzt und aktivierend ausgerichtet sein.

Die Vorbereitenden Untersuchungen, wie hier vorgelegt, müssen deshalb stärker als bisher auch Lebenszusammenhänge im Stadtteil mit all ihren Vernetzungen, Abhängigkeiten und Wechselwirkungen aufzeigen. Daraus sollen sie zukunftsbeständige Lösungen ableiten, die neben den baulichen auch ökologischen, ökonomischen, sozialen und sicherheitsspezifischen Ansprüchen gleichermaßen genügen. Dies setzt voraus, dass neue Handlungsfelder etabliert und eine Vielzahl von Akteuren einbezogen werden. Damit Kommunikation und Partizipation aller Betroffenen auf Stadt- und Gebietsebene gelingen,

sind zugleich gute Bedingungen dafür zu schaffen. Das Integrierte Städtebauliche Entwicklungskonzept formuliert die „Leitplanken der Gebietsentwicklung“ für die kommenden rund zehn Jahre und ist Fördervoraussetzung bei Städtebauförderprojekten: *„Voraussetzung für die Förderung [...] ist ein unter Beteiligung der Bürgerinnen und Bürger erstelltes integriertes städtebauliches Entwicklungskonzept, in dem Ziele und Maßnahmen im Fördergebiet dargestellt sind. Das Entwicklungskonzept ist in ein gegebenenfalls bereits vorhandenes gesamtstädtisches Konzept einzubetten bzw. davon abzuleiten, die Aktualität des Entwicklungskonzepts ist sicherzustellen“ (VV Städtebauförderung 2020, Seite 5).*

Dazu ist es notwendig, auf Basis der Vorbereitenden Untersuchungen in den zentralen (nicht in allen möglichen) Entwicklungsfeldern Ziele abzuleiten und Maßnahmen zu benennen. Die Integration städtebaulicher sowie sozialer und ökologischer Lösungsansätze und Perspektiven wird als grundlegende Voraussetzung der Förderung im Programm „Wachstum und nachhaltige Entwicklung - Nachhaltige Stadt“ gesehen.

Angesichts der komplexen Planungsaufgabe im Rahmen der Untersuchung des Gebiets „Stadtgrün Koblenz-Lützel“ galt es, eine Vielzahl und Vielfalt an Raumnutzenden in den Prozess einzubinden und

gute Bedingungen für Kommunikation und Partizipation aller Betroffenen auf Stadt- und Gebietsebene zu schaffen. Daher kamen für eine passgenaue Zielgruppenansprache zahlreiche unterschiedliche Beteiligungsmethoden zur Anwendung.

Mit dieser Vorgehensweise sollte für die Gutachter ein Informationsgewinn aus möglichst vielen verschiedenen Blickwinkeln erreicht werden, zugleich sollte das frühzeitige Einbinden möglichst vieler Akteure eine höhere Akzeptanz der Untersuchungsergebnisse und der darauf aufbauenden Handlungsansätze erreichen. Kosten- und Finanzierungsübersicht, Umsetzungskonzept für die Steuerung, Einbindung der lokalen Partnerschaften und das Quartiersmanagement sind Bestandteil des weitreichenden Konzepts.

Ein Integriertes Städtebauliches Entwicklungskonzept darf nicht starr ausgelegt und angewandt werden: Es muss an sich verändernde gesellschaftliche und sonstige Rahmenbedingungen angepasst werden können. Somit ist eine Fortschreibung des ISEKs in regelmäßigen Abständen unabdingbar. Die formulierten Maßnahmen sind auf ihre Realisierbarkeit und Notwendigkeit hin zu überprüfen und anzupassen. Gegebenenfalls sind neue Handlungsbedarfe und Maßnahmen aufzunehmen bzw. alte zu streichen.

2.3.2 Methoden der städtebaulichen Bestandsaufnahme und -analyse

Die Vorbereitenden Untersuchungen wurden auf Grundlage eines breiten Methodenkonzepts durchgeführt. Zu den Methoden gehören eine umfassende Datenauswertung und Ortsbegehungen genauso wie Befragungen und Interviews mit ausgewählten Schlüsselpersonen und weitere unterschiedliche Beteiligungsformen.

Auswertung vorhandener Daten

Im Zuge der Bestandsaufnahme wurden folgende Planungen, Erhebungen und Veröffentlichungen als allgemeine Datengrundlage gesichtet und ausgewertet:

- Flächennutzungsplan
- Bebauungspläne
- Masterplan Grün 2011+

- Stadtbaumkonzept
- Landschaftsplan
- Radverkehrskonzept
- Verkehrsentwicklungsplan 2030
- Klimakonzept und Integriertes Klimaschutzkonzept
- Masterplan Stadtentwicklung
- Nahversorgungsbericht
- Eigentumsstruktur
- Luftbild und Katasterpläne
- Sozialdaten (Altersstruktur, Arbeitslosigkeit, Migration, Haushaltsgröße)

Aufgabe der städtebaulichen Bestandsaufnahme und -analyse ist die Identifizierung von Missständen mit dem Ziel, eine Aufwertung und Stabilisierung herbeizuführen. Die Datenauswertung diente als Grundlage für alle weiteren methodischen Planungen und

Erhebungen. Hinzu kamen zwischen Oktober 2019 und Mai 2020 ausführliche Begehungen zu Fuß mit Fotodokumentation. Weitere Erkenntnisse zur Bestandssituation ließen sich im Austausch mit lokalen Akteur*innen und der ansässigen Bevölkerung im Zuge verschiedener Beteiligungsschritte gewinnen. Alle gesammelten Informationen flossen in einer systematischen städtebaulichen Bestandsaufnahme zusammen. Dabei wurden folgende Teilaspekte genauer untersucht:

- Nutzungsstruktur
- Flächennutzungen und Biotoptypen
- Freiraumqualität und -typen
- Bebauungsstruktur
- Verkehrsstruktur und Wegeverbindungen
- Sicherheit und Sauberkeit, Erscheinungsbild

Die zentralen Ergebnisse wurden mittels Bestands- und Analysekarten visualisiert. Diese dienten im Planungsprozess als allgemeine und zusammenfassende Informationsbasis.

Den nächsten Schritt stellte die Beurteilung des Status Quo hinsichtlich der vorliegenden Potenziale und Chancen sowie Missstände und Herausforderungen dar. Neben der fachplanerischen Auseinandersetzung mit den vorhandenen Gegebenheiten spielten hierbei die Erkenntnisse aus dem Beteiligungsprozess eine Rolle. Die Ergebnisse dieser Beurteilung dienten wiederum als Grundlage zur Ableitung von Zielen und Handlungsfeldern für die Gebietsentwicklung. Die Ergebnisse der Lagebeurteilung werden in Kapitel 6 „Zusammenfassende SWOT-Analyse / Lagebeurteilung“ dargestellt.

2.3.3 Beteiligung von Bewohnenden und Schlüsselakteuren im Fördergebiet

Vorbemerkung – Notwendigkeit und Zielsetzung von Beteiligungsprozessen

Städtebauliche Maßnahmen im Rahmen von „Zukunft Stadtgrün“ gehen mit vielen Veränderungsprozessen einher und können nur gelingen, wenn die Interessen der Bürger*innen sowie strategische Überlegungen wichtiger Akteure berücksichtigt werden. Methodisch gesehen sollen durch innovative und breit angelegte Beteiligungsformen möglichst viele Bevölkerungs- und Akteursgruppen in den Stadtentwicklungsprozess einbezogen werden, sodass die durchgeführten Aktivitäten tatsächlichen Einfluss auf das Planungsergebnis haben.

Zu einem gelungenen Beteiligungsprozess gehört auch eine gute Öffentlichkeitsarbeit. So bleiben die Themen des geplanten Fördergebiets präsent und transparent und die bereits erreichten Ergebnisse werden dokumentiert. Der Eindruck, dass sich vor der Haustür etwas bewegt und dass eine Verbesserung der Situation bereits im Prozess spürbar ist, ist gerade für Bewohner*innen aus Quartieren mit Entwicklungsbedarf sehr wichtig und wirkt als Katalysator bzw. Motivationsinstrument vor Ort.

Die Bürgerbeteiligung im Rahmen der Vorbereitenden Untersuchungen und der Erstellung des Integrierten Städtebaulichen Entwicklungskonzeptes wurde durch die extern beauftragten Büros Stadtberatung Dr. Sven Fries, BIERBAUM.AICHELE, landschaftsarchitekten und Schieferdecker Landschaftsarchitektur konzipiert und gemeinsam mit dem Amt für Stadtentwicklung und Bauordnung der Stadt Koblenz umgesetzt.

Um die Interessen der Bevölkerung bei strategischen Überlegungen in hohem Maße berücksichtigen zu können, sollte ein breit angelegter Mix aus innovativen Beteiligungsformaten möglichst viele Bevölkerungs- und Akteursgruppen in den Stadtentwicklungsprozess einbeziehen – auch in Zeiten der Corona-Pandemie. Die eingesetzten Beteiligungsformate hatten das Ziel, die zentralen Fragestellungen und Vorstellungen der Menschen zu „Stadtgrün Koblenz-Lützel“ zu filtern und zu gewährleisten, dass diese sich den Planungsergebnissen wiederfinden. Die aktuelle Situation machte eine flexible Anpassung der Konzeption der Beteiligungs-Formate unter Einhaltung hoher Hygienestandards erforderlich.

Formale Beteiligung

Neben der Bewohnerschaft, die informell beteiligt worden war, fand die Beteiligung der Träger öffentlicher Belange nach §139 BauGB statt. Die betroffenen Ämter der Stadt Koblenz wurden Teil der Ämterrunde „Stadtgrün Koblenz-Lützel“. In der Ämterrunde sind folgende Institutionen vertreten:

- Amt für Stadtentwicklung und Bauordnung
 - SG: Bauleitplanung
 - SG: Landschaftsplanung
 - SG: Denkmalpflege
 - SG: städtebauliche Erneuerung
 - SG: Stadtentwicklung
 - SG: Verkehrsplanung
- Amt für Stadtvermessung und Bodenmanagement, SG: Liegenschaftsverwaltung
- Eigenbetrieb Grünflächen und Bestattungswesen



Abbildung 2: Treffen der Ämterrunde „Stadtgrün Koblenz-Lützel“

- Tiefbauamt, SG: Tiefbau, Straßenplanung
- Sport- und Bäderamt
- Eigenbetrieb Koblenz Touristik

Informelle Beteiligung

Schlüsselpersonengespräche

Bei der Methode der Schlüsselpersonengespräche als qualitative Expertenbefragung geht es insgesamt weniger um die Aufdeckung erklärender, korrelativer Zusammenhänge, sondern mehr um die interpretative Betrachtung von einzelnen, subjektiven Aussagen im Vergleich zu anderen Erhebungen. Ziel ist es, auf Grundlage von Einzelgesprächen detaillierte Informationen und Einschätzungen zum Programmgebiet zu erhalten und gleichzeitig die jeweiligen Schlüsselpersonen für die Ziele des Programms „Stadtgrün Koblenz-Lützel“ und die Vorhaben im Programmgebiet zu gewinnen.

Im Zeitraum vom 11.05. bis 27.08.2020 wurden acht solcher Schlüsselpersonengespräche geführt. Die Gespräche fanden in der Regel einzeln statt, um eine vertrauensvolle Atmosphäre zu schaffen. Geführt wurden die Gespräche von Janina Grunenberg (Büro Stadtberatung Dr. Sven Fries), Michaela Wolff (Quartiersmanagement), Franziska Schieferdecker (Büro Schieferdecker Landschaftsarchitektur) und Nadine Halberstadt (BIERBAUM.AICHELE.landschaftsarchitekten). Je nach Verlauf dauerten diese Gespräche zwischen ein und zwei Stunden.

Termin	Organisation	Gesprächspartner
11.05.2020	Bürgerzentrum Lützel	Michalina Jonderko
13.05.2020	Amt für Stadtvermessung und Bodenmanagement	Petra Kaczmarek
14.05.2020	Goethe-Realschule Plus	Ralf Marenbach, Schulleiter
16.05.2020	Kulturfabrik Koblenz	Christina Zirngibl
25.06.2020		Pächter von Parzellen im Grabeland Scharwiesenweg
09.07.2020	Arbeitskreis Lützeler Geschichte	Hans-Werner Seul
22.07.2020	Verein Vielfältig e.V.	Dennis Feldmann
30.07.2020	Heinz Schnorpfeil Bau GmbH	Peter Christmann
27.08.2020	Polizeiinspektion Ko-Metternich	Bernd Sabel

Die Gespräche fanden angepasst an die geltenden Hygieneregulungen größtenteils über Telefon- und Videotermine statt, zwei / drei Gespräche konnten vor Ort geführt werden. Die Auswahl der Schlüsselpersonen wurde in enger Abstimmung mit dem Amt für Stadtentwicklung und Bauordnung getroffen. Die Erkenntnisse aus den Gesprächen flossen in den weiteren Partizipationsprozess sowie in die freiraumplanerische und sozialplanerische Bestandsaufnahme ein. Auch dienten sie, neben den im weiteren Prozessverlauf generierten Informationen als Grundlage für das Ableiten von Zielen und Maßnahmen für das Integrierte Städtebauliche Entwicklungskonzept.

Online-Planungswerkstätten zum Uferpark Schartwiesenweg

Mit zwei Planungswerkstätten wurde sich dem Schwerpunkt „Uferpark Schartwiesenweg“ am Rheinufer von Lützel genähert: Coronabedingt wurden diese digital über eine Konferenzsoftware abgehalten.

Am 30. März 2020 fand die erste Online-Planungswerkstatt zur Klärung der Fragen nach Bestand, potenziellen Nutzungsmöglichkeiten sowie möglichen Bedarfen im Bereich Schartwies statt. Über einen E-Mail-Verteiler wurden Vereine, Vertreter*innen der Institutionen vor Ort und die für dieses Programm relevanten Ämter eingeladen. Es nahmen 20 Personen an der ersten Werkstatt teil.

Im Rahmen einer zweiten Planungswerkstatt am 20. April 2020 gingen die rund 20 Teilnehmenden thematisch mehr in die Tiefe und verorteten die Nutzungsideen auf dem Planungsgelände.

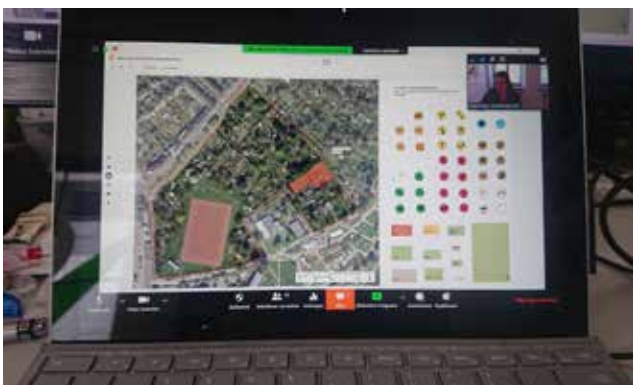


Abbildung 3: Planungswerkstatt zum Uferpark Schartwiesenweg fand Online statt.

Beteiligung Schartwiese / Rheinufer

Ebenfalls mit dem Schwerpunkt „Uferpark“ sowie Freizeitgärten und Rheinufer lud das Planungsteam zusammen mit der Stadtverwaltung am 1. August 2020 an einem Informationsstand am Lützeler Rheinufer zur Diskussion ein. Zusätzlich sammelte das Planungsteam auch Hinweise und Kommentare zum gesamten Untersuchungsgebiet.

Mittels Pressemitteilung, Social Media und Plakaten, die in Geschäften in Koblenz-Lützel aufgehängt wurden, war zu der Veranstaltung eingeladen worden. Zusätzlich waren bekannte Akteure und Multiplikatoren per E-Mail eingeladen und gebeten worden, die Einladung in ihren Netzwerken zu verbreiten. Eine Anmeldung war nicht erforderlich. Insgesamt nahmen etwa 70 Personen an der Beteiligungsaktion am Rheinufer teil. Mithilfe eines Fragebogens wurden die Bedarfe der Pächter*innen und Eigentümer*innen von Parzellen der Freizeitgärten gesammelt.



Abbildung 4: Beteiligung am 1. August am Rheinufer.

Bürgerbefragung mit aufsuchender Beteiligung

Im Rahmen einer Bürgerbefragung hatten alle Bewohner*innen des Programmgebiets die Möglichkeit, sich anonym zum aktuellen Zustand in Lützel und zu potenziellen Bedarfen und Herausforderungen zu äußern. Ziel war es, die subjektive Bewertung der generellen Wohn-, Lebens- und Grünflächenqualität von den Bewohnenden des Stadtteils Lützel zu erfassen.

Die Befragung fand über einen Zeitraum von vier Wochen im Juni 2020 statt – analog und auch

digital. In drei Geschäften im Untersuchungsgebiet sowie im Bürgerzentrum Lützel konnten die analog ausgefüllten Fragebogen abgegeben und neue Fragebögen mitgenommen werden. Auf die Bürgerbefragung wurde über die Homepage und Facebook-Seite der Stadt Koblenz sowie über Pressemeldungen aufmerksam gemacht. Zusätzlich waren bekannte Akteure und Multiplikatoren per E-Mail zum Ausfüllen des Fragebogens eingeladen und gebeten worden, die Informationen in ihren Netzwerken zu streuen und auf ihren Internetauftritten zu bewerben.

Mit einer aufsuchenden Beteiligung am 22. und 23. Juni 2020 waren die Planer*innen im Untersuchungsgebiet unterwegs. Sie sprachen Menschen vor Ort an und unterstützten die Befragten beim Ausfüllen. Dazu verteilten sie als kleines Dankeschön für die Gesprächsteilnehmenden Samenpapier mit Kontaktdaten der Verantwortlichen bedruckt. Als Orte für die Befragung wurden bewusst frequentierte Bereiche ausgewählt, wie der Branderweg, das Stadtteilzentrum Lützels, das Rheinufer oder Spielplätze. Um auch Berufstätige zu erreichen, wurde die aufsuchende Befragung in den Nachmittagsstunden bis in den frühen Abend hinein durchgeführt.

Neben einigen personenbezogenen Fragen wie Haushaltsgröße etc. lag der Schwerpunkt der Fragen auf dem geplanten Programmgebiet. Insbesondere die Themenbereiche vorhandene Grünflächen und deren Zustand, Sicherheit, Mobilität, Freizeit und Angebote sowie allgemeine Stärken und Schwächen des Untersuchungsgebietes kamen hier zur Sprache.

Insgesamt 470 Fragebögen gingen bis zum 30.06.2020 ein, zu gleichen Teilen in schriftlicher Form und durch die Online-Befragung. 87 Prozent der teilnehmenden Befragten kommen aus dem Stadtteil Lützel. Es kann also davon ausgegangen werden, dass die Teilnehmenden der Befragung zuverlässige Antworten geäußert haben. Das durchschnittliche Alter der Befragten lag bei 47 Jahren, es nahmen fast gleich viele Frauen (49,5 Prozent) wie Männer (50,5 Prozent) an der Umfrage teil.



Abbildung 5: Aufsuchende Bürgerbefragung.

Aufsuchende Bürgerbeteiligung mit dem Lastenfahrrad

In Bürgerbeteiligungsprozessen zeigt die Erfahrung, dass verschiedene Gruppen in sehr unterschiedlichem Maße angesprochen werden. Klassische Abendveranstaltungen sind wichtig als offiziell und medial sichtbare Beteiligung, die eine große Anzahl von Menschen erreicht. Einige Gruppen sind auf solchen Veranstaltungsformaten jedoch häufig unterrepräsentiert. Hierzu zählen Jugendliche, Eltern jüngerer Kinder, Menschen mit Migrationshintergrund sowie weniger gebildete oder wenig politisch engagierte Menschen.

Um die Gruppe der erreichten Menschen zu erweitern, wurden in „Stadtgrün Koblenz-Lützel“ die Beteiligungsangebote um eine aufsuchende Bürgerbeteiligung ergänzt: Mit einem speziell gestalteten Lastenfahrrad war die Quartiersmanagerin Michaela Wolff an verschiedenen Orten im Untersuchungsgebiet unterwegs.



Abbildung 6: Quartiersmanagerin ist mit dem Lastenfahrrad unterwegs.

Die aufsuchende Beteiligung fand an zwei Tagen statt: Am 28. August 2020 besuchte die Quartiersmanagerin mit dem Beteiligungsfahrrad das Wohngebiet Theo-Mackeben- und Otto-Falckenberg-Straße und informierte und beteiligte dort ältere Bewohnende und Familien mit jungen Kindern. Am 23. September 2020 stand das Beteiligungsfahrrad an den Kleinsportfeldern an der Regenbogenschule. Diese waren an diesem Tag gut frequentiert, schwerpunktmäßig von Jugendlichen.

Online-Beteiligung für die Gewerbetreibenden des Wallersheimer Wegs

Für den 24. August 2020 wurde zu einer Online-Beteiligung für die Gewerbetreibenden am Wallersheimer Weg eingeladen, um deren Bedarfe zu eruieren und über das Projekt „Stadtgrün Koblenz-Lützel“ zu informieren. Die Gewerbetreibenden wurden über E-Mail oder Brief zu der Veranstaltung eingeladen, ein Teil der Briefe wurde persönlich ausgehändigt. Aufgrund geringer Resonanz musste die Beteiligung jedoch ausfallen; eine Wiederholung, wenn es konkret um die Maßnahmenumsetzung geht, ist angedacht.

Unbekanntes Lützel – Entdeckungsspaziergang zum Volkspark

Wie in der Befragung und vermehrten Gesprächen mit Akteuren, Multiplikatoren und Bürger*innen deutlich wurde, ist der Volkspark zwar einem Großteil der Lützeler Bewohnenden ein Begriff. Die wenigsten waren aber schon einmal im Volkspark. Ein Stadtteilspaziergang sollte dies ändern: Am 9. September 2020 wurde der Spaziergang vom Quartiersmanagement und den Planer*innen zusammen mit dem Stadtteilhistoriker Hans-Werner Seul durchgeführt. Eingeladen worden war zu der Veranstaltung durch die Presse und den E-Mail-Verteiler. Rund 100 Teilnehmende folgten der Einladung.

Mit dem Spaziergang wollten die Planer*innen zum einen darauf aufmerksam machen, welche qualitätsvollen Grünflächen in Koblenz-Lützel vorhanden sind. Zum anderen hofften sie auf direkte Wünsche und Verbesserungsvorschläge und Ideen für eine zukünftige Gestaltung des Volksparkes. Zusätzlich dazu war auch ein Gang über das ansonsten für die Öffentlichkeit nicht zugängliche einstige Wagenhausareal und ehemalige STOV-Gelände der Bundeswehr möglich.



Abbildung 7: Entdeckungsspaziergang zum Volkspark

„Perspektiven für Lützel“

Am 8. Oktober 2020 fand auf dem Gelände der Kulturfabrik rund um das neue Quartiersbüro eine Beteiligungs- und Informationsveranstaltung zum aktuellen Stand des Projektes „Stadtgrün Koblenz-Lützel“ statt. Im Rahmen der Veranstaltung stellten die beauftragten Planer*innen die Ergebnisse der bisherigen Untersuchungen des Fördergebietes und den aktuellen Stand der angedachten Maßnahmen und Projekte vor. Im Rahmen dieser Veranstaltung waren alle interessierten Bewohner*innen sowie die Vertreter*innen der Institutionen vor Ort eingeladen, sich mit Wünschen, Anregungen oder auch Kritik einzubringen. Eingeladen worden war mit Flyern in den Briefkästen, Plakaten in Geschäften und Pressemeldungen. Für die Veranstaltung mussten sich die Teilnehmenden vorher anmelden, am Abend selbst wurde aber auch für weitere Interessierte geöffnet.

Nach einer Begrüßung durch Sonja Thiyagarajah von der Stadtverwaltung und einer musikalischen Einstimmung durch Schüler*innen der Goethe-Realschule Plus waren die 35 Gäste dazu eingeladen, in Arbeitsgruppen zu den drei Schwerpunktthemen „Lützel vernetzen“, „Lützel begrünen“ und „In Lützel zusammenkommen“ sowie zum Quartiersmanagement zu diskutieren. „Coronagerecht“ fanden die Arbeitsgruppen zum Teil drinnen, aber auch draußen an einem etwa 4 Meter breiten und 5 Meter langen maßstabsgetreuen Plantisch mit einem Luftbild des Fördergebietes statt.

Zur intensiven Diskussion mit den Bürger*innen standen Sonja Thiyagarajah und Antje Müller vom

Amt für Stadtentwicklung und Bauordnung sowie Oliver Stracke und Laura Meyer vom Eigenbetrieb Grünflächen und Bestattungswesen zur Verfügung. Von Seiten der beauftragten Büros unterstützten Dr. Sven Fries, Quartiersmanagerin Michaela Wolff und

Janina Grunenberg vom Büro Stadtberatung Fries, Nadine Halberstadt vom Büro BIERBAUM.AICHELE. landschaftsarchitekten und Franziska Schieferdecker vom Büro Schieferdecker Landschaftsarchitektur die Diskussion.



Abbildung 8: Beteiligungs- und Informationsveranstaltung rund um das neue Quartiersbüro in der Kulturfabrik

3. Lützel und das Untersuchungsgebiet im Fokus

3.1 Das Untersuchungsgebiet im Überblick

3.1.1 Lage im Stadtgebiet und Gebietsabgrenzung

Das Untersuchungsgebiet liegt im nördlichen Stadtgebiet von Koblenz, westlich des Rheins und nördlich der Mosel. Die Stadt Koblenz gliedert sich in 30 Stadtteile. Die Größe des Untersuchungsgebiets be-

trägt ca. 70 ha. Es umfasst im Wesentlichen den mittleren und südöstlichen Bereich des Stadtteils Lützel, aber auch im Bereich des Rheinufers einen kleinen Teil des Stadtteils Neuendorf.



Abbildung 9: Lage des Untersuchungsgebiets in Koblenz inklusive wichtiger städtischer Grünzüge.

Stadtgebiet Koblenz

Die Stadt Koblenz wird geprägt von folgenden vier Naturraumeinheiten:

- Mittelrheinisches Becken: zu diesem zählt der größte Teil des Stadtgebiets und auch der Stadtteil Lützel
- Oberes Mittelrheintal
- Rheinhunsrück
- Niederwesterwald

Die Stadt Koblenz wird durch das von Nord nach Süd verlaufende Mittelrheintal in zwei Bereiche unterteilt: Auf der rechtsrheinischen Seite steigt das Gelände stark zum Niederwesterwald an. Ähnlich verhält es sich im Südwesten (Rheinhunsrück) bzw. am Moseltal. Das nördliche Stadtgebiet, zu welchem auch der Stadtteil Lützel zählt, liegt im Neuwieder Becken. Hier steigt das Gelände kontinuierlich, ohne Herausbildung von Terrassen und Hangkanten, an. Die höchsten Erhebungen des Stadtgebiets sind der Kühkopf im Stadtwald mit 382 m ü. NN. und der Nordhang des Maulbeerkopfes an der Grenze zur Stadt Rhens mit 385 m ü. NN. Das Rheintal liegt auf einer Höhe von ca. 60 m ü. NN.

Bedeutsame Waldgebiete befinden sich mit dem Stadtwald im Südwesten des Stadtgebiets, am Übergang zum Unteren Hunsrück und auf der rechtsrheinischen Seite auf der Schmidtenhöhe sowie oberhalb von Pfaffendorf, Arzheim und Arenberg, am Übergang zum Unteren Westerwald. Innerhalb des Stadtgebiets findet sich häufig eine Gliederung der Siedlungs- und Gewerbeflächen durch Grün-, Baum- sowie Gehölzflächen.

Stadtteil Koblenz-Lützel

Der Stadtteil Lützel ist geprägt durch eine sehr heterogene Siedlungsstruktur. Es herrscht eine Nutzungsmischung aus Wohn-, Gewerbe-, Kasernen-, Verkehrs- und Freiflächen vor. Das Angebot einer attraktiven Freiraumversorgung ist stark defizitär. Viele Bereiche sind für die Öffentlichkeit nicht zugänglich. Dazu zählen u. a. die großflächigen Kasernenareale der Rhein- und der Falckensteinkaserne, die gleichzeitig durch ihre Baustruktur den Stadtteil prägen. Weiterhin sind Gewerbeflächen im Stadtteil dominant. Entlang der B 9 im Nordwesten des Stadt-

teils erstreckt sich der Gewerbepark der Stadt Koblenz bis zur Stadt Mülheim-Kärlich. Hier finden sich zahlreiche großflächige Einzelhandelsbetriebe (bspw. Bauhaus, Ikea, MediaMarkt). Gleichzeitig liegt entlang des Wallersheimer Wegs östlich der Bahngleise und südlich der Rheinkaserne ein Bereich, in dem Gewerbe zwar dominiert, aber weitere Nutzungsformen wie Wohnhäuser und Kultureinrichtungen vorzufinden sind.

Der zentrale Versorgungsbereich von Lützel befindet sich im Wesentlichen in Alt-Lützel zwischen der Bahnlinie im Westen und dem Wilhelm-Stöppler-Platz im Osten, mit Ausläufern im Brenderweg und der Andernacher Straße. Das Stadtteilzentrum und der nordöstlich angrenzende Bereich entlang des Wallersheimer Wegs in Richtung Neuendorf sind geprägt durch eine starke Verdichtung und einen hohen Versiegelungsgrad.

Die B 9 und die Bahngleise der linken Rheinstrecke tangieren den Stadtteil. Vom Stadtteilzentrum im Süden bis in den Nordwesten zerschneiden die Verkehrsstrassen den Stadtteil und bilden eine sehr starke Zäsur. Im mittleren Bereich des Stadtteils, zwischen B 9 und den Bahngleisen gelegen, erhebt sich der Petersberg auf ca. 100 m ü. NN. Im 19. Jahrhundert wurde hier die Feste (Kaiser) Franz als Teil der preußischen Festung Koblenz errichtet. Neben Überresten der einstigen Stadtbefestigung befindet sich auf dem Petersberg heute ein Wohngebiet (die sog. Bodelschwingsiedlung) sowie der Lützeler Volkspark, ein Friedhof sowie ein Soldatenfriedhof aus der Zeit des Deutsch-Französischen Kriegs. Diese Grünfläche mit altem Baumbestand gilt als Grünflächenpotenzial von Koblenz. Weitere Grünflächen sind im Nordwesten und im Südosten des Stadtteils anzutreffen. Im Nordwesten des Stadtteils liegt im Übergang zum Stadtteil Metternich die Kleingartenanlage „Sonnenland“. Sie ist im Verein organisiert und durch öffentlich zugängliche Wegeparzellen in nord-südlicher und ost-westlicher Richtung erschlossen. Weitere gärtnerisch genutzte Flächen befinden sich mit dem Grabeland „Auf der Schartwies“ (im Folgenden auch als Freizeitgartenanlage bezeichnet) am Rheinufer. Sie ist nicht im Verein organisiert und größtenteils nicht öffentlich zugänglich. Die hauptsächliche Wohnnutzung



Abbildung 10: Umliegende Fördergebiete

im Stadtteil verläuft im südlichen Bereich bandartig von Metternich im Westen bis Neuendorf im Osten. Neben dem Wohngebiet auf dem Petersberg liegt ein weiteres Wohngebiet nördlich der Kleingartenan-

lage „Sonnenland“. Entlang der Bahngleise befinden sich nördlich des Lützeler Bahnhofs brachliegende Flächen auf dem Gelände des Güterbahnhofs und der ehemaligen Bundeswehrstandortverwaltung. Das Untersuchungsgebiet „Zukunft Stadtgrün“ schließt wesentliche Freiräume des Stadtteils auf dem Petersberg und am Rheinufer sowie den dazwischen liegenden Verflechtungsbereich aus Gewerbe- und Wohnnutzungen ein.

An das Untersuchungsgebiet grenzen die vorhandenen Fördergebiete der Sozialen Stadt Neuendorf im Nordosten und der Festungsstadt Koblenz im Westen. Im Südwesten befindet sich das abgeschlossene Fördergebiet der Sozialen Stadt Lützel, das mit Stadtratsbeschluss vom 07. Mai 2020 aufgehoben wurde. Diese vorhandenen Fördergebietsgrenzen wurden ebenso zur vorläufigen Abgrenzung des Fördergebiets „Zukunft Stadtgrün“ herangezogen wie vorhandene Grundstücksparzellen. Vor Ort ist die Grenze durch vorhandene Straßen, Wege und die Nutzungsstruktur auch optisch in großen Teilen nachvollziehbar.



Abbildung 11: Allgemeiner Überblick Untersuchungsgebiet

Quellen:

- Stabsstelle für integrierte Stadtentwicklung im Amt für Stadtentwicklung und Bauordnung der Stadt Koblenz: Masterplan der Stadt Koblenz, 2014
- agl Hartz • Saad • Wendl: Stadtteildossier und Aktionsprogramm Lützel, Saarbrücken, 2012
- Amt für Stadtentwicklung und Bauordnung: Übersichtskarte der Fördergebiete in Lützel und Neuendorf vom 28.09.2017
- <https://www.gartenfreunde-sonnenland.de> (Zugriff am 20.03.2020)
- Vorentwurf zur Fortschreibung des Flächennutzungsplans der Stadt Koblenz, Stand: 28.11.2019

3.1.2 Gliederung in Teilräume

Ob aus der Vogelperspektive oder vor Ort: Rein optisch ist die Aufteilung des Untersuchungsgebiets in drei Teilbereiche, bedingt durch die Nutzungsstruktur und linear verlaufende Verkehrsstrassen, vorgegeben. Die wesentlichen Grünbereiche des Stadtteils Lützel liegen im Nordwesten und Südosten. Im mittleren Bereich dominieren vor allem Gewerbe- und Wohnnutzungen. Um die unterschiedlichen Ausgangssituationen, Entwicklungspotenziale und zu überwindenden Barrieren zwischen den Teilbereichen deutlich hervorzuheben, wurde die Unterteilung bei der Untersuchung übernommen. Im Verlauf des Textes wurde eine Untergliederung der Kapitel in Teilbereiche dann gewählt, wenn dies thematisch als sinnvoll erachtet wurde.

Teilbereich A: Volkspark und Bahnareal (ca. 19 ha):

Im Teilbereich A liegt der Petersberg mit dem Volkspark, Friedhof und Franzosenfriedhof. Östlich schließen sich die von Nord nach Süd verlaufenden Bahngleise an. Am Fuß der Feste Franz entlang der Bahngleise liegt ein historisches Wagenhausgelände aus der preußischen Festungszeit. Dieser Bereich wurde als Standortverwaltung (STOV) der Bundeswehr umgenutzt und liegt aktuell brach. Das Gelände ist für die Öffentlichkeit nicht zugänglich. Auf der gegenüberliegenden Seite der Bahngleise hat sich für die über Jahrzehnte brachliegenden Flächen ein Investor für die Realisierung eines Wohnquartiers mit dem Projektnamen „Rosenquartier“ gefunden. Damit ist im Teilbereich A ein Grünflächen- und städtebauliches Entwicklungspotenzial in zentraler Lage vorhanden, das vor dem Hintergrund der Entwicklung des Rosenquartiers und der Aufwertung der Festungsteile, im Rahmen des Förderprogramms Nationale Projekte des Städtebaus, an Bedeutung gewinnt. Entlang der Bahngleise und des neu entstehenden Rosenquartiers verläuft die Grenze zum Teilbereich B.

Teilbereich B: Verflechtungsbereich aus Gewerbe- und Wohnnutzungen östlich der Bahn (ca. 25 ha)

An die Bahnflächen und das Rosenquartier schließt sich im Osten ein Verflechtungsbereich aus Gewerbe- und Wohnflächen mit kaum vorhandenen Grünbereichen an. Der Wallersheimer Weg verläuft geradlinig durch den überwiegend gewerblich genutzten Bereich mit heterogener Bau- und Nutzungsstruktur. Punktuell sind hier und in den angrenzenden Bereichen auch kulturelle und soziale Einrichtungen vorzufinden. Dem Teilbereich B kommt daher eine besondere Bedeutung für die Vernetzung der sozialen, kulturellen und öffentlichen Einrichtungen und zur wohnortnahen Freiraum- und Grünflächenversorgung zu. Die Häuserfront entlang der Neuendorfer Straße bildet die Grenze zum Teilbereich C.

Teilbereich C: Rhein- und Moselufer (ca. 26 ha)

Der gesamte Teilbereich C liegt innerhalb des gesetzlich festgesetzten Überschwemmungsgebiets. Er umfasst die Uferzone von der Neuendorfer Straße bis an die Uferbereiche von Rhein und Mosel. Im Südwesten liegt das Wasserstraßen- und Schifffahrtsamt (WSA) mit Hafenanlage. Zur Verbindung von Mosel- und Rheinufer sind die umliegenden Wegeverbindungen, wie die Hafenstraße im Westen und die Neuendorfer Straße im Norden, in den Teilbereich C integriert. Weiterhin liegen die an das WSA grenzenden Vereinssportplätze und -heime sowie die gärtnerisch genutzte Anlage „Auf der Scharwies“ innerhalb des Untersuchungsgebiets. Das nordöstliche Gebiet des Teilbereichs C am Rheinufer gehört zum Stadtteil Neuendorf. Der im Vorfeld der BUGA 2011 neu gestaltete Campingplatz am Rhein wurde nicht mit in die vorläufige Abgrenzung des Fördergebiets aufgenommen. Der Teilbereich C umfasst mit dem Rhein- und Moselufer stadtbedeutsame Freiräume und Naherholungsgebiete, die ein großes Potenzial für die Entwicklung von naturnahen und multifunktional nutzbaren Grün- und Freiflächen haben.



Abbildung 12: Teilbereiche des Untersuchungsgebietes

3.2 Historische Entwicklung

Optische Zeugen

In Lützel selbst und in den in Blickbeziehung zu diesem Stadtteil stehenden Bereichen verweisen Baudenkmäler, Gedenkstätten und Elemente der Kulturlandschaft auf dessen Entstehungsgeschichte. Das Obere Mittelrheintal, das in Koblenz seine nördliche Grenze hat, zählt als eine der ältesten Kulturlandschaften Europas zum UNESCO-Welterbe.

Am Zusammenfluss von Rhein und Mosel, auf der gegenüberliegenden Seite von Lützel, dominiert das Deutsche Eck, welches Ende des 19. Jahrhunderts (Jh.) künstlich aufgeschüttet wurde, um das Fundament zur Errichtung des Kaiser-Wilhelm-Denkmal zu schaffen. Eine herausragende Präsenz hat die denkmalgeschützte Festung Koblenz.

Nach dem Wiener Kongress 1814/15 gingen die rheinischen Besitztümer in den Besitz des Königreichs Preußen über. Das führte zur Neubefestigung der Stadt Koblenz und der Festung Ehrenbreitstein unter König Friedrich Wilhelm III. Die Festung Koblenz, bestehend aus den Stadtbefestigungen von Koblenz und Ehrenbreitstein und den vorgelagerten Festungswerken, entstand in den Folgejahren. Die Feste Franz auf dem Petersberg in Koblenz-Lützel wurde 1822 als Teil dieses Festungssystems fertiggestellt. Ihre Hauptaufgabe bestand sowohl in der Sicherung der vorbeiführenden Marschstraße und des Rhein- und Moselübergangs als auch in der Sicherung vor direktem Beschuss. Neben dem heute noch bestehenden Hauptwerk gehörten die folgenden weiteren Befestigungswerke zum System Feste Franz: Bubenheimer Flesche (heute Volkspark), Moselflesche (heute: Wehrtechnisches Museum), Neuendorfer Flesche (heute: Rheinkaserne), Metternicher Schanze, Rübenacher Schanze und Rheinschanze. Die Verbindungsgänge zwischen Hauptwerk und Fleschen sowie Minen- und Horchgänge komplettierten dieses Festungssystem.

Im Deutsch-Französischen Krieg von 1870/1871 wurde auf dem Petersberg ein Kriegsgefangenenlager für französische Soldaten errichtet. Die Beisetzung der gestorbenen Gefangenen erfolgte auf dem Franzosenfriedhof am Fuße des Petersbergs. Hier befindet sich auch das Marceau-Denkmal, das zu Ehren des französischen Revolutionsgenerals Francois Séverin Marceau (1769 – 1796) errichtet wurde. Nach dem Deutsch-Französischen Krieg wurden die linksrheinischen Festungswerke als minder wichtig eingestuft und aufgegeben. Der Kauf und der Abriss der Stadtbefestigung erfolgten während der Amtszeit des Oberbürgermeisters Emil Schüller (1888 bis 1900). Etwa 100 Jahre nach ihrer Errichtung wurde die Festung Koblenz nach dem Ersten Weltkrieg entfestigt. Viele Teile des Festungswerks, darunter auch die Feste Franz, wurden zerstört, um sie unbrauchbar zu machen.

Historie von Lützel

Koblenz zählt zu den ältesten Städten Deutschlands. Die historischen Wurzeln der Stadt Koblenz reichen bis in vorgeschichtliche Epochen zurück. Mit der Besiedlung durch die Römer, vor weit mehr als 2000 Jahren, beginnt die eigentliche Stadtgeschichte.

Die historischen Wurzeln des Stadtteils Lützels liegen im Mittelalter. Die erstmalige urkundliche Erwähnung des Ortes Lützel erfolgte 1052 im Zusammenhang mit dem Weinbau. Im 13. Jh. war erstmalig von Lützel (Lützel = altdeutsch für klein) die Rede. Mit der Koblenzer Altstadt ist Koblenz-Lützel durch die historische Balduinbrücke verbunden. Es handelt sich um die älteste erhaltene Brücke der Stadt. Im 14. Jahrhundert begann der erste Bau der Balduinbrücke unter Kurfürst Balduin von Luxemburg. Der Bau eines Torturmes auf Lützeler Seite wurde Anfang des 15. Jh. abgeschlossen. Im Laufe der Jahre, insbesondere im Zuge der barocken Neubefestigung der Stadt, des Ausbaus der preußischen Festung Koblenz und des Wiederaufbaus nach dem Zweiten Weltkrieg, erfuhr die Brücke zahlreiche Umbauten. Die restaurierten historischen Steinbögen erinnern an alte Zeiten. Zuletzt wurde die Brücke 2013/2014 saniert. Die Balduinbrücke ist ein geschütztes Kulturdenkmal. Die überschaubare Größe der einstigen „Brückenkopfsiedlung“ verlieh Lützel wohl seinen Namen Minor Confluentia (Klein-Koblenz). Die Zugehörigkeit zur Stadt Koblenz wurde durch die ausdrückliche Benennung ihrer Einwohner als „Bürger von Koblenz“ Ende des 15. Jh. zum Ausdruck gebracht. Mit Moselweiß zusammen bildete Lützel eine Marktgemeinde. Im Zuge von Umbauarbeiten am Brückenkopf der Balduinbrücke wurden viele Häuser abgerissen und die Bewohner nach Neuendorf umgesiedelt.

Im Pfälzischen Erbfolgekrieg Ende des 17. Jh. wurde Lützel komplett zerstört. Die verbliebenen Einwohner kamen ebenfalls in Neuendorf unter. Damit war der Ort Lützel vorerst nicht mehr existent. Anfang des 19. Jh. wurden nur ein Wachhaus und drei Gasthäuser registriert. Eine Neuentstehung des Ortes Lützel erfolgte in preußischer Zeit. Durch die Rayongesetze war seine Ausbreitung allerdings zunächst beschränkt. Mitte des 19. Jh. wurde Lützel an die linksrheinische Bahnstrecke angeschlossen und in Lützel entstand der zentrale Güterbahnhof für Koblenz. In der Folge ließen sich Industrie- und Großhandelsunternehmen auf angrenzenden Flächen des heutigen Gewerbegebiets am Wallersheimer Weg nieder. Unter anderem entstand hier die größte Briefumschlagfabrik Europas der Firma Mayer.

Lützel gehörte zunächst zur Stadt Koblenz, wurde aber Mitte des 19. Jh. nach St. Sebastian ausgegliedert. Ende des 19. Jh. wurden die Baubeschränkungen aufgehoben und Lützel weitete sich aus. Der damalige Oberbürgermeister der Stadt Koblenz, Emil Schüller, erreichte die erneute Eingemeindung von Lützel sowie auch von Neuendorf in die Stadt Koblenz.

Die Rhein- und die Falkensteinkaserne sowie die Wohnsiedlung auf dem Petersberg wurden in den 1930ern erbaut. Im Zweiten Weltkrieg war Lützel durch seine innenstadtnahe Lage und bedeutsame Bahnverbindungen Ziel alliierter Truppen und hatte erhebliche Zerstörungen zu verzeichnen. Auch der 1936 als „Paradies der Palmen und Farne“ neu eröffnete „barocke“ Volkspark wurde schwer verwüstet. Auf dem Gelände wurden die größten Kriegsschäden 1949/1950 beseitigt. In den Folgejahren wurde der tiefer liegende Bereich als Friedhof umgebaut. An die ursprüngliche barocke Gartenkunst erinnert heute nur noch ein einziger Rundweg.

Der nordöstliche Bereich von Lützel, angrenzend an den Stadtteil Neuendorf, entwickelte sich vor allem nach dem Zweiten Weltkrieg. In dieser Zeit entstanden gleichfalls zahlreiche Verkehrsprojekte. Die ersten Bauungspläne im Untersuchungsgebiet wurden in den

1970ern aufgestellt. Insbesondere in den Folgejahren fand im mittleren Bereich des Untersuchungsgebiets eine Nachverdichtung statt. Eine stetige Entwicklung am Rheinufer südlich der Neuendorfer Straße ist ab den 1930ern festzustellen. Während Mitte des 19. Jh. das angrenzende Hafenbecken bereits errichtet worden war und der Rhein ausgebaut und seine Uferbereiche befestigt wurden, wurde das Rheinufer weiterhin als Grünland genutzt. In den 1930ern fand bereits überwiegend eine Gartenbewirtschaftung statt. Eine Umwandlung von Nutz- zu Freizeitgärten ist vermutlich ab den 1950ern erfolgt. Die Sportanlagen am Schwartwiesenweg entstanden in den 1970ern.

Heute ist der Stadtteil, wie auch die Stadtteile Neuendorf und Wallersheim, durch Schutzmauern, Dämme und den Einsatz mobiler Elemente vor einem 100-jährigen Hochwasser (Pegelstand Rhein bis 8,17 m) geschützt. 2010 begannen hierzu die Bauarbeiten. Durch den Neubau einer stationären Hochwasserschutzwand (HWS) mit einer Höhe zwischen 1,10 und 1,50 m entlang der Neuendorfer Straße hat der Straßenraum eine neue, südliche Raumkante mit vorgelagertem Fußweg erhalten. Durch Baumpflanzungen erfolgte eine Gliederung und Beschattung der neu geordneten Parkflächen.

FAZIT

Über die Jahre erhielt Lützel zahlreiche neue Gesichter in seiner Stadtgestalt. Durch seine zentrale Lage innerhalb Koblenz' und des Festungswerks erfuhr Lützel etliche Kriegszerstörungen und in der Folge grundlegende Neuformierungen. Als kleine Siedlung entstand Lützel am Rande der Balduinbrücke. Einen städtebaulichen Aufschwung erlebte Lützel mit Aufhebung der preußischen Befestigungsanlagen Ende des 19. Jh. Überreste des Festungswerks Feste Franz liegen auf dem Petersberg. Städtebauliche Dominanten entstanden mit der Rhein- und der Falckensteinkaserne in den 1930ern. Mit der Siedlungsausbreitung nach dem Zweiten Weltkrieg veränderte sich das Gesicht von Lützel wieder grundlegend. Durch den Bau von Verkehrsstrassen wurde das Stadtgefüge gestört. Während der Volkspark und die Grünbereiche am Rhein- und Moselufer in einem Dornröschenschlaf liegen, verändert sich die Stadtgestalt gerade im zentralen Bereich von Lützel östlich der Bahngleise durch Bauvorhaben und Nachverdichtungen stetig weiter.

Quellen:

- Stabsstelle für integrierte Stadtentwicklung im Amt für Stadtentwicklung und Bauordnung der Stadt Koblenz: *Masterplan der Stadt Koblenz, 2014*
- Caritasverband Koblenz e. V.: *1. Fortschreibung des ISEK – Fördergebiet Koblenz Lützel – Programm Soziale Stadt, Koblenz, Jan. 2010*
- *Historische Karten des Gebiets (Fortifikationsplan, Luftbilder 1997 und jünger aus dem Geoportal, Stadtplan 1954)*
- Matthias Kellermann: *75 Jahre Lützeler Volkspark, 2011*
- www.feste-franz.org (Zugriff am 20.03.2020)
- *Liste der Kultur- und Bodendenkmäler (Geoportal)*
- *Amt für Stadtentwicklung und Bauordnung Koblenz (Entwurf, Stand 2010): Stadtteilportrait Lützel, Koblenz*
- *Infos aus FNP und B-Plänen*
- Bundesministerium für Verkehr, Bau- und Wohnwesen: *Der Rhein - Europäische Wasserstraße mit Zukunft. 150 Jahre Rheinstrombauverwaltung, Koblenz 2002*
- *Brammer, Peter: Koblenz in der Rückblende, Fotografischer Streifzug durch die Jahre 1862 bis 1945, Koblenz 2004, S. 21*

3.3 Planungsrechtliche Situation

Für die Erstellung des Konzepts ist eine Erfassung der planungsrechtlichen Gegebenheiten relevant. Diese müssen bei der weiteren Planung berücksichtigt werden. Zunächst werden die auf städtischer Ebene relevanten übergeordneten Planungen betrachtet. Dies sind der Flächennutzungsplan (FNP) der Stadt Koblenz und der in dem FNP integrierte Landschaftsplan. Das Untersuchungsgebiet tangiert darüber hinaus fünf Geltungsbereiche rechtskräftiger Bebauungspläne.

Der rechtsverbindliche FNP der Stadt Koblenz stammt aus den Jahren 1982/1983. Ende 2019 wurde dieser zur Gesamtfortschreibung beschlossen. Der Landschaftsplan der Stadt Koblenz stammt aus dem Jahr 2007. Im Rahmen der Gesamtflächennutzungsplan-Fortschreibung erfolgte 2018 eine Teilfortschreibung des Landschaftsplans. Mit der Gesamtfortschreibung des FNP wird dieser an aktuelle Planungsleitbilder angepasst. Darstellungen orientieren sich an der tatsächlichen Nutzung vor Ort.

Bis auf das Rheinufer mit den Freizeitgärten liegt das Untersuchungsgebiet fast gänzlich innerhalb der Schutzzone III B des Wasserschutzgebiets Koblenz-Urmitz. Der Teilbereich C und Bereiche des Teilbereichs B liegen innerhalb des festgesetzten Überschwemmungsgebiets. Der FNP-Entwurf weist innerhalb des Untersuchungsgebiets neue Bauflächen aus: Der brachliegende Bereich der ehemaligen Bundeswehr-Standortverwaltung unterhalb der Feste Franz an den Bahngleisen wird zur Ausweisung als Mischbaufläche im südlichen Areal und im nördlichen Teil als Gewerbebaufläche empfohlen. Die öffentlichen Freiräume auf dem Petersberg und am Rheinufer sowie die Freizeitgartenanlage sind als Grünflächen dargestellt.



Abbildung 13: Auszug aus der Planzeichnung des rechtsverbindlichen FNP



Abbildung 14: Auszug aus der Planzeichnung des FNP-Entwurfs

Das Untersuchungsgebiet wird gemäß Landschaftsplan der Raumeinheit „Metternich, Lützel, Neuen-dorf, Kesselheim und Gewerbegebiet an der B 9“ zugewiesen. Landespflegerische Entwicklungsziele für diese Raumeinheit bestehen in der Sicherung, Entwicklung und Vernetzung der verbliebenen Bio-topflächen, in der Erhöhung der Durchgrünung und Ortsrandgestaltung, in der Verringerung der Ver-siegelung sowie in der Entwicklung von Grün- und Freiflächen für die Naherholung.



Abbildung 15: Auszug aus der Maßnahmenkarte des Land-schaftsplans

Teilbereich A

Für den Bereich zwischen den Bahngleisen und dem Areal der ehemaligen Bundeswehrstandortver-waltung gab es bereits Überlegungen zur Schaffung eines Park-and-Ride-Parkplatzes für den Bahnhof Lützel. Zwar wurde hierfür ein Bebauungsplanauf-stellungsbeschluss (B-Plan Nr. 101 „Feste Franz, Bhf Lützel“) gefasst, aber das Verfahren wurde auf-grund fehlender Möglichkeiten des Flächenzugriffs nicht weitergeführt.

Auf der gegenüberliegenden Seite der Bahngleise, nordöstlich des Lützeler Bahnhofs, wurde ganz aktuell ein Bebauungsplan aufgestellt mit der Ziel-setzung, die planungsrechtlichen Voraussetzungen

für ein urbanes Gebiet mit einem Nutzungsmix aus Geschosswohnungsbau, Dienstleistungen, ergän-zenden gewerblichen Nutzungen sowie sozialen und kulturellen Einrichtungen zu schaffen (B-Plan Nr. 307 „Baugebiet Rosenquartier“ (2019)). Dieser Bebauungsplan sieht öffentliche Grünflächen mit der Zweckbestimmung „Spielplatz“ (2 Stück) und „Grünachse“ vor. Der Bebauungsplan enthält darüber hinaus grünordnerische und landespfle-gerische Festsetzungen, die bspw. Dach- und Fassa-denbegrünung vorschreiben. Artenschutzrechtliche Kompensationsmaßnahmen für die Mauereidechse liegen im Bereich westlich der Gleise zwischen Bahngelände und dem STOV-Areal.



Abbildung 16: Übersicht der rechtskräftigen Bebauungspläne im Untersuchungsgebiet

Teilbereich B

Mit Ausnahme des Bereichs zwischen Brenderweg und Neuendorfer Straße ist der Teilbereich B von Bebauungsplänen überlagert. Nördlich des Wallersheimer Wegs regeln die beiden Bebauungspläne [B-Plan Nr. 134 „Gewerbegebiet zwischen Mayer-Alberti-Straße und Wallersheimer Weg“ (1979, 1. Änderung 1993) und B-Plan Nr. 174 „Gewerbegebiet Wallersheimer Weg / Herberichstraße / Im Krummen Acker (Rheinkaserne)“ (2003, 1. Änderung 2003)] die gewerbliche Nutzung. Grünfestsetzungen innerhalb des Untersuchungsgebiets gibt es keine.

Der Bereich zwischen der Andernacher Straße im Westen, dem Wallersheimer Weg im Norden, der Memeler Straße im Osten und dem Brenderweg im Süden liegt im Geltungsbereich eines Bebauungsplans aus den aus den 1990er-Jahren [B-Plan Nr. 31 „Brenderweg / Andernacher Straße / Wallersheimer Weg / Memeler Straße“ (1992, 11. Änderung 2002)]. Dieser hat die Schaffung der bau- und bodenrechtlichen Grundlagen für eine gewerbliche, Mischgebiets- und Wohnnutzung sowie den Gemeindebedarf zum Inhalt. Zum Zeitpunkt seiner Aufstellung war bereits ein Großteil der Bausubstanz vorhanden, sodass eine durchgreifende Neuordnung mit dem Bebauungsplan nicht umgesetzt werden konnte. In den folgenden zehn Jahren wurden zahlreiche Bebauungsplan-Änderungen zur städtebaulichen Nachsteuerung und -verdichtung vorgenommen.

Der Bebauungsplan enthält folgende Grünfestsetzungen: Für den südlichen Rand der Theo-Mackeben-Straße besteht ein Bepflanzungsplan. Entlang der südlichen Seite des Wallersheimer Wegs, entlang der Henriette-Sontag-Straße und auf der nördlichen Seite der Theo-Mackeben-Straße werden Vorgärten als Schmuckgärten festgesetzt. Gleichfalls sind am südlichen Rand der Otto-Falkenberg-Straße Ziergärten vorgesehen.

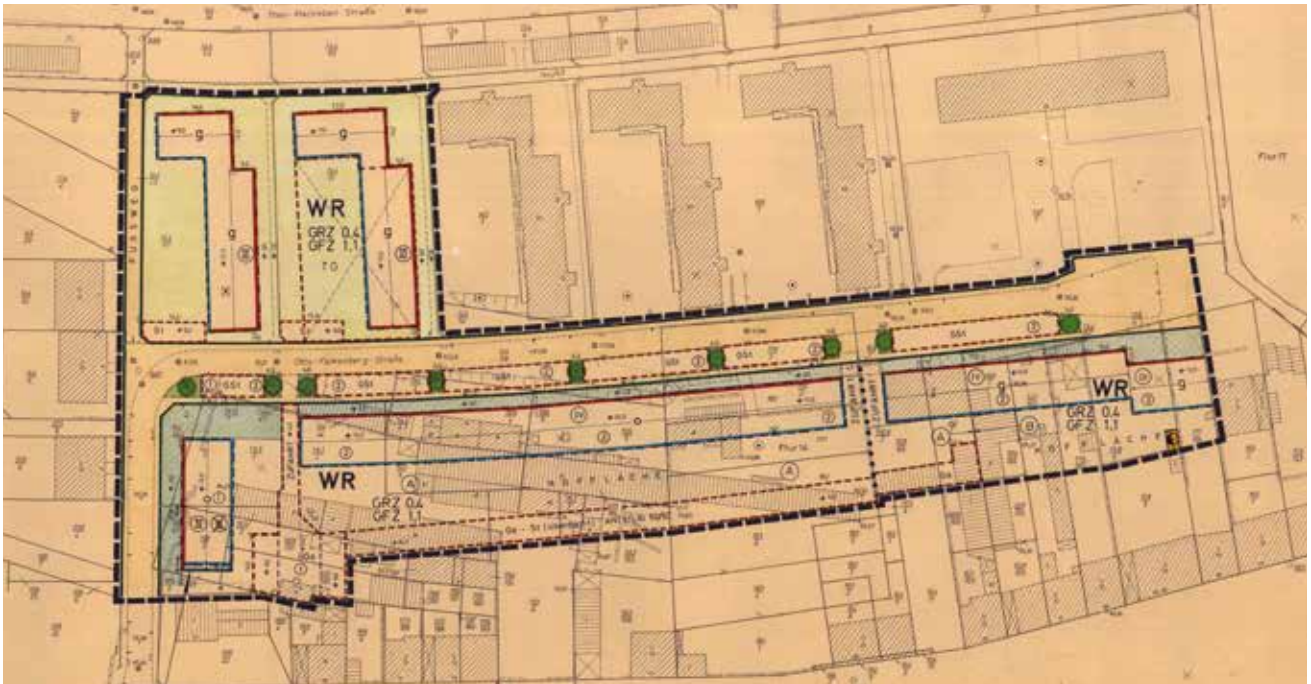


Abbildung 17: Auszug aus der Planurkunde des B-Plans Nr. 31 Ä4 mit Darstellung festgesetzter Schmuck- bzw. Ziergärten



Abbildung 18: Auszug aus der Planurkunde des B-Plans Nr. 75

Teilbereich C

Die Nutzungsstruktur des Rheinufer ist, gemäß FNP-Entwurf im Vergleich zum rechtsverbindlichen FNP, an die tatsächliche Nutzung angepasst dargestellt. Der Hafensbereich liegt innerhalb einer Sondergebietsfläche „Bildung und Hafen“. Der Campingplatz ist gleichfalls als Sonderbaufläche dargestellt. Die Fläche für Spiel- und Sportanlagen hat sich auf den Sportplatz, die Tennisanlage und das Vereinsheim beschränkt. Am Rheinufer im Bereich der Stadtteilgrenze von Lützel und Neuendorf ist eine festgesetzte Kompensationsfläche als nachrichtliche Übernahme dargestellt. Eine kleine, sich an diesen Bereich anschließende Fläche mit Altbäumen wird als geschützter Landschaftsbestandteil vorgeschlagen. Im Bereich der Freizeitgartenanlage sind gleichfalls, abgeleitet aus den Entwicklungsmaßnahmen des Landschaftsplans, Schwerpunkträume für Gewässer- und Auenrenaturierung/-aufwertung dargestellt. Zu Kleingartenanlagen führt der FNP-Entwurf aus, dass nur solche Bereiche als Kleingartenanlage ausgewiesen werden, die gemäß der Definition des Bundeskleingartengesetzes als solche anzunehmen sind. Als Voraussetzung gilt u. a. die Zusammenfassung von Einzelgärten in einer Anlage, die über gemeinschaftliche Einrichtungen (z. B. Wege, Spielflächen und Vereinshäuser) verfügt. Die Freizeitgartenanlage am Lützeler Rheinufer zählt nicht zu einer solchen.

Für das Lützeler Rheinufer besteht ein Bebauungsplan aus dem Jahr 1974 (B-Plan Nr. 75 „Bezirks-sportanlage Koblenz-Lützel (Schartwiesenweg)). Dieser hat die Schaffung der bau- und bodenrechtli-

chen Voraussetzungen für die Anlage einer Bezirks-sport- (auf sportliche Bedürfnisse der Bewohner von Lützel und der Innenstadt bezogen) und Kleingartenanlage (für Besitzer und Nutzungsberechtigte der bisherigen ungegliederten Garten- und Grabelandflächen und der kleingärtnerisch Interessierten des gesamten Stadtgebiets) zum Ziel. Gleichzeitig soll dieses Gebiet weiterhin als Naherholungsgebiet für angrenzende Wohngebiete dienen. Die Anlage der Kleingartendaueranlage ist derart vorgesehen, dass sie in Verbindung mit der vorhandenen Uferbegrünung und dem Campingplatz durch großzügige Aufgliederung und mehrere von der Neuendorfer Straße zum Rheinufer verlaufende, durch Gehwege erschlossene Grünschnitten einen wesentlichen Teil des Lützel-Neuendorfer Grünzugs bildet.

Die Bezirksportanlage ist auf dem Bereich, der an das Wasserstraßen- und Schifffahrtsamt (WSA) angrenzt, vorgesehen. Im Hinblick auf die Bundesgartenschau 2011 wurde 2004 ein Beschluss zur Bebauungsplan-Änderung und -Erweiterung gefasst, um die Verlagerung des Campingplatzes und eine Grünordnung der Freizeitgärten zu erzielen; der Bebauungsplan wurde allerdings, wegen größtenteils fehlendem bzw. kurzfristig nicht zu erzielendem Flächenzugriff, nicht weiterverfolgt. Dennoch wurde im Jahr 2006 für diese Neuaufstellung des Bebauungsplanes 075 Ä+E 1 bereits ein landespflegerischer Planungsbeitrag mit Artenschutz erarbeitet, der umfangreiche Angaben über den Bestand und die Ziele aus Sicht der Landschaftsplanung macht.

FAZIT

Im Untersuchungsgebiet bestehen die landespflegerischen Entwicklungsziele in der Sicherung, Entwicklung und Vernetzung der verbliebenen Biotopflächen, in der Erhöhung der Durchgrünung und Ortsrandgestaltung, in der Verringerung der Versiegelung sowie in der Entwicklung von Grün- und Freiflächen für die Naherholung. Zum Erhalt setzt der Landschaftsplan Grünstrukturen im Volkspark und auf dem Friedhof, am Theodor-Heuss-Ufer und rund um den Sportplatz am Rheinufer fest. Als Erhaltfläche zählt darüber hinaus das Kiesufer am Rhein. Alle weiteren Grünflächen am Rheinufer und damit auch alle Freizeitgärten gelten als Entwicklungsflächen. Hier sind eine naturnahe Entwicklung sowie eine Entwicklung von flussautentypischen Biotopen vorgesehen. Gleichzeitig sieht der Bebauungsplan Nr. 75 aus dem Jahr 1974 für den Bereich der Schartwiesen eine gemeinschaftliche Sport- und Freizeitanlage vor. Im Rahmen der Neuaufstellung des Bebauungsplanes Nr. 75 Ä+E1 wurden durch den landespflegerischen Planungsbeitrag (2006) die landespflegerischen Ziele für diesen Bereich neu formuliert.

Vom Volkspark bis zur Andernacher Straße und abknickend in die Herberichstraße bis zum Rhein wird die Entwicklung einer grünen Vernetzungsachse an Straßen im Maßnahmenplan verankert.

Im Teilbereich B wurde seit den 1970er-Jahren mittels Bebauungsplänen überwiegend nachgesteuert und nachverdichtet. Grünfestsetzungen sind kaum vorhanden: Festsetzungen von Schmuck-/Ziergärten sind wenig aussagekräftig, in der Örtlichkeit als solche nur stellenweise auffindbar und als durchgehende Grünstrukturen nicht existent. Abweichend von Bebauungsplanfestsetzungen (geschlossene Bauweise) bestehen Freiräume entlang der Otto-Falckenberg-Straße.

Quellen:

- <https://geoportal.koblenz.de/>
 - Planzeichnung des Flächennutzungsplans der Stadt Koblenz
 - B-Pläne
 - B-Plan Nr. 134 „Gewerbegebiet zwischen Mayer-Alberti-Straße und Wallersheimer Weg“ (1979, 1. Änderung 1993)
 - B-Plan Nr. 75 „Bezirkssportanlage Koblenz-Lützel (Schartwiesenweg)“ (1974; in Aufstellung B-Plan-Änderung/_Ergänzung 2004)
 - B-Plan Nr. 60 „Im Hüttenstück“ (1974); B-Plan Nr. 44 „Wallersheimer Weg/Wingertsweg“ (1971, 1. Änderung: 1997)
 - B-Plan Nr. 128 „Uferbereich Lützel“ (1987)
 - B-Plan Nr. 88 „Langemarckplatz“ (1969, 2. Änderung und Erweiterung 1995, 3. Änderung 2017)
 - B-Plan Nr. 89 „Andernacher Straße / Brückenrampe der Balduinbrücke / Bundesbahngelände / Rosenstraße“ (1983, 3 Änderungen bis 1995)
 - B-Plan Nr. 31 „Brenderweg / Andernacher Straße / Wallersheimer Weg / Memeler Straße“ (1992, 11. Änderung 2002, in Aufstellung 12. Änderung)
 - B-Plan Nr. 174 „Gewerbegebiet Wallersheimer Weg / Herberichstraße / Im Krumpfen Acker (Rheinkaserne)“ (2003, 1. Änderung 2003)
 - B-Plan Nr. 307 „Baugebiet Rosenquartier“ (2019)
 - B-Plan Nr. 101 „Feste Franz, Bhf Lützel“
- Flächennutzungsplan (Entwurf zur Gesamtfortschreibung 2019)
- Landschaftsplan (2007 und Teilfortschreibung 2018)

3.4 Städtebau und Nutzungsstruktur

Prägende städtebauliche Komponenten des Untersuchungsgebiets liegen an den Randbereichen. Dazu zählen die Rheinkaserne, das Wasserstraßen- und Schifffahrtsamt und die Feste Franz. Die Feste Franz stellt, eingebettet in eine grüne Hangkante, zumindest optisch eine Verbindung zwischen dem Areal des Fördergebiets Festungsstadt Koblenz auf dem Petersberg und dem tiefer liegenden ehemaligen Bundeswehr-

gelände (STOV) dar. Dagegen hebt sich die Rheinkaserne mit ihren lang gestreckten Gebäuden und den großzügigen Freiräumen und auch das Wasserstraßen- und Schifffahrtsamt, bestehend aus mehreren, entlang des Hafenbeckens angelegten Gebäuden, von der Umgebungsbebauung ab und wirken nicht als Verbindungselemente.

Teilbereich A

Der Teilbereich A wird hauptsächlich als Grünfläche genutzt. Insbesondere vom Verkehrslärm der westlich gelegenen B 9 sowie von den das Untersuchungsgebiet von Nord nach Süd durchschneidenden Bahngleisen ist der Teilbereich A maßgeblich betroffen.

Im Norden des Teilbereichs A befinden sich der Friedhof Lützel, das Marceau-Denkmal mit angrenzendem Franzosenfriedhof und der Volkspark. Diese Grünanlage liegt wie eine Insel im besiedelten Raum. Um diesen Bereich herum grenzen südlich und westlich weitestgehend homogene Wohnsiedlungen aus den 1930er Jahren und Nachkriegszeilenbauten an. Nur zu diesen ist die Grünanlage Volkspark direkt orientiert. Am Fuße der Feste Franz, zwischen der dicht bewaldeten Kante der ehemaligen Festungsmauer im Westen und den Bahngleisen im Osten, erstreckt sich das Areal der ehemaligen Bundeswehr-Standortverwaltung (STOV). Es ist nicht öffentlich zugänglich und so für Außenstehende nicht wahrnehmbar. Hier verorten sich zwei Lagerhallen am Fuß des Kehlurms der Feste Franz und mehrere historische Wagenhäuser aus der preußischen Festungszeit, die im Zuge der Bundeswehrrnutzung angepasst worden sind. Während die südlichen Wagenhäuser verputzt worden sind, sind die zwei nördlichen in Klinkerbauweise erhalten geblieben. Durch ihre Fassade mit Mauerblenden und Bogenfenstern unterscheiden sie sich deutlich von den anderen Wagenhäusern.



Abbildung 19: STOV-Gelände mit historischen Wagenhäusern

Blickt man vom STOV-Gelände zum Teilbereich B und in umgekehrter Richtung, prägen die Bahngleise das Stadtbild. Verstärkt wird diese Wirkung durch weitere brachliegende Flächen östlich der Bahngleise und durch die fehlende räumliche Fassung der Gleisanlagen durch eine Bebauung oder Gehölzpflanzungen. Das ehemalige Güterabfertigungsgelände wurde von der Nutzung für Bahnbetriebszwecke freigestellt. Eigentümer des Geländes ist eine Projektentwicklungsgesellschaft. Der Bebauungsplan Nr. 307 bildet die Grundlage für die aktuelle Entstehung eines urbanen Gebiets.



Abbildung 20: Bahngleise mit Blick auf STOV-Gelände und Feste Franz

Teilbereich B

Anders als in den Teilbereichen A und C sind im Teilbereich B wenige Grünstrukturen vorhanden. Während zwischen der Rheinkaserne und der Theo-Mackeben-Straße Gewerbeflächen dominieren, überwiegt im südöstlichen Teil die Wohnnutzung. Der Wallersheimer Weg erschließt den Bereich, in dem hauptsächlich gewerbliche Nutzungen anzutreffen sind. Der Straßenraum ist nicht zoniert. Von der Straße abgehende Park- und Lagerflächen verstärken den überbreiten Eindruck der Fahrbahn. Fehlendes Straßenbegleitgrün, unterschiedliche Gebäudestellungen, Dachformen, Fassaden und Geschossigkeit sowie diverse Gebäudenutzungen von Gewerbe und Wohnen bzw. Mischnutzung führen zu einem heterogenen Gesamtbild. Der fehlenden räumlichen und baulichen Adressbildung stehen zahlreiche Werbeanlagen und Schilder entgegen; diese drohen, das Straßenbild visuell zu überfrachten.



Abbildung 21: Wallersheimer Weg



Abbildung 22: KuFa

Die Bebauungsdichte und der Anteil versiegelter Flächen sind im überwiegend gewerblich genutzten Teil sehr hoch. Begrünte Vorgärten oder Baumpflanzungen in Stellplatzbereichen sind eine Seltenheit. Im Randbereich liegen Moscheen, Kirchen und Schulen. Kleinteilig findet auch eine Wohnnutzung statt. Mit der Kulturfabrik (KuFa) ist ein renommier-tes Kleinkunsttheater im Teilbereich B vorzufinden. Durch seine Geschossigkeit und die Backsteinfassade hebt sich das gründerzeitliche, ehemalige Fabrikgebäude von der Umgebungsbebauung ab. Südlich der Theo-Mackeben-Straße dominiert die Wohnnutzung. Gebäudetypologien wechseln sich ab. Den Übergang von der Gewerbe- zur Wohnnutzung bilden L-förmige Mehrfamilienhäuser und ein Solitärgebäude im klassischen Geschosswoh-

nungsbau, das durch seine Geschossigkeit und Fassade aus der Umgebung heraussticht. Daran schließen sich vor allem Stadthäuser in geschlossener Bauweise entlang der Straßen an. In der Fassadengestaltung ist deren Erscheinungsbild vielfältig, in der Struktur weitestgehend einheitlich. Zwar sind Grünstrukturen in Form von Straßenbegleitgrün und Grünflächen vorhanden. Jedoch sind diese ungleichmäßig verteilt, nicht klar in öffentliche oder private Bereiche zониert und daher weitestgehend dysfunktional. Insbesondere in der Otto-Falckenberg-Straße sind solche schwer zuzuordnenden Bereiche vorhanden.



Abbildung 23: Solitärgebäude an der Theo-Mackeben-Straße

In der Theo-Mackeben-Straße liegen Garagenzeilen im Straßenraum, ohne dass deren Häuserbezug erkenntlich ist. Während die Straßenräume im nördlichen Teil des Wohngebiets durch Baulücken und unklar definierte Zwischenräume keine durchgängigen Raumkanten aufweisen, bilden entlang des Brenderwegs, des Schwarzen Wegs und der Neuendorfer Straße die Häuser weitestgehend einen eingefassten Straßenraum. Durch diese zumindest teilweise vorhandene Blockrandbebauung entsteht ein von der Öffentlichkeit kaum einsehbarer, geschlossener Innenbereich.

Teilbereich C

Vom Teilbereich B erreicht man durch Überqueren der Neuendorfer Straße den Teilbereich C, der hauptsächlich als Grünfläche genutzt wird. Am südöstlichen Rand der Neuendorfer Straße verläuft eine Hochwasserschutzmauer, an die sich die Freizeitgartenanlage anschließt. Die wenigen Zugänge zu dieser liegen versteckt und sind teilweise abgeschlossen. Folgt man der Neuendorfer Straße in südwestliche Richtung, gelangt man zum Wasserstraßen- und Schifffahrtsamt (WSA). Durch den Mauerring entlang der Neuendorfer Straße, die Anordnung der Gebäude um das Hafenbecken herum und eine zum größten Teil vorhandene Umzäunung, hebt sich dieses von der Umgebung deutlich ab. Das Hafenbecken ist kaum einsehbar. Vom Moselufer aus ist lediglich ein Blick durch das Astwerk der vorhandenen Bäume und Sträucher möglich. Auch die Blickbeziehung zwischen Mosel- und Rheinufer ist gestört. Vom Mosel- zum Rheinufer bzw. umgekehrt, führt nur ein Weg im großen Bogen um das WSA herum. Östlich des WSA befindet sich eine Sportanlage mit drei Tennisplätzen, einem Fußballhartplatz und dazugehörigen sowie anderen Sport-

arten dienende Vereinsheime. Die angrenzenden Freizeitgärten sind durch hohe Hecken, Zäune und Bäume schwer einsehbar. Die einzige großzügige Verbindung mit Blickbeziehung zwischen Uferbereich und Wohnbebauung befindet sich im äußersten Norden des Teilbereichs C. Innerhalb der Freizeitgärten liegen unzählige Schuppen und Häuser, deren Lage und Ausmaße überwiegend nur aus dem Luftbild abgelesen werden können. Die Größe der Freizeitgartenparzellen variiert stark. Die durchschnittliche Parzellengröße liegt zwischen 300 und 650 m². Vereinzelt umfassen Parzellen mehr als 1.000 m². Zwischen der Freizeitgartenanlage und dem Rhein befindet sich das Rheinufer mit altem Baumbestand. Hier liegt auch der Campingplatz „Rhein-Moselblick“, der von einem Metallzaun eingezäunt wird. Dadurch ist das Rheinufer in diesem Bereich nicht für die Öffentlichkeit zugänglich. Nur ein schmaler Leinpfad im Eigentum des Bundes erschließt das Rheinufer zwischen der Zaunanlage und der Uferkante. Im Falle eines Hochwasserereignisses ist dieser Weg nicht passierbar.

FAZIT

Die drei Teilbereiche des Untersuchungsgebietes sind durch Verkehrsstrassen und die Topographie deutlich voneinander getrennt. Querbeziehungen bestehen kaum. Diese Trennung wird optisch verstärkt durch die Nutzungsstruktur. Während in den Teilbereichen A und C Grünstrukturen überwiegen, zeichnet sich der Teilbereich B durch eine sehr hohe Bebauungsdichte und stark versiegelte Flächen aus. Innerhalb des Untersuchungsgebiets sind die KuFa und das Solitärgebäude im klassischen Geschosswohnungsbau im Teilbereich B sowie das Wasserstraßen- und Schifffahrtsamt (WSA) im Teilbereich C im Stadtbild dominant. Im Randbereich bestehen mit der Rheinkaserne und der Feste Franz städtebauliche Dominanten. Mit dem STOV-Gelände und ggf. angrenzenden brachliegenden Bahnflächen ist eine vielseitig nutzbare städtebauliche Potenzialfläche im Teilbereich A vorhanden.

Quellen:

- www.geoportal.rlp.de: Liegenschaften RP
- Matthias Kellermann: *Das Artillerie-Depot-Gelände in der Kehle der Feste Kaiser Franz in: Dietmar Fölbach (Hrsg.): Feste Kaiser Franz, Zur Geschichte des Festungswerks und des Systems Feste Kaiser Franz in Koblenz-Lützel, Festschrift, Koblenz 2008, S. 70-74*



- untere Niederterrasse
- obere Niederterrasse
- untere Mittelterrasse
- ausgeprägte Hangkanten
- Bereich Petersberg

Nach:
Stadt Koblenz: Stadtteilportrait
Koblenz-Lützel. Koblenz 2010, S.7.

Abbildung 24: Topographische Gegebenheiten.

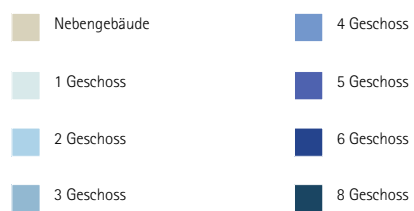
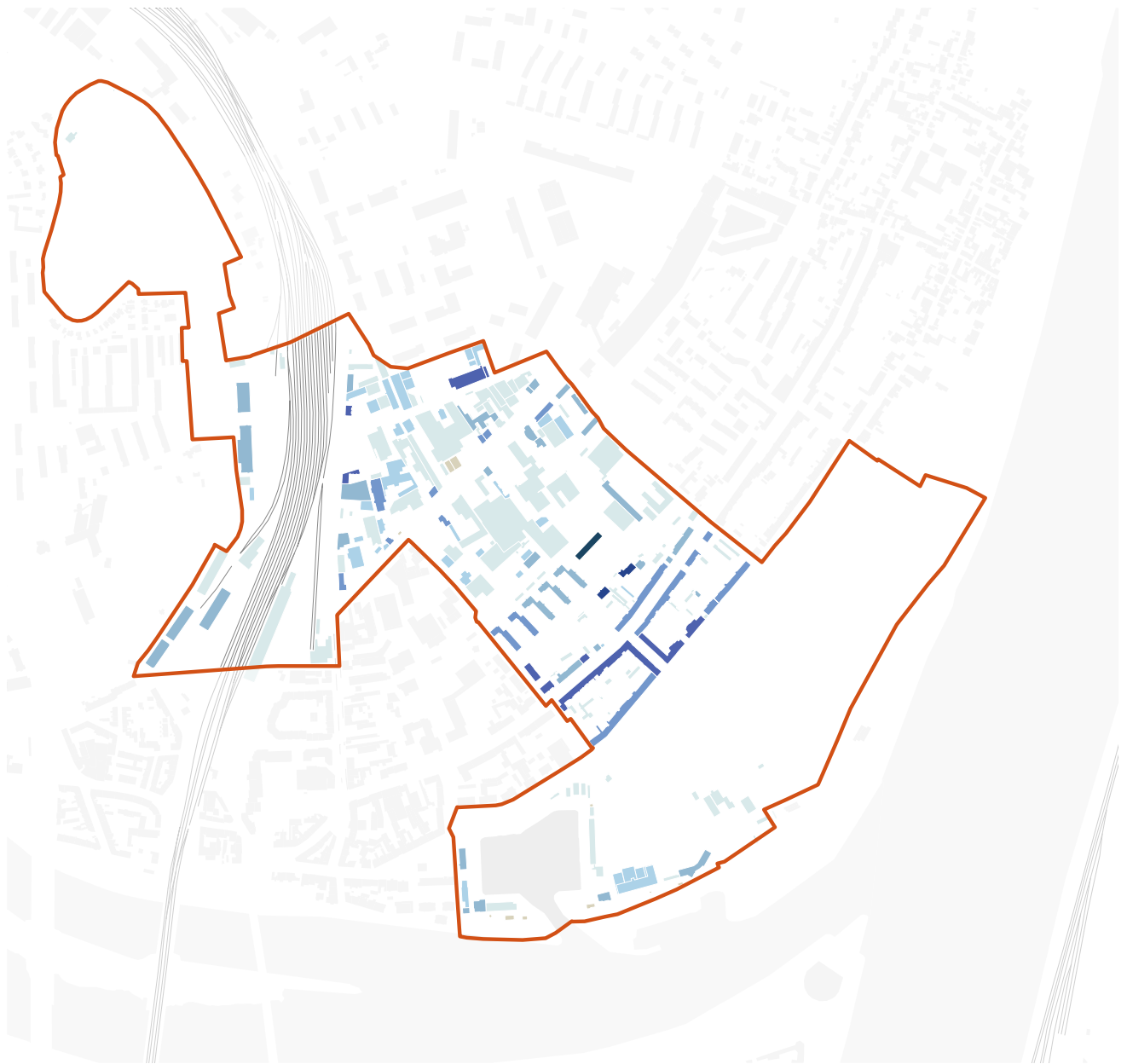


Abbildung 25: Geschossigkeit.



■ Wohnen	■ Verarbeitendes und Baugewerbe	■ soziale/kulturelle Infrastruktur
■ Nebengebäude	■ Dienstleistung	■ öffentliche Einrichtungen, Verwaltung
■ Mischnutzung	■ Gastronomie und Tourismus	■ Kaserne der Bundeswehr
	■ Gewerbe - Handel	■ Leerstand
	■ Nahversorgung	

Abbildung 26: Nutzungsstruktur.

Quellen:

• agl Hartz • Saad • Wendt: Stadtteildossier und Aktionsprogramm Lützel, Saarbrücken, 2012

3.5 Gewerbe- und Einzelhandel

Gewerbenutzungen im Stadtteil Lützel nehmen einen flächenmäßigen Anteil von 20% ein. Sie konzentrieren sich vor allem nordwestlich des Untersuchungsgebiets in dezentraler Lage entlang der B 9, wo zahlreiche großflächige Einzelhandelsbetriebe ansässig sind. Zusammen mit Gewerbenutzungen in den benachbarten Stadtteilen Bubenheim und Kesselheim ist dieser „Gewerbebereich B 9 Nord“ neben der Koblenzer Innenstadt ein gesamtstädtischer Verkaufsflächenschwerpunkt. Insgesamt liegen in diesen beiden Bereichen über 80% der Gesamtverkaufsfläche von Koblenz. Im übrigen Stadtteil Lützel ist eine Verkaufsfläche von rund 7.000 m² vorhanden, dies entspricht einem gesamtstädtischen Anteil von 3%. Das Einzelhandels- und Zentrenkonzept von Koblenz weist den Bereich östlich der Bahnlinie um den Schüllerplatz und den Wilhelm-Stöppler-Platz sowie Teile der Neuendorfer Straße und des Brenderweges als zentralen Versorgungsbereich aus, in dem einige Einzelhandels- und Dienstleistungsbetriebe, vornehmlich als Mischnutzung mit Wohnbereichen in den oberen Stockwerken, ihren Standort haben. Dieser südwestlich an den Teilbereich C angrenzende zentrale Versorgungsbereich soll vor allem zur Sicherung der Lebensmittelversorgung dienen. Allerdings besteht kein geschlossener Geschäftsbesatz im Stadtteilzentrum. Einzelhandels- und Dienstleistungsbetriebe verteilen sich in Streulage über das gesamte Stadtteilzentrum.

Geschäftsleerstände und unattraktive Nutzungen vermitteln einen Eindruck von Ungepflegtheit und zeugen von städtebaulichen Missständen. Als Entwicklungsziele im ISEK für das ehemalige Fördergebiet „Soziale Stadt Lützel“, in welchem der zentrale Versorgungsbereich in Gänze liegt, wurden für das Stadtteilzentrum neben Erhaltung und Aufwertung des Versorgungsangebots, Maßnahmen zur Stärkung und Belebung des Stadtteilzentrums genannt. Mit der Bebauungsplanaufstellung für das angrenzende Baugebiet „Rosenquartier“ im Bereich des ehemaligen Güterbahnhofs wird das Stadtteilzentrum noch mehr an Bedeutung für die Nahversorgung gewinnen.

An das Baugebiet „Rosenquartier“ nach Nordosten angrenzend, besteht im Teilbereich B und damit in zentraler Lage des Untersuchungsgebiets eine Konzentration von Gewerbebetrieben zwischen der Rheinkaserne und der Theo-Mackeben-Straße. Der Wallersheimer Weg durchschneidet dieses Gewerbegebiet. Hier liegen wesentliche Lebensmittelangebote an autokundenfreundlichen Standorten mit jeweils großzügigen Stellplatzangeboten mit erheblicher Relevanz für die Nahversorgung, insbesondere für die Stadtteile Neuendorf und Wallersheim. Eine fußläufige Erreichbarkeit ist nur auf unattraktiven Wegen gegeben. Vereinzelt befinden sich Wohnbereiche im Gewerbegebiet.

FAZIT

Das Gewerbegebiet entlang des Wallersheimer Wegs ist mit seinen wesentlichen Lebensmittelangeboten für die Nahversorgung, insbesondere für die angrenzenden Stadtteile, von erheblicher Relevanz. Allerdings liegen diese in nicht integrierter Streulage. Zudem besteht hier durch vereinzelte Wohnbereiche eine Gemengelage-Problematik.

Der zentrale Versorgungsbereich von Lützel ist in seiner Funktion durch Leerstände, unattraktive Nutzungen und einen fehlenden geschlossenen Geschäftsbesatz beeinträchtigt.

Quellen:

- GMA: Gutachten zur Fortschreibung des kommunalen Einzelhandelskonzepts für die Stadt Koblenz, Köln, 2016
- Nahversorgungsbericht der Stadt Koblenz 2019

3.6 Verkehr

Motorisierter Verkehr

An die übrige Stadt Koblenz und die Umgebung ist das Untersuchungsgebiet für den motorisierten Verkehr gut angebunden. Für die überstädtische und regionale Erschließung sorgt die Bundesstraße 9 (Bonner Straße). Sie verläuft westlich des Petersbergs in nord-südlicher Richtung. Die B 9 stellt für den motorisierten Verkehr die wichtigste Nord-Süd-Achse der Stadt Koblenz dar, gerade für Aus- und Einpendler (Stand 2010: ca. 80.000 PKW/Tag). Im Stadtgebiet Koblenz ist die B 9 autobahnähnlich ausgebaut. Die Auffahrten an der Mayener Straße bindet den Stadtteil Lützel im Süden, die Auffahrt an der Eifelstraße in Höhe des Volksparks im Norden an die B 9 an.

Die Balduinbrücke verbindet das Zentrum der Stadt Koblenz mit den nördlichen Stadtteilen (Stand 2010: ca. 15.000 PKW/Tag). An die breite Rampe, die die Auffahrt zur Brücke darstellt, schließen zwei Hauptstraßen des Untersuchungsgebietes an: Die Andernacher Straße durchquert das Untersuchungsgebiet von Süden nach Norden, zweigt schließlich nach Westen ab und dient unter anderem als Zubringer für die B 9.

Der Brenderweg verbindet als Verlängerung der Balduinbrücke, beidseits von Blockrandbebauung begrenzt, die Stadtteile Lützel und Neuendorf. Eine weitere wichtige Erschließung für das Untersuchungsgebiet ist der Wallersheimer Weg. Er zweigt nach Osten von der Andernacher Straße ab und stellt die Hauptschließung des anliegenden Gewerbegebietes dar. Die interne Vernetzung des Stadtteiles Lützel zwischen den Teilen westlich und östlich der Bahn ist



Abbildung 27: Andernacher Straße

nur über die Mayener Straße oder durch die Bahnunterführung an der Andernacher Straße gegeben.

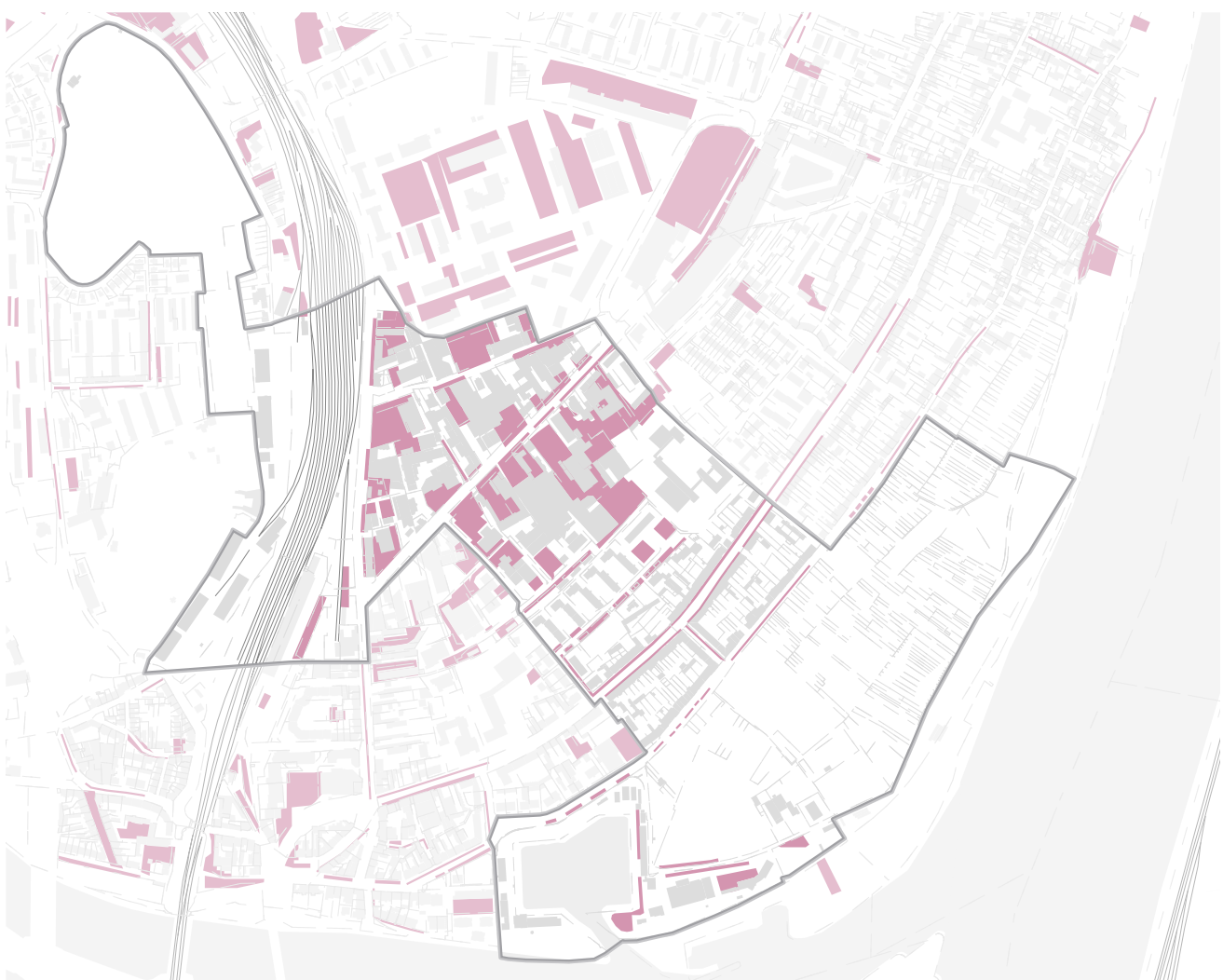
Alle Hauptschließungsachsen sind zweispurig ausgebaut und weiten sich an Kreuzungssituationen innerhalb der Hauptachsen um eine Abbiegerspur auf. Aufgrund des weitestgehend fehlenden straßenbegleitenden Grüns wirken die Straßen recht dominant. Außerhalb der beschriebenen Hauptachsen sorgen einige schmalere Straßen für die Erschließung des Planungsgebietes. Eine Hierarchisierung der einzelnen Straßen fällt nicht leicht, denn hinsichtlich des Straßenquerschnittes ähneln sie sich sehr. Gerade im Gewerbe- und Wohngebiet (Teilbereich B) existieren zudem, neben den öffentlich nutzbaren, auch private Wege, die den Nutzern als innere Erschließung dienen. Gerade für Außenstehende ist schwer zu erkennen, bei welchen Wegen es sich um öffentliche Verbindungen oder um private und unzugängliche Wege handelt, was eine Orientierung erschwert.

Ruhender Verkehr

Der öffentliche Raum wird zu großen Teilen durch parkende PKW dominiert. Beiderseits der Hauptverkehrsachsen und auch entlang der Erschließungsstraßen ist der öffentliche Raum als Parkfläche definiert und kaum anders nutzbar.

Der Raum für den motorisierten Verkehr, fahrend wie ruhend, nimmt einen großen Teil des Untersuchungsgebietes

ein und wirkt vielerorts prägend. Es fehlt jedoch eine entsprechende Gestaltung und Möblierung des Straßenraumes. Die Belastungen und Gefährdungen, die mit Lärm, starker Frequentierung, Grunddefizit, Schadstoffen und Zerschneidung bedingt durch die Verkehrsachsen einhergehen, wirken sich negativ auf Aufenthaltsqualität und Sicherheit im Fuß- und Radverkehr aus.



■ primär dem ruhenden motorisierten Verkehr vorbehalten Fläche

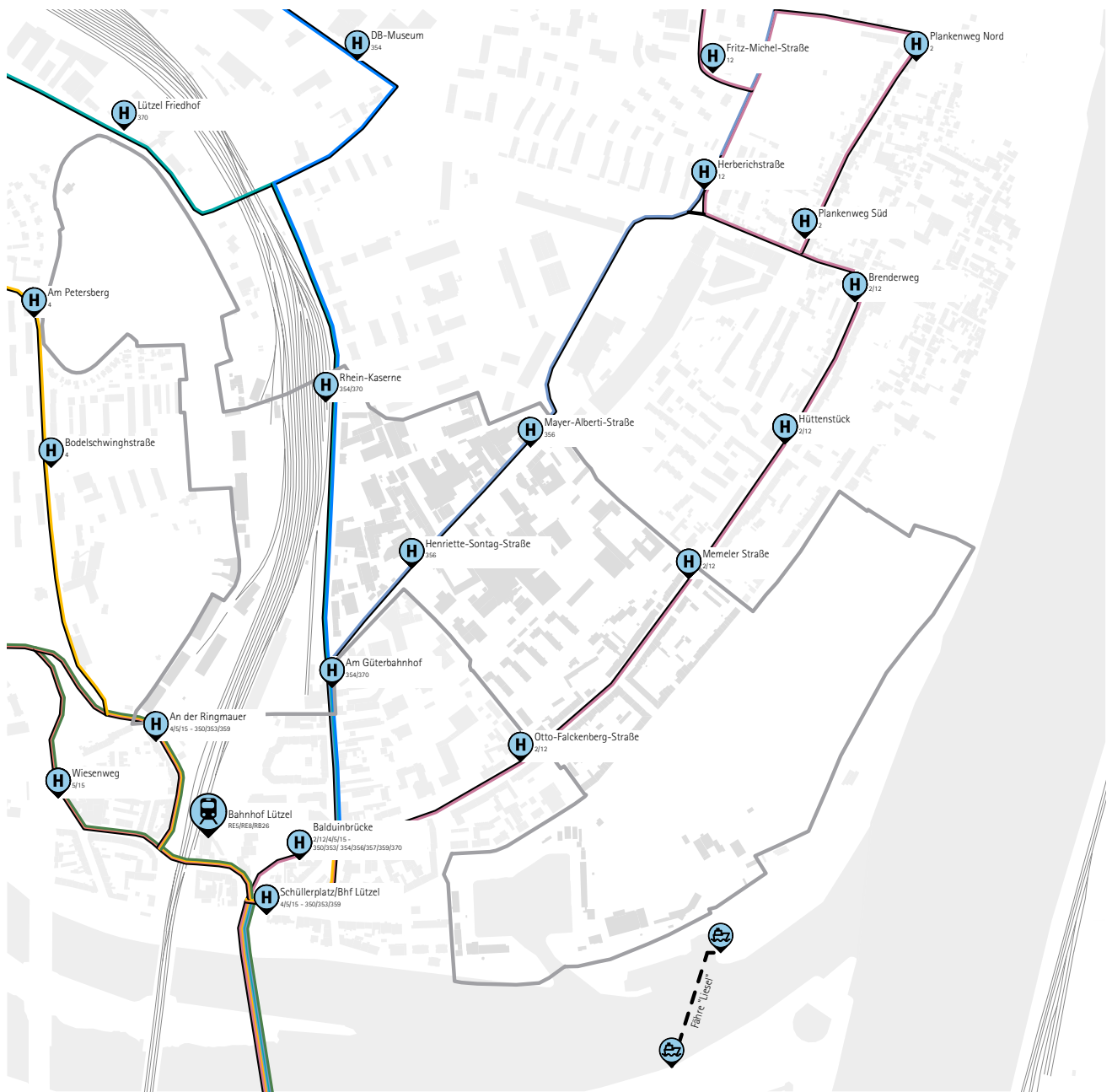
Quelle: Luftbild

Abbildung 28: Primär für den ruhenden Verkehr bestimmte Flächen.



- | | |
|--|---|
| Fernstraße | Erschließungsstraße |
| Hauptverkehrs- und -sammelstraße | öffentlicher Rad- und/oder Fußweg |
| Sammelstraße | Privatweg - zugangsreguliert |

Abbildung 29: Verkehrstrassen.



Buslinie	Busse 2/12, 5/15, 357, 353, 354, 355, 356, 380	Bushaltestelle	KOVEB 2/12	Karthause - Wallersheim/Messe
Bahntrasse	RE5 / REB, IC, ICE, EC	Bahnhof	4	Stadtmitte - Mittelweiden Globus
Fährverbindung		Fähranleger "Fähre Liesel"	5/15	CGM-Arena - Uni Metternich
			RMV 350	Koblenz Hbf - Mayen
			353	Koblenz Hbf - Polch
			354	Koblenz Hbf - Kärlich
			356	Koblenz Hbf - Handwerkskammer
			357	Koblenz Hbf - Neuwied
			359	Koblenz Hbf - Plaidt
			370	Koblenz Hbf - Kärlich

Abbildung 30: Anbindung durch den öffentlichen Personennahverkehr.

Bus

Zwei Verkehrsbetriebe bedienen den Großraum Koblenz und verfügen über ein recht engmaschiges Netz: Die Koblenzer Verkehrsbetriebe GmbH (KOVEB) befinden sich seit 2019 in städtischer Hand und bedienen das Stadtgebiet.

Der Verkehrsverbund Rhein-Mosel (VRM) ist eine Kooperation der Stadt Koblenz und der umliegenden Landkreise und Verkehrsunternehmen und erschließt den Großraum Koblenz und die umliegenden Kreise. Verschiedene Buslinien beider Verkehrsbetriebe verbinden Koblenz Lützel mit den benachbarten Stadtteilen und dem restlichen Großraum Koblenz. Die Balduinbrücke bildet hierbei ein Nadelöhr; sämtliche Lützel durchquerenden Linien müssen sie passieren. Dementsprechend ist die Haltestelle Balduinbrücke Knoten- und Umsteigepunkt für alle Linien im nördlichen Stadtgebiet. Die Haltepunkte der einzelnen Linien liegen maximal 500 m auseinander. Damit ist eine recht gute Erreichbarkeit der Haltestellen gebietsweit sichergestellt. Jedoch ist eine Verknüpfung der einzelnen Linien wie bereits erwähnt nur an der Haltestelle Balduinbrücke gegeben. Gerade die Gebiete östlich und westlich der Bahntrasse sind aufgrund fehlender weiterer Verlinkungen schlecht miteinander verknüpft. Zudem fährt keine Linie den Bahnhof Lützel direkt an; eine direkte Verbindung von Nah- und Regionalverkehr ist nicht gegeben. Nächstgelegene Haltestellen sind diejenigen an der Balduinbrücke, am Schüllerplatz und an der Ringmauer. Hier müssen noch jeweils etwa 200 m Fußweg bis zum Bahnhof zurückgelegt werden.

Bahn

Durch den Stadtteil verläuft in Nord-Süd-Richtung die Bahntrasse. Der Haltepunkt Lützel wird derzeit von Regionalzügen bedient und sichert die Verbindung mit dem Koblenzer Stadtzentrum und dem Hauptbahnhof. Aktuell regelmäßig am Haltepunkt Lützel haltende Verbindungen sind der RE 8 in Richtung Mönchengladbach (über Grevenbroich und Jüchen) bzw. Koblenz Hauptbahnhof sowie die RB 26 Richtung Mainz (über Koblenz Hauptbahnhof, Boppard und Bingen) bzw. Köln Messe/Deutz (über Bonn). Alle Verbindungen verkehren tagsüber und



Abbildung 31: Bahnhof Lützel

am Wochenende stündlich. Der Haltepunkt selbst befindet sich in einem desolaten Zustand: Zum einen sind der bauliche Zustand und die Erreichbarkeit der Haltestelle nicht als zufriedenstellend zu bezeichnen. Der Zugang zum Bahnsteig erfolgt durch eine schmale Unterführung

und ist lediglich über eine Treppe erreichbar. Dadurch ist die Zugänglichkeit für mobilitätseingeschränkte Personen nicht oder kaum gegeben. Erreichbar sind die Unterführung und damit der Bahnsteig nur von Osten her. Ein Durchstich nach Westen fehlt, wodurch Anlieger von dieser Seite einen langen Umweg in Kauf nehmen müssen, um auf den Bahnsteig zu gelangen. Dieser Umstand hat unter anderem zur Folge, dass, um den Weg abzukürzen, nicht selten die Bahngleise überquert werden. Zum anderen lässt die Wahrnehmbarkeit und Aufenthaltsqualität des Bahnhofs und seines unmittelbaren Umfeldes zu wünschen übrig: Der Zugang zum Gleis ist nur durch ein kleines Schild über dem Eingang markiert. Die Sicht darauf wird durch umliegende Bebauung versperrt.

Das Umfeld des Bahnhofes ist undefiniert: Die umliegenden öffentlichen und privaten Flächen sind nicht klar als solche ablesbar und differenziert. Aufenthaltsmöglichkeiten und durchgängige Beleuchtung fehlen, ebenso angemessene Abstellmöglichkeiten für Fahrräder und Autos sowie eine Vorfahrtsmöglichkeit für motorisierten Verkehr, Busse und Taxis. All das führt dazu, dass der Haltepunkt Koblenz-Lützel trotz der auf den ersten Blick guten Lage an Hauptverkehrsachsen und überregionalen Anschlüssen nur wenig frequentiert wird und besonders nachts als Angstraum gilt.

Fähre

Unmittelbar südwestlich des Campingplatzes befindet sich der Anleger der Fähre Liesel. Diese kleine Personenfähre verkehrt nach Bedarf und stellt die Verbindung des nördlichen Moselufers mit dem gegenüberliegenden Peter-Altmeier-Ufer her. Pro Fahrt werden bis zu 25 Personen befördert.

Fuß- und Radverkehr

Rad

Anders als andere Städte kann Koblenz nicht auf eine langjährige strategische Förderung des Radverkehrs aufbauen. Das erklärt die häufig fragmentierte Radverkehrsinfrastruktur und die Situation, dass an zahlreichen Hauptverkehrsstraßen, teils auch abschnittsweise, keine separaten Radverkehrsanlagen vorhanden sind.

Das Radwegenetz durch den Stadtteil Koblenz Lützel und das Untersuchungsgebiet ist derzeit wenig ausgebaut und lückenhaft. Dies gilt sowohl für die alltägliche Radnutzung als auch für die am Ufer von Rhein und Mosel verlaufende überregionale Fernradroute des Rheinradwegs. Dem Verkehrsentwicklungsplan der Stadt Koblenz folgend, sollen deshalb in der Stadt Koblenz in den kommenden Jahren Fahrradhaupttrouten ausgebaut werden.

Insbesondere an den Hauptverkehrsstraßen, wie der Andernacher Straße oder dem Brenderweg, die derzeit als Haupttrouten des Radverkehrs bezeichnet werden können, existiert für den Fahrradverkehr keine eigene Fahr-

spur und auch kein Schutzstreifen. Hier teilen sich die Fahrradfahrenden den Weg mit motorisiertem Verkehr oder auch Fußgängern, was zu Konflikten führt. Zudem ist das vorhandene Radwegenetz zu wenig durchgängig und zusätzlich recht unübersichtlich beschildert. Besonders fällt dies am Ufer von Rhein und Mosel im Bereich des Rheinradweges auf: Hier existiert keine durchgängige bzw. übersichtliche Streckenführung.

Begründet ist dies durch die nicht zugänglichen Uferabschnitte im Bereich des Sicherheitshafens am Wasserstraßen- und Schifffahrtsamt und den für den Fahrradverkehr nur eingeschränkt nutzbaren Weg zwischen Campingplatz und Rhein. Fahrradfahrende müssen hier auf anliegende Straßen ausweichen, die jedoch nicht durchgehend beschildert sind.

Auch eine Einbindung und Verbindung bedeutender Grün- und Freiräume in das Radverkehrsnetz fehlt bisher. So sind etwa Volkspark und Stadtteilstadion vom Ufer kommend nur schlecht erreichbar. Sichere Abstellmöglichkeiten für Räder, gerade an Verkehrsknotenpunkten, fehlen.

Die genannten Defizite führten in der Vergangenheit dazu, dass sich eine „Fahrradkultur“ in Lützel bisher nicht oder nur langsam entwickelte. Der Verkehrsentwicklungsplan wie das Radverkehrskonzept der Stadt Koblenz führen zur Verbesserung der Situation für Radfahrende auch im Stadtteil Lützel einige Maßnahmen an. Diese wurden jedoch noch nicht umgesetzt.

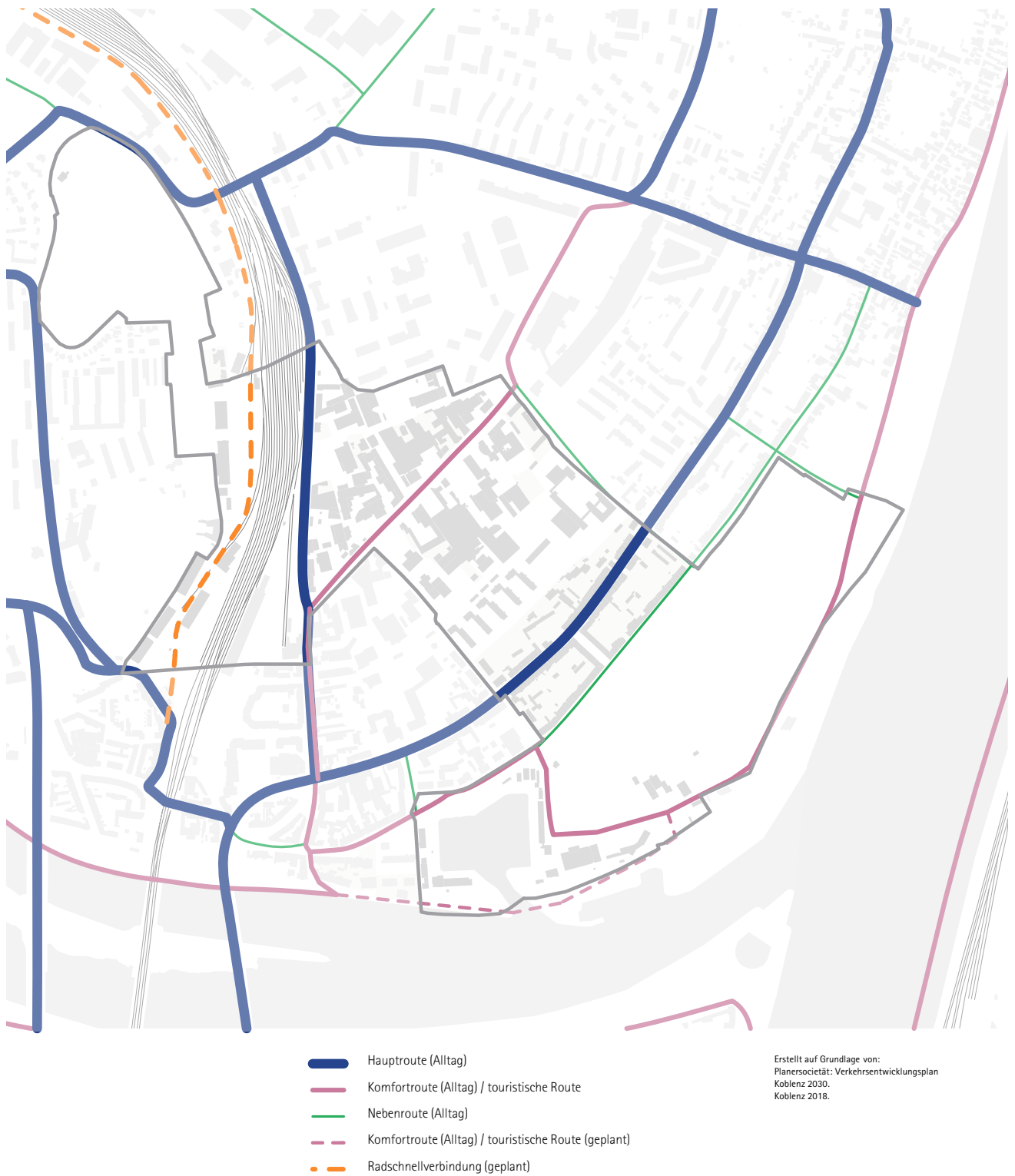


Abbildung 32: Konzeption für den Radverkehr

Fußgänger

Eng begrenzte Gehwegflächen, Barrieren, Niveauwechsel und unattraktive bzw. undurchsichtige Gestaltung führen zu einer geringen Attraktivität des öffentlichen Raumes für Fußgänger. Eine sichere Querung vielbefahrener Straßen für Fußgänger durch ausgewiesene Übergänge und/oder Signalanlagen ist nur in recht großen Abständen möglich.

Gerade im nördlichen Teil des Gebietes ist die ausgeprägte Topografie maßgeblich für die Wege des Fuß- und Radverkehr: Diese folgen dem Verlauf der Höhenlinien; Höhenunterschiede werden im Extremfall durch Treppen überwunden. Volkspark und Friedhof sind so grundsätzlich und besonders für bewegungseingeschränkte Personen nicht oder nur schwer erreichbar.

Im gesamten Untersuchungsgebiet fällt auf, dass zwar zahlreiche Abkürzungen und Durchwegungen für Fußgänger bestehen, sich diese aber, gerade für Ortsfremde, nicht auf den ersten Blick als öffentliche Verbindungen identifizieren und nur schwer von Privatwegen unterscheiden lassen. Gleiches gilt für die Wege durch die Freizeitgärten „Auf der Schartwies“.



Abbildung 33: Freizeitgärten „Auf der Schartwies“

Unfallhäufungsstellen

Die meisten der Wege für den Fußgängerverkehr sind gebietsübergreifend recht schmal, teils unbefestigt und/oder in einem schlechten Zustand. Das macht sie, gerade bei schlechtem Wetter und besonders für mobilitätseingeschränkte Menschen, nur schwer oder gar nicht nutzbar. Bei einer Unfallhäufungsstelle (UHS) handelt es sich per Definition der Unfallkommission der Stadt Koblenz um eine Stelle, bei der mindestens fünf Unfälle des (genau) gleichgelagerten Typs vorgelegen haben. Dies ist bei den im Plan verorteten Stellen nicht immer der Fall, weshalb sie nachfolgend als Unfallpunkte bezeichnet werden.

Im und nahe des Teilbereichs A des Planungsgebietes bildet die Europabrücke aufgrund der hohen Frequentierung die zahlenmäßig auffälligste Unfallhäufungsstelle im Stadtgebiet Koblenz. Auch an der Auffahrt zur Europabrücke an der Mayener Straße/Bodelschwinghstraße und der Auffahrt zur B 9 an der Eifelstraße/Andernacher Straße ereigneten sich gehäuft Unfälle. Sie wurden vor allem durch Missachtung der Vorfahrt ausgelöst.

Im Teilbereich B war in den vergangenen Jahren eine Unfallhäufung besonders durch Auffahrunfälle und Sattelzüge, die die Durchfahrtshöhe der Bahnunterführung missachteten, zu beobachten. Um letztere zu vermeiden, wurden bereits Maßnahmen ergriffen.

Im Bereich des Teilgebietes C fiel bzgl. Unfällen die Kreuzungssituation an der Auf-/Abfahrt zur Balduinbrücke, an der Kreuzung Andernacher Straße/Brenderweg auf: Hier waren die Unfallarten verschieden. Im Zuge von Baumaßnahmen wird die Verkehrsführung, auch des Radverkehrs, an dieser Stelle im Jahr 2020 zumindest temporär geändert werden. Zukünftig ist auch eine Änderung der Lichtsignalanlage angedacht.

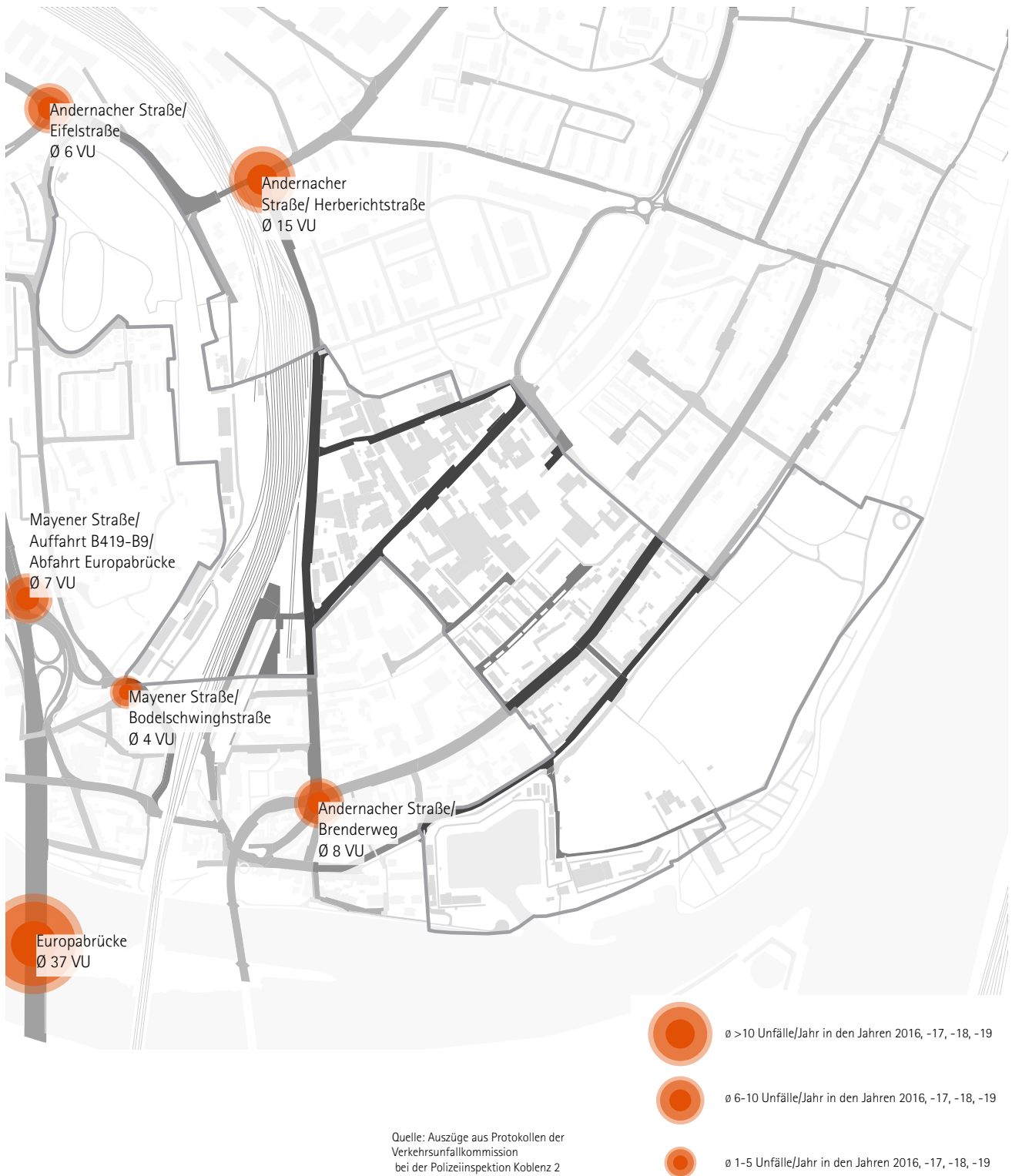


Abbildung 34: Unfallhäufungsstellen.

FAZIT

Insgesamt weist der Stadtteil Lützel und exemplarisch das Untersuchungsgebiet Defizite für den Fuß- und Radverkehr auf: Derzeit liegt das Augenmerk vor allem auf dem motorisierten Verkehr. Die mit den großzügig dimensionierten und viel frequentierten Verkehrsachsen einhergehenden Belastungen durch Lärm, Schadstoffe und Gefährdungen wirken sich negativ auf die Aufenthaltsqualität für Fußgänger*innen und Radfahrer*innen aus. Die Verkehrsflächen von Straßen und Bahn stellen teils unüberwindbare Barrieren für den Fuß- und Radverkehr dar.

Der öffentliche Straßenraum ist wenig möbliert und lädt durch fehlende Grünstrukturen kaum zum Verweilen ein.¹ Fehlende Befestigung, geringe Dimensionierung und eine stark bewegte Topografie der Wege setzen die Nutzbarkeit, gerade für mobilitätseingeschränkte Menschen, herab. Die fehlende Beschilderung erschwert besonders Gebietsfremden die Orientierung im Gebiet. Der räumliche Zusammenhang der Stadtstruktur ist nur schwer ablesbar.

Durch den im Stadtteil liegenden Haltepunkt der Bahn und umliegende, unbebaute Flächen weist Lützel ein großes Potenzial für Ein- und Auspendler auf. Um dieses Potenzial nutzen zu können, fehlt jedoch eine entsprechende Gestaltung, Anbindung und Beschilderung sowohl des Bahnhofes als auch seiner Umgebung.

Quellen:

- AGL: Handlungsprogramm Freiraum für die Stadt Koblenz, Stadteildossier Lützel. Saarbrücken 2012.
- Stadt Koblenz (Hrsg.): Stadteildossier 2010, Koblenz 2010, S. 21
- Koblenzer Verkehrsbetriebe: Mobilität hat einen neuen Namen. Internet: <https://www.koveb.de/ueber-uns/mobilitaet-in-koblenz-hat-einen-neuen-namen> (Zugriff am 12.03.2020)
- Kocks Ingenieure: Planerische Konkretisierung der Haupttrassen des Entwurfs zum Radverkehrskonzept Koblenz, Koblenz 2019.
- Stadt Koblenz (Hrsg.) 2018: Verkehrsentwicklungsplan Koblenz 2030, Koblenz 2018, S. 141, 148 – 149.
- Planerische Konkretisierung der Haupttrassen des Entwurfs zum Radverkehrskonzept Koblenz, Blatt 01.
- Stadt Koblenz (Hrsg.) 2018: Verkehrsentwicklungsplan Koblenz 2030, Koblenz 2018, S. 25
- Straßenverkehrsbehörde Stadt Koblenz: Antwort auf die „Kleine Anfrage“: Mögliche Unfallhäufung im Bereich Balduinbrücke/Brederweg/Gartenstraße/Andernacher Straße, Januar 2020.
- Verkehrsunfallkommission: Auszüge aus den Protokollen der Sitzungen bei der Polizeiinspektion Koblenz 2: 2017, 2018, 2019.
- VRM: Infoblatt. Internet: https://www.vrm.info.de/fileadmin/user_upload/VRM-Infoblatt2019.pdf (Zugriff am 12.03.2020)
- Zweckverband Welterbe Oberes Mittelrheintal: Fähre Liesel. Internetseite: <https://www.welterbemittelrheintal.de/a-faehre-liesel-deutsches-eck-campingplatz-neuen-dorf> (Zugriff am 12.03.2020)

¹ Dies findet schon im Stadteildossier Lützel Erwähnung.

3.7 Grünstruktur und Freiraumtypen

Ein erster Blick auf den Schwarzplan des Untersuchungsgebiets vermittelt den Eindruck großzügiger Freiflächen. Die tatsächlich für die breite Bevölkerung nutzbare und unbeschränkt öffentlich zugängliche Fläche ist jedoch begrenzt (15% der Untersuchungsgebietsfläche sind uneingeschränkt nutzbare öffentliche Grünfläche).

Dies liegt zum einen an der besonders im Norden ausgeprägten Topografie, zum anderen an nicht oder nur eingeschränkt öffentlich zugänglichen Einrichtungen. Die unterschiedlichen Freiraumtypologien, auch solche, die derzeit nicht zugänglich sind, sollen im Folgenden einzeln beschrieben werden.

Privater Grünraum

Die vereinzelt Einfamilienhäuser im Gewerbegebiet im Teilbereich B verfügen über zugehörige Gartenflächen. Dies sind jedoch die einzigen privat nutzbaren Gärten im Untersuchungsgebiet. Die Mehrzahl der im Untersuchungsgebiet lebenden Menschen kann ihrem Bedürfnis nach Ruhe und Erholung nicht im privaten Grün nachgehen. Eine umso größere Rolle spielen also Qualität und Verfügbarkeit (halb-)öffentlicher Freiräume. Den Bewohnenden der Blockrandbebauung an Neuendorfer Straße und am Brenderweg stehen jeweils den Häusern zugehörige Hinterhöfe

zur gemeinschaftlichen Nutzung zur Verfügung. Diese werden teils als Garten, teils als Stell- oder Parkplatz genutzt. Die meisten dieser Hinterhöfe sind nur für Bewohnende der angrenzenden Häuser zugänglich; ob sie für alle Hausbewohner*innen oder nur für Erdgeschossbewohner*innen nutzbar sind, ist unklar. Eine Ausnahme bildet das Grün der Hinterhöfe der zur Otto-Falckenberg-Straße geöffneten Blockrandbebauung. Dieses besitzt in Teilen einen eher halböffentlichen Charakter.

Halböffentliche Freiräume

Markanter Freiraum im Gewerbegebiet des Teilbereichs B ist der befestigte Parkplatz der Kulturfabrik. Dieser befindet sich im Privateigentum, ist aber öffentlich zugänglich. Den L-Förmig angeordneten Zeilenbauten an der Otto-Falckenberg-Straße sind jeweils rechteckige Grünflächen zugeordnet. Sie sind jedoch kaum möbliert; hier finden sich weder Sitz- noch Spielmöglichkeiten. Aufgrund dessen machen sie einen eher ungenutzten Eindruck.

Auch die Wohnscheibe sowie die dreiteilige Wohnanlage an der Goethe-Realschule Plus verfügen über zugeordnete Grünflächen, die jedoch eher den Eindruck von Abstandsgrün machen und aufgrund fehlender Möblierung und Schutz wenig genutzt wirken.



Abbildung 35: Otto-Falckenberg-Straße



Unbeschränkt zugängliche öffentliche Freiräume

Mit dem Volkspark im Norden (Teilgebiet A) und dem Ufer von Rhein und Mosel (Teilgebiet C) befinden sich stadtweit bedeutende öffentliche Freiräume im Untersuchungsgebiet.

Teilbereich A

Der Volkspark liegt auf der Nordseite des Petersberges. Bei dem Areal handelt sich um den Bereich der ehemaligen zur Feste Franz gehörigen Bubenheimer Flesche. Nachdem Feste Franz und Bubenheimer Flesche entfestigt wurden, legte man dort im Jahre 1932 den Volkspark an. Damals galt der landschaftlich anmutende Park mit seiner bewegten Topografie vielen Zeitgenossen als 'schönster Park Koblenz'. Der angrenzende Lützeler Stadtteil-Friedhof wurde auf Teilen des Volksparkes angelegt. Hier steht derzeit eine Reduzierung der Friedhofsfläche aufgrund eines Rückgangs der Bestattungen zur Debatte. Zugänglich sind Volkspark und Friedhof über Zugänge an der Bodelschwingstraße und den Straßen „Am Volkspark“, „Am Petersberg“ und „Am Franzosenfriedhof“. Von Süden lässt sich der Friedhof über einen eher informell wirkenden Weg östlich der Bodelschwingsiedlung (Treppenanlage) erreichen. All diese Zugänge sind jedoch vom Rest des Planungsgebietes schwer zu erreichen, was Friedhof und Volkspark de facto isoliert. Zudem wird heute die mangelnde Ausstattung des Parks mit Bänken und Spielgeräten kritisiert.

Teilbereich B

Gegenüber der Goethe-Realschule, außerhalb des Untersuchungsgebiets, verortet sich das Goethewäldchen. Auf der Fläche gab es Überlegungen zur Nutzung als Lernort für Kinder und

Jugendliche. Aufgrund von Bodenbelastungen gestaltet sich diese allerdings schwierig. Durch den dichten Aufwuchs wilder Gehölze kam das Goethewäldchen zu seinem Namen. Bei den Bewohnenden des Quartiers gilt das Goethewäldchen derzeit jedoch eher als Angstraum und Drogen-Umschlagplatz denn als attraktiver Freiraum.

Teilbereich C

Am Ufer von Rhein und Mosel erstrecken sich die öffentlichen Freiflächen des Teilbereiches C bzw. an diesen angrenzend.



Abbildung 36: Rheinufer

Eine davon ist der parkartige Bereich unmittelbar zwischen Anleger der Fähre Liesel und Campingplatz und direkt gegenüber des Deutschen Ecks. Ein schmaler befestigter Pfad verläuft entlang des Rheinufers und ist, je nach Wasserstand des Rheins, mehr oder weniger passierbar. Dieser Pfad ist momentan für Ortsfremde nicht wahrnehmbar und schlecht ausgeschildert. Am Rhein liegt südlich des sogenannten 8er-Parks eine Grillwiese.

Spielplätze

Öffentliche Spielplätze sind im dichten Wohngebiet zwischen Otto-Falckenberg-Straße und Neuendorfer Straße nicht zu finden. Die nächst gelegenen Spielflächen nahe der Wohnbebauung sind der Bolzplatz an der Neuendorfer Straße im Bereich der Freizeitgärten und die beiden außerhalb des Teilbereichs C gelegenen Spielplätze am Brenderweg, unmittelbar an die Hans-Zulliger-Schule angrenzend, und an der Ecke Neuendorfer Straße und Hafestraße. Eine weitere Spielfläche befindet sich mit dem sog. 8er-Park am Rhein; diese liegt teilweise außerhalb des Teilbereichs C. Weitere öffentliche Spielplätze im und am Untersuchungsgebiet sind östlich des Lützeler Bahnhofes sowie an der Bodelschwingh-Siedlung, nahe der Feste Franz, zu finden. Beide machen einen eher halböffentlichen Eindruck und wirken wenig einladend für Außenstehende.

Zugangsregulierte Freiräume

Zugangsregulierte Freiräume sind die Vereinssportanlagen im Süden des Untersuchungsgebietes: Es handelt sich um die Tennisplätze der Verwaltungssportgemeinschaft e. V. und einen Fußballplatz des CTG Koblenz. Zugangsreguliert ist zudem der südlich an den Teilbereich C angrenzende Campingpark am Rheinufer. Er wurde in den vergangenen Jahren umgestaltet und verfügt über ein Restaurant, einen Kinderspielplatz und zahlreiche Stellplätze. Der Platz

ist zwar während der Öffnungszeiten auch Besuchenden zugänglich, allerdings von einem Zaun umgeben. So wirkt er nicht nur für Ortsfremde wenig einladend, sondern bildet eine Barriere zum Rheinufer.

Nicht öffentlich zugängliche Freiräume

Nicht öffentlich zugänglich ist bisher das brachliegende Gelände der ehemaligen Standortverwaltung der Bundeswehr (STOV) westlich des Gleisstrangs. Bei Nutzungsänderung bzw. Nachnutzung birgt die Fläche enorme Potenziale für eine Freiflächennutzung. Von einem begrenzten Personenkreis nutzbar ist die Freizeitgartenanlage „Auf der Schartwies“. Hierbei handelt es sich nicht um eine vereinsmäßig organisierte Einrichtung. Vielmehr entstand die Anlage informell im Laufe der Zeit. Ein Bebauungsplan aus dem Jahr 1974 sollte den Grundstein für eine Neuorganisation der Fläche im Sinne des Kleingartengesetzes legen. Dies jedoch fand bis dato nicht statt.

Die Freizeitgärten liegen in ihrer langgezogenen Form parallel zum Rheinufer und stellen so eine Barriere zwischen Wohngebiet und Wasser dar. Die Wege durch die Freizeitgärten sind größtenteils nur für Freizeitgärtner zugänglich und nur zu kleinen Teilen öffentlich nutzbar. Sie ermöglichen auf diese Weise keine direkte Verbindung. Zudem sind sämtliche Wege sehr schmal und nicht barrierefrei.

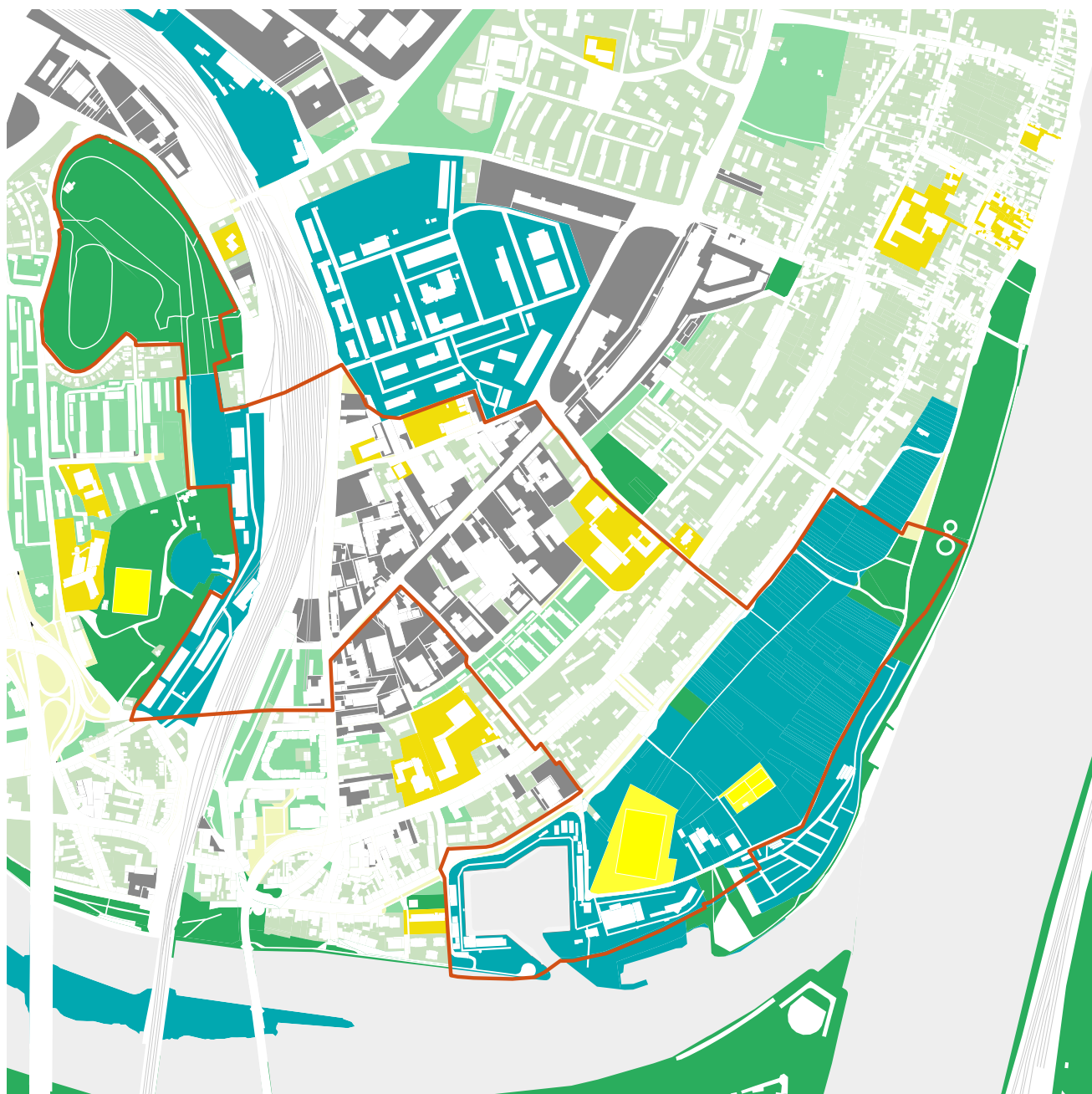
FAZIT

Der Großteil der Bürger*innen im Untersuchungsgebiet lebt in Wohnungen zwischen der Theo-Mackeben-Straße und der Neuendorfer Straße. Die meisten von ihnen verfügen nicht über privat nutzbare Grünflächen. Insgesamt ist die Versorgung mit öffentlichem, frei nutzbarem und qualifiziertem Freiraum nicht befriedigend.

Frei zugängliche Spiel- und Sportplätze sind in der näheren Umgebung der Wohngebiete nicht gegeben. Der umgebende Frei- und Straßenraum wirkt anonym und bietet wenig Aufenthaltsqualität. Qualifizierte Aufenthaltsflächen wie das Ufer von Rhein und Mosel oder der Volkspark sind aus dem Hauptwohngebiet nicht unmittelbar fußläufig erreichbar.

Quellen:

- Stadt Koblenz: Stadtteilportrait Lützel 2010, S. 15, 16, 26 und 27.
- Koblenzer statistisches Informationssystem: Stadtteilsteckbrief Lützel 2018. Koblenz 2018, S. 13.



Freiraum

- öffentlich
- öffentlich verkehrsbegleitend
- halböffentlich Bildungs-, Betreuungs- oder kulturelle Einrichtung
- halböffentlich Sportplatz und Nebenanlagen

sonstiges

- privat mit halböffentlichem Charakter
- privat Grün und Garten
- privat gewerblich genutzt
- zugangsreguliert
- Verkehrsfläche und Häuser
- Wasserfläche

Abbildung 37: Freiraumtypologien

3.8 Grüne und blaue Infrastruktur

Die grüne bzw. blaue Infrastruktur in urbanen Räumen bezeichnet ein Netzwerk naturnaher und gestalteter Flächen, die so angelegt sind und bewirtschaftet werden, dass sie ein breites Spektrum an Ökosystemdienstleistungen erbringen können. Als Flächen, die Teil der grün-blauen Infrastruktur sind und werden können, kommen jegliche grün- und wassergeprägten Areale in Frage. Die Planung, Entwicklung und Unterhaltung der grün-blauen Infrastruktur obliegt verschiedenen Akteuren auf allen Planungs- und Ausführungsebenen. Die blau-grüne Infrastruktur ist keinesfalls nur als Raum für die Bereitstellung ökologischer Dienstleistungen anzusehen: Im Sinne einer sozial, ökonomisch und ökologisch nachhaltigen Stadtentwicklung können durch die grün-blaue Infrastruktur vielmehr Synergien geschaffen werden: Durch eine hohe Qualität von Nutzbarkeit, biologischer Vielfalt und Ästhetik können zugleich die Gesundheit und das Wohlbefinden der Bewohnenden gesteigert, urbane Biodiversität gesichert und das Stadtklima verbessert werden. So trägt grüne und blaue Infrastruktur maßgeblich zu Attraktivität und Nachhaltigkeit städtischer Räume bei.

Heutige Orte mit hoher Bedeutung für den Arten- und Biotopschutz

Prägende Biotopkomplexe des Stadtgebietes nach dem ökologischen Leitartenkonzept zeigen die Schutzgebietskonzeption für das Stadtgebiet von Koblenz und der Umweltbericht zur Gesamtfortschreibung des Flächennutzungsplans 2019 auf. Demnach befinden sich im Stadtteil Lützel und speziell im Planungsgebiet einige erwähnenswerte (Grün-)Strukturen.

Im Teilbereich A sind dies Volkspark und Friedhof als Vernetzungsräume. Sie sind mit ihrem Altbaumbestand wichtige, erhaltenswerte Migrationskorridore und Trittsteine für den Individuenaustausch. Das derzeit ungenutzte ehemalige STOV-Gelände der Bundeswehr hat sich im Laufe der Jahre zu einem wichtigen Biotop für seltene Insekten-, Reptilien- und Vogelarten entwickelt.

Das im Osten an den Teilbereich B angrenzende Goethewäldchen gilt als Raum mit hoher Bedeutung für den Arten- und Biotopschutz; hier kommen seltene und geschützte Tier- und Pflanzenarten vor.



Abbildung 38: Volkspark

Die Freizeitgartenanlage im Teilbereich C des Untersuchungsgebiets stellt, ebenso wie das angrenzende Ufer von Rhein und Mosel, einen wichtigen Vernetzungsraum mit Trittsteinfunktion dar. Potenziell besteht hier die Möglichkeit, dass gebietsfremde/invasive Arten anzutreffen sind. Im Uferbereich in Höhe des sog. 8er Parkes ist mit dem Biotop Neuendorf ein schmaler Streifen als Raum mit hoher Bedeutung für den Arten- und Biotopschutz klassifiziert. Hierbei handelt es sich um ein Fledermaushabitat. Wichtige Bedeutung hat dieser Bereich des Ufers auch als Trittsteinbiotop zum gegenüberliegenden Ufer des Rheins: Östlich des Rheins finden sich Räume mit hoher und sehr hoher Bedeutung für den Arten- und Biotopschutz.

Gerade Rhein und Mosel fungieren als wichtige Achsen zur Vernetzung landesweit bedeutsamer Artvorkommen und Lebensräume. Dies spiegelt sich unter anderem in ihrer wichtigen Bedeutung als Zugvogel-Rasthabitat und der Vernetzungsfunktion für flussauentypische Lebensgemeinschaften wider. So sind die um Lützel befindlichen Abschnitte von Rhein und Mosel Teil der FFH-Schutzgebiete Mittelrhein und Mosel. Im Stadtteil Lützel und insbesondere im Untersuchungsgebiet finden sich also wichtige Elemente des überstädtischen und regionalen Biotopverbunds.

Heutige Orte der Vernetzung

Nicht nur die Kernzonen bedeutsamer Biotope und Vernetzungsachsen spielen für die städtische grüne und blaue Infrastruktur eine große Rolle, sondern gerade auch die Vernetzung im Kleinen: Privates und öffentliches Grün an und auf grauer Infrastruktur dient als Kleinsthabitat und Trittstein. Im Planungsgebiet sind solche Strukturen in unterschiedlichem Ausmaß zu finden: Im Norden des Planungsgebietes finden sich mit Volkspark, Stadtteil- und Franzosenfriedhof, den Randbereichen der Bahnflächen (z. B. Lebensraum und Kompensationsmaßnahmeflächen für Mauereidechsen), dem ehemaligen STOV-Gelände der Bundeswehr und der angrenzenden Feste Franz Strukturen, die einen hohen Wert für die Biodiversität aufweisen. Gerade jedoch im verdichteten und stark versiegelten Gewerbegebiet im Teilbereich B ist eine Begrünung der grauen Infrastruktur, insbesondere Straßenbegleitgrün, nur spärlich vorhanden, was neben mangelnder Biodiversität auch

eine Überwärmung des Bereichs zur Folge hat. In Richtung der südöstlich angrenzenden Wohnbebauung nehmen der Grünanteil und der Anteil unversiegelter Flächen zu.

Im Bereich der Freizeitgartenanlagen „Auf der Schartwies“ dienen zahlreiche Altbäume und andere Grünstrukturen als wertvolle Trittsteinhabitate. Je nach Lage und Intensität der Nutzung führen die hier angelegten Kleingärten aber auch zu Beeinträchtigungen von Natur und Landschaft (vor allem wenn bauliche Anlagen wie Gartenhäuser und befestigte Flächen vorhanden sind bzw. kontinuierlich zunehmen). Der Uferbereich von Mosel und Rhein weist ebenfalls eine hohe Bedeutung für die Biodiversität auf. Als naturnah kann der ufernahe Bereich des Rheins samt Campingplatz aber nur eingeschränkt beschrieben werden, da es sich hier um zum Teil versiegelte und wenig naturnah begrünte Areale handelt.

FAZIT

Der Stadtteil Lützel und im Speziellen das Untersuchungsgebiet weisen zahlreiche bedeutende Biotope und überregional bedeutsame Vernetzungsräume auf. Durch die Lage an Rhein und Mosel bestehen auch Verknüpfungen zur blauen Infrastruktur. Eine kleinmaßstäbliche Verknüpfung der vorhandenen grünen Infrastruktur untereinander und mit der blauen Infrastruktur, insbesondere durch straßenbegleitendes Grün (besonders im Gewerbegebiet am Wallersheimer Weg), fehlt aber derzeit.

Quellen:

- Bundesamt für Naturschutz: *Bundeskonzept grüne Infrastruktur – Grundlagen des Naturschutzes zu Planungen des Bundes*. Bonn 2017, S. 38.
- Bundesamt für Naturschutz: *Urbane grüne Infrastruktur – Grundlage für attraktive und zukunftsfähige Städte*. Berlin 2017, S. 3
- GfL Planungs- und Ingenieurgesellschaft GmbH: *Schutzgebietskonzeption für das Stadtgebiet von Koblenz*, Koblenz 2004, Textteil, S. 36 und S. 61.
- GfL Planungs- und Ingenieurgesellschaft GmbH: *Schutzgebietskonzeption, Datendokumentation D3 - Zustand und Schutzwürdigkeit der prägenden Biotopkomplexe*, S. 51 – 52.
- Landschaftsinformationssystem und Naturschutzverwaltung Rheinland-Pfalz: *Steckbrief zum FFH-Gebiet Mittelrhein*. Internet: <https://natura2000.rlp-umwelt.de/steckbriefe/index.php?a=s&b=g&c=ffh&pk=FFH5510-301> (Zugriff am 12.03.2020)
- *Steckbrief zum FFH-Gebiet Mosel*. Internetzugriff: <http://natura2000.rlp.de/steckbriefe/index.php?a=s&b=g&c=ffh&pk=FFH5908-301> (Zugriff am 12.03.2020)
- Sweco GmbH: *Umweltbericht zur Fortschreibung des FNP Koblenz*, 2019, S. 23 – 24.

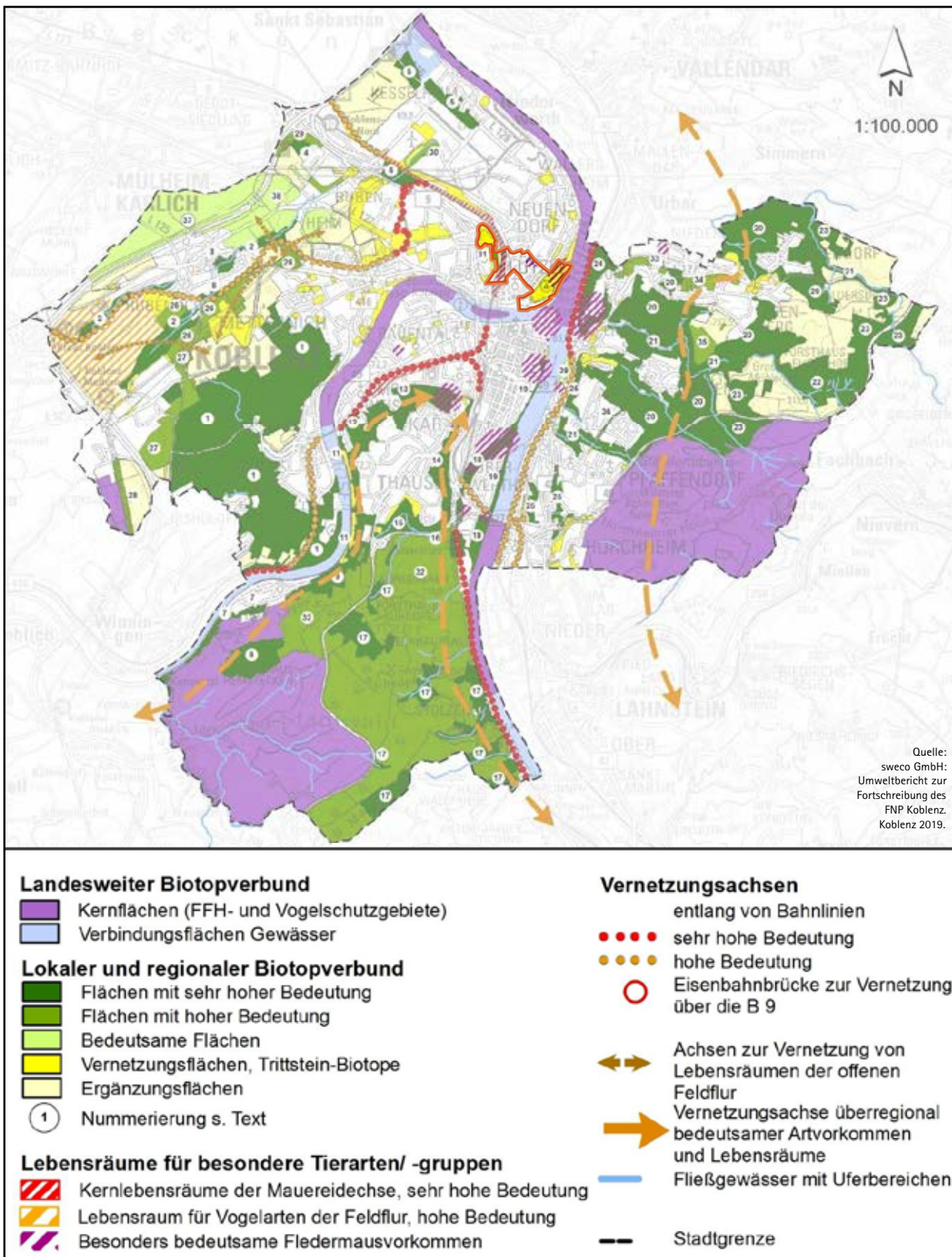


Abbildung 39: Biotopverbund und bedeutende Lebensräume für Tiere und Pflanzen

3.9 Stadtklima und Klimaanpassung / Klimaresilienz

Der Klimawandel hinterlässt auch in Koblenz seine Spuren. 2019 wurden im Koblenzer Stadtgebiet in Folge langanhaltender Trockenheit rund 900 Bäume gefällt, 500 mehr als im Durchschnitt der vorherigen Jahre. Durch Starkregen- und Hochwasserereignisse, die in Folge des Klimawandels zunehmen werden, wird Koblenz erheblich betroffen sein. Am 26. September 2019 entschied der Stadtrat die Ausrufung des Klimanotstands. Bis zum Jahr 2030 verpflichtet sich die Stadt Koblenz, die Emissionen des klimaschädlichen Treibhausgases Kohlenstoffdioxid um 50 Prozent zu reduzieren. Damit wird zum einen der Klimaschutz politisch weiter vorangetrieben. Gleichzeitig liegt mit der für 2020 vorgesehenen Fortschreibung des Klimaschutzkonzepts der Fokus auf der Klimafolgenanpassung.

Bereits in der Stadtklimauntersuchung für Koblenz aus dem Jahr 1997 wird das Klima für die Siedlungsflächen, einschließlich ihrer Randbereiche, als „stark belastend“ eingestuft. Verdichtete Siedlungsflächen in den Tallagen von Rhein und Mosel, zu denen auch Lützel zählt, gehören zu den besonders stark betroffenen Gebieten. Eingeschränkte horizontale wie vertikale Austauschmöglichkeiten der mit Schadstoffen angereicherten und erwärmten Luft, gelten als deren Hauptursachen. Das Stadtgrün erfüllt gleich mehrere klimatische Funktionen: es sorgt für den Klimaausgleich und die Frischluftproduktion. Gleichzeitig sorgen Pflanzen für eine verbesserte Luftqualität, indem sie die Luft von Schadstoffen reinigen und CO₂ binden.

Im Landesentwicklungsprogramm IV wird das Koblenz-Neuwieder Becken als klimaökologischer Ausgleichsraum dargestellt, bei dem alle besiedelten Flächen als klimaökologischer Belastungsraum eingestuft werden. Hier gilt der raumordnerische Grundsatz, dass diese Ausgleichsräume sowie die Luftaustauschbahnen erhalten bleiben bzw. entwickelt werden sollen. Für die städtebauliche Entwicklung von Koblenz sieht der in Aufstellung befindliche Flächennutzungsplan die vorrangige Umsetzung von

Maßnahmen der Innenentwicklung vor. Gleichzeitig werden für die innerstädtischen und verdichteten Siedlungsbereiche die Erhaltung und die Optimierung der vorhandenen Grünzonen und begrünter Freiräume als landespflegerische Zielvorstellung formuliert. Im Flächennutzungsplan werden größere Grünflächen als solche ausgewiesen. Für die verbindliche Festsetzung von Grünflächen und die Einflussmöglichkeiten für klimaverträgliches Bauen und Wohnen spielt der Bebauungsplan, als verbindlicher Bauleitplan, eine entscheidende Rolle.

Koblenz, bedingt durch seine Lage im Koblenz-Neuwieder Becken, gehört zu den landesweit stark thermisch belasteten Zonen. Kaltluftentstehungsgebiete liegen vor allem auf den höher gelegenen Flächen im Süden und Osten des Stadtgebiets; die Abflussbedingungen sind hier gut bis mäßig. Ähnliche Abflussbedingungen herrschen auf den hoch gelegenen landwirtschaftlichen Flächen nördlich und westlich der Mosel. Im Stadtgebiet selbst sind kaum Kaltluftammelbereiche vorhanden; lediglich in Kesselheim ist ein solcher Bereich im größeren Umfang vorhanden. Für das Stadtzentrum bilden der Moselweißer Hang und der Stadtwald besonders bedeutsame Kalt- und Frischluft-Lieferanten. Für den horizontalen Luftaustausch im Stadtgebiet sind der Rhein, die Mosel, breite Straßenzüge und Bahnlinien relevant. Lokalklimatisch spielen die Topografie und die Bebauung eine entscheidende Rolle.

Das Untersuchungsgebiet selbst zeichnet sich durch unterschiedliche und in ihrer räumlichen Verteilung stark abweichende Klimatope aus. Durch die hohe Bebauungsdichte und den hohen Versiegelungsgrad im Teilbereich B besteht hier eine klimatische Vorbelastung. Andererseits stellen die Grünstrukturen in den Teilbereichen A und C Klimatope mit ausgleichender Wirkung dar. Relevante Ventilationsbahnen bilden der Rhein, die Mosel, die Bahngleise und die B 9. Für das Kaltluftentstehungsgebiet im Teilbereich A bestehen gute Ab-

flussmöglichkeiten. Der Großteil des Teilbereichs B sowie die Rheinkaserne und das Gelände der Firma Stabilus zählen zu den intensiven innerstädtischen Überwärmungsbereichen. Gemäß Solarkataster der Stadt Koblenz (Stand Ende 2013) sind gesamtstädtisch nur 3% der Photovoltaikpotenziale ausgeschöpft. Das Solarkataster verrät weiterhin, dass im Untersuchungsgebiet, vor allem im hauptsächlich gewerblich genutzten Areal des Teilbereichs B, einige Dachflächen als Potenzialflächen für Photovoltaik, aber auch für Solarthermie eingestuft werden. Weiterhin ist der Anteil an Flachdächern hoch. Eine Eignung für eine Begrünung wäre zu prüfen.



Abbildung 40: Auszug aus der Karte 5 „Klima/Luft“ des Landschaftsplans der Stadt Koblenz mit Darstellung der Fördergebietsgrenze

FAZIT

Gesamtstädtisch wird das Klima für die Siedlungsflächen als „stark belastend“ eingestuft. Der Teilbereich B zählt überwiegend zu den intensiven Überwärmungsbereichen. Im Untersuchungsgebiet beeinflussen der Rhein und die Mosel sowie die Grünbereiche auf dem Petersberg und am Rhein das Klima positiv. Allerdings sind die horizontalen wie vertikalen Austauschmöglichkeiten stark eingeschränkt. Damit haben alle Freiflächen und Grünbestände einen hohen Stellenwert.

Quellen:

- FNP-Entwurf 2019
- Landschaftsplan (2007 und Teilfortschreibung 2018)
- Regionaler Raumordnungsplan Mittelrhein-Westerwald
- Landesentwicklungsprogramm IV
- Ifeu – Institut für Energie- und Umweltforschung Heidelberg GmbH: Integriertes Klimaschutzkonzept für die Stadt Koblenz, 2011
- Umsetzung Klimaschutzkonzept Koblenz, Sachstandsbericht 2019
- Maßnahmenprogramm zum Klimaschutz der Stadt Koblenz, verabschiedet vom Stadtrat am 26.09.2019
- www.energieagentur.rlp.de (Zugriff am 20.03.2020)
- www.swr.de (Zugriff am 20.03.2020)
- www.koblenz.de (Zugriff am 20.03.2020)
- www.solarkataster-koblenz.de (Zugriff am 20.03.2020)
- <https://hochwassermanagement.rlp-umwelt.de/servlet/is/8662/> (Hochwassergefahren- und -risikokarten) (Zugriff am 20.03.2020)
- <https://hochwassermanagement.rlp-umwelt.de/servlet/is/200041/> (Hochwassergefahren) (Zugriff am 20.03.2020)
- <https://hochwassermanagement.rlp-umwelt.de/servlet/is/8675/> (Hochwasserrisikomanagementpläne) (Zugriff am 20.03.2020)

3.10 Kriminalität und Sicherheit

Im Ergebnis der Voruntersuchung wurden viele Orte in Lützel als Angsträume identifiziert. Sowohl in Gesprächen mit Bewohnern und Schlüsselpersonen als auch als Ergebnis von Beteiligungsprozessen wurden Angsträume und Kriminalität thematisiert. Schwer einsehbare Bereiche, schlechte oder gänzlich fehlende Beleuchtung, fehlende Ausweichmöglichkeiten, Ungepflegtheit, Vermüllung und wenig frequentierte Bereiche führen dazu, dass diese Orte als Angsträume wahrgenommen werden. Soziale Kontrollen werden erschwert. Als wesentliche Angsträume im und unmittelbar an das Untersuchungsgebiet angrenzend gelten folgende Orte:

- Volkspark
- Freizeitgartenanlage „Auf der Scharwies“
- Goethewäldchen
- Bahnhof Lützel

Eine polizeiliche Kriminalstatistik, unterschieden nach Stadtteilen, existiert nicht. Ein Mitarbeiter der Polizeiinspektion Koblenz-Metternich gab an, dass er die Kriminalität in Lützel im gesamtstädtischen Vergleich nicht als übermäßig hoch wahrnehme. Allerdings wurde Kriminalität in Gesprächen mit Bewohnern und Nutzern im Gebiet häufig thematisiert. Vor allem im Bereich der Freizeitgärten „Auf der Scharwies“ wird die Kriminalität sogar als zunehmend empfunden. Der Freizeitgarten eines jeden Eigentümers oder Pächters wird als Rückzugsort vor kriminellen Handlungen empfunden.

Gespräche im Rahmen verschiedener Beteiligungen ergaben, dass vor allen Dingen die Betäubungsmittelkriminalität ein Thema in Lützel ist. Gerade im Bereich des Goethewäldchens und der Goethe-Realschule Plus sowie im Bereich der Freizeitgärten werden kriminelle Handlungen mit Drogen beobachtet. Gesamtstädtisch sind Rauschgiftdelikte in den vergangenen Jahren erneut deutlich angestiegen. Weitere Delikte wie Bedrohungen, Beleidigungen und Körperverletzungen kommen in Lützel gehäuft vor; diese finden allerdings überwiegend unter Bekannten statt. Ferner kam es auf dem Campingpark am Scharwiesenweg in der Vergangenheit wiederholt zum Diebstahl von E-Bikes. In Gartenhäuser im Bereich der Freizeitgartenanlage „Auf der Scharwies“ wurde häufig eingebrochen.

Im Bereich der Kinder- und Jugendkriminalität ist festzustellen, dass die Zahlen gesamtstädtisch deutlich steigen. Zugleich sind Jugendliche / Erwachsene überdurchschnittlich gefährdet, Opfer einer Straftat zu werden. Der Nachbarstadtteil Neuendorf gilt als einer der größten sozialen Brennpunkte in Koblenz. Zur Bekämpfung der Jugendkriminalität wurde hier ein Runder Tisch „Jugenddelinquenz“ ins Leben gerufen. Im Fördergebiet „Soziale Stadt Neuendorf“, in welchem auch das Goethewäldchen liegt, wurde folgendes Entwicklungsziel festgelegt: „Bewohner fühlen sich im Stadtteil wohl und können sich zu jeder Zeit sicher im Stadtteil bewegen.“ Als Maßnahmen unter diesem Entwicklungsziel wurden die Beseitigung von Angsträumen und die Bekämpfung von Jugendkriminalität formuliert.

FAZIT

Im Untersuchungsgebiet, bzw. unmittelbar an das Untersuchungsgebiet angrenzend, werden die Grünflächen (Volkspark, Freizeitgartenanlage „Auf der Scharwies“, Goethewäldchen) als Angsträume wahrgenommen. Darüber hinaus gilt der Lützeler Bahnhof als Angstraum.

Fehlende sicherheitsrelevante Aspekte wie mangelnde/nicht vorhandene Beleuchtung und schlechte Einsehbarkeit begründen dieses Empfinden. Durch kriminelle Handlungen werden Angsträume noch verstärkt als solche empfunden und vermehrt gemieden. Insbesondere im Bereich der Freizeitgärten wird die Kriminalität als zunehmend wahrgenommen und die Sicherheit als mangelhaft bewertet.

Quellen:

- *agl | Hartz: Integriertes Stadtteilentwicklungskonzept für das Fördergebiet Soziale Stadt in Koblenz-Neuendorf, 17. März 2016*
- *Polizeipräsidium Koblenz (Hrsg.): Polizeiliche Kriminalstatistik – Jahresbericht 2019*
- *Ergebnisse aus Bürgerbeteiligungen und Schlüsselpersonengesprächen in 2020 im Rahmen der Konzepterstellung*

3.11 Bevölkerungs- und Sozialstruktur

Zum Stichtag am 31. Dezember 2019 verzeichnete die Stadt Koblenz 113.879 Einwohner*innen. Der Stadtteil Lützel ist seit 1891 ein Stadtteil von Koblenz und hat 8.410 Einwohner/innen. Im Untersuchungsgebiet leben 1.592 Einwohner*innen.

Zur Beschreibung der Sozialstruktur im Untersuchungsgebiet werden sowohl Daten auf kleinräumiger Ebene als auch auf Stadtteilebene analysiert. Einige Daten wie die Arbeitslosenstatistik werden über die kleinräumige Gliederung der Bundesagentur für Arbeit (kurz: BAKGL) abgedeckt.

Heutige Orte der Vernetzung

Im Programmgebiet Zukunft Stadtgrün Koblenz-Lützel leben knapp 1,4% der Koblenzer Bevölkerung. Sowohl Koblenz als auch das Untersuchungsgebiet haben Bevölkerungsgewinne zu verzeichnen. Die Bevölkerung ist in den Jahren 2011 bis 2019 um 6,5

Prozentpunkte gestiegen, während im Programmgebiet die Einwohnerzahl um 13,8% gestiegen ist. Die Einwohnerzahl im Stadtteil Lützel ist in dem betrachteten Zeitraum ebenfalls angestiegen (9,4%), hat sich aber im Jahr 2018 auf 2019 im Gegensatz zu dem Untersuchungsgebiet und der Gesamtstadt, um 1,8% reduziert.

Altersstruktur

Mit Blick auf die Altersstruktur zeigt sich, dass es sich beim Untersuchungsgebiet und dem umgebenden Stadtteil Koblenz-Lützel, um relativ „junge“ Gebiete handelt. Das Untersuchungsgebiet sowie der Stadtteil weisen eine höhere Zahl an unter 18-Jährigen auf sowie eine geringere Anzahl an Bewohner*innen im Alter von 65 Jahren und älter als in der Gesamtstadt. Die einzelnen Altersgruppen werden im Folgenden genauer beleuchtet.

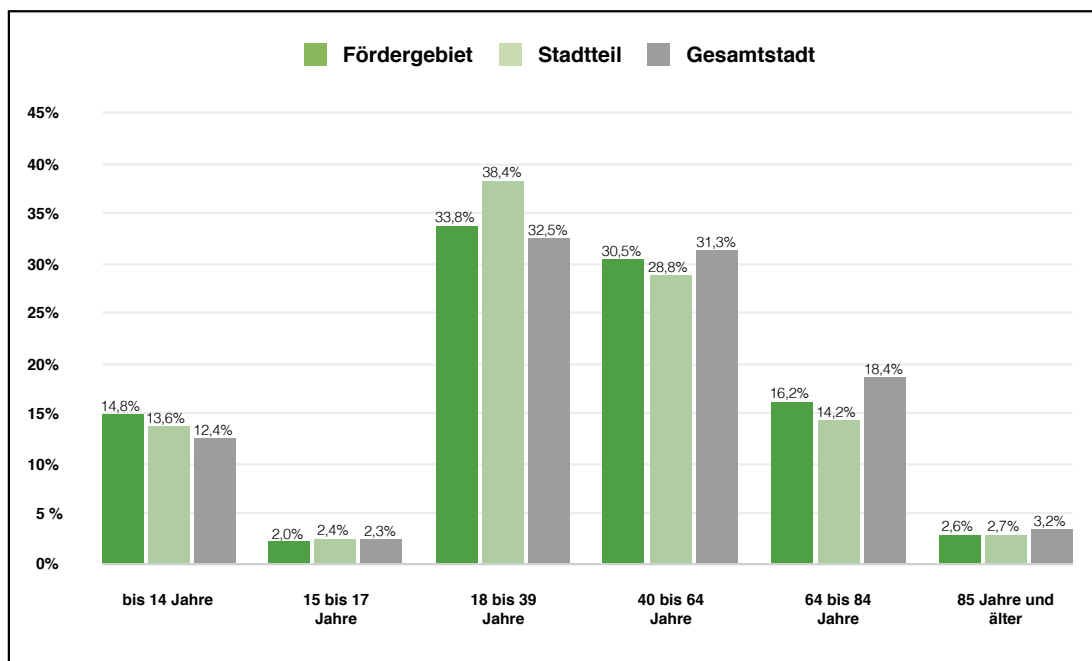


Abbildung 41: Altersstruktur

Zum 31. Dezember 2019 lebten 268 Minderjährige im Untersuchungsgebiet „Zukunft Stadtgrün Koblenz-Lützel“. Der Anteil der Kinder und Jugendlichen ist damit im Vergleich zur Gesamtstadt Koblenz höher (16,8% im Gebiet gegenüber 14,7% in der Gesamtstadt). Im Stadtteil Koblenz-Lützel sind 1.341 unter 18-Jährige wohnhaft; er liegt damit anteilig mit 15,9% im Mittelfeld. Im Untersuchungsgebiet sind 236 Kinder bzw. Jugendliche unter 15 Jahre alt. In dieser Altersgruppe ist der Unterschied zur Gesamtstadt etwas ausgeprägter als in der Altersgruppe der 15- bis 17-Jährigen (2% im Gebiet gegenüber 2,3% in der Gesamtstadt): 12,4% der Einwohner*innen der Stadt Koblenz sind Kinder und Jugendliche unter 15 Jahren. Im Vergleich dazu sind 14,8% der Einwohner*innen des Untersuchungsgebiets Kinder bzw. Jugendliche unter 15 Jahren.

Dahingegen sind die 18- bis 39-Jährigen im Stadtteil Lützel häufiger vertreten: 38,4% der Bevölkerung von Koblenz-Lützel sind in dieser Altersgruppe, im Vergleich gehören 33,8% der Bewohnerschaft des Untersuchungsraumes und 32,5% der Gesamtstadt dieser Gruppe an. Demgegenüber lebt mit 28,8% ein geringerer Anteil der 40- bis 64-Jährigen im Stadtteil, verglichen mit dem Untersuchungsgebiet und der Stadt Koblenz (30,5% im Untersuchungsgebiet und 31,3% in der Gesamtstadt). Zudem leben 258 Senioren (zwischen 65 und 84 Jahre alt) im Untersuchungsgebiet; im Verhältnis sind dies 2,2% weniger als in der Gesamtstadt Koblenz und genau 2% mehr als im Stadtteil Lützel. Ein geringer Unterschied (0,6 Prozentpunkte) zwischen Untersuchungsgebiet und Gesamtstadt besteht im Hinblick auf den prozentualen Anteil an Hochbetagten (2,6 bzw. 3,2%).

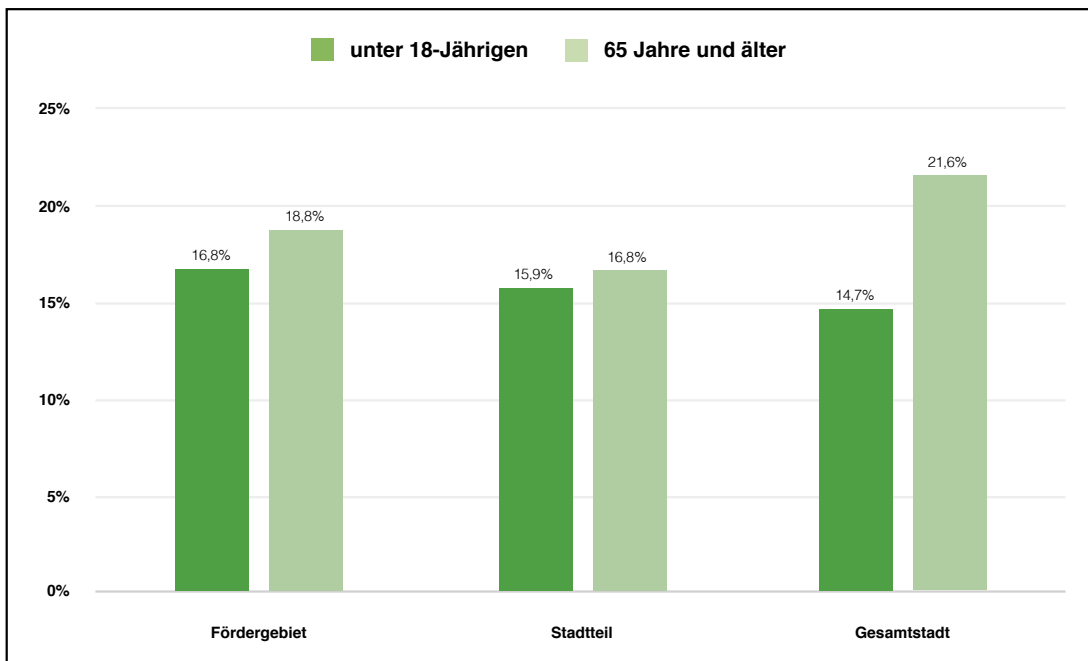


Abbildung 42: Verhältnis über 65-Jährigen zu unter 18-Jährigen

Darüber hinaus können der Jugend- und Altenquotient näher beleuchtet werden. Dabei handelt es sich um zwei Indikatoren aus der Demografie, die der Beschreibung des Generationenverhältnisses dienen. Sie geben Auskunft über das Verhältnis der nicht erwerbstätigen zur erwerbstätigen Bevölkerung. Der Jugendquotient beschreibt das Verhältnis der jungen Bevölkerung zur Bevölkerung im Erwerbsalter. In den letzten Jahren wurde die Abgrenzung der Altersgruppen, aufgrund längerer Ausbildungszeiten und späterem Renteneintritt, angepasst. Früher wurde die junge Bevölkerung im Regelfall nur bis unter 15 Jahre definiert und die Erwerbsbevölkerung von 15 bis unter 60 Jahren; mittlerweile ist eine Abgrenzung von unter 20 Jahren bzw. unter 65 Jahren üblich.

Aufgrund der Daten, die im Hinblick auf das Untersuchungsgebiet vorliegen, gibt der Jugendquotient an dieser Stelle an, wie viele Menschen unter 18 Jahren auf 100 Personen von 18 bis unter 65 Jahren kommen. Da die Altersgruppe der Jüngeren demnach nur 18 Jahrgänge umfasst, die der Bevölkerung im Erwerbsalter hingegen 47, sind die Jahrgänge im Durchschnitt gleich stark besetzt, wenn der Jugendquotient bei 38 liegt ($18/47 \cdot 100$). Der errechnete Jugendquotient von 26,2 liegt unter 38 und besagt damit, dass die nachwachsende Generation im Untersuchungsgebiet dünner besetzt ist als die derzeitige Bevölkerung im Erwerbsalter, was zu einem in der Zukunft tendenziell abnehmenden Arbeitskräftepotential führen kann. Im Vergleich ist der Jugendquotient im Untersuchungsgebiet jedoch höher als in der Gesamtstadt; hier liegt dieser bei 23. Der Jugendquotient im Stadtteil Lützel liegt bei 24 und unterscheidet sich somit nicht groß vom Wert in der Gesamtstadt.

Der Altenquotient beschreibt dahingegen das Verhältnis der älteren Bevölkerung zur Bevölkerung im Erwerbsalter, also der 65-Jährigen und Älteren zu den 18- bis unter 65-Jährigen. Der errechnete Altersquotient von 29 zeigt demnach, dass im Untersuchungsgebiet rund 29 ältere Menschen auf 100 Per-

sonen im erwerbsfähigen Alter kommen. Verglichen mit der Gesamtstadt sind dies 5 Personen weniger; so liegt der Altersquotient der Stadt Koblenz bei 34. Der Stadtteil Lützel weist mit einem Altenquotienten von 25 den geringsten der verglichenen Werte auf.

Migrationshintergrund und ausländische Bevölkerung

Die Bestimmung des Migrationshintergrundes einer Person orientiert sich für Bund und Länder an der definitorischen Abgrenzung des Statistischen Bundesamtes aus dem Mikrozensus: „Zu den Menschen mit Migrationshintergrund zählen alle nach 1949 auf das heutige Gebiet der Bundesrepublik Deutschland Zugewanderten sowie alle in Deutschland geborenen Ausländer und alle in Deutschland als Deutsche Geborenen mit zumindest einem zugewanderten oder als Ausländer in Deutschland geborenen Elternteil.“

Für die Stadt Koblenz als kleinere Großstadt sind die Daten des Mikrozensus von äußerst beschränkter Aussagekraft, da diese aufgrund des geringen Stichprobenumfangs nicht auf das Stadtgebiet, viel weniger noch auf innerstädtische Teilräume bezogen werden können. Die Stadt Koblenz richtet sich bei der Erfassung und Analyse der Daten nach der Definition und Ausprägung des Migrationshintergrundes nach MigraPro. „Zur Gruppe der Einwohner mit Migrationshintergrund zählen zunächst alle Einwohner mit ausländischer Staatsangehörigkeit. Ferner alle Eingebürgerten, die im Ausland geborenen Einwohner mit deutscher Staatsangehörigkeit sowie die Gruppe der (Spät-)Aussiedler“. Die Analyse der Daten zum Stichtag 31.12.2019 hat gezeigt, dass von 113.879 Einwohner*innen in Koblenz 20.245 einen Migrationshintergrund haben. Dies entspricht einem Anteil von 17,8%. Im Vergleich zur Gesamtstadt leben im Untersuchungsgebiet und im Stadtteil Lützel deutlich mehr Menschen mit Migrationshintergrund. Die Zahl der Einwohner*innen mit Migrationshintergrund liegt im Untersuchungsgebiet mit 25,9% und 22,9% im Stadtteil Lützel deutlich über der Gesamtstadt.

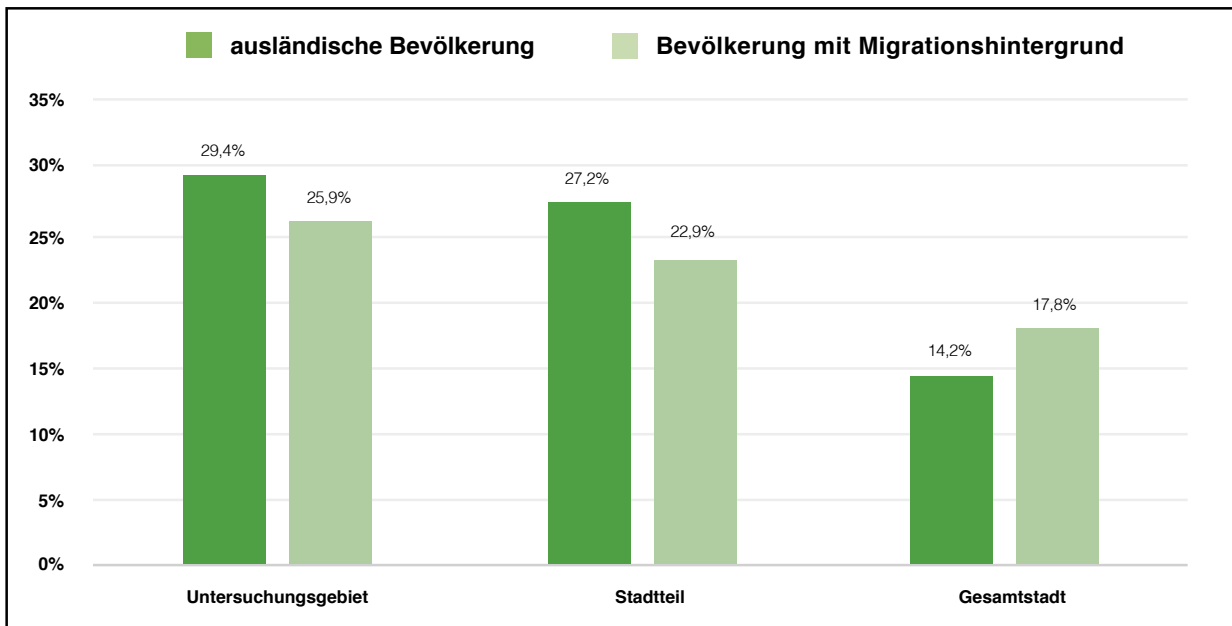


Abbildung 43: Ausländische Bevölkerung und Migrationshintergrund, Daten: Stadt Koblenz

Bezüglich der ausländischen Einwohner*innen weisen die Daten zum Stichtag 31.12.2017 dahingegen ausgeprägtere Unterschiede der Daten des Untersuchungsgebietes zur Gesamtstadt auf. Hier sei vorangestellt, dass die ausländische Bevölkerung nicht mit der vorangegangenen Definition von Menschen mit Migrationshintergrund gleichgesetzt werden kann.

Zur ausländischen Bevölkerung zählen alle Personen, die nicht Deutsche im Sinne des Art. 116 Abs. 1 des Grundgesetzes (GG) sind. Dies können direkt zugezogene Personen mit einer ausländischen Staatsangehörigkeit sein oder auch deren im Land geborene Nachkommen, die selbst keine Migranten sind, sofern sie nicht die deutsche Staatsangehörigkeit erhalten. Zur

ausländischen Bevölkerung gehören auch die Staatenlosen und Personen mit ungeklärter Staatsangehörigkeit. Deutsche, die zugleich eine fremde Staatsangehörigkeit besitzen, gehören nicht zu den Ausländer*innen.

Abbildung 43 zeigt, dass von den 113.879 Einwohner*innen der Stadt Koblenz 16.191 Menschen ausländische Bevölkerung sind, was einem prozentualen Anteil von 14,2 entspricht. Im Untersuchungsgebiet ist der Anteil, gemessen an der gesamten Einwohnerschaft im Gebiet, vergleichsweise mit 29,4% doppelt so hoch wie in der Gesamtstadt. Der Anteil der ausländischen Bevölkerung im Stadtteil Lützel ist mit 27,2% minimal niedriger als im Untersuchungsgebiet, aber ebenfalls deutlich höher als in der Stadt Koblenz.

Arbeitslosigkeit

Ein aussagekräftiger Indikator zur Beschreibung der sozialen Situation im Untersuchungsgebiet ist der Anteil der Personen, die Leistungen nach SGB II (ALG II), SGB III (ALG I) oder Grundsicherung für Arbeitssuchende erhalten.

Arbeitslose sind nach § 16 Abs. 2 SGB III Personen, die ohne bzw. ohne ausreichendes Erwerbseinkommen sind, vorübergehend nicht in einem Beschäftigungsverhältnis stehen oder weniger als 15 Stunden pro Woche arbeiten, eine versicherungspflichtige Beschäftigung suchen und dabei den Vermittlungsbemühungen der Agentur für Arbeit zur Verfügung stehen und sich bei einer Agentur für Arbeit arbeitslos gemeldet haben. In § 16 Abs. 2 ist ferner geregelt, dass Teilnehmer an Maßnahmen der aktiven Arbeitsmarktpolitik nicht als arbeitslos gelten. Diese Arbeitslosendefinition des SGB III wird in den Grundsätzen auch auf den Personenkreis des SGB II angewandt. Arbeitslose nach SGB III erhalten die Leistung jedoch aus der deutschen Arbeitslosenversicherung, die bei Eintritt der Arbeitslosigkeit und abhängig von weiteren Voraussetzungen gezahlt wird. Diese Leistungen werden normalerweise bis zu einem Jahr gezahlt, bei

älteren Arbeitslosen auch bis zu zwei Jahren. Nach einem Jahr kommt es dann ggfs. zum SGB II-Bezug (vgl. <http://statistik.arbeitsagentur.de/>). Die Berechnung der Arbeitslosenzahlen erfolgt auf der Basis der Bevölkerungsgruppe 15 bis 64 Jahre (Personen im erwerbsfähigen Alter). Bei der Betrachtung der Arbeitslosenzahlen in der nachfolgenden Tabelle gilt zu beachten, dass die Daten für das Untersuchungsgebiet aufgrund der Kleinteiligkeit nicht adressenscharf abgebildet werden können. Die Gliederung erfolgt nach den Maßgaben der Bundesagentur für Arbeit über die Kleinräumige Gliederung (BAKGL).

Zum Stichtag 31.12.2019 sind im Untersuchungsgebiet (hier entsprechend der BAKGL-Bezirke) insgesamt 154 Personen arbeitslos gemeldet. Das sind von den 2.304 Einwohnerinnen und Einwohnern, die sich in den Betrachtungsbezirken der Bundesagentur für Arbeit befinden, 6,7%. Im Vergleich dazu weist der Stadtteil Koblenz-Lützel einen Anteil von 5,3% an Arbeitslosen auf. Deutlich geringer liegt der Anteil der arbeitslos gemeldeten Personen in der Gesamtstadt, hier bei 2,9%

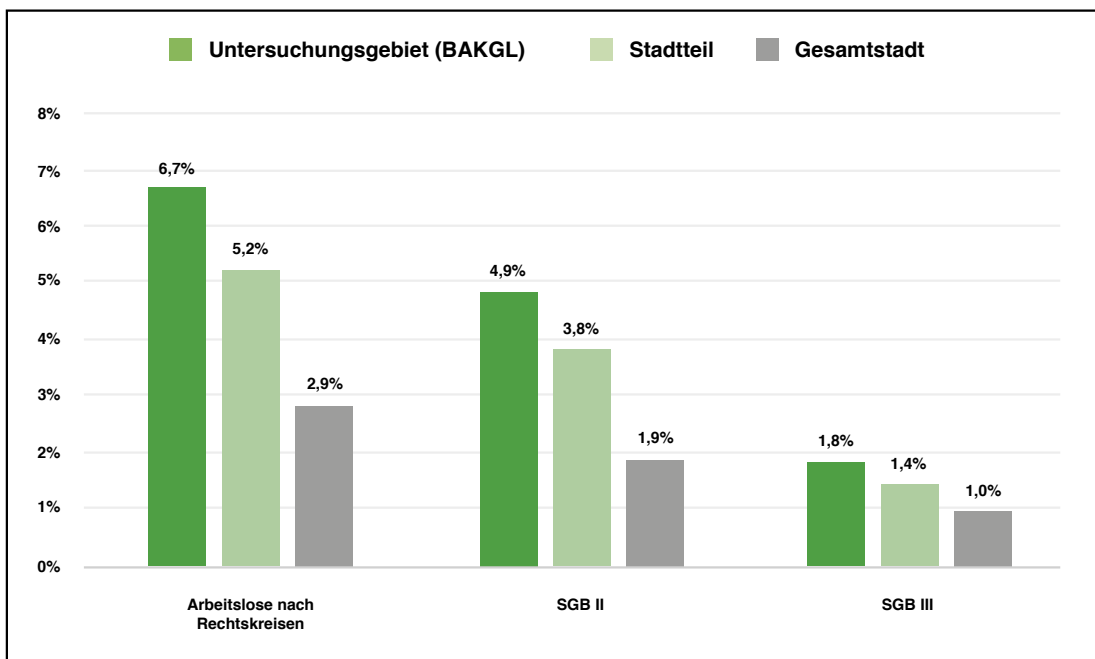


Abbildung 44: Arbeitslosigkeit, Daten: Stadt Koblenz

Da sich die Daten der Arbeitslosigkeit nicht mit den Altersstruktur-Daten für das Untersuchungsgebiet vergleichen lassen, betrachten wir hier die Daten aus dem Stadtteil Lützel im Vergleich zur Gesamtstadt. 323 Einzelpersonen im Stadtteil sind auf SGB-II-Leistungen angewiesen, gemessen an der erwerbsfähigen Bevölkerung (18 – 64 Jahre) im Stadtteil macht dies 5,7%. In der Gesamtstadt sind es 2.140 Personen, was einem Anteil an der entsprechenden Altersgruppe von 2,9% entspricht. Demnach sind im Stadtteil Lützel mehr Einzelpersonen auf SGB-II-Leistungen angewiesen als in der Gesamtstadt. Zudem befinden sich 119 Personen im Stadtteil im SGB-III-Bezug; gemessen an der erwerbsfähigen Bevölkerung im Stadtteil macht dies 2,1% aus. In der Gesamtstadt sind es 1.111 Personen,

was einem Anteil an der entsprechenden Altersgruppe von 1,5% entspricht. Im Stadtteil Lützel ist der von diesen Leistungen abhängige Personenkreis demnach etwas größer.

Haushalte

Insgesamt gibt es 834 Privathaushalte im Untersuchungsgebiet; 411 finden sich in Einpersonenhaushalten wieder, 225 sind Privathaushalte mit Kindern und 235 Seniorenhaushalte, in denen das jüngste Mitglied mindestens 60 Jahre alt ist. Vergleicht man die Werte Privathaushalte mit Kindern, Einpersonenhaushalte und Seniorenhaushalte des Untersuchungsgebietes mit den Werten des Stadtteils Lützel und der Gesamtstadt Koblenz, fällt besonders ein Wert ins Auge.

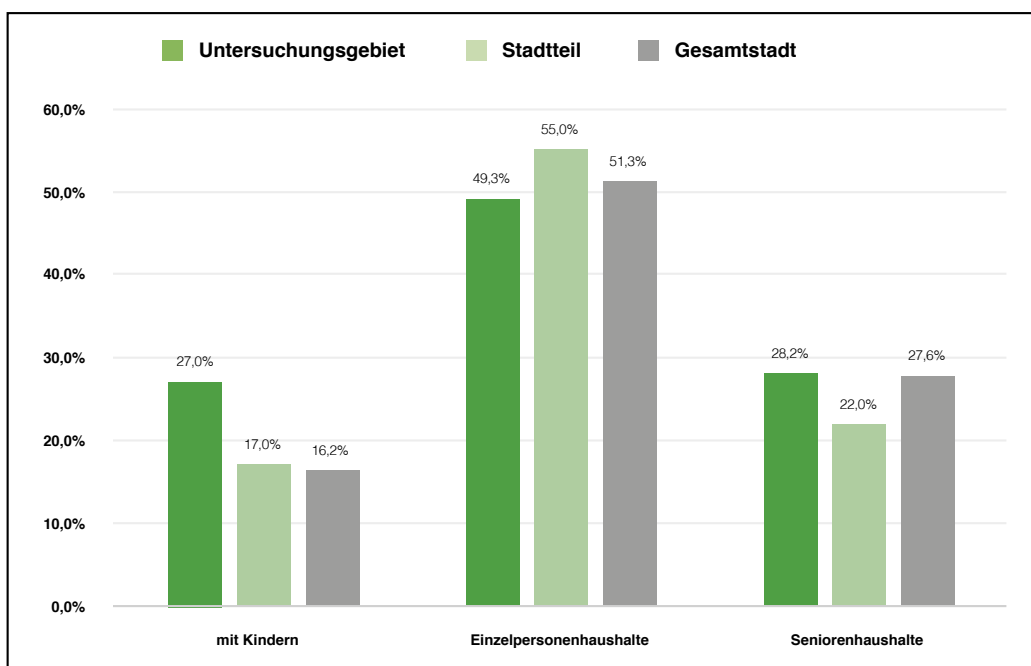


Abbildung 45: Haushalte, Daten: Stadt Koblenz

Wie in dem obenstehenden Diagramm zu sehen, sind die Privathaushalte mit Kindern im Untersuchungsgebiet um 10 Prozent häufiger als im Stadtteil sowie in der Gesamtstadt. Der Wert liegt für das Untersuchungsgebiet bei 27%, für Lützel bei 17% und die Gesamtstadt folgt mit 16,2%. Ausgeglichen sind die Daten bei den Einpersonenhaushalten und den Seniorenhaushalten. Bei den Einpersonenhaushalten liegt das Untersuchungsgebiet mit 49,3% auf Rang

3, die Anzahl im Stadtteil ist um sechs Prozentpunkte höher (55%) und die der Gesamtstadt um zwei Prozentpunkte. Die Seniorenhaushalte machen im Untersuchungsgebiet „Zukunft Stadtgrün Koblenz-Lützel“ den größten Anteil mit 28,2% aus. Der Anteil der Seniorenhaushalte in der Gesamtstadt Koblenz ist nur geringfügig kleiner (27,6%) und mit 22% liegt der Stadtteil Lützel im Vergleich an letzter Stelle.

Koblenz-Lützel den größten Anteil mit 28,2% aus. Der Anteil der Seniorenhaushalte in der Gesamtstadt Koblenz ist nur geringfügig kleiner (27,6%) und mit 22% liegt der Stadtteil Lützel im Vergleich an letzter Stelle.

FAZIT

Das Untersuchungsgebiet „Zukunft Stadtgrün Koblenz-Lützel“ verzeichnet wie die Gesamtstadt Koblenz und der Stadtteil Lützel einen Bevölkerungszuwachs. Wie der Stadtteil Lützel auch, weist das Untersuchungsgebiet im Vergleich zur Gesamtstadt eine sehr „junge“ Bevölkerungsstruktur auf – das zeigt sich durch eine höhere Zahl an unter 18-Jährigen sowie einer geringeren Anzahl an Bewohner*innen im Alter von 65 Jahren. Auch weist das Untersuchungsgebiet, ebenso wie der Stadtteil im Vergleich zur Gesamtstadt einen deutlich höheren Anteil an Menschen mit Migrationshintergrund sowie einer ausländischen Bevölkerung auf. Ebenfalls höher und zwar doppelt so hoch liegt die Zahl der als arbeitslos gemeldeten Personen im Untersuchungsgebiet nach den Maßgaben der Bundesagentur für Arbeit über die Kleinstgliederung. Im Untersuchungsgebiet ist der Anteil der Privathaushalte mit Kindern um das zehnfache höher als im Stadtteil Lützel sowie in der Gesamtstadt.

Quellen:

- Daten: Stadt Koblenz, Kommunale Statistikstelle 2020.
- Stadt Koblenz, Kommunale Statistikstelle 2013: Statistischer Quartalsbericht der Stadt Koblenz 2. Quartal 2013. Seite 1.

3.12 Soziale und kulturelle Infrastruktur

In Koblenz-Lützel gibt es eine Vielzahl an sozialen und kulturellen Einrichtungen, die im Folgenden kategorisiert dargestellt werden.

Bildung und Betreuung

Mit der Goethe-Realschule Plus liegt eine Schule im Untersuchungsgebiet. Im Stadtteil Lützel befinden sich zwei weitere Schulen – die Hans-Zulliger-Förderschule und die Regenbogen-Grundschule. Die Ganztagschule Goethe-Realschule Plus ist dreizügig und betreut rund 400 Schüler*innen in den Klassenstufen fünf bis zehn. Als Förderschule betreut die Hans-Zulliger-Schule Schülerinnen und Schüler der Klassenstufen zwei bis neun, ebenfalls mit einem Ganztagsangebot. Auch die Regenbogen-Grundschule ist eine Ganztagschule und betreut mehr als 200 Schüler*innen. Kindertagesstätten liegen nicht im Untersuchungsgebiet. In näherer Umgebung befinden sich jedoch vier Kindertagesstätten: die katholische Kindertagesstätte St. Antonius, die Kindertagesstätte In den Mittelweiden, die evangelische Kindertagesstätte Bodel-

schwingham und die katholische Kindertagesstätte Maria-Hilf. Alle bieten zwischen 52 und 75 Kitaplätze an. Neben Ganztagsplätzen werden auch Plätze für unter Dreijährige bereitgestellt.

Für Senior*innen befinden sich im Gebiet selbst keine Angebote und Einrichtungen, jedoch liegen in naher Umgebung folgende Einrichtungen: Verein „Herberge zur Heimat“, „Wohnen mit Service“ – DRK Mittelrhein, Zentrum für Betreuung und Pflege. Der Verein „Herberge zur Heimat“ ist Träger des Seniorenpflegeheims Bodelschwingham – mit betreutem Wohnen, einer speziellen Pflege bei Tracheotomie und Wohngruppen für dementiell veränderte Bewohner sowie Kurzzeitpflege/Verhinderungspflege. „Wohnen mit Service“ – DRK-Mittelrhein bietet behindertengerechte Apartments mit Hausnotruf an. Einen weiteren Betreuungsschwerpunkt für Senior*innen bietet das Zentrum für Betreuung und Pflege an der Maria-Hilf-Kapelle.

Religiöse Einrichtungen

Im Untersuchungsgebiet liegen mit der Tahir-Moschee, dem Christus-Zentrum, der Aqsa-Moschee, der Abu Bakr Moschee und dem Emir Sultan Camii sowie der DI-TIB türkische islamische Gemeinde Koblenz zahlreiche religiöse Einrichtungen. Die Tahir-Moschee befindet sich in unmittelbarer Lage zum Volkspark. Neben dem üblichen Gottesdienstangebot findet ein jährlicher Tag der offenen Tür statt und es werden weitere Angebote wie Debatten zum Islam geboten. Das Christus-Zentrum

liegt östlich der Bahntrasse in der Mayer-Alberti-Straße. Zum Angebot zählen neben dem üblichen Gottesdienst wöchentliche „Connect-Gruppen“, Jugendtreffen, eine Kinderbetreuung während der Gottesdienste und ein Umsonstladen. Darüber hinaus liegen in naher Umgebung des Untersuchungsgebiets die Katholische Kirche St. Antonius, die Evangelische Kirche Martin-Luther, die Evangelische Kirche Bodelschwingh und die Neupostolische Kirche Koblenz.

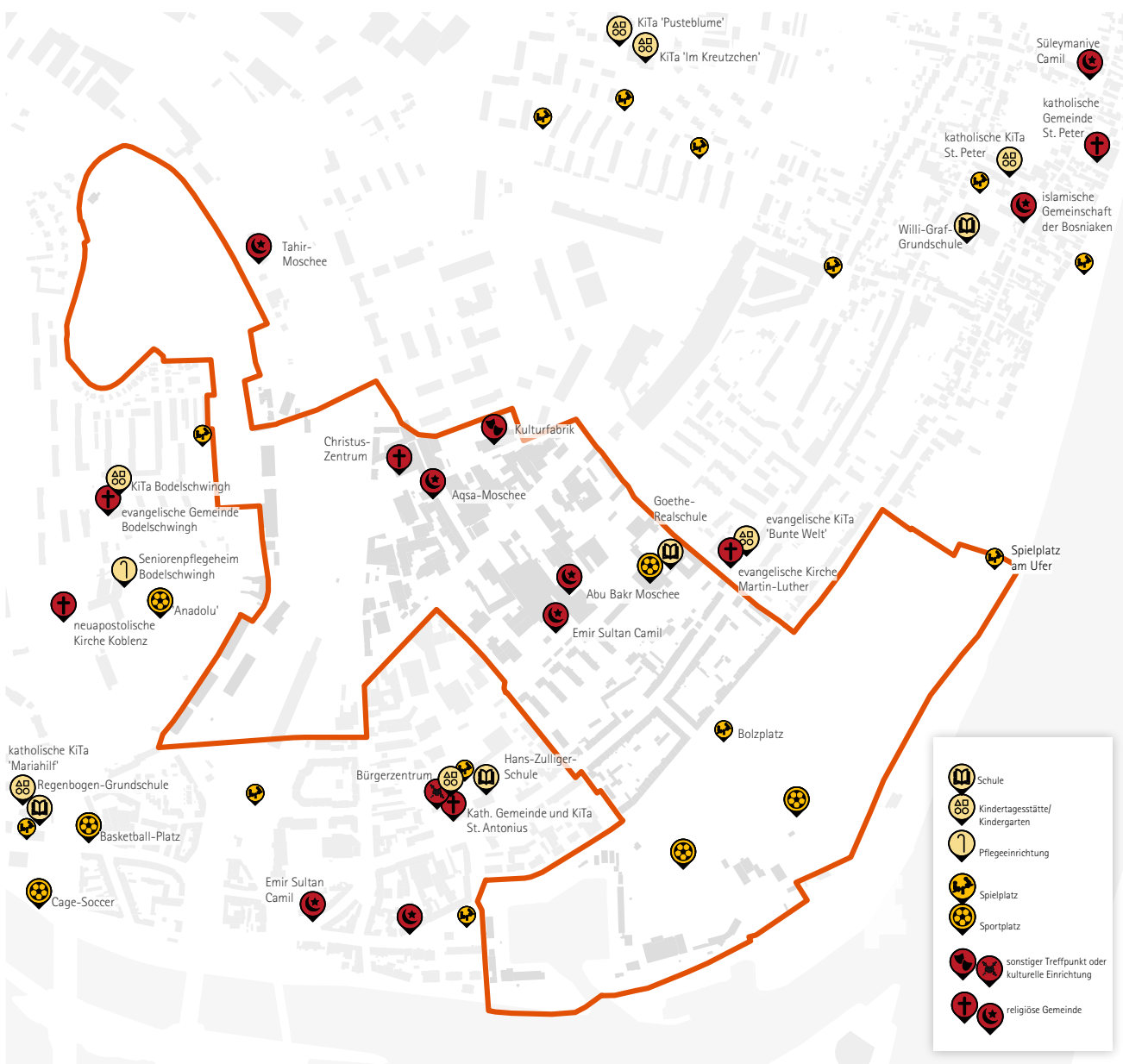


Abbildung 46: Soziale Infrastruktur

Kultur, Gemeinwesen, Vereine, Treffpunkte und Vernetzung

Das Untersuchungsgebiet weist ein vielfältiges Angebot an Vereinen und kulturellen Institutionen auf. Dazu gehören die Kulturfabrik (KuFa), die Coblenzer Turngesellschaft, der TTC Olympia Koblenz sowie der AWO Interkulturelle Gemeinschaftsgarten „ZusammenWachsen“. Von besonderer Bedeutung ist die KuFa, eines der renommierten Kleinkunsttheater in Deutschland, auch dank der bis heute kontinuierlichen finanziellen Unterstützung durch die Stadt Koblenz und das Land Rheinland-Pfalz. Der Bekanntheitsgrad der KuFa reicht weit über die Grenzen von Koblenz hinaus. Neben den Gastspielprogrammen aus den Bereichen Theater, Tanz, Kabarett, Kleinkunst, Musical und Chanson, produzieren unterschiedliche freie Theatergruppen, insbesondere das Koblenzer Jugendtheater, in dem freien Theater mit urbanem Flair. Die KuFa ist Mitglied der Landesarbeitsgemeinschaft Soziokultur und fühlt sich vor allem einer inhaltlich orientierten Arbeit verpflichtet. Sie arbeitet mit unterschiedlichen sozial engagierten Einrichtungen und Gruppen zusammen, wobei ihr Schwerpunkt in der kulturellen Jugendarbeit liegt.

Die Coblenzer Turngesellschaft befindet sich im Südosten des Untersuchungsgebiets in unmittelbarer Lage zu Rhein und Mosel. Der Verein bietet unter-

schiedlichste Sportmöglichkeiten von Akrobatik über Ausdauer- und Ballsport bis hin zum Kampf-, Trend- und Gesundheitssport für alle Altersgruppen an. Der Interkulturelle Gemeinschaftsgarten wurde 2017 ins Leben gerufen und wurde im Jubiläumsjahr der Koblenzer Bürgerstiftung mit dem 1. Platz beim „Koblenzer Bürgerstiftungspreis 2017“ und als Siegerprojekt mit dem bundesweit ausgelobten „Lotte-Lemke-Engagementpreis 2019“ ausgezeichnet. Dort kommen Menschen verschiedener Nationen zur gemeinsamen Gartenarbeit, zum Feiern und Reden zusammen. In naher Umgebung befinden sich darüber hinaus folgende weitere Vereine und kulturelle Einrichtungen: Lützel Vielfältig e. V. i. G., Feste Kaiser Franz e. V., Gartenfreunde Sonnenland Koblenz-Lützel e. V., Jugendtreff Bauwagen Mittelweiden, Bürgerzentrum Lützel mit verschiedenen Angeboten wie einem Spieletreff, die Schachtel e. V./Mampf.

Gesundheit

Im Untersuchungsgebiet befinden sich zwei Allgemeinmediziner. Damit kann die allgemeinmedizinische Versorgung als gut bezeichnet werden, denn auch in naher Umgebung sind zwei weitere Arztpraxen für Allgemeinmedizin zu finden.

FAZIT

Das Untersuchungsgebiet ist mit zahlreichen kulturellen, religiösen sowie fortbildenden Einrichtungen ausgestattet und sticht damit deutlich hervor. Mit Schulen und Kindertagesstätten im Untersuchungsgebiet und angrenzend bietet der Stadtteil Lützel ein für Familien mit Kindern interessantes Wohnumfeld. Mit einem vielfältigen Angebot an Vereinen und kulturellen Institutionen ist auch in der Freizeit viel geboten.

Quellen:

- Caritasverband Koblenz e.V., 2019, *Quartiersmanagement Lützel: Lützel Wegweiser*

3.13 Kurzes Resümee der VU

Aus der Vorbereitenden Untersuchung wurde deutlich, dass Koblenz-Lützel derzeit noch viel Potenzial bietet, zu einem grüneren, sichereren, lebenswerteren barrierefreieren Stadtteil zu werden.

Topografie und dominante Verkehrsachsen zerschneiden den Stadtteil Koblenz-Lützel – gerade für den Fuß- und Radverkehr. Die Mitte des Projektgebietes, mit dem Gewerbe- und Nahversorgungsgebiet am Wallersheimer Weg und dem Wohngebiet zwischen Theo-Mackeben-Straße und Neuendorfer Straße, ist geprägt durch Dichte und versiegelte Flächen. Die für den Stadtteil bedeutsamen Freiräume befinden sich im Nordwesten (Volkspark und Stadteilfriedhof) und Südosten (Ufer von Rhein und Mosel) Lützels.

Durch Barrieren und fehlende Querungen sind die Freiräume jedoch nur schlecht erreichbar und werden, gerade im Falle des Volksparks, nur wenig wahrgenommen. Diese Barrieren betreffen vor allem den Langsamverkehr: Denn für Fahrradfahrer*innen und Fußgänger*innen sind die Straßen, gerade die Hauptverkehrsachsen, derzeit nur ungenügend ausgebaut. So kommt es oft zu Konfliktsituationen zwischen verschiedenen Verkehrsarten, insbesondere, weil es für den Radverkehr keine gesonderten Fahrstreifen gibt. Weiter fehlt es derzeit an sicheren Querungsmöglichkeiten der Straßen, gerade an Schulwegen und wichtigen Verbindungen zwischen Wohngebiet und Freiräumen.

Der Bahnhof Lützel weist im Falle einer Aufwertung deutlich Potenzial auf, ein Dreh- und Angelpunkt des Stadtteils zu werden, ist aber derzeit nur mangelhaft in das Stadtgefüge integriert.

Was die Frei- und Grünräume Lützels angeht, so ist festzustellen, dass diese bisher nur ungenügend qualifiziert sind – gerade für die vielfältigen Nutzungsansprüche der multikulturellen und jungen Bevölkerung des Stadtteils. Besonders im Wohngebiet fehlt es an öffentlichen gestalteten und nutzbaren Treff- und Spielmöglichkeiten. Den Uferbereichen, gerade des Rheins, fehlt es an einer durchgängigen und übersichtlichen Anbindung an den Rest Lützels: Der Campingpark und die Freizeitgärten am Schartwiesenweg sind nur begrenzt öffentlich querbar und bilden so eine Barriere zwischen Wohngebiet und Uferbereich. Insbesondere die Kleingartenanlage ist für viele Nutzer*innen zwar ein Ort der Erholung und Freizeit, gilt aber stadtteilweit auch als Angstraum.

Biotope, auch seltener Arten, haben sich in der Vergangenheit gerade an Standorten entwickelt, die über Jahre hinweg nur wenig vom Menschen beeinflusst wurden (Grabeland in der Schartwies, ehem. STOV-Gelände). Diese Potenziale gilt es, auch zukünftig und im Falle einer baulichen Neugliederung, zu erhalten und vernetzen.

4. Planung im Dialog

Die Ergebnisse aus den Beteiligungsaktionen, Schlüsselpersonengesprächen, aufsuchender Beteiligung,

Bürgerbefragung sowie aus der Ämterrunde sind hier thematisch geordnet und zusammengefasst.

DIE WICHTIGSTEN ERGEBNISSE:

- Schaffung sicherer Fuß- und Radwegeverbindungen sowie Querungen über stark befahrene Straßen vom Volkspark bis zum Ufer
- Qualifizierung von Grün- und Freiräumen mit mehr Aufenthaltsqualität und Sport-, Spiel- und Bewegungseinrichtungen
- Ordnung des ruhenden Verkehrs
- Sicherheit und Sauberkeit im öffentlichen Raum
- Deutliche Aufwertung des Bahnhofpunkts
- Unterschiedliche Interessen für die Entwicklung am Schartwiesenweg

Bahnhof – Barrierefreiheit, Aufenthaltsqualität und Sicherheit schaffen

Am Bahnhofpunkt Lützel muss laut Meinung der Befragten viel passieren:

Vernetzung und Orientierung: Der Bahnhof ist besonders für Außenstehende schwer zu finden; es fehlt eine Beschilderung, wünschenswert wären Hinweise direkt von den Bushaltestellen aus. Auch eine durchgehende Unterführung unter den Gleisen zur Mayener Straße würde die Anbindung des Bahnhofs Lützel deutlich erleichtern.

Sicherheit: Wichtig ist es der Bürgerschaft, dass keine neuen Angsträume geschaffen werden. Wege und Unterführungen sollen deshalb beleuchtet und gut einsehbar und der Bahnhof barrierefrei zugänglich sein.

Ausstattung und Gestaltung: Insbesondere der Bahnhofsvorplatz bietet viel Potenzial, das aktuell nicht ausgeschöpft wird. Der Wunsch nach einer Ausstattung des Bahnhofsvorplatzes mit Grün und Sitzmöglichkeiten und der Schaffung von Aufenthaltsqualität ist groß, etwa eine autofreie Gestaltung des Vorplatzes.

Erreichbarkeit: Ausreichend Platz für Radfahrende und Fußgänger*innen sowie E- und Kurzzeit-Parkplätze und Bushaltestellen direkt am Bahnhof sind Aspekte, die angeregt werden.

Sauberkeit: Das Müllproblem am Bahnhof heben viele hervor, auch von einer „Rattenplage“ ist die Rede. Öffentliche Toiletten werden ebenfalls am Bahnhof

gewünscht und die aktuell geschlossenen Toiletten unterhalb der Balduinbrücke sollten wieder geöffnet werden.

Fuß- und Radverkehr – Verbindungen schaffen

Sichere Fuß- und Radwege: Groß sind Wunsch und Bedarf, sichere Fuß- und Radwege im Untersuchungsgebiet zu schaffen und auszubauen. Besonders oft genannt werden dabei die Andernacher Straße und der Wallersheimer Weg.

Barrieren überwinden: Viele stark befahrene Straßen, wie die bereits genannten sowie der Brenderweg und die Neuendorfer Straße, werden als Barrieren wahrgenommen. Deswegen spielt in den Hinweisen der Bürgerschaft immer wieder die Schaffung von Straßenquerungen eine große Rolle.

Sicherheit: Um die Straßen für Fußgänger*innen und Radfahrende sicherer zu machen, wurden auch Maßnahmen zur Geschwindigkeitsbegrenzung und deren regelmäßige Kontrolle vorgeschlagen.

Radverkehr: Auch Rad-Schnellwege sollen geprüft und mehr Fahrradstellplätze geschaffen werden.

Vernetzung des Stadtteils: Eine neue Wegeverbindung über das ehemalige Gelände der Standortverwaltung, um auch den Volkspark besser anzubinden, wird begrüßt. Auch eine Verbindung der Bodelschwingsiedlung mit dem sogenannten „Unterlützel“ fehlt. Bewohner*innen des Gebietes zwischen den Gleisen und der B9 fühlen sich nicht

eingebunden. Angeregt wird eine Fahrradverbindung vom Bahnhof Richtung Mosel und an den Gleisen vom Bahnhof zum Wallersheimer Weg sowie eine Stärkung und Herstellung einer Verbindung von Mosel- und Rheinufer.

Beleuchtung und Möblierung: Viele Hinweise betrafen die generelle Gestaltung der Wege: So sollten diese besser beleuchtet, sicher für den Schulverkehr und möglichst barrierefrei sein. Gerade auf den Zwischenwegen wie Scharthwiesenweg, Wege im Volkspark oder auch am Ufer fehlt es an Beleuchtung sowie Mülleimern und schattigen Sitzmöglichkeiten.

Orientierung: Zum Wegenetz sollte es Beschilderungen geben.

Ruhender Verkehr – Platz und Ordnung schaffen

Als großes Problem werden die Parkplatzsituation und die ungeordnete Parkraumbewirtschaftung im Stadtteil wahrgenommen.

Zonierung: In Straßen wie dem Brenderweg wird häufig in zweiter Reihe geparkt, auch der Gehweg ist an einigen Stellen durch parkende Autos fast völlig zugestellt. Im Bereich zwischen Rhein-Kaserne und der Einmündung zum Wallersheimer Weg ist der Gehsteig auf der Gleisseite insbesondere in den Abendstunden oft mit Transportern und LKWs blockiert. Gewünscht wird von vielen eine klare Zonierung des ruhenden Verkehrs.

Parkraumbewirtschaftung: Der ruhende Verkehr nimmt, insbesondere im Gewerbegebiet am Wallersheimer Weg, einen großen Teil des Straßen- und Freiraumes ein. Dabei gibt es, insbesondere im Bereich des Schüllerplatzes, keine Parkraumbewirtschaftung. Dadurch nutzen viele Zentrums- und Altstadtbesucher sowie Pendler diesen als kostenlosen Parkplatz. Auch der private Parkplatz der Kulturfabrik wird regelmäßig von den umliegenden Gewerbetreibenden ungefragt mit Autos blockiert. Beteiligte Bürger*innen regen eine Parkraumbewirtschaftung zur Lösung des Problems an.

Schaffung von Parkplätzen: Aber auch die Schaffung von Stellplätzen bspw. auf dem Wagenhaus- und ehemaligen StOV-Gelände, am Volkspark sowie im Bereich des Scharthwiesenwegs / Neuendorfer Straße wurden genannt.

Grün und Wasser – Treffpunkte und Angebote

schaffen

Treffpunkte und Begegnungsräume: Orte im Freien, für alle Generationen, und ohne Konsumzwang sind in Koblenz-Lützel rar. Besonders ältere Menschen wünschen sich eine gut erreichbare und konfessionell unabhängige Begegnungsmöglichkeit.

Sport und Spiel: Treffpunkte werden häufig im Zusammenhang mit Sport- und Spielplätzen oder Fitnessgeräten genannt. Besonders Jugendliche wünschen sich mehr Möglichkeiten für Freizeitsport (wie bspw. Cage-Soccer, Beach-Volleyball, Outdoor-Fitness-Geräte und Tischtennis).

Spielgelegenheiten: Eltern mit kleinen Kindern plädieren in den Wohngebieten Theo-Mackeben-Straße und Otto-Falckenberg-Straße für geschützte Spielgelegenheiten mit Sitzgruppen in Hausnähe. Auch ein Abenteuerspielplatz im Gebiet kam zur Sprache.

Natur und Wasser erleben: Die vorhandenen, teilweise naturbelassenen Grünflächen in Lützel werden sehr geschätzt. Die grünen Freiräume sind unbedingt zu erhalten. Gleichzeitig besteht aber Modernisierungsbedarf. Es soll mehr Aufenthalts- / Naherholungsflächen geben, möglichst mit Sitzgelegenheiten im Schatten, Ruhezonen, Zugängen zum Wasser, Gestaltung mit Trinkbrunnen und Wasserspielelementen. Besonders an der Grillwiese besteht der dringende Wunsch nach öffentlichen Toiletten und mehr Mülleimern.

Uferpark und Gärten auf der Scharthwies – Gärten erhalten, Sicherheit und gemeinschaftliche Angebote schaffen

Der Uferpark und die Gärten auf der Scharthwies waren bei allen Beteiligungsaktionen kontrovers diskutierte Themen.

Einzelgärten versus öffentliche Nutzung: Auf der einen Seite möchten die Pächter des Uferpark-Bereiches ihre Gärten behalten, schätzen diese als privaten Naherholungsbereich und „Grüne Oase“. Auf der anderen Seite sind viele Bürger*innen ohne Garten, d.h. es besteht ein hoher Bedarf an neuen Gartenausweisungen und es besteht vielfältig der Wunsch nach öffentlich nutzbare Grün-, Sport- und Bewegungsflächen. Auch der Erhalt oder die Vergrößerung des Interkulturellen Gartens oder weitere Formen von

Gemeinschaftsgärten wurden angesprochen. Ebenso wie eine bessere Durchwegung des Grabelandes zum Ufer hin.

Sport und Freizeit: Gewünscht werden Angebote für alle Generationen mit einer hochwassersicheren Ausstattung. Die Sportfelder sollten für den Vereinssport, aber auch für die Öffentlichkeit nutzbar sein. Weitere Themen: Überdachung von Sportanlagen, auch eines ruhigeren z.B. Yogabereichs, sanitäre Anlagen und Umkleiden, Motorik-Geräte für verschiedene Altersgruppen sowie einen Quartierstreffpunkt mit Raum für Inklusionsprojekte. Immer wieder gefordert wird ein sensibler Umgang mit dem Baumbestand und der vielfältigen Flora und Fauna.

Sicherheit: Die Sicherheit ist nach dem subjektiven Empfinden vieler Bürger*innen und Pächter*innen besonders in den Abendstunden nicht gewährleistet. Frauen könnten abends nicht allein unterwegs sein, Drogendealer würden unbehelligt ihren Geschäften nachgehen und offener Alkoholismus sei an der Tagesordnung. Auch Einbrüche in die Gartenanlage und Ruhestörungen am Wochenende wurden geäußert. Insgesamt wünschen sich die Beteiligten eine stärkere Polizeipräsenz.

Ver- und Entsorgung: Auch innerhalb des Gartengeländes und der Gärten ist Müll ein großes Thema. Das illegale Entsorgen von Müll wurde bemängelt. Eine geregelte Ver- und Entsorgung wird von vielen Beteiligten gewünscht.

Volkspark und StOV- und Wagenhausgelände – Zugänge schaffen und Potenziale nutzen

Schlechte Erreich- und Wahrnehmbarkeit: Mehr als die Hälfte der befragten Lützeler sind selten oder nie im Volkspark. Als Gründe werden die schlechte Erreichbarkeit und der geringe Bekanntheitsgrad ge-

nannt. Die Zuwegung und die Ausschilderung sollten verbessert werden. Das ehemalige StOV- und Wagenhausgelände ist aktuell nicht betretbar und sollte für die Öffentlichkeit zugänglich gemacht werden. Über das Wagenhaus- und ehemalige StOV-Gelände könnte der Volkspark für Fuß- und Radverkehr besser angebunden werden.

Grüne Oase mit Aufwertungspotenzial: Viele Anwohner*innen und Nutzer*innen schätzen den Volkspark als grüne Ruheoase und wünschen sich, dass das möglichst beibehalten wird. Gleichzeitig wird bei den Beteiligungsaktionen von den Teilnehmenden angeregt, den Volkspark für kleine Kulturveranstaltungen, z. B. im sogenannten „Atrium“, zu nutzen. Auch ein Kleintiergehege, ein Baumwipfelpfad oder auch eine Gestaltung mit Wasser wie Springbrunnen, Kneipp- oder Wasserspiele wird genannt.

Aufwecken mit Nutzungen: Das aktuell „schlafende“, nicht genutzte und für die Öffentlichkeit nicht zugängliche StOV-Gelände, hat laut Meinung Befragter großes Potenzial für verschiedene Nutzungen. Vorstellen können sich die Beteiligten Urban Gardening, einen Schulgarten, die Ansiedelung von Bienenstöcken sowie Räume für Kunst und (Sub-)Kultur. Auch die historischen Bezüge der Deportation auf diesem Gelände sollten deutlich gemacht werden.

Müll und Hunde – Sauberkeit schaffen

Sammelstellen: Müll und Hundekot sind ein Problem, häufig werden mehr und größere Mülleimer sowie Hundekotbeutel-Stationen angeregt.

Entsorgung: Auch eine häufigere bzw. zeitnahe Leerung der Mülleimer nach stark frequentierten Wochenenden auf den Grünflächen wird gewünscht.

5. Fördergebiet mit angepasstem Abgrenzungsvorschlag

Aus der Voruntersuchung unter Beteiligung der Öffentlichkeit wird folgender Vorschlag zur Fördergebietsabgrenzung abgeleitet:



Abbildung 47: Fördergebiet mit angepasster Abgrenzung

Im Vergleich zur Aufnahme in das Förderprogramm „Zukunft Stadtgrün“ im Jahr 2017 wurde das Untersuchungsgebiet auf insgesamt 97,4 ha vergrößert. Um eine Vernetzung des Fördergebiets innerhalb seiner Grenzen und mit den angrenzenden Bereichen und damit die Erschließung von Grünbereichen für die Allgemeinheit zu erzielen, ist die Erweiterung des Untersuchungsgebiets unabdingbar. Die Leitthemen der Stadt Koblenz (siehe Handlungsprogramm Freiraum) „Koblenz vernetzen“ und „Koblenz ans Wasser“ begründen ebenfalls die Gebietserweiterung.

Mit dem gewählten Fördergebietszuschnitt:

- wird eine wichtige Verbindungsachse über die Andernacher Straße zwischen Teilbereich A und B in das Fördergebiet integriert und das STOV-Gelände über die Straße „Am Franzosenfriedhof“ an das restliche Fördergebiet angebunden (Erweiterung A1).
- wird der Bahnhof als Mobilitätspunkt Teil des Fördergebiets (Erweiterung A2).
- werden der Ortskern und angrenzende Bereiche östlich der Andernacher Straße ins Fördergebiet integriert (Erweiterung B1).
- wird der bisherige Geltungsbereich auf die angrenzenden Uferbereiche von Mosel und Rhein erweitert (Erweiterung C1 und C2).

6. Zusammenfassende SWOT-Analyse / Lagebeurteilung

6.1. Stärken und Chancen

Das Untersuchungsgebiet zeichnet sich durch einen verhältnismäßig großen Grünflächenanteil aus. Die öffentlichen Grünflächen verfügen über einen alten Baumbestand. Es existieren Bereiche, die eine hohe Bedeutung für den Arten- und Biotopschutz haben. Durch gezielte Aufwertungsmaßnahmen ist die Steigerung ihrer ökologischen Wertigkeit, insbesondere im Bereich der Freizeitgärten „Auf der Schartwies“, möglich. Durch eine verbesserte Anbindung können die Grünflächen von mehr Bürger*innen, vor allem Anwohner*innen (auch mobilitätseingeschränkten) genutzt werden.

Durch die zentralörtliche Lage des Bahnhofs in Lützel ist die überregionale Verbindung grundsätzlich gut. Sein Nutzwert für die Bürger*innen kann durch eine verbesserte Anbindung an die Umgebung und eine barrierefreie Umgestaltung mit Aufenthaltsmöglichkeiten erheblich gesteigert werden. Es bestehen große Potenziale in der Verknüpfung der Verkehrsarten untereinander und dem Ausbau für den Fuß- und Radverkehr.

Es bestehen zahlreiche freiraumplanerische Entwicklungsmöglichkeiten. In verschiedenen Konzepten (bspw. Masterplan Grün inkl. Freiraumkonzept, Stadtbaukonzept) werden solche bereits aufgezeigt.

Teilbereich A – Volkspark und Bahnareal

Durch seine bewegte Topografie, den alten Baumbestand und weitläufige Wiesenflächen hat der Volkspark bereits seine Qualitäten. Von Anwohner*innen wird vor allem die Ruhe geschätzt. Mit dem Gelände der ehemaligen Standortverwaltung (STOV) der Bundeswehr und ggf. angrenzenden brachliegenden Bahnflächen ist eine vielseitig nutzbare städtebauliche Potenzialfläche im Teilbereich A vorhanden. Im Rahmen des Förderprogramms Nationale Projekte des Städtebaus „Festungsstadt Koblenz“ (Titel der 1. Förderperiode „Großfestung Koblenz – Chance für den Freiraum?“) wird ein Entwicklungsimpuls gesetzt, mit welchem die angrenzenden Grünflächen des Volksparks und der Friedhöfe an Bedeutung gewinnen.

Teilbereich B – Verflechtungsbereich aus Gewerbe- und Wohnnutzungen östlich der Bahn

Mit der Entwicklung des Baugebiets „Rosenquartier“ im Bereich des ehemaligen Güterbahnhofs wird die Bedeutung des Stadtteils Lützel als Wohnstandort gestärkt. Gleichzeitig wird eine Durchmischung der Nutzungs- und Sozialstruktur die Folge sein. Das Stadtteilzentrum wird mehr an Bedeutung für die Nahversorgung gewinnen. Innerhalb des Teilbereichs B bestehen innerstädtische Freiräume, die zur wohnort- / arbeitsnahen Versorgung mit Grünflächen und als Begegnungsräume genutzt bzw. umgestaltet werden können. Teilweise sind relativ große Straßenquerschnitte (bspw. Wallheimer Weg) zur Neuordnung des Verkehrs insbesondere hinsichtlich sicherer Fuß- und Radwegeverbindungen sowie zur Anlage von Straßenbegleitgrün und damit zur Biotopvernetzung und zur Verbesserung des Mikroklimas vorhanden.

Teilbereich C – Rhein- und Moselufer

Der Teilbereich C besticht durch seine attraktive und zentrale Lage an den Uferbereichen von Rhein und Mosel und der Nähe zur Koblenzer Altstadt. Eine multifunktionale Nutzung (Sportverein, Campingplatz, Grünflächen etc.) findet bereits statt. Hier besteht ein großes Potenzial, diese multifunktionale Nutzung auszubauen und für die Allgemeinheit und vor allem für die Anwohnenden zu erweitern und aufzuwerten.

Durch eine verbesserte Durchwegung der Freizeitgartenanlage „Auf der Schartwies“ kann diese erlebbarer gemacht und die Verbindung vom Wohngebiet zum Ufer verbessert werden. Gleichzeitig kann die Nutzung der Freizeitgartenanlage als solche erheblich an Attraktivität gewinnen, indem bspw. ihre Anbindung an das öffentliche Wegenetz und ihre innere Erschließung sowie die Neuordnung der teilweise sehr großen Gartenparzellen vorgenommen wird und öffentlich nutzbare sanitäre Anlagen hergestellt werden. Aufwertungspotenziale bestehen für die angrenzende Grillwiese am Rheinufer. Synergieeffekte können genutzt werden.

6.2. Schwächen und Risiken

Der verhältnismäßig große Grünflächenanteil im Untersuchungsgebiet ist zum einen ungleichmäßig verteilt und zum anderen auch nur zu einem geringen Teil uneingeschränkt öffentlich zugänglich. Vor allem durch die Bahnanlage, aber auch durch Straßenverkehrsflächen und die Brachfläche der ehemaligen STOV sind die öffentlichen Grünflächen nur schwer bis gar nicht zu erreichen. Durch die schwere Zugänglichkeit der öffentlichen Grünflächen sowie ihrer defizitären Aufenthaltsmöglichkeiten und -qualitäten ist der Nutzen für die Allgemeinheit und vor allem für die Anwohner*innen stark eingeschränkt. Uneinsehbare und abgesperrte Bereiche mit fehlender Beleuchtung stellen Angsträume dar und schränken die Nutzbarkeit weiter ein. Grünverbindungen zwischen den vorhandenen Grünflächen sind nicht existent. Vorhandenes Straßenbegleitgrün ist nur teilweise und nicht durchgehend vorhanden. Durch die vorhandene Verkehrsinfrastruktur ist das Untersuchungsgebiet stark zerschnitten. In weiten Teilen des Untersuchungsgebiets ist eine Belastung durch Straßenverkehrslärm gegeben. Wesentliche Lebensmittelangebote im Teilbereich B sind fußläufig nicht bzw. nur auf unattraktiven Wegen erreichbar. Im Untersuchungsgebiet herrscht eine geringe soziale Durchmischung. Im Vergleich zur Gesamtstadt ist der Anteil an Migranten, Kinder- und Jugendlichen sowie an Sozialhilfeempfänger*innen relativ hoch. Das Sicherheitsempfinden in Lützel wird vielerorts, vor allem im Bereich der Freizeitgartenanlage „Auf der Schartwies“, als mangelhaft eingestuft. In der Wahrnehmbarkeit ist die Bedeutung des Stadtteils als Wohnstandort eher gering.

Teilbereich A – Volkspark und Bahnareal

Verschiedene Faktoren tragen dazu bei, dass der Volkspark eine Insellage hat. Zum einen sind die Topografie, die Brachfläche der ehemaligen STOV und die Bahngleise Barrieren, die den Volkspark vom östlichen, tiefer liegenden Teil von Lützel (Untertützel) trennen. Zum anderen begünstigen eingeschränkte Wegeverbindungen, unscheinbare Eingangsbereiche, fehlende Beleuchtung, Beschilderung und fehlende Orientierungspunkte bzw. Sichtachsen diese Insellage. Die bauliche Entwicklung bzw. Umgestaltung im Bereich der Feste Franz, die im Rahmen des Förderprogramms „Festungsstadt Koblenz“ einhergeht, ist abgestimmt mit der Entwicklung der angrenzenden Grünflächen des Volksparks und der Friedhöfe zu vollziehen. Für die Brachflächen im Bereich der ehemaligen STOV und angrenzender Bahnflächen bestehen Nutzungskonflikte. Entwicklungsideen bzw. -potenziale bspw. für die Ansiedlung von Kleingewerbe oder für die Nutzung als P&R-Parkplatz sind aufeinander

abzustimmen. Zu beachten ist, dass ein sehr bedeutsamer Lebensraum der Mauereidechsen vorhanden ist.

Teilbereich B – Verflechtungsbereich aus Gewerbe- und Wohnnutzungen östlich der Bahn

Der Teilbereich B zeichnet sich durch seine Heterogenität aus. Es besteht eine Gemengenlage-Problematik. Wenige Freiflächen, ein hoher Versiegelungsgrad und wenige Grünflächen sind der Grund für die sehr geringen Aufenthaltsqualitäten. Vor allem der überwiegend gewerblich genutzte Teilbereich zählt zu den intensiven innerstädtischen Überwärmungsbereichen. Der motorisierte und der ruhende Verkehr sind insgesamt sehr dominant. Für den Fuß- und Radverkehr besteht eine schlechte Durchwegung. Somit sind die nächstgelegenen öffentlichen Grünflächen wie Volkspark, Rhein- und Moselufer nur schwer zu erreichen. Entwicklungsmöglichkeiten für Grünflächen haben im Zuge von Straßenbauprojekten, innerstädtischen Nachverdichtungen und dem Bau von Parkplatzflächen in der Städtebauhistorie kaum Berücksichtigung gefunden. Zur wohnort- / arbeitsnahen Versorgung mit Grünflächen stehen nur wenige innerstädtische Freiflächen zur Verfügung. Die wenigen vorhandenen Grünflächen haben einen sehr geringen Nutzwert.

Der Lützeler Bahnhof ist schwer wahrnehmbar, schlecht erreichbar und nicht barrierefrei. Die Aufenthaltsqualität ist stark defizitär. Eine unmittelbare Verknüpfung mit anderen Verkehrsarten ist nicht gegeben.

Teilbereich C – Rhein- und Moselufer

Die Uferbereiche an Rhein und Mosel sind schlecht miteinander verbunden. Die Wasserstraßen- und Schifffahrtsverwaltung des Bundes (WSV) mit Hafenanlage kann nur großräumig umfahren werden. Es mangelt an einer Beschilderung. Die Uferbereiche sind darüber hinaus schwer mit der Lützeler Siedlung verbunden. Die Freizeitgartenanlage „Auf der Schartwies“ ist für die Öffentlichkeit nur eingeschränkt zugänglich, nutz- und erlebbar. Eine großzügige, für die öffentliche Nutzung wahrnehmbare Verbindung von Neuendorfer Straße und Schartwiesenweg durch die Gartenanlage hindurch ist derzeit nur an einer Stelle möglich. Der Campingplatz am Rheinufer ist ebenfalls eine Barriere, da er durch eine Zaunanlage von der Umgebung abgetrennt und gestalterisch nicht in die Umgebung integriert ist.

7. Handlungsbedarfe und Maßnahmen

7.1 Rahmenplan

Im Rahmen der Vorbereitenden Untersuchung wurde deutlich, dass Koblenz-Lützel derzeit noch viel Potenzial bietet, zu einem grünen, sicheren, lebenswerten und barrierefreien Stadtteil zu werden.

In der Zusammenschau der Ergebnisse aus Analyse und Beteiligung ließen sich insgesamt drei Handlungsfelder ableiten, die als Arbeitsschwerpunkte in der weiteren Projektumsetzung verstanden werden. Die Handlungsfelder stellen eine inhaltliche Sortierung dar und bilden sowohl die Handlungserfordernisse als auch die Handlungsoptionen in einer Grundstruktur dar.

Die Handlungsfelder sind: „Lützel begrünen“, „Lützel vernetzen“ und „In Lützel zusammenkommen“.

Gemäß des integrierten städtebaulichen Ansatzes sind inhaltliche Überschneidungen vor dem gemeinsamen Zielhorizont gewünscht und zu erwarten. Die nachfolgend beschriebenen Maßnahmen werden ebenfalls in die Systematik der Handlungsfelder eingeordnet. Auch hier ist zu erwarten, dass die Maßnahmen in gegenseitiger Wechselwirkung zur Zielerreichung beitragen werden und folglich auch eine gewisse Überschneidung der Handlungsfelder bestehen kann.

Viele der im Rahmen der Vorbereitenden Untersuchung festgestellten Potenziale und Defizite und daraus resultierenden Ziele und Maßnahmen wurden bereits im Rahmen bestehender Planungen, Konzepte und Entwicklungen benannt und thematisiert. Im Anhang des vorliegenden Dokuments befindet sich eine Tabelle mit Zielen und Maßnahmen dieser bestehenden Planungen. Zur Vereinfachung wurden diese nummeriert und den jeweiligen Maßnahmen zugeordnet. Sie sollten bei der Umsetzung von Maßnahmen des vorliegenden Konzeptes berücksichtigt werden.

Eingestuft wurden die Maßnahmen zudem noch hinsichtlich des sinnvollen Umsetzungshorizontes: So wird jeder Maßnahme eine Empfehlung beigelegt, ob sie kurz-, mittel- oder langfristig umgesetzt werden sollte. Als Grundlage für die Einstufung dienen der aus der Voruntersuchung abgeleitete Handlungsbedarf, die Ergebnisse aus der Beteiligung, korrespondierende Maßnahmen bestehender Planungen und der Stand der Lösungsansätze zu den einzelnen Maßnahmen.

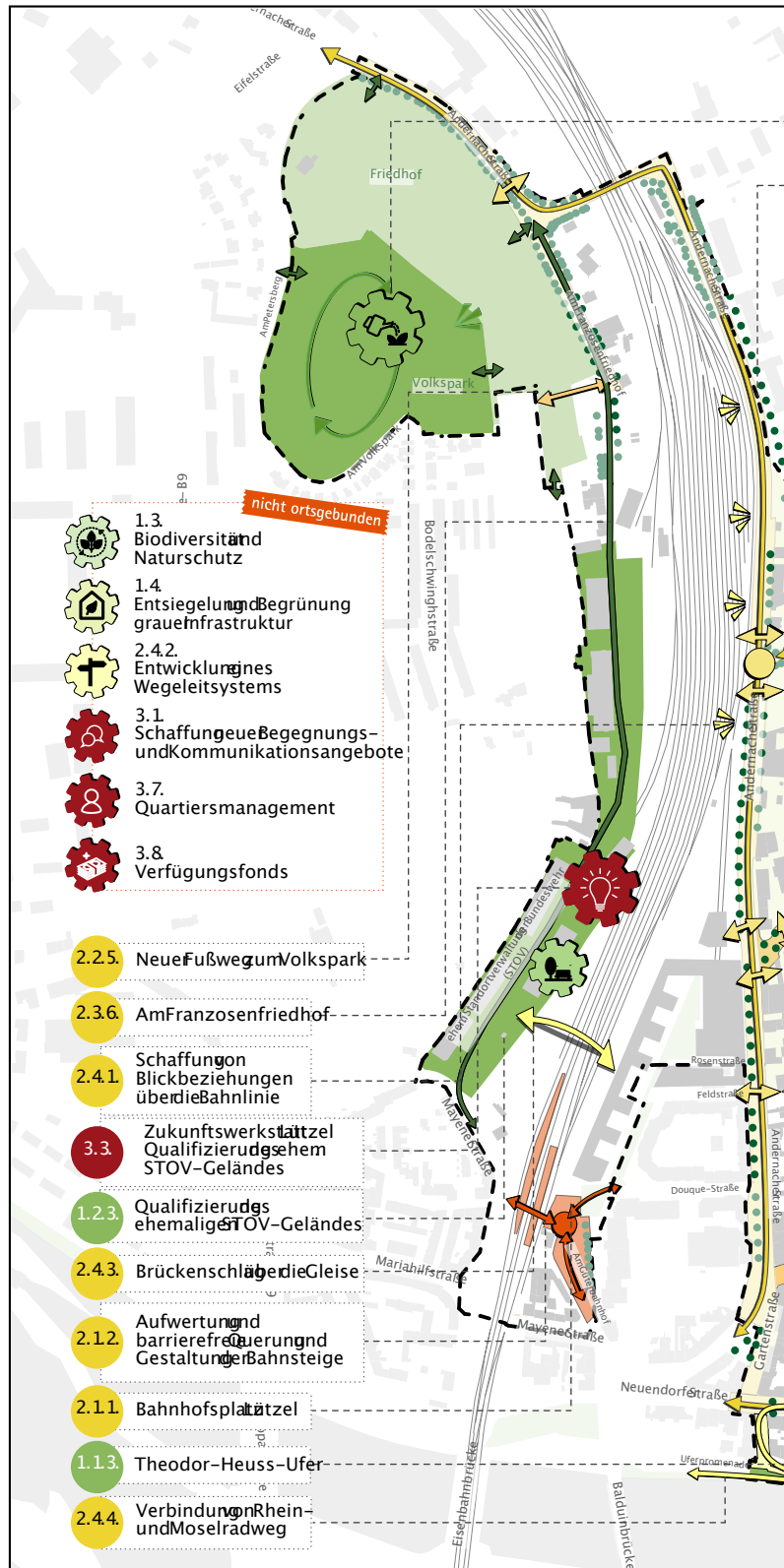
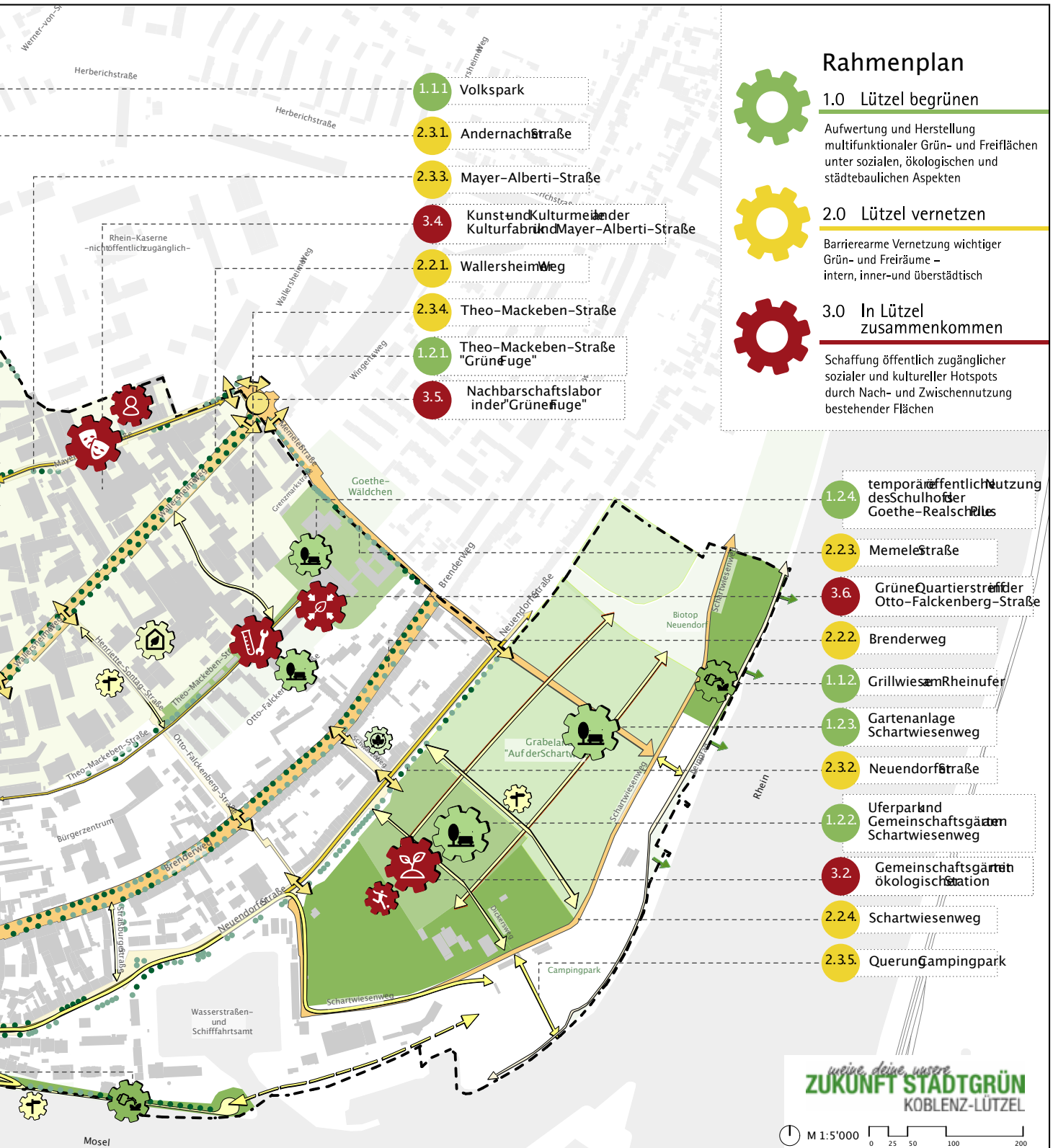


Abbildung 48: Rahmenplan mit allen Maßnahmen





7.2.2 Handlungsfeld 2: Lützel vernetzen



2.0 Lützel vernetzen

Barrierearme Vernetzung wichtiger
Grün- und Freiräume –
intern, inner- und überstädtisch

Mangelnde **Vernetzung** der Funktionsbereiche und der Grün- und Freiräume ist ein Thema, das in Lützel eine große Rolle spielt.

Das liegt zum einen an der bewegten Topografie und der dominanten Bahntrasse, aber auch an den dominanten Hauptverkehrsstraßen. Gerade in puncto Sicherheit und Attraktivität für den Rad-, aber auch den Fußverkehr besteht Handlungsbedarf: Hier ist es, gerade im Bereich von Schulwegen, wichtig, Verkehrssicherheit und Barrierefreiheit zu schaffen. Es gilt, den Straßenraum insbesondere für Fußgänger*innen und Radfahrende aufzuwerten und sicher zu gestalten. Dies kann geschehen durch Neuzonierung, einer Neuordnung des Parkraumes sowie durch Möblierung und Begrünung mit besonderen Augenmerk auf den Fuß- und Radverkehr.

Der Lützeler Bahnhof kann zukünftig ein Mobilitäts-
punkt für den Stadtteil werden.

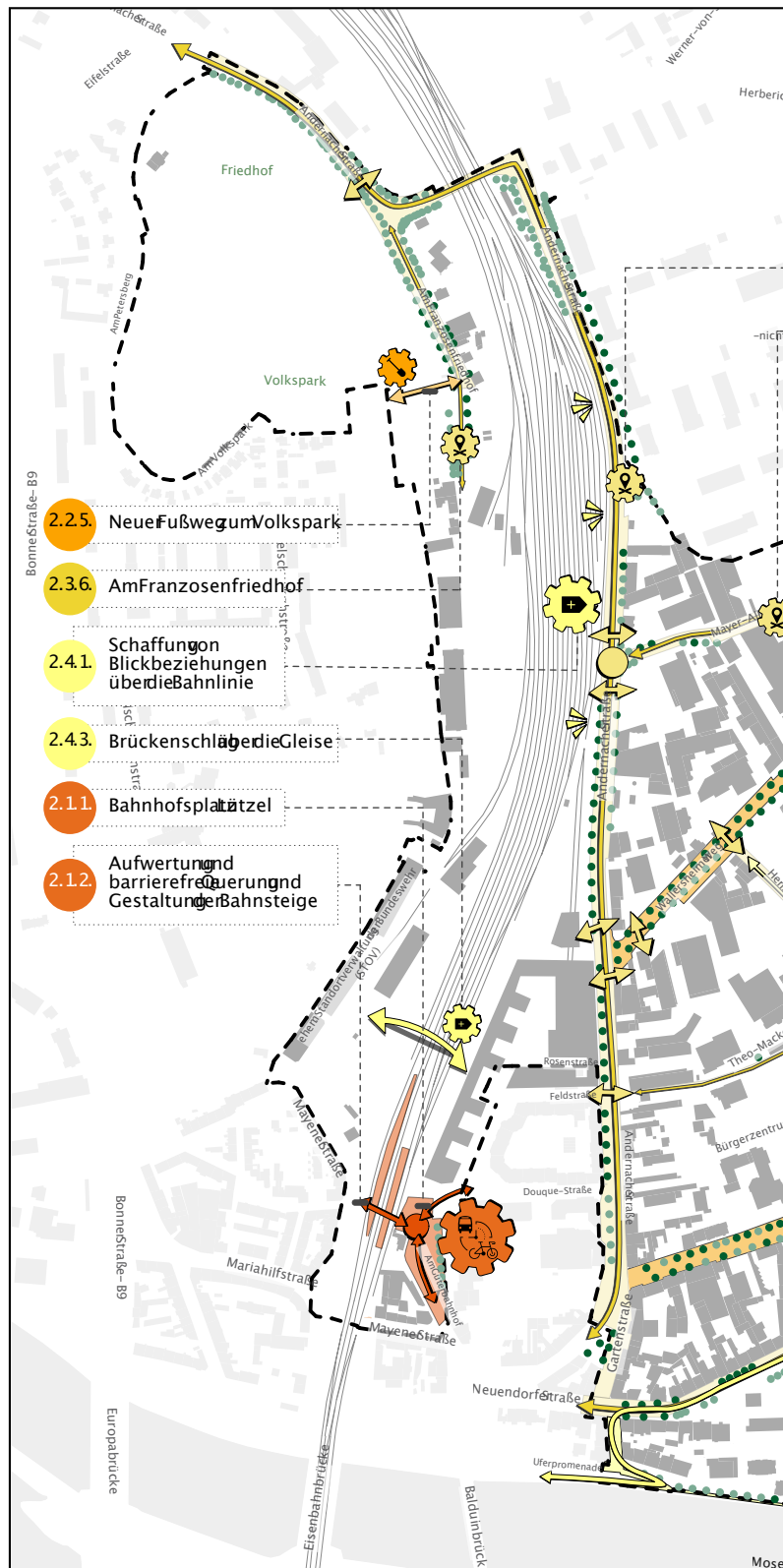
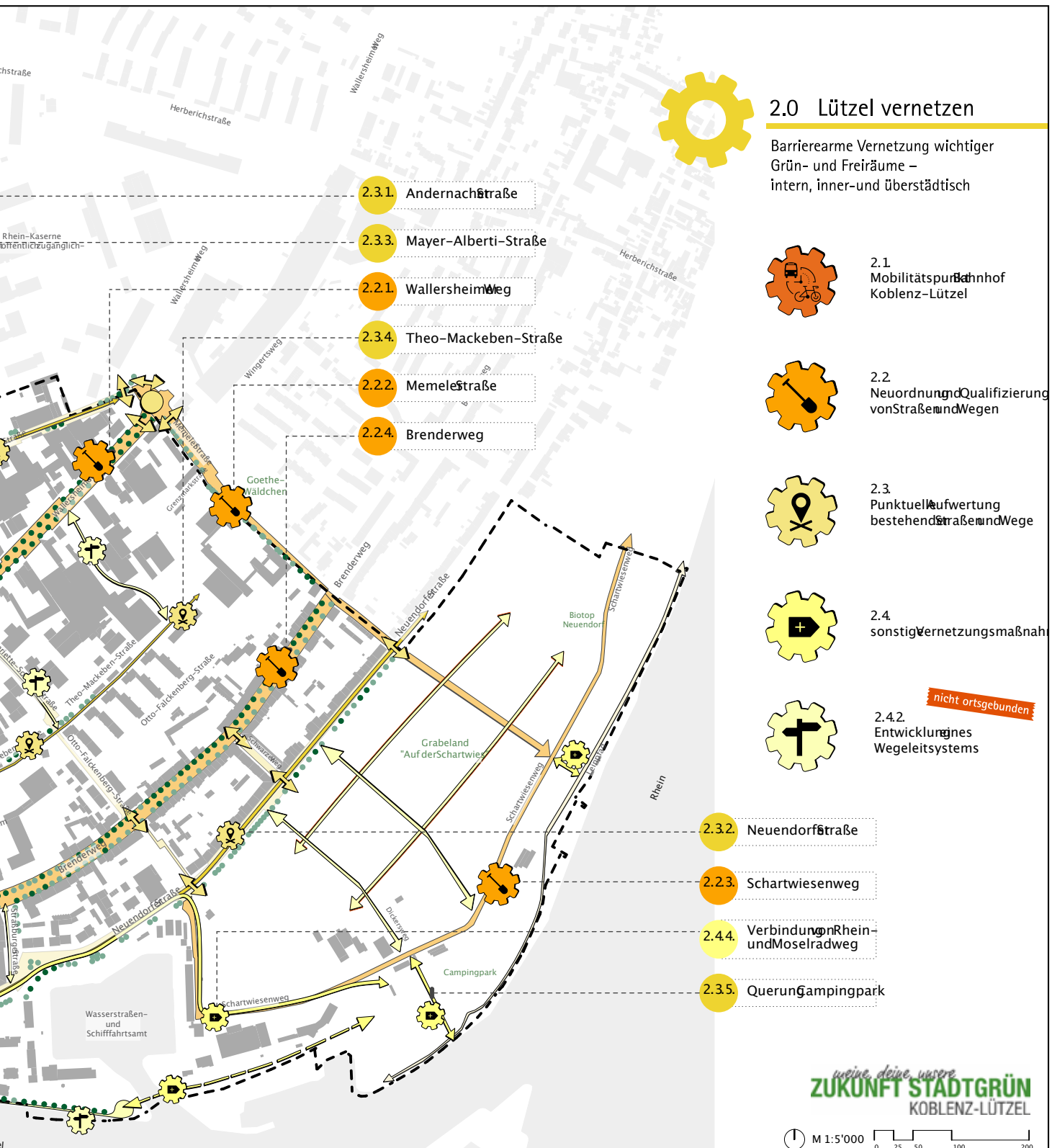


Abbildung 50: Maßnahmen im Handlungsfeld 2: Lützel vernetzen



7.2.3 Handlungsfeld 3: In Lützel zusammenkommen



3.0 In Lützel zusammenkommen

Schaffung öffentlich zugänglicher sozialer und kultureller Hotspots durch Nach- und Zwischennutzung bestehender Flächen

Zusätzlich zur Vernetzung und Begrünung des Stadtteils ist die Stärkung bestehender Freiräume sowie die Schaffung neuer identitätsstiftender Begegnungs-, Spiel- und Gestaltungsräume für das Gebiet essenziell: Viele Bürger*innen wünschen sich vor allem Ruhezeiten, schattige Plätze und Bänke, aber auch öffentliche (Trink-)Brunnen, Mülleimer oder öffentliche Toiletten.

Eine zielführende Weiterentwicklung und Neuplanung des öffentlichen Raumes soll und kann durch den Einbezug der Bürger*innen geschehen. Hier geht es vor allem darum, konkrete Bedarfe und Wünsche mit den Bewohnenden Lützels zu erörtern und gemeinsam an einer Umsetzung zu arbeiten. Essenziell ist hierfür neben dem Quartiersmanagement ein städtischer Verfügungsfonds.



Abbildung 51: Maßnahmen im Handlungsfeld 3: Lützel vernetzen



3.0 In Lützel zusammenkommen

Schaffung öffentlich zugänglicher sozialer und kultureller Hotspots durch Nach- und Zwischennutzung bestehender Flächen



3.1 **nicht ortsgebunden**
 Schaffung neuer Begegnungs- und Kommunikationsangebote



3.2 Gemeinschaftsgärten ökologische Station



3.3 Zukunftswerkstatt: Qualifizierung des ehemaligen STOV-Geländes



3.4 Kunst und Kulturmeiander der Kulturfabrik und Mayer-Alberti-Straße



3.5 Nachbarschaftslabor der "Grünefluge"



3.6 Grüne Quartierstreifen der Otto-Falckenberg-Straße



3.7 **nicht ortsgebunden**
 Quartiersmanagement



3.8 **nicht ortsgebunden**
 Verfügungsfonds

7.3 Maßnahmen / Projekte

7.3.1 Maßnahmenübersicht

1 Handlungsfeld 1: Lützel begrünen

1.1 Qualifizierung vorhandener Grünflächen

- 1.1.1 Volkspark
- 1.1.2 Grillwiese am Rheinufer
- 1.1.3 Theodor-Heuss-Ufer

1.2 Entwicklung neuer Grünflächen

- 1.2.1 Theo-Mackeben-Straße – „Grüne Fuge“
- 1.2.2 Uferpark und Gemeinschaftsgärten am Schartwiesenweg
- 1.2.3 Gartenanlage Schartwiesenweg
- 1.2.4 Temporäre öffentliche Nutzung des Schulhofs der Goethe-Realschule Plus
- 1.2.5 Qualifizierung des ehemaligen STOV-Geländes

1.3 Biodiversität und Naturschutz

- 1.3.1 Förderung der Biodiversität durch Blühstreifen

1.4 Entsiegelung und Begrünung grauer Infrastruktur

- 1.4.1 Dachbegrünung, Fassadenbegrünung und Flächenentsiegelung

2 Handlungsfeld 2: Lützel vernetzen

2.1 Mobilitätspunkt Bahnhof Koblenz-Lützel

- 2.1.1 Bahnhofplatz Lützel
- 2.1.2 Aufwertung und barrierefreie Querung und Gestaltung der Bahnsteige

2.2 Neuordnung und Qualifizierung von Straßen und Wegen

- 2.2.1 Wallersheimer Weg
- 2.2.2 Brenderweg
- 2.2.3 Memeler Straße
- 2.2.4 Schartwiesenweg
- 2.2.5 Neuer Fußweg zum Volkspark

2.3 Punktuelle Aufwertung bestehender Straßen und Wege

- 2.3.1 Andernacher Straße
- 2.3.2 Neuendorfer Straße
- 2.3.3 Mayer-Alberti-Straße
- 2.3.4 Theo-Mackeben-Straße
- 2.3.5. Querung Campingpark
- 2.3.6 Am Franzosenfriedhof
- 2.4 Sonstige Vernetzungsmaßnahmen

2.4.1 Schaffung von Blickbeziehungen über die Bahnlinie

- 2.4.2 Entwicklung eines Wegeleitsystems
- 2.4.3 Brückenschlag über die Gleise
- 2.4.4 Verbinden des Rhein- und Moselufers

3 Handlungsfeld 3: In Lützel zusammenkommen

3.1 Schaffung neuer Begegnungs- und Kommunikationsangebote

3.2 Gemeinschaftsgärten mit ökologischer Station

3.3 Zukunftswerkstatt Lützel

3.4 Kunst- und Kulturmeile an der Kulturfabrik und Mayer-Alberti-Straße

3.5. Nachbarschaftslabor in der „Grünen Fuge“

3.6. Grüner Quartierstreff in der Otto-Falckenberg-Straße

3.7 Quartiersmanagement

3.8 Verfügungsfonds



1.0 Lützel begrünen

Aufwertung und Herstellung multifunktionaler Grün- und Freiflächen unter sozialen, ökologischen und städtebaulichen Aspekten



1.1. Qualifizierung vorhandener Grünflächen

Bestehende Grün- und Freiräume gilt es, für die öffentliche Nutzung sinnstiftend zu qualifizieren, anzubinden und untereinander zu vernetzen.



1.1.1. Volkspark



Abbildung 52: Der Volkspark zeichnet sich durch seine wechselvolle Topografie und den gewachsenen Baumbestand aus.

Problemlage:

Der große, dichte und überwiegend alte Baumbestand und das modellierte Gelände prägen das Bild des Volksparks. Gerade in den Randbereichen sind die Baumbestände dichter als im mittleren Bereich des Volksparks. Durch den dichten Baumbestand, besonders in den Randbereichen, sind die Sichtbeziehungen nach Koblenz-Lützel zum Teil verdeckt. Im Park selbst ist nur sehr spärlich Möblierung, wie etwa Bänke oder Mülleimer, vorhanden.

Im Rahmen der Beteiligung wurde wiederkehrend die Anregung geäußert, mehr Spiel-, Sport- und Bewegungsangebote zur Attraktivierung und zur vermehrten Nutzung des Volksparks anzubieten. Gleichzeitig schätzen besonders Anwohnende den Volkspark aber auch als Ruheoase.

Zielsetzung:

Ziel ist es, den Volkspark als Grünraum mit altem Baumbestand und hoher Aufenthaltsqualität zu qualifizieren.

Maßnahme:

Qualifizierung des Parks durch:

- Anlegen eines Rundweges, evtl. historischer Themenpfad mit Bezug zur Feste Franz
- Gestaltung der Verbindung zum Areal der Feste Franz (Fördergebiet Festungsstadt Koblenz)
- Einbeziehung des Friedhofs in die Nutzungs- und Gestaltungskonzeption
- Herstellen von Blickbeziehungen sowie Ein- und Ausblicken auf Koblenz-Lützel
- Auslichten und Pflege des Baumbestandes
- Möblierung: Sitzbänke an den Wegen, Mülleimer aufstellen
- Einrichtung einer (Starkstrom-)Steckdose und eines zentralen Wasseranschlusses, um den Volkspark auch für kleinere Veranstaltungen zu qualifizieren (wie bspw. im „Atrium“)
- vielfältige punktuelle Angebote schaffen (nicht zu spezifisch und möglichst generationenübergreifend)

Diese Maßnahme korrespondiert mit folgenden Maßnahmen des vorliegenden Konzeptes:

2.2.5 Neuer Fußweg zum Volkspark

2.4.2 Entwicklung eines Wegeleitsystems

Eigentümer	Priorität	Geschätzte Ausgaben	Kofi-Nummer	Korrespondierende Planungen
öffentlich	kurzfristig	50.000 Euro	A 2.6.1	2.3; 3.4; 3.5; 4.3



1.1.2. Grillwiese am Rheinufer



Abbildung 53: Im Sommer ist die Grillwiese gut besucht.



Abbildung 54: Die Müllbehälter sind aber besonders an diesen Tagen zu klein.

Problemlage:

Nördlich des Campingparkes am Rheinufer schließt die Grillwiese Neuendorf mit dem 8er-Park an. Die Grillwiese ist sehr einfach gestaltet. Sie ist eine mit Altbäumen bestandene Wiese mit künstlich angelegter Topografie und einigen Bänken. Sie wird stadtteilübergreifend gut angenommen und ist gerade im Sommer ein beliebter Treffpunkt.

Beklagt wird im Uferbereich, besonders im Bereich an der Grillwiese, zum einen der mit der Nutzung ver-

bundene Alkoholismus, der Lärm- und die Geruchsbelastung. Vor allem aber, beklagten Bürger*innen im Zuge der Beteiligung, sei der Müll ein großes Problem. Dieser werde von den meisten Nutzer*innen zwar eingesammelt, es fehle aber an entsprechend dimensionierten Müllbehältern in der Nähe. Öffentliche Sanitär-Anlagen sind in der Nähe der Grillwiese auch nicht vorhanden. Im Umkehrschluss, so die Bürger*innen, würden viele Menschen in die umliegenden Sträucher urinieren.

Zielsetzung:

Ziel ist es, die Grillwiese als solche zu qualifizieren und entsprechend auszustatten und zu gestalten.

Maßnahme:

Erhalt und weitere Qualifizierung der Grillwiese als multifunktional nutzbare Wiesenfläche:

- Einrichten öffentlich zugänglicher sanitärer Anlagen im Bereich des Parks zu den hoch frequentierten Zeiten im Sommer (wie bspw. das Anmieten von mobilen Toiletten)
- Einrichten von entsprechend dimensionierten Müllbehältern und Hundekot-Beutel-Spendern, die in regelmäßigen Abständen, besonders im Sommer, geleert werden

- Einbau von Mobiliar wie Bänken, Fahrradbügeln etc.

Diese Maßnahme korrespondiert mit folgenden Maßnahmen des vorliegenden Konzeptes:

- 1.2.3 Gartenanlage Schartwiesenweg**
- 2.2.3 Schartwiesenweg**

Eigentümer	Priorität	Geschätzte Ausgaben	Kofi-Nummer	Korrespondierende Planungen
öffentlich	kurzfristig	20.000 Euro	A 2.6.2	2.2; 2.3; 3.2; 13.3



1.1.3.Theodor-Heuss-Ufer



Abbildung 55: Der viel genutzte Freiraum am Theodor-Heuss-Ufer ist nur spärlich möbliert.

Problemlage:

Das Theodor-Heuss-Ufer wird von vielen Lützeler*innen mehrmals in der Woche besucht und ist damit ein wichtiger Freiraum. Dennoch ist es momentan nur spärlich möbliert und gestaltet. Dass hier Aufwertungspotenzial besteht, spiegelt sich auch in der Auswertung der Fragebögen wider: Rund 44% der Befragten sind mit dem heutigen Erscheinungsbild des

Ufers (eher) nicht zufrieden. Es fehlen Sitzmöglichkeiten im Schatten sowie Spielangebote für Kinder und Sportbereiche, besonders für Jugendliche. Auch fehlende Beleuchtung gerade an den Zugängen zum Theodor-Heuss-Ufer, wie dem Treppenzugang von der Blumenstraße aus, wurden angemerkt.

Zielsetzung:

Ziel ist es, das Moselufer als vielgenutzten Freiraum ansprechend zu gestalten und zu möblieren.

Maßnahme:

Qualifizierung des Moselufers:

- Ergänzung der Möblierung durch Bänke, Fahrradbügel, Mülleimer und Hundekot-Beutel-Spender.
- Punktuell generationsübergreifende Spiel- und Bewegungsstationen einrichten.
- Beleuchtung gerade bei den Treppenzugängen wie Blumenstraße installieren.

Diese Maßnahme korrespondiert mit folgenden Maßnahmen des vorliegenden Konzeptes:

1.3.1 Förderung der Biodiversität

2.4.2 Entwicklung eines Wegeleitsystems

2.4.4 Verbindung des Rhein- und Moselüberweges

Eigentümer	Priorität	Geschätzte Ausgaben	Kofi-Nummer	Korrespondierende Planungen
öffentlich	mittelfristig	15.000 Euro	A 2.6.3	3.1; 3.3; 13.3



1.2. Entwicklung neuer Grünflächen

Wohnorts- und arbeitsnah sollen neue Frei- und Grünräume gestaltet werden, gerade im Umfeld des Wohn- und Gewerbegebietes in der Mitte des Projektgebietes. Diese können temporären, aber auch dauerhaften Charakter haben und flexibel und vielfältig nutzbar sein.



1.2.1. Theo-Mackeben-Straße – „Grüne Fuge“



Abbildung 56: Blick auf die überdimensionierten versiegelten Stellplatzflächen.

Problemlage:

Die Theo-Mackeben-Straße stellt schon heute eine **wichtige West-Ost-Verbindung für den Fuß- und Radverkehr** dar. Sie wirkt zudem als Vermittler zwischen Gewerbegebiet im Norden und Wohngebiet im Süden. Dominiert wird dieser potenzielle Freiraum allerdings durch überdimensionierte versiegelte Er-

schließungsflächen für Garagenzufahrten, Stellplätze, den Anlieferverkehr und einen Wendeplatz. Die Grünflächen entlang der Theo-Mackeben-Straße sind derzeit größtenteils ungestaltet und ungenutzt und bieten den Anwohnenden wenig Aufenthaltsqualität.

Zielsetzung:

Die Theo-Mackeben-Straße bildet einen „grünen Puffer“ zwischen Wohn- und Gewerbegebiet und wird zu einem vielfältig nutzbaren wohnungsnahen Freiraum entwickelt.

Maßnahme:

Qualifizierung der Theo-Mackeben-Straße:

- Rückbau und Entsiegelung der Erschließungsflächen auf ein notwendiges Maß, sodass Fuß- und Radverkehr Vorrang haben und die Flächen im Sinne eines „Shared Space“ für den Aufenthalt qualifiziert werden können
- Umgestaltung des Wendeplatzes zu einem Eingang ins Wohngebiet und einem attraktiven Aufenthalts- und Spielbereich für die Anwohner*innen
- Strukturierung und Qualifizierung des Grünstreifens zwischen den Garagen und dem Fuß- und Radweg zu einem gemeinschaftlich nutzbaren wohnungsnahen Freiraum, der zum Beispiel für „Urban gardening“, als Spielfläche und als Nachbarschaftstreff genutzt werden kann
- Begrünung der Freiflächen durch punktuelle Ergänzung der bestehenden Baumreihen und die Ansaat von Wildblumenwiesen

Diese Maßnahme korrespondiert mit folgenden Maßnahmen des vorliegenden Konzeptes:

1.3.1 Förderung der Biodiversität durch Blühstreifen

2.3.4 Theo-Mackeben-Straße

3.5 Nachbarschaftslabor in der „Grünen Fuge“

Eigentümer	Priorität	Geschätzte Ausgaben	Kofi-Nummer	Korrespondierende Planungen
öffentlich	mittelfristig	7.000 Euro	A 2.5.15	6.3; 6.5; 6.14; 6.23



1.2.2. Uferpark und Gemeinschaftsgärten am Schartwiesenweg



Abbildung 57: Intercultureller Garten „ZusammenWachsen“



Abbildung 58: Sportfelder am Schartwiesenweg mit blauem, hochwasserschutzkonformem Container für Umkleiden im Hintergrund.

Problemlage:

Der Uferbereich an der „Schartwies“ ist nicht öffentlich zugänglich und wird momentan durch verschiedene Sportvereine und einen Interkulturellen Garten sowie durch Pächter*innen und Eigentümer*innen von Gartenflächen genutzt. Da es in Lützel an attraktiven öffentlichen Freiräumen fehlt, gibt es einen hohen Bedarf, diese zukünftig zu entwickeln und den Uferbereich öffentlich zugänglich und vielfältig nutzbar zu machen. Daher wurde dieser Teilbereich schon im Bebauungsplan von 1974 als öffentliche Fläche für den Bezirkssport ausgewiesen, aber bis dato nicht zu einer öffentlichen Grünfläche weiterentwickelt. Neben einer öffentlichen Erschließung für den Fuß- und Radverkehr und einer qualifizierten, sicheren Anbindung an das Rheinufer, fehlt es an attraktiven Spiel- und Sportangeboten für Jung und Alt, an Infrastruktur für die Ver-

und Entsorgung, Parkplätzen sowie an sanitären Einrichtungen.

Aus den Bürgerbeteiligungen ging hervor, dass öffentliche Freiflächen und Erholungsangebote zwar gewünscht sind, allerdings ausreichend beleuchtet und gut einsehbar gestaltet werden sollten, um der Kleinkriminalität vorzubeugen. Darüber hinaus wurde ange-regt, auch Gemeinschaftsgärten in die Planungen des Uferparks mit einzubeziehen. Neben dem Erhalt und einer Erweiterung des Interkulturellen Gartens wurde auch ein Gemeinschaftsgarten für Schul- oder Kindergartenprojekte angeregt. Auch generationsübergreifende Treffpunkte, konfessionell unabhängig, draußen, aber auch drinnen, wünschten sich viele befragte Lüt-zeler, ob Jugendliche oder ältere Menschen.

Zielsetzung:

Ziel ist es, am Schartwiesenweg einen öffentlich zugänglichen, multifunktional nutzbaren Uferpark zu entwickeln, der Nutzungsangebote für den Vereinssport sowie öffentliche Spiel-, Sport- und Erholungsangebote schafft und das nachbarschaftliche Miteinander in Gemeinschaftsgärten ermöglicht.

Maßnahme:

Sport-, Spiel- und Erholungsflächen im Uferpark:

- Anlage eines öffentlichen Wegesystems, das den Uferpark öffentlich zugänglich macht und ans Rheinufer anbindet
- Trennung der Erschließungsbereiche für den Rad- und Fußverkehr vom ruhenden Verkehr und der Zufahrt zum Campingplatz
- Schaffung von ausreichenden Parkmöglichkeiten für die geplanten Nutzungen
- Ausreichende Beleuchtung der öffentlichen Erschließung, um die Verkehrssicherheit zu gewährleisten und Angsträume zu vermeiden
- Qualifizierung einer gut einsehbaren und gepflegten Parkanlage unter Berücksichtigung des Erhalts vitaler Großgehölze und Vegetationsstrukturen
- Entsiegelung des Sportfeldes und Anlage eines klimafreundlichen multifunktional nutzbaren Rasenspielfeldes
- Schaffung vielseitiger Sport-, Spiel- und Aufenthaltsangebote für Jung und Alt, insbesondere Freiraumangebote für Jugendliche, die im Quartier derzeit wenig Nutzungsangebote haben

Motorikpark und Gemeinschaftsgärten im Uferpark:

- Sukzessive Neuordnung und Umstrukturierung der Gartenparzellen von privater Nutzung zu Gemeinschaftsgärten, die nachbarschaftlich genutzt und auch von Schulen und Kitas bespielt werden können
- Erweiterung des interkulturellen Gartens und Verlagerung in den Bereich der Gemeinschaftsgärten
- Nach Möglichkeit Bereitstellung von Ersatzflächen für Pächter*innen, die ihre Parzellen aktiv genutzt und gepflegt haben und die Parzellen im Zuge der Umstrukturierung aufgeben müssen
- Qualifizierung eines öffentlichen, sicheren Wegesystems, das die Gemeinschaftsgärten erschließt und sowohl an das Rheinufer als auch an den Uferpark anbindet
- Installation eines Motorik- und Spielparks mit Geräten und Parcours für alle Generationen (Referenz: Motorikparcour in Gamlitz, Österreich)
- Erhalt von vitalen Gehölz- und Vegetationsstrukturen und Förderung der Biodiversität durch Anlage von Blüh- und Wiesenstreifen entlang von öffentlichen Wegen
- Schaffung der für die Bewirtschaftung der Gemeinschaftsgärten notwendigen Infrastrukturen, wie Wasseranschlüsse, Schuppen und Sammelstellen für die Müll- und Schnittgutentsorgung
- Beachtung der Aspekte des Hochwasserschutzes, Grundwasserschutzes und Naturschutzes bei der Umsetzung baulicher Maßnahmen

Diese Maßnahme korrespondiert mit folgenden Maßnahmen des vorliegenden Konzeptes:

1.2.3 Gartenanlage Schartwiesenweg

2.2.3 Schartwiesenweg

3.2 Grüner Treff



Abbildung 59: Entwicklungskonzept zur Gliederung der Spiel- und Sportflächen des Uferparkes (Farbe: Magenta) sowie der Gemeinschaftsgärten (Farbe: Blau/Grün)

Eigentümer	Priorität	Geschätzte Ausgaben	Kofi-Nummer	Korrespondierende Planungen
öffentlich	kurzfristig	1.900.000 Euro	A 2.2.2 A 2.4.2 A 2.5.4	2.3; 2.4; 3.2; 3.7; 3.9; 9.4; 13.2



1.2.3. Gartenanlage Schartwiesenweg



Abbildung 60: Zu schmale Erschließungswege, um u.a. die Pflege bestehender Altgehölze zu gewährleisten.



Abbildung 61: Im mittleren Teil der Anlage finden sich verwilderte und vermüllte Parzellen.

Problemlage:

Die Freizeitgärten „auf der Schartwies“ sind nach dem Krieg zunächst sukzessive informell entstanden. Der Bebauungsplan von 1974 sieht eine Neustrukturierung und Entwicklung der Freizeitgärten zu einer kleingartenähnlichen Anlage vor. Laut derzeitiger Bestimmungen sind auf den Gartenflächen weder Gehölzpflanzungen noch Errichtung von Schuppen und baulichen Nebenanlagen zulässig.

Mittlerweile hat sich eine Anlage mit dichter artenreicher Vegetation, Großgehölzen, Kleinstarchitekturen und baulichen Nebenanlagen entwickelt, die heute von rund 165 Pächter*innen genutzt wird. Da die Pächter*innen nicht in Form eines Vereins organisiert sind, gelten keine Rechte und Pflichten, die sowohl die Pflege als auch die soziale Kontrolle der Freizeitgärten gewährleisten würden. Dies führt zum Teil zur Verwilderung und Vermüllung von gering genutzten oder

brachliegenden Parzellen. Hierzu kommt erschwerend die insgesamt ungenügend dimensionierte und ausgebautere innere Erschließung der Gartenfläche. Durch fehlende bzw. zu schmale Erschließungswege und Pflegezufahrten können die Pflege bestehender Altgehölze sowie die Entsorgung von Treibgut im Hochwasserfall momentan nicht gewährleistet werden.

Darüber hinaus fehlen notwendige Infrastrukturen für die Wasser- und Stromversorgung sowie die Abwasser- und Müllentsorgung, was unter anderem zu Grundwasserentnahmen und Verunreinigungen in den Gärten führt. Im Rahmen der Beteiligung klagten darüber hinaus viele Pächter*innen über mangelnde Sicherheit und zunehmende Kriminalität in der Anlage. Die Nachfrage nach Gartenparzellen in Koblenz, u. a. auch in Lützel, ist sehr groß. Es warten derzeit rund 405 Bewerber*innen auf eine Parzelle.

Zielsetzung:

Ziel ist es, die Freizeitgartenanlage zu erschließen, sukzessive neu zu strukturieren und brachliegende Parzellen so zu gliedern, dass zukünftig zusätzliche Parzellen zur Verfügung stehen.

Maßnahme:

Qualifizierung der Gartenanlage Schartwiesenweg:

- Qualifizierung und Ergänzung des bestehenden **Wegesystems**, um die Sicherheit und die Pflege in den Gartenanlagen zu verbessern und öffentliche Verbindungen vom Wohnquartier zum Rheinufer zu schaffen
- **Neustrukturierung der Parzellen** unter Berücksichtigung vorhandener Strukturen, so dass mehr Parzellen zur Verfügung gestellt und dem Bedarf nach privaten Gartenflächen entgegengekommen werden kann
- Neuvergabe der Parzellen in **Anlehnung an das deutsche Kleingartengesetz** unter vorrangiger Berücksichtigung bestehender Pachtverträge (bzw. auch Verlagerung von Pächter*innen aus dem Bereich des Uferparks)
- Verbesserung der Planungssicherheit und Kommunikation für die Pächter*innen und die städtischen Eigentümer*innen durch längere Laufzeiten der Verträge
- **Schaffung von Infrastrukturen** für die Wasser- und Stromversorgung sowie die Abwasser- und Müllentsorgung in Abhängigkeit der örtlichen Gegebenheiten und Restriktionen des Hochwasserschutzes
- Pflege und Erhalt vorhandener Vegetationsstrukturen sowie Schutz und Entwicklung von Lebensräumen für Flora und Fauna und Trittsteinbiotopen

Diese Maßnahme korrespondiert mit folgenden Maßnahmen des vorliegenden Konzeptes:

1.1.2 Grillwiese am Rheinufer

1.2.2 Uferpark und Gemeinschaftsgärten am Schartwiesenweg

2.2.3 Schartwiesenweg

3.2 Grüner Treff

Eigentümer	Priorität	Geschätzte Ausgaben	Kofi-Nummer	Korrespondierende Planungen
öffentlich	kurzfristig	3.000.000 Euro	A 2.2.1 A 2.4.1 A 2.5.3	2.3;2.4; 3.2

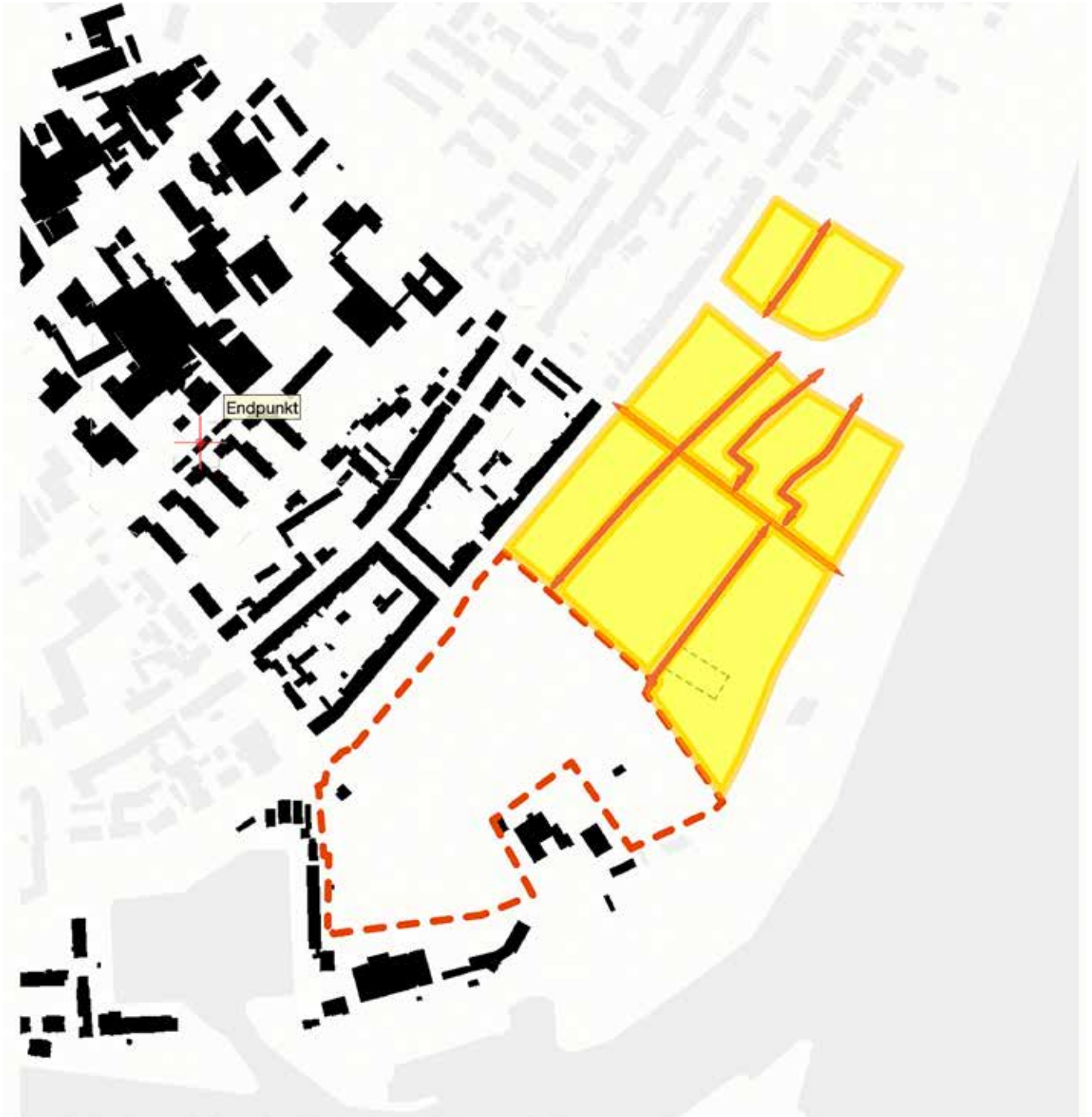


Abbildung 62: Entwicklungskonzept zur Neuordnung des Grabelandes (Farbe: Gelb)



1.2.4. Temporäre öffentliche Nutzung des Schulhofes der Goethe-Realschule Plus



Abbildung 63: Der Schulhof der Goethe-Realschule Plus.

Problemlage:

Der Schulhof der Goethe-Realschule Plus verfügt derzeit über einen Grünstreifen in der Mitte des Schulhofs, einzelne Baumpflanzungen und Skulpturen, Tischtennisplatten, Basketballkörbe und eine Weitsprunggrube. Die befestigten Flächen sind teils gepflastert, teils Sandhartplatz. Ein großer attraktiver Schulgarten ist vorhanden. Derzeit gibt es für die Schüler*innen zu wenig Fahrradständer.

Durch die Zugangsregulierung ist der Schulhof außerhalb der Schulöffnungszeiten derzeit jedoch nicht allgemein zugänglich. Die Grundstruktur ist derzeit nur auf die Belange des aktuellen Pausenbetriebs hin ausgerichtet. Aktuelle Planungen sehen aufgrund von fehlenden Klassenräumen den Abriss des Nebengebäudes und einen neuen Anbau am Hauptgebäude vor.

Zielsetzung:

Ziel ist, den Schulhof für öffentliche Nutzungen auch außerhalb der Schul- und Betreuungszeiten freizugeben und damit zu einer Bündelung von Ressourcen beizutragen.

Maßnahme:

Öffnung des Schulhofes für die Öffentlichkeit:

- Abstimmung mit der Schulleitung und den Verantwortlichen, in welcher Form eine öffentliche Nutzung gewollt und möglich ist
- Erarbeitung von entsprechenden Regelungen zusammen mit der Schulleitung, z. B. zur tageszeitabhängigen Nutzung
- Erstellen eines Konzepts zu Betreuung, Schließzeiten, Nutzungsbeschränkungen und einer Möglichkeit der Überwachung/Verwaltung

Mit einer öffentlichen Nutzung können folgende Schritte einhergehen:

Begrünung:

- Erstellung eines Begrünungskonzepts (verschattete Bereiche schaffen; Einsehbarkeit erhöhen bzw. erhalten, Auslichtung zur Memeler Straße hin)

Mobiliar:

- Deckung des Bedarfs an Fahrradständern
- Ergänzung des Mobiliars nach Bedarf

Sonstiges:

- Herstellung einer Asphaltgrafik

Diese Maßnahme korrespondiert mit folgenden Maßnahmen des vorliegenden Konzepts:

2.2.2 Memeler Straße

Eigentümer	Priorität	Geschätzte Ausgaben	Kofi-Nummer	Korrespondierende Planungen
öffentlich	mittelfristig	5.000 Euro	A 1.3.2	10.1



1.2.5. Qualifizierung des ehemaligen STOV-Geländes



Abbildung 64: Historische Wagenhäuser



Abbildung 65: Als verbindendes Element der Kehlturm der Feste Franz

Problemlage:

Das brach liegende Gelände der ehemaligen Standortverwaltung der Bundeswehr (STOV) grenzt direkt an den Teilbereich „Feste Kaiser Franz“ des Fördergebiets „Festungsstadt Koblenz“ an und bietet sowohl **großes Grünflächen- und städtebauliches Entwicklungspotenzial** als auch Möglichkeiten zum Ausbau der Verkehrsinfrastruktur, insbesondere für den Fuß- und Radverkehr. Gleichzeitig stellt die Lage zwischen den Bahngleisen und der Hangkante zur Feste Franz eine Herausforderung zur Einbindung des Geländes in das Stadtgefüge dar.

Auf dem Gelände befinden sich mehrere **historische Wagenhäuser** aus der preußischen Festungszeit, die als Bundeswehrgebäude umgenutzt worden sind. Darüber hinaus sind eine niedrige Lagerhalle und eine Blechlagerhalle auf dem Gelände vorhanden. Die zwei nördlichsten Wagenhäuser fallen durch ihre erhaltenen Backsteinfassaden und untergliederten Rundbogen-

fenster auf. Die Gebäude stehen schon lange leer und die Bausubstanz ist offensichtlich in die Jahre gekommen. Der Kehlturm der Feste Franz wirkt optisch als verbindendes Element über die Hangkante hinweg. Darüber hinaus ist das ehemalige STOV-Gelände von artenschutzrechtlicher Relevanz, da ein Habitat für die Mauereidechse im Süden unmittelbar angrenzt.

Derzeit ist das gesamte Gelände **für die Öffentlichkeit nicht zugänglich**. Teilweise gibt es große bebauten und versiegelte Bereiche, andere Bereiche sind zugewachsen / verbuscht. Die Lage in unmittelbarer Nähe zu den Bahngleisen und die damit einhergehenden Schallimmissionen schränken die möglichen Nutzungen (z. B. als Wohngebiet) stark ein. Auf der anderen Seite kann gerade dieser Umstand als Potenzial gesehen werden, um andere schallimmissionserzeugende Nutzungen (bspw. Nutzung der Räumlichkeiten für Musiker*innen) an dieser Stelle unterzubringen.

Zielsetzung:

Ziel ist es, bei Aktivierung des ehemaligen STOV-Geländes, ein großzügig angelegtes und ökologisch wertvolles „grünes Band“ entlang einer öffentlichen Fuß- und Raddurchwegung anzulegen.

Maßnahme:

Im Vorfeld wurde im Auftrag der Stadt Koblenz eine **freiraumplanerische Studie** zum Umfeld Feste Kaiser Franz, STOV-Gelände erarbeitet. In dieser wurden drei Varianten dargestellt. Aus Platzgründen wird im vorliegenden Dokument nur eine der Varianten dargestellt. Die Ergebnisse der Studie dienen als Diskussionsgrundlage für die weitere Entwicklung.

Diese Maßnahme korrespondiert mit folgenden Maßnahmen des vorliegenden Konzeptes:

2.4.2 Entwicklung eines Wegeleitsystems

3.3 Zukunftswerkstatt Lützel – Aktivierung des ehemaligen STOV-Geländes

Qualifizierung des ehemaligen STOV-Geländes:

- Anlage einer attraktiven, öffentlichen Durchwegung (Quartierspromenade mit einer lockeren Abfolge von Platzsituationen und Aufenthaltsbereichen)
- Herstellung einer durchgängigen Radwegeverbindung
- Entwicklung der Grünflächen aus dem Bestand heraus
- Herstellung von extensiv genutzten Flächen
- Integration ökologisch wertvoller Strukturen ins „grüne Band“



Abbildung 66: Variante 1. Lageplan. Freiraumplanerische Studie Umfeld Feste Kaiser Franz, STOV Gelände 2020.

Eigentümer	Priorität	Geschätzte Ausgaben	Kofi-Nummer	Korrespondierende Planungen
öffentlich	mittelfristig	3.500.000 Euro	A 2.2.4 A 2.4.3 A 2.5.5	1.1; 11.1; 12.1; 13.1

nicht ortsgebunden



1.3. Biodiversität und Naturschutz

Bestehende Grünstrukturen und Freiräume sollten, gerade im Hinblick auf ihre Bedeutung als Biotope, qualifiziert werden.



1.3.1. Förderung der Biodiversität durch Blühstreifen



Abbildung 67: Das begleitende Grün am Fußweg der Memeler Straße bietet Aufwertungspotenzial.

Problemlage:

Koblenz verfügt bereits über einige wertvolle Biotope in den extensiv genutzten Grünflächen und Brachflächen, so zum Beispiel im Bereich des ehemaligen STOV-Geländes, am Goethewäldchen und am Ufer von Rhein und Mosel. In den intensiv genutzten öffentlichen Grünanlagen des Fördergebietes sind **überwiegend artenarme Bepflanzungen** und Rasenflächen dominierend. Extensive Wiesen oder

Standorte für Blühpflanzen fehlen dagegen weitgehend. Auch im vorhandenen Straßenbegleitgrün fehlt es an artenreichen Unterpflanzungen der Baumscheiben und Grünstreifen.

Aus den Bürgerbeteiligungen ging hervor, wie wichtig den Anwohner*innen das Naturerleben, die Biodiversität und der Naturschutz in ihrem Stadtteil sind.

Zielsetzung:

Ziel des ISEK „Stadtgrün Lützel“ ist es, die kleinräumige Biodiversität im Quartier zu erhöhen, bestehende Grünräume und Biotope durch straßen- und wegbegleitende Blühstreifen zu vernetzen und die Möglichkeit zur Naturerfahrung in den bestehenden und neu zu qualifizierenden Grünanlagen zu stärken.

Maßnahme:

Förderung der Biodiversität und Artenvielfalt durch:

- Anlage von Blüh- und Wiesenstreifen in bestehenden Grünanlagen zur attraktiven artenreichen Begrünung
- Anlage von Blüh- und Wiesenstreifen in gering genutzten Bereichen vorhandener Parkanlagen, um die Nutzungsmöglichkeit der Grünflächen nicht einzuschränken
- Unterpflanzung von bestehendem und neu zu qualifizierendem Straßenbegleitgrün mit artenreichen, pflegeextensiven Wiesenstreifen
- Generelle Gestaltung von Blüh- und Wiesenstreifen naturnah, artenreich und pflegextensiv
- Absprache der Artenzusammensetzung der Blühstreifen mit den zuständigen Umweltbehörden



Abbildung 68: Gelungenes Beispiel einer mit Wildblumen begrünter Baumscheibe am Brenderweg.

Diese Maßnahme korrespondiert mit folgenden Maßnahmen des vorliegenden Konzeptes:

1.1 Qualifizierung vorhandener Grünflächen

2.2 Neuordnung und Qualifizierung von Straßen und Wegen

2.3 Punktuelle Aufwertung bestehender Straßen und Wege

Eigentümer	Priorität	Geschätzte Ausgaben	Kofi-Nummer	Korrespondierende Planungen
öffentlich	kurzfristig	15.000 Euro	A 2.6.4	1.1; 2.2; 2.3

nicht ortsgebunden



1.4. Entsiegelung und Begrünung grauer Infrastruktur

Besonders das Gewerbegebiet Wallersheimer Weg zeichnet sich durch einen hohen Grad an Versiegelung und Bebauung aus. Gerade hier finden sich an heißen Tagen Überhitzungsgebiete. Zu einer Verbesserung des Mikroklimas tragen, stadtteilweit, gezielte Maßnahmen der Entsiegelung und Begrünung bei.



1.4.1. Dachbegrünung, Fassadenbegrünung und Flächenentsiegelung



Abbildung 69: Hoher Anteil versiegelter Fläche im Wallersheimer Weg

Problemlage:

Besonders das Gewerbegebiet entlang des Wallersheimer Weges, aber auch andere Bereiche des Fördergebietes, sind gekennzeichnet durch einen hohen Anteil versiegelter Flächen. Begrünte Dächer sowie Fassaden sind nicht oder in nur wenigen Be-

reichen vorhanden. Bisher werden Möglichkeiten zur Förderung für Dach- und Fassadenbegrünung sowie Flächenentsiegelung nur teilweise an Bürger*innen und Gewerbetreibende kommuniziert.

Zielsetzung:

Ziel ist es, mithilfe von Anreizprogrammen mehr Bürger*innen und Gewerbetreibende dazu zu bewegen, ihre Gebäude zu begrünen und Flächen zu entsiegeln und so zu einer Milderung der Überwärmungsbereiche beizutragen und die Aufenthaltsqualität zu steigern.

Maßnahme:

Mehr Dach-, Fassadenbegrünung und Flächenentsiegelung:

- Erstellung eines Konzeptes in Anlehnung an eine Modernisierungsrichtlinie mit dem Thema Begrünung
- gezielte Information von Bürger*innen und Gewerbetreibenden, um Anreize zur freiwilligen Entsigelung und Begrünung grauer Infrastruktur zu schaffen
- Schaffung/Kommunikation von Anreizprogrammen/Fördermaßnahmen
- Umweltbildung
- Prämierung stadtökologischer Vorzeigeprojekte

Eigentümer	Priorität	Geschätzte Ausgaben	Kofi-Nummer	Korrespondierende Planungen
privat	mittelfristig	5.000 Euro	A 1.3.3 (A 3.1.1)	



2.0 Lützel vernetzen

Barrierearme Vernetzung wichtiger
Grün- und Freiräume –
intern, inner- und überstädtisch



2.1. Mobilitätspunkt Bahnhof Koblenz-Lützel

Der Bahnhof Lützel birgt großes Potenzial für die inner- und überstädtische Anbindung Lützels und ist bezüglich neuer Mobilitätsformen, einer besseren Vernetzung im Quartier einer angemessenen Gestaltung und Adressbildung zukunftsfähig und nachhaltig zu entwickeln.



2.1.1. Bahnhofsplatz Lützel



Abbildung 70: Bahnhofsumfeld und Eingang zum Bahnsteig.



Abbildung 71: Mayener Straße gegen Westen. Der direkt angrenzende Bahnhof (rechts, nicht im Bild) ist hier, in unmittelbarer Nähe, nicht ausgeschildert.

Problemlage:

Der Bahnhof ist als **Ort des Wechsels** zwischen verschiedenen Verkehrsarten derzeit unattraktiv: Es fährt keine Buslinie den Bahnhof direkt an; die nächstgelegenen Haltestellen („An der Ringmauer“ und „Balduinbrücke“) sind jeweils ca. 200m entfernt. Die Parkplatzsituation für **PKW** ist eher unübersichtlich und ungeordnet. **E-Ladesäulen** gibt es nicht, ebenso wenig **Car-Sharing**-Möglichkeiten in unmittelbarer Nähe.

Abstellmöglichkeiten für Fahrräder sind nur unzureichend vorhanden. Ein **Bike-Sharing**-Angebot existiert nicht.

Insgesamt sind die Lützeler Bürger*innen neuen Verkehrsarten gegenüber recht offen eingestellt.

Der Bahnhofplatz und dessen Umgebung besitzen keine **Aufenthaltsqualität**: Der öffentliche Raum ist nicht klar als solcher ablesbar, schlecht beleuchtet, nicht beschildert und unmöbliert. Der Bahnhof ist aus den umliegenden Stadtquartieren nur über Umwege **erreichbar**, schlecht **ausgeschildert** und dadurch nur begrenzt wahrnehmbar.

Zielsetzung:

Ziel ist es, einen gut erreichbaren, barrierefrei zugänglichen Bahnhofsplatz zu gestalten, der ein Umsteigeort zwischen verschiedenen Mobilitätsarten ist, eine hohe Aufenthaltsqualität bietet und zum Ankommen und Verweilen einlädt.

Maßnahme:

Ort des Umsteigens

- Einrichtung einer Bushaltestelle unmittelbar am Bahnhof
- Ordnung der Parkplatzsituation. Dabei sollten E-Ladesäulen und CarSharing-Angebote vorgesehen werden.
- Einrichten sicherer und überdachter Abstellmöglichkeiten für Fahrräder. Dies sind etwa Bügel zum Anschließen der Räder. Um den Platz optimal ausnutzen zu können, wären auch doppelstöckige Fahrradstationen denkbar
- Etablieren einer Station für Bike-Sharing-Angebote

Ort des Ankommens und Verweilens – Steigerung der Aufenthaltsqualität

- Gliederung der Funktionsbereiche
- Möblierung und Begrünung des öffentlichen Bahnhofsumfeldes
- Übersichtliche Beleuchtung des Bahnsteiges und des Bahnhofsumfeldes
- Beschilderung und Informationen sowie Fahrkartenkauf-Stellen im Bahnhofsumfeld andeuten

Wahrgenommener gut erreichbarer Ort

- Schaffung neuer Wegeverbindungen für den Fuß- und Radverkehr (Fußgänger, Radfahrer, Rollerfahrer, Rollstuhlfahrende...) in die umliegenden Quartiere:
 - Rosenquartier
 - Gewerbegebiet
 - Wohngebiet an der Otto-Falckenberg-Straße
 - Wilhelm-Stöppler-Platz
 - Schüllerplatz
- Bessere Ausschilderung des Bahnhofes und Einbindung in ein Wegeleitsystem

Diese Maßnahme korrespondiert mit folgenden Maßnahmen des vorliegenden Konzeptes:

2.1.2 Aufwertung und barrierefreie Querung und Gestaltung der Bahnsteige

2.4.2 Entwicklung eines Wegeleitsystems

Eigentümer	Priorität	Geschätzte Ausgaben	Kofi-Nummer	Korrespondierende Planungen
öffentlich	kurzfristig	1.100.000 Euro	A 2.2.3 A 2.5.2	3.4; 3.5; 3.9; 6.10; 6.12



2.1.2. Aufwertung und barrierefreie Querung und Gestaltung der Bahnsteige



Quelle: GoogleEarth, Zugriff 2020.

Abbildung 72: Der Bahnsteig ist von Osten, nicht aber von Westen aus zugänglich.



Abbildung 73: Kaum Sitzmöglichkeiten auf dem Bahnsteig.

Problemlage:

Der **Zutritt zum Bahnsteig ist nicht barrierefrei**; er ist nur über eine Treppe möglich, was gerade mobilitätseingeschränkten Personen den Zugang erheblich erschwert. Die **Aufenthaltsqualität** des Bahnsteiges lässt sehr zu wünschen übrig; er ist ungenügend ausgeleuchtet und nur spärlich möbliert.

Der Bahnsteig ist derzeit **nur von Osten aus erreichbar**. Eine Öffnung der Unterführung nach Westen

fehlt. Hierdurch sind Oberlützel im Westen und Unterlützel im Osten an dieser Stelle nicht miteinander verknüpft.

Von Westen kommend muss man lange Umwege zum Eingang des Bahnhofes in Kauf nehmen. Dies führt vermehrt auch zur unerlaubten gefährlichen Querung der Bahngleise, um den Bahnsteig von Westen zu erreichen.

Zielsetzung:

Ziel ist es, den Bahnsteig Lützel als barrierefrei zugänglichen Ort zu gestalten, der für Fuß- und Radverkehr durch eine Unterführung einfach zu erreichen ist, ob von Ober- oder Unterlützel.

Maßnahme:

Bau einer (barrierefreien!) Querung unter der Bahntrasse:

- Diese ermöglicht die Zugänglichkeit des Bahnsteiges von Ost und West, außerdem stellt sie eine neue attraktive Verbindung von Ober- und Unterlützel her. (Referenzprojekt „Gleisquerung Winterthur, RotzlerKrebs)

Barrierefreier Ausbau des Bahnhofes

- Einrichtung eines Fahrstuhles
- Installation von genügend Beleuchtung
- Installation von Mobiliar für wartende Fahrgäste

Diese Maßnahme korrespondiert mit folgenden Maßnahmen des vorliegenden Konzeptes:

2.1.1 Bahnhofplatz Lützel

1.2.5 Qualifizierung des ehemaligen STOV-Geländes

Eigentümer	Priorität	Geschätzte Ausgaben	Kofi-Nummer	Korrespondierende Planungen
öffentlich	langfristig	k. A.	-	3.8; 6.4; 6.6; 6.7; 6.8; 6.9; 6.11; 6.23; 8.1; 9.2; 9.3



2.2. Neuordnung und Qualifizierung von Straßen und Wegen

Durch die großzügige Dimensionierung vieler Straßenzüge in Lützel bestehen große Potenziale, diese neu zu ordnen und zu qualifizieren. Neue Fuß- und Radwege sowie Aufenthaltsbereiche im Straßenraum können hergestellt werden. Straßenbegleitgrün lässt sich vielerorts integrieren. Für den Fuß- und Radverkehr können Wege attraktiver gestaltet und Gefahrenbereiche vermieden bzw. verringert werden, indem Funktionsbereiche klar abgegrenzt, Kreuzungsbereiche übersichtlicher gestaltet, Querungsmöglichkeiten installiert und Aufenthaltsmöglichkeiten geschaffen werden. Insgesamt kann durch die Neuordnung und Qualifizierung von Straßen die Durchwegung des Stadtteils für den Fuß- und Radverkehr und damit die Zugänglichkeit zu Grünflächen enorm verbessert werden.



2.2.1. Wallersheimer Weg



Abbildung 74: Keine Querungsmöglichkeit an der Kreuzung Henriette-Sontag-Straße.



Abbildung 75: Die unklare Zonierung und Mehrfachbelegung einzelner Fahrspuren durch mehrere Verkehrsarten führt oftmals zu Konflikten, hier am Wallersheimer Weg.

Problemlage:

Der Wallersheimer Weg stellt eine viel frequentierte, schnelle Achse für den motorisierten, aber auch den Fuß- und Radverkehr dar. Insgesamt ist der Wallersheimer Weg derzeit nicht klar gegliedert und ablesbar, was zu Nutzungskonflikten führt.

Für den **Radverkehr** existiert keine eigene Fahrspur und auch kein Schutzstreifen. Hier teilen sich die Radfahrenden die Straße mit dem motorisierten fahrenden und ruhenden Verkehr sowie den Fußgänger*innen, was zu Konflikten führt. Einige Kreuzungen weisen Verbesserungspotenziale auf, was Sicherheit und Übersichtlichkeit angeht. Am Wallersheimer Weg befinden sich im Bereich des Projektgebietes zwi-

schen Memeler und Andernacher Straße nur an den beiden Enden Straßenquerungen, nicht aber im Bereich von Bushaltestellen (Henriette-Sontag-Straße). Vor allem für Kinder birgt das Überqueren der Straße damit Gefahren. Die existierenden Fußwege werden teils auch zum Parken oder als Ladezone verwendet.

Eine **Begrünung des Straßenraumes** ist derzeit nur an wenigen Stellen gegeben. Ein Aspekt, der in vielen Beteiligungsaktionen von den Bürger*innen immer wieder als stark verbesserungswürdig eingestuft wurde. Auch eine Möblierung und Gestaltung des öffentlichen Straßenraumes fehlen im Wallersheimer Weg.

Zielsetzung:

Ziel ist es, den Wallersheimer Weg für alle Verkehrsarten sicher und möglichst konfliktfrei nutzbar zu machen, insbesondere für den Fuß- und Radverkehr und mit Straßenbegleitgrün die Aufenthaltsqualität sowie die klein-klimatische Situation deutlich zu verbessern.

Maßnahme:

Neuordnung und Ausbau des Wallersheimer Weges:

- Ausweisung von gesonderten Streifen für den Rad- und den motorisierten Verkehr
- Entstehung eines Grünstreifens zwischen den beiden Streifen, soweit es der Bestand erlaubt
- Realisierung einer Querungsmöglichkeit im Bereich der Henriette-Sontag-Straße für Fußgänger*innen und Radfahrer*innen
- Prüfung der bestehenden Kreuzungsbereiche am Kreisel zur Memeler Straße auf ihre Sicherheit für alle Verkehrsarten und, wenn nötig, Qualifizierung dieser Bereiche

- Beachtung einer ausreichenden und sicheren Querungsmöglichkeit insbesondere bei der Planung des neu entstehenden Kreisels an der Andernacher Straße, auch, um eine sichere Verknüpfung mit dem neu entstehenden Rosenquartier und dem Bahnhof Lützel zu gewährleisten

Diese Maßnahme korrespondiert mit folgenden Maßnahmen des vorliegenden Konzeptes:

1.4.1 Dachbegrünung, Fassadenbegrünung und Flächenentsiegelung

2.4.2 Entwicklung eines Wegeleitsystems

Eigentümer	Priorität	Geschätzte Ausgaben	Kofi-Nummer	Korrespondierende Planungen
öffentlich	kurzfristig	1.000.000 Euro	A 2.5.6 E 1.4.1	3.3; 3.6; 4.1; 5.2-5.4; 6.1-6.5; 6.10; 6.12-6.24; 7.1; 9.1; 9.3; 11.1; 12.1



2.2.2. Brenderweg



Abbildung 76: Ruhender Verkehr im Brenderweg. Begegnung Rad- und motorisierter Verkehr.

Problemlage:

Der Brenderweg ist als wichtige Verbindung zwischen Lützel und dem benachbarten Stadtteil Neuendorf eine vielfrequentierte Achse des motorisierten sowie des Fuß- und Radverkehrs. Besonders der **ruhende Verkehr** dominiert dabei den öffentlichen Raum und bedarf einer Neuordnung. Trotz abschnittsweiser 30er-Zone wird hier sehr schnell gefahren.

Auch zukünftig soll der Brenderweg als Hauptverkehrsroute des **Radverkehrs** fungieren. Indes existiert bisher kein eigener Fahrstreifen für Radfahrende, sie teilen sich die Fahrbahn mit dem motorisierten Verkehr. Dies führt zu Nutzungskonflikten. Gerade die zahlreichen (ein und aus-)parkenden Fahrzeugen behindern und gefährden Radfahrende.

Im Hinblick auf die Wohnnutzung am Brenderweg und die Nutzungsmischung in den Erdgeschosszonen sollte der Straßenraum für **Fußgänger*innen** deutlich aufgewertet und ausreichend Querungsmöglichkeiten geschaffen werden. Wie beim Radverkehr führt der ruhende Verkehr im Brenderweg auch für Fußgänger*innen oft zu Gefahrensituationen, vor

allem, wenn Menschen an dafür nicht vorgesehenen Stellen die Straße queren wollen, insbesondere Kinder: Denn der Brenderweg ist auch Teil des Schulwegs zur Hans-Zullinger-Schule und Goethe-Realschule Plus.

Querungsmöglichkeiten existieren bereits als Zebrastreifen. Allerdings sind einige Kreuzungen, die die Verbindung innerhalb des Wohngebietes und zu den Uferbereichen sicherstellen, nicht mit Querungsmöglichkeiten versehen (Kreuzung Otto Falckenberg-Straße; Kreuzung Schwarzer Weg). An bestimmten Querungspunkten häufen sich die Unfälle sowie an der Kreuzung zur Andernacher Straße. Als weitere Gefahrenstelle wird von Anwohnenden der Straßenübergang Höhe Otto-Falckenberg-Straße zum Netto genannt, hier wünscht man sich eine sichere Querungshilfe.

Eine Gestaltung und Möblierung des **Straßenraums** mit Sitzmobiliar, ausreichend Mülleimern oder auch Fahrradbügeln fehlt. Der Brenderweg ist mit einer teils beidseitigen Allee mit **Straßenbegleitgrün** versehen. Die Allee ist zum Teil lückenhaft. An vielen Baumscheiben sammelt sich Müll an.

Zielsetzung:

Ziel ist es, den Brenderweg durch eine Qualifizierung für alle Verkehrsarten sicher und möglichst konfliktfrei zu gestalten und die Aufenthaltsqualität zu stärken.

Maßnahme:

Neuordnung und Qualifizierung des Brenderweges:

- Neuordnung des ruhenden Verkehrs, um mehr Sicherheit und Aufenthaltsqualität für den Fuß- und Radverkehr zu schaffen
- Stärkung des Radverkehrs mit Markierungssymbolen auf der Straße
- Schaffung neuer sicherer Querungsmöglichkeiten für den Fuß- und Radverkehr: neuer Straßenquerungen im Bereich Otto-Falkenberg-Straße und Schwarzer Weg
- Unterpflanzung der Baumscheiben
- Ergänzung der Allee um fehlende Gehölze. Bei der Auswahl sind Art, Gattung und Sorte sowie Erziehungsform der Bestandsgehölze maßgebend.
- Möblierung des Straßenraums, etwa auf ehemaligen Parkständen, durch Fahrradbügel, Bänke und Mülleimer.

Diese Maßnahme korrespondiert mit folgenden Maßnahmen des vorliegenden Konzeptes:

- 1.3.1 Förderung der Biodiversität durch Blühstreifen**
- 2.4.2 Entwicklung eines Wegeleitsystems**

Eigentümer	Priorität	Geschätzte Ausgaben	Kofi-Nummer	Korrespondierende Planungen
öffentlich	mittelfristig	1.500.000 Euro	A 2.5.7 E 1.4.2	3.3; 3.6; 4.1; 5.2-5.4; 6.1-6.5; 6.10; 6.12-6.24; 7.1; 9.1; 9.3; 11.1; 12.1



2.2.3. Memeler Straße



Abbildung 77: Fußweg als Verbindung der Memeler mit der Neuendorfer Straße.



Abbildung 78: Memeler Straße zwischen Kreisel und Grenzmarkstraße

Problemlage:

Die Memeler Straße ist neben der Andernacher Straße die einzige durchgängige Nord-Süd-Verbindung. An ihr reihen sich wichtige Funktionsbereiche wie die KUFA in der Mayer-Alberti-Straße, das Gewerbegebiet Wallersheimer Weg, die Goethe-Realschule Plus und das Wohngebiet Brenderweg und Neuendorfer Straße sowie die Gartenanlage und die Grillwiese am Schartwiesenweg auf (von Nord nach Süd).

Die Memeler Straße gliedert sich in **drei Bereiche**:

1. normale Verkehrsstraße zwischen Kreisel und Grenzmarkstraße
2. Anliegerweg mit Pfostenabspernung entlang der Goethe-Realschule Plus bis zum Brenderweg
3. Fußpfad bis zur Neuendorfer Straße

Derzeit ist die Memeler Straße als durchgängige und öffentliche Verbindung nur bedingt wahrnehmbar und weist, vermüllt, einen Hinterhofcharakter auf. Östlich an die Memeler Straße angrenzende Bereiche (u.a. das Goethewäldchen) sind Teil des Fördergebietes „Soziale

Stadt Koblenz-Neuendorf“. Der westliche Teil der Memeler Straße wird zum Parken genutzt, vor allem von Mitarbeitenden des anliegenden Gewerbegebietes.

Für den **Fuß- und Radverkehr** ist die Memeler Straße durchgängig offen. Allerdings führen ein schlechter baulicher Zustand der Straße und fehlende Beleuchtung und Möblierung dazu, dass die Straße eher einen inoffiziellen und nicht klar öffentlichen Eindruck macht – besonders für Ortsfremde.

Das **straßenbegleitende Grün** an der Memeler Straße macht größtenteils einen ungepflegten und verwilderten Eindruck. Gerade das anliegende sukzessive aufgewachsene „Goethewäldchen“ gilt, obschon es von hohem biologischem Wert ist, gerade bei schlechter Witterung und Dunkelheit, als Angstraum. Im östlichen Teil der Achse hingegen, am Fußweg, der die Memeler Straße mit der Neuendorfer Straße verbindet, ist das begleitende Grün wenig qualifiziert und bietet Aufwertungspotenzial.

Zielsetzung:

Ziel ist es, die Memeler Straße durch Begrünung und Verkehrsberuhigung, Aufwertung und Ausgestaltung sowie Baumpflanzungen insbesondere als Fuß- und Radwegeverbindung zu qualifizieren und auszubauen.

Maßnahme:

Qualifizierung / Ausbau der Memeler Straße:

Bereich 1: Begrünung und Verkehrsberuhigung

- Ausweisung als verkehrsberuhigter Bereich
- Ausweisung und Zonierung von Parkflächen
- Aufbringung eines neuen und durchgängigen Straßenbelags; Ausbau der Straße in gleicher Breite
- Pflege und Auslichtung des dicht aufgewachsenen Straßenbegleitgrüns
- Aufwertung der Kreuzungssituation des Wingerdweges in Richtung Neuendorf

Bereich 2: Qualifizierung und Ausgestaltung

- Aufbringung eines neuen und durchgängigen Straßenbelags; Ausbau der Straße in gleicher Breite
- Pflege und Ordnung des dichten aufgewachsenen, straßenbegleitenden Grüns

Bereich 3: Aufwertung durch Anpassung an Bereich 2 sowie Baumpflanzungen

- Aufbringung eines neuen und durchgängigen Straßenbelags; Ausbau der Straße in gleicher Breite
- Anlegung von Blühstreifen und ggf. Strauchstrukturen an bisher wenig qualifizierten Wegen

Diese Maßnahme korrespondiert mit folgenden Maßnahmen des vorliegenden Konzeptes:

- 1.2.4 Temporäre öffentliche Nutzung des Schulhofs der Goethe-Realschule Plus**
- 1.3.1 Förderung der Biodiversität durch Blühstreifen**
- 3.1 Schaffung neuer Begegnungs- und Kommunikationsangebote**

Eigentümer	Priorität	Geschätzte Ausgaben	Kofi-Nummer	Korrespondierende Planungen
öffentlich	kurzfristig	400.000 Euro	A 2.5.8 E 1.4.3	3.3; 3.6; 4.1; 5.2; 5.3; 5.4; 6.1-6.5; 6.10; 6.12-6.24; 9.1; 9.3; 10.1; 11.1; 12.1



2.2.4.Schartwiesenweg



Abbildung 79: Illegale Müllablagerung am Schartwiesenweg.



Abbildung 80: Der Schartwiesenweg ist Zugang zum Campingpark, zum Rheinufer, zu den Sportanlagen und zu den Gärten auf der Schartwies.

Problemlage:

Der Schartwiesenweg erschließt **vielfältige Nutzungen**: das Rheinufer, den Campingpark, die vorhandenen Sportanlagen und die Gärten auf der Schartwies. Aufgrund dieser Vielzahl an Nutzungen herrscht im Schartwiesenweg ein reges Treiben: Radfahrer*innen, Fußgänger*innen, motorisierter Verkehr inklusive Wohnmobile.

Hinzu kommt, dass der motorisierte Verkehr im Schartwiesenweg oftmals zu schnell fährt. Dies birgt Gefahren für den Fuß- und Radverkehr. Aufgrund zu weniger ausgeschilderter **Parkplätze** kommt es auch am Schartwiesenweg oft zu „wildem Parken“, gerade an Sommertagen, wenn auf der Grillwiese und in den Gärten viel los ist.

Gerade nachts gilt die Gegend um den Schartwiesenweg als Angstraum. Dies liegt unter anderem an der schlechten Beleuchtung der öffentlichen Wege. Abstellmöglichkeiten für Fahrräder sind derzeit zu wenig gegeben, auch Mülleimer in ausreichender Anzahl werden von Beteiligten angeregt. Zwischen Fußgänger*innen und Radfahrenden kommt es teils zu Konflikten, da letztere aufgrund der Breite des Schartwiesenweges schnell unterwegs sind.

Im westlichen Bereich des Schartwiesenweges gibt es **Baumpflanzungen** auf Flächen der Stadt und des Wasserstraßen- und Schifffahrtsamtes. Diese sind gut gepflegt. Gerade im östlichen Bereich aber ist nicht klar zu unterscheiden zwischen öffentlichem Straßenbegleit- und privatem Gartengrün. Der Schartwiesenweg ist hier z.T. zugewachsen und unübersichtlich.

Zielsetzung:

Ziel ist es, den Schartwiesenweg mittels einer Verkehrsberuhigung und Neuordnung des Straßenraumes für die vielen Nutzenden zu qualifizieren und durch Begrünung und Ausgestaltung die Qualität zu erhöhen.

Maßnahme:

Ausbau des Schartwiesenweges:

Verkehrsberuhigung und Neuordnung des Straßenraumes:

- Einbau von Bremsschwellen, um die Geschwindigkeit des motorisierten Verkehrs zu verringern
- Gliederung des ruhenden Verkehrs und deutliche Ausweisung von Parkflächen für angrenzende Nutzungen
- Abgrenzung einer Fahrspur für Radfahrer*innen, etwa durch Asphaltgrafik.

Begrünung und Ausgestaltung:

- Rückschnitt der Gehölze im Bereich der Gartenanlage (mit Pächter*innen der Gärten absprechen)

- Einbau von Mobiliar wie Mülleimern und Hundekot-Beutel-Spendern in regelmäßigen Abständen und Fahrradbügel im Bereich der Rheinwiesen
- Installation und Optimierung der Beleuchtung entlang des Schartwiesenweges

Diese Maßnahme korrespondiert mit folgenden Maßnahmen des vorliegenden Konzeptes:

- 1.2.2 Uferpark und Gemeinschaftsgärten am Schartwiesenweg**
- 1.2.3 Gartenanlage Schartwiesenweg**
- 1.3.1 Förderung der Biodiversität durch Blühstreifen**
- 2.4.4 Verbindung des Rhein- und Moseluferweges**
- 3.2 Gemeinschaftsgärten mit ökologischer Station**

Eigentümer	Priorität	Geschätzte Ausgaben	Kofi-Nummer	Korrespondierende Planungen
öffentlich	kurzfristig	700.000 Euro	A 2.5.9 E 1.4.4	3.1; 3.2; 3.6; 4.1; 5.2-5.4; 6.1-6.5; 6.10; 6.12-6.24; 9.1; 9.3; 11.1; 12.1



2.2.5. Neuer Fußweg zum Volkspark



Abbildung 81: Blick vom Franzosenfriedhof die Böschung hoch Richtung Volkspark.

Problemlage:

Derzeit sind Friedhof und Volkspark, insbesondere für mobilitätseingeschränkte Menschen und gerade aus „Unterlützel“-Kommende, nur schwer zu erreichen und kaum wahrnehmbar. Die meisten der in Lützel Befragten geben zwar an, zufrieden mit dem

Volkspark als Freiraum zu sein – der Großteil der Bürger*innen hält sich hier jedoch selten bis nie auf – als Grund wurde bei Beteiligungen das Fehlen von kurzen und direkten Wegen genannt.

Zielsetzung:

Ziel ist es, die Erreichbarkeit des Volksparks und des Friedhofs durch die Anlage eines neuen Fußweges ausgehend vom Franzosenfriedhof zu verbessern.

Maßnahme:

Anlage eines neuen Fußweges:

- Entfernung Gehölze inklusive Wurzelwerk
- Herstellung eines **barrierefreien Fußweges** an der Böschung
- Entwicklung der Wegachse im Zusammenhang mit der Gesamtentwicklung der umgebenden Freiräume (wie bspw. STOV-Gelände)

Diese Maßnahme korrespondiert mit folgenden Maßnahmen des vorliegenden Konzeptes:

1.1.1 Volkspark

1.2.5 Qualifizierung des ehemaligen STOV-Geländes

2.3.5 Am Franzosenfriedhof

Eigentümer	Priorität	Geschätzte Ausgaben	Kofi-Nummer	Korrespondierende Planungen
öffentlich	kurzfristig	30.000 Euro	A 2.5.10	3.4; 3.5; 3.9; 6.10; 6.12



2.3. Punktuelle Aufwertung bestehender Straßen und Wege

Über punktuelle Aufwertungen von Straßenräumen und Wegen lässt sich die Durchwegung des Stadtteils und die Anbindung von Grünflächen für den Fuß- und Radverkehr enorm verbessern. Durch das Auffüllen von Baumpflanzungen und Unterpflanzungen entstehen durchgängig begrünte Straßenräume und können somit als Biotopvernetzungselemente fungieren.



2.3.1. Andernacher Straße



Abbildung 82: Blick in die Andernacher Straße, Ecke Mayer-Alberti-Straße, gen Süden.



Abbildung 83: Kreuzungsbereich Andernacher Straße/ Mayer-Alberti-Straße.

Problemlage:

Die Andernacher Straße ist eine **vielf befahrene Hauptverkehrsstraße**, die momentan prioritär für den motorisierten Verkehr dimensioniert ist und keine sicheren und attraktiven Fuß- und Radwegeverbindungen ermöglicht. Fehlende Querungsmöglichkeiten und die eingeschränkte Einsehbarkeit des Straßenraums führen häufig zu Gefahrensituationen und Unfällen. Die Kreuzungen Herberichstraße sowie Brenderweg sind in den vergangenen Jahren Unfallhäufungsstellen.

Im Verkehrsentwicklungsplan der Stadt Koblenz wird auf die Bedeutung der Andernacher Straße für den Fuß- und **Radverkehr** hingewiesen und ein Ausbau zu einer Hauptroute des Radverkehrs empfohlen. Ein separater Fahrstreifen für den Radverkehr existiert nicht. So fahren Radfahrende auf dem Bürgersteig oder der Straße, was wiederum zu Gefahrensituationen führt.

Der vorhandene Gehsteig an der Andernacher Straße ist im nördlichen Bereich und westlich der Bahnanlagen recht schmal. Über die gesamte Länge grenzt der **Fußweg** direkt und ohne Schutzstreifen an die vielbefahrene Straße an. Die fehlenden **Querungsmöglichkeiten** fallen vor allem im Bereich der Bushaltestellen und an wichtigen Kreuzungen wie Mayer-Alberti-Straße und Wallersheimer Weg auf. Kreuzungsbereiche wie der Eingangsbereich zur Mayer-Alberti-Straße oder der Bereich der Bahnunterführung sind nur schwer einsehbar und unstrukturiert.

Besonders von älteren Bürger*innen werden mehr **Sitzgelegenheiten** gewünscht, insbesondere für den Weg in die Stadt. **Straßenbegleitende Großbäume** sind an der Andernacher Straße fragmentarisch zu finden – eine durchgehende Allee gibt es nicht.

Zielsetzung:

Ziel ist es, die stark befahrene Andernacher Straße so zu qualifizieren, dass der Fuß- und Radverkehr sicher unterwegs ist.

Maßnahme:

Qualifizierung der Andernacher Straße:

- Markierung eines gesonderten ausgewiesenen **Fahrradstreifens**, wenn möglich mit Schutzstreifen, an der Westseite der Andernacher Straße
- Markierung/Bau neuer **Querungsmöglichkeiten** der Andernacher Straße, insbesondere im Bereich der Kreuzungen Herberichstraße, Mayer-Alberti-Straße und Theo-Mackeben-Straße
- Aufwertung und Neuordnung der Kreuzung Ecke Andernacher-/Mayer-Alberti-Straße
- Ergänzung der bestehenden Großbäume, um die Straße als wichtige Achse ablesbar zu machen
- Beachtung von ausreichenden und sicheren Que-

rungsmöglichkeiten bei der Planung des neu entstehenden Kreisels am Kreuzungspunkt Andernacher Straße / Wallersheimer Weg, auch, um eine sichere Verknüpfung mit dem neu entstehenden Rosenquartier und den Bahnhof Lützel zu gewährleisten.

Diese Maßnahme korrespondiert mit folgenden Maßnahmen des vorliegenden Konzeptes:

2.4.1 Schaffung von Blickbeziehungen über die Bahnlinie

Eigentümer	Priorität	Geschätzte Ausgaben	Kofi-Nummer	Korrespondierende Planungen
öffentlich	mittelfristig	160.000 Euro	A 2.5.11	3.3; 3.6; 4.1; 5.2-5.4; 6.1-6.5; 6.10; 6.12-6.24; 7.1; 9.1; 9.3; 11.1; 12.1



2.3.2. Neuendorfer Straße



Abbildung 84: Blick entlang der Neuendorfer Straße mit ruhendem und fahrendem Verkehr.



Abbildung 85: Die Hochwasserschutzmauer zwischen dem Grabeland und der Neuendorfer Straße.

Problemlage:

Die Neuendorfer Straße stellt neben dem Brenderweg eine wichtige Verbindung der Wohnbereiche von Lützel und Neuendorf dar. Sie trennt jedoch mit der südlich angrenzenden Hochwasserschutzmauer das Wohnquartier von der Gartenanlage „auf der Schartwies“ und den öffentlichen Grün- und Freianlagen am Rhein.

Die Neuendorfer Straße ist eine wichtige Achse für den **motorisierten Verkehr**. Dieser fährt teils zu schnell, was eine Gefahr für den Fuß- und Radverkehr darstellt.

Der **ruhende Verkehr** nimmt einen großen Teil des Straßenraumes ein. Die Bereiche zum Parken sind an sich klar zониert und markiert. Dennoch kommt es gerade im Hinblick auf die nahen Gartenanlagen und das Rheinufer oft zu wildem Parken entlang der Straße und auf den Gehwegen.

Für den **Radverkehr** existiert derzeit keine gesonderte Fahrspur; auf der Neuendorfer Straße herrscht Mischverkehr.

Sichere **Querungsmöglichkeiten für Fußgänger*innen** fehlen derzeit. Auch wenn die Neuendorfer Straße nicht breit ist, wären sie, gerade für Kinder und im Hinblick auf den zu schnell fahrenden motorisierten Verkehr, ein großer Zugewinn an Sicherheit.

Als **Straßenbegleitgrün** verläuft eine Baumreihe entlang der Neuendorfer Straße in Richtung Rhein. Entlang der Hochschutzmauer werden besonders Scherben, Müll und Hundekot von Bürger*innen kritisiert.

Zielsetzung:

Ziel ist es, die Neuendorfer Straße als wichtige Verbindung gerade für den Fuß- und Radverkehr sicherer und übersichtlicher zu gestalten und die Querverbindung zum Rheinufer zu stärken

Maßnahme:

Qualifizierung der Neuendorfer Straße:

Verbesserungen für Fuß- und Radverkehr

- Markierung eines gesonderten **Fahrradstreifens**
- Schaffung neuer sicherer **Querungsmöglichkeiten** für den Fuß- und Radverkehr – Höhe Memeler Straße, Schwarzer Weg, Netto-Parkplatz und Kuhweg
- vermehrte Kontrollen der Falschparkenden

Ausstattung und Begrünung

- Vorbeugung von „wildem“ Parken durch **Möblierung** wie Fahrradbügel
- Installation von **Mülleimern und Leerung** dieser

in regelmäßigen Abständen sowie besonders an den Zugängen zur Gartenanlage auf der Scharfwiese Installierung von Hundekot-Beutel-Spendern

- Auffüllung der **Baumreihe** um fehlende Gehölze (bei der Auswahl sind Art, Gattung und Sorte sowie Wuchsform der Bestandsgehölze maßgebend)

Diese Maßnahme korrespondiert mit folgenden Maßnahmen des vorliegenden Konzeptes:

2.4.4 Verbindung des Rhein- und Moseluferweges

Eigentümer	Priorität	Geschätzte Ausgaben	Kofi-Nummer	Korrespondierende Planungen
öffentlich	mittelfristig	120.000 Euro	A 2.5.12	3.3; 3.6; 4.1; 5.2-5.4; 6.1-6.5; 6.10; 6.12-6.24; 7.1; 9.1; 9.3; 11.1; 12.1



2.3.3. Mayer-Alberti-Straße



Abbildung 86: Blick von der Mayer-Alberti-Straße zur Kulturfabrik.



Abbildung 87: Ruhender Verkehr entlang der Mayer-Alberti-Straße.

Problemlage:

Die Mayer-Alberti-Straße ist mit unterschiedlichen gewerblichen, sozialen und kulturellen Nutzungen eine vielfältige Straße. Derzeit weist sie, durch mangelnde Gliederung, Beleuchtung und Anbindungsmöglichkeiten und punktueller Vermüllung, eher einen Hinterhofcharakter auf. Durch fehlende Zonierung kommt es zu Konfliktsituationen zwischen unterschiedlichen Verkehrsarten.

Ruhender Verkehr teils auf den Fußgängerüberwegen behindert den Fuß- und Radverkehr. Gleichzeitig sind einige Kreuzungsbereiche, insbesondere der Eingangsbereich von der Andernacher Straße, für **Radfahrende und Fußgänger*innen** nur schwer einsehbar und unstrukturiert. Auch die Eingangssituation von Norden (Wallerheimer Weg) ist schlecht einsehbar.

Es bestehen bereits einige **Baumpflanzungen** an der Mayer-Alberti-Straße; gerade an der Kreuzung Andernacher Straße bilden sie einen grünen Eingang. Die Baumpflanzungen können aber durchaus ergänzt werden.

Straßenmobiliar besteht an der Mayer-Alberti-Straße nicht. Hier wird von Lützeler*innen der Wunsch nach „Verschönerung“ angesprochen.

Zielsetzung:

Ziel ist es, die Mayer-Alberti-Straße durch eine klare Zonierung für die vielfältigen Nutzungen und Verkehrsteilnehmenden sicher und ansprechend zu qualifizieren.

Maßnahme:

Qualifizierung der Mayer-Alberti-Straße:

Diese Maßnahme korrespondiert mit folgenden Maßnahmen des vorliegenden Konzeptes:

Zonierung der Straße:

3.4 Kunst- und Kulturmeile an der Kulturfabrik und Mayer-Alberti-Straße

- Klare Zuweisung von Stellplätzen, Flächen für Gewerbe, Aufenthaltsbereichen und Anlieferung. Diese klare Zonierung sorgt für mehr Sicherheit für alle Verkehrsteilnehmer*innen.

3.7 Quartiersmanagement

Begründung:

- Auffüllung der Baumpflanzungen an der Mayer-Alberti-Straße; bei der Auswahl ist das Straßenbaumkonzept der Stadt Koblenz zu berücksichtigen.

Eigentümer	Priorität	Geschätzte Ausgaben	Kofi-Nummer	Korrespondierende Planungen
öffentlich	kurzfristig	30.000 Euro	A 2.5.13	3.6; 4.1; 5.2-5.4; 6.1-6.5; 6.10; 6.12-6.24; 9.1; 9.3; 11.1; 12.1



2.3.4. Theo-Mackeben-Straße



Abbildung 88: Blick Richtung Garagenhöfe.



Abbildung 89: Blick in die Fußgängerzuwegung der Theo-Mackeben-Straße.

Problemlage:

Die Theo-Mackeben-Straße stellt schon heute eine wichtige West-Ost-Verbindung für den Fuß- und Radverkehr dar; sie bindet die östlich gelegenen Wohn- und Gewerbebauten an den Bahnhof an. Mit der Entstehung des Rosenquartiers wird diese Bedeutung zunehmend größer werden. Zugleich wirkt sie als Puffer zwischen Gewerbegebiet im Norden und Wohngebiet im Süden. Die öffentliche Durchwegung ist, gerade für Ortsfremde, nicht direkt als solche ablesbar und wirkt, gerade aufgrund der geringen Dimensionierung, eher halböffentlich.

Zu den Geschossbauten an der benachbarten Otto-Falckenberg-Straße gehören die Garagen, die die Theo-Mackeben-Straße dominieren. Daneben findet der ruhende Verkehr auch außerhalb der Garagen auf der Straße Platz.

Für den **Fuß- und Radverkehr** auf der Theo-Mackeben-Straße existiert ein separater, gepflasterter Weg, sodass es hier zwischen Fuß- und Radverkehr und motorisiertem Verkehr nicht zu Konflikten kommt. Anwohner*innen formulieren aber gleichzeitig den Wunsch nach einer **Geschwindigkeitsbegrenzung** an Theo-Mackeben- und Otto-Falckenberg-Straße. Indes kommt es manchmal zu Nutzungskonflikten zwischen Radfahrenden und Fußgänger*innen. Eine sichere **Querungsmöglichkeit** der Andernacher Straße, die die Theo-Mackeben-Straße mit der Feldstraße verbinden würde und damit den Bahnhof Lützel fußläufig sicher anbinden würde, fehlt derzeit.

Gewünscht werden im Verlauf der Theo-Mackeben-Straße insbesondere mehr Mülleimer. Gerade von älteren Menschen werden zudem Bänke angeregt, auf denen man auf dem Weg in die Stadt Rast machen kann.

Zielsetzung:

Ziel ist es, die Theo-Mackeben-Straße als Verbindung für den Fuß- und Radverkehr zu stärken und mithilfe von Querungsmöglichkeiten, Geschwindigkeitsbegrenzung sowie neuer Ausstattung zu qualifizieren.

Maßnahme:

Qualifizierung / Teilausbau der Theo-Mackeben-Straße:

Neuordnung des Straßenraumes:

- Prüfung einer Verbreiterung des Geh- und Radweges im Bereich des Parkhauses und Blindenwerkes
- Schaffung einer Querungsmöglichkeit der Andernacher Straße, um dadurch eine sichere Verbindung von Feldstraße und Theo-Mackeben-Straße und gleichzeitig eine sichere Fuß- und Radverkehrs-Anbindung des Bahnhofes zu schaffen
- Prüfung einer möglichen Geschwindigkeitsbegrenzung (Tempo 30) der Theo-Mackeben-Straße

Ausstattung des Straßenraumes:

- Beleuchtung, insbesondere für den Fuß- und Radverkehr
- Beschilderung der Theo-Mackeben-Straße als öffentliche Verbindung
- Aufstellung von Bänken und Mülleimern in regelmäßigen Abständen

Diese Maßnahme korrespondiert mit folgenden Maßnahmen des vorliegenden Konzeptes:

1.2.1 Theo-Mackeben-Straße – „Grüne Fuge“

2.4.2 Entwicklung eines Wegeleitsystems

3.5 Nachbarschaftslabor in der „Grünen Fuge“

Eigentümer	Priorität	Geschätzte Ausgaben	Kofi-Nummer	Korrespondierende Planungen
öffentlich	mittelfristig	27.000 Euro	A 2.5.14	3.6; 4.1; 5.2-5.4; 6.1-6.5; 6.10; 6.12-6.24; 9.1; 9.3; 11.1; 12.1



2.3.5. Querung Campingpark



Abbildung 90: Der Zaun des Campingparks begrenzt das Ufer.



Abbildung 91: Direkter Zugang des Rheinufer vom Schartwiesenweg über den Campingpark nicht möglich.

Problemlage:

Der Campingpark am Rheinufer hat für Camper*innen eine optimale Lage. Für die Bewohnenden von Lützel, die aus den Wohngebieten an den Rhein wollen, stellt der Campingpark eher eine Barriere dar.

Aktuell gibt es keine kurze und direkte Zuwegung zum Ufer. Umwege über das Biotop Neuendorf oder den Schartwiesenweg müssen von den Lützelern aktuell in Kauf genommen werden.

Zielsetzung:

Ziel ist es, mit einer Querung über den Campingpark den Uferbereich besser mit den Wohngebieten oberhalb der Neuendorfer Straße zu verbinden.

Maßnahme:

Qualifizierung der Wegeverbindungen zum Ufer:

- Verlängerung der Fußwegeverbindungen von der Schartwiese (Dickersweg und der Memeler Straße) zum Leinpfad am Rheinufer über den Campingpark
- teilweise Öffnung der Zaunanlage des Campingparks für Fußgänger, zumindest zeitweise (beispielsweise über Tore, die tagsüber offen sind)
- Nutzung der vorhandenen Wege des Campingparks

Diese Maßnahme korrespondiert mit folgenden Maßnahmen des vorliegenden Konzeptes:

2.2.4 Schartwiesenweg

Eigentümer	Priorität	Geschätzte Ausgaben	Kofi-Nummer	Korrespondierende Planungen
öffentlich	mittelfristig	20.000 Euro	A 2.5.15	3.2; 6.10; 6.12-6.15; 9.3



2.3.6. Am Franzosenfriedhof



Abbildung 92: „Am Franzosenfriedhof“, Eingangssituation von der Andernacher Straße. Derzeit ist die Straße eine Sackgasse.

Problemlage:

Momentan handelt es sich bei der Straße „Am Franzosenfriedhof“ um eine Sackgasse. Weil die anliegenden Grünflächen nur mäßig gepflegt sind und besonders der hintere Teil der Straße ungegliedert wirkt, macht die Straße den Eindruck eines Hinterhofes. Im Falle einer städtebaulichen Aufwertung und Öff-

nung des südlich angrenzenden ehemaligen STOV-Geländes wird der Straße „Am Franzosenfriedhof“ eine größere Bedeutung zukommen, besonders für den Fuß- und Radverkehr. Unter anderem ist die neu entstehende Verbindung als eine der Haupt-Radschnellrouten der Stadt Koblenz angedacht (s. Radentwicklungsplan Koblenz).

Zielsetzung:

Ziel ist die Qualifizierung der Straße am Franzosenfriedhof als wichtige Achse für den Fuß- und Radverkehr zur Anbindung des ehemaligen STOV-Geländes sowie des Friedhofs und des Volksparks.

Maßnahme:

Qualifizierung der Straße Am Franzosenfriedhof:

Kurzfristig:

- Aufwertung der Straße im Bereich des Zugangs zum Friedhof und Volkspark
- Pflege der Grünstreifen

Mittel-/Langfristig (im Falle einer Öffnung des ehem. STOV):

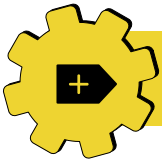
- Aufwertung und Gliederung der Kreuzung zur Andernacher Straße
- Anbindung der Straße an das neu qualifizierte

- Wegenetz des ehem. STOV-Geländes im Süden
- Zonierung der Straße; Ausweisung eines gesonderten Radschnellweges
 - Installierung einer Beleuchtung
 - Erweiterung der bestehenden Baumbepflanzungen

Diese Maßnahme korrespondiert mit folgenden Maßnahmen des vorliegenden Konzeptes:

- 1.2.5 Qualifizierung des ehemaligen STOV-Geländes**
- 2.2.5 Neuer Fußweg zum Volkspark**

Eigentümer	Priorität	Geschätzte Ausgaben	Kofi-Nummer	Korrespondierende Planungen
öffentlich	langfristig	36.000 Euro	A 2.5.16	3.4; 3.5; 3.6; 4.1; 5.2; 5.3; 6.1-6.5; 6.10; 6.12-6.24; 9.1; 9.3; 11.1; 12.1



2.4. Sonstige Vernetzungsmaßnahmen

Durch die Bahngleise, das Gelände der WSV und den Campingpark sind gerade für den Fuß- und Radverkehr große Umwege in Kauf zu nehmen, die über die Schaffung von Querungsmöglichkeiten vermieden werden können. Die Schaffung von Blickbeziehungen kann auch als Brückenschlag dienen und zur Attraktivierung von Straßen und Wegen führen. Eine zielführende Beschilderung von Wegen ermöglicht eine bessere Orientierung und Verkürzung von Wegen.



2.4.1. Schaffung von Blickbeziehungen über die Bahnlinie



Abbildung 93: Die langgezogene, übermannshohe Mauer trennt Ober- und Unterlützel auch optisch voneinander.

Problemlage:

Die langgezogene und ca. zwei Meter hohe Mauer zwischen Bahngleisen und Andernacher Straße engt den Straßenraum visuell ein und verwehrt den Blick

auf die gegenüberliegende Feste Franz bzw. den Petersberg. Dies verstärkt zusätzlich die Trennung von Ober- und Unterlützel.

Zielsetzung:

Ziel ist es, mit dem Einbau von Sichtfenstern in der Mauer die Vernetzung von Ober- und Unterlützel auch optisch zu fördern.

Maßnahme:

Blickbeziehungen über die Bahnlinie schaffen:

- Partielle Öffnung der Sichtschutzmauer zwischen Andernacher Straße und Gleisanlagen in Abstimmung mit der Deutschen Bahn AG
- Einbau von Sichtfenstern an geeigneten Stellen, sodass der Blick über die Bahngleise und in Richtung Petersberg möglich ist
- Gestaltung der Mauer durch Kunst oder auch Begrünung (in Kombination mit dem Verfügungsfonds könnte auch ein Projekt mit Jugendlichen zur künstlerischen Gestaltung der Mauer entwickelt werden)

Diese Maßnahme korrespondiert mit folgenden Maßnahmen des vorliegenden Konzeptes:

2.3.1 Andernacher Straße



Abbildung 94: Beispiel einer künstlerischen Gestaltung. KLEBEBANDE in Action – Tape Art at finest, von THE CLUBMAP
 Quelle: www.klebebande-berlin.com

Eigentümer	Priorität	Geschätze Ausgaben	Kofi-Nummer	Korrespondierende Planungen
privat	mittelfristig	50.000 Euro	A 2.6.5	

nicht ortsgebunden



2.4.2. Entwicklung eines Wegeleitsystems

Problemlage:

Die bestehenden Wege in Koblenz-Lützel verfügen über kein Wegeleitsystem zur Besucherlenkung oder zur Verbesserung der allgemeinen Orientierung. Wichtige öffentliche Einrichtungen wie der Bahnhof oder die Kulturfabrik sind in Lützel für Nichtortsansässige nur sehr schwer zu finden. Auch bestehende

Freiräume wie der Volkspark, das Theodor-Heuss-Ufer und die Grillwiesen am Rheinufer befinden sich, durch Straßen, Gleise und private Nutzungen abgeschnitten, momentan in isolierter und zum Teil schwer zugänglicher Lage. Der Volkspark zum Beispiel ist daher kaum bekannt und wird nicht viel genutzt.

Zielsetzung:

Ziel ist es, ein Fuß- und Radwegeleitsystem zu entwickeln, das die bestehenden und die zukünftigen Wegeverbindungen in Koblenz-Lützel besser miteinander verknüpft, eine gute Orientierung innerhalb des Quartiers ermöglicht und auf die verschiedenen öffentlichen Freiräume und historischen Zeitzeugnisse Lützels hinweist.

Maßnahme:

Entwicklung eines Wegeleitsystems:

- Das Wegeleitsystem kann aus verschiedenen Elementen bestehen, die aufeinander abgestimmt, eine gute Orientierung in Koblenz-Lützel ermöglichen.
- Möglich wären dafür sowohl eine Kombination aus Beschilderungen und Markierungen auf den Wegen als auch eine Gestaltung mit einheitlichen Belägen und wiederkehrenden Ausstattungselementen.
- Es könnten sich verschiedene Leitsysteme unterschiedlicher Thematik zu einem Gesamtsystem ergänzen, welches nicht nur einer besseren Orientierung dient, sondern auch über die Geschichte, die Kultur und die Landschaftsräume Lützels informiert.
- Vor allem auf die kulturhistorischen Zeitzeugnisse wie die Feste Franz, das Marceau Denkmal und den Franzosenfriedhof sollte dabei Bezug genommen werden.

- Aber auch auf die bestehenden und die neuen öffentlichen Freiräume, wie den Volkspark und den Uferpark, sollte hingewiesen werden.
- Darüber hinaus bedarf es einer Beschilderung von Radwegen und einer Verbesserung der Orientierung an Eingangs- und Kreuzungsbereichen, wie der Kreuzung Mayener-/Bodelschwingstraße, der Andernacher/Herberichstraße, der Andernacher Straße/Balduinbrücke sowie der Mayener Straße in Höhe des Bahnhofs.

Diese Maßnahme korrespondiert mit folgenden Maßnahmen des vorliegenden Konzeptes:

Handlungsfeld 2: Lützel vernetzen



Abbildung 95: Beschilderung und touristisches Leitsystem Eberswalde, von Dr. Nice,
 Quelle: <https://drnice.de/wandgestaltung-architektur/orientierung-im-raum/eberswalde-zu-fuss-entdecken/>



Abbildung 96: Wegeleitsystem ZOB/Bahnhof Halle (Saale), Quelle: Foto: Franziska Schieferdecker

Eigentümer	Priorität	Geschätzte Ausgaben	Kofi-Nummer	Korrespondierende Planungen
öffentlich	kurzfristig	15.000 Euro	A 2.6.6	3.1; 3.4; 3.5; 6.10; 6.12; 6.22; 9.3



2.4.3. Brückenschlag über die Gleise



Abbildung 97: Blick über die Gleisanlage und die Fläche des geplanten Rosenquartiers zur Feste Franz.

Problemlage:

Die Gleise wirken als starke und nur an wenigen Stellen überquerbare Barriere, die Ober- und Unterlützel voneinander trennt. Eine Unterquerung ist nur an der Mayener Straße und der Andernacher Straße möglich. Dazwischen liegen ca. 1,1 Kilometer unüberwindbare Gleisanlagen.

Besonders die Schaffung einer Verbindung über die Gleise, um bspw. auch die Bodelschwingsiedlung besser anzubinden, wurde von den Bürger*innen in vielen Beteiligungsaktionen angeregt.

Zielsetzung:

Ziel ist es, mithilfe eines Brückenschlags über die Gleise die Anbindung von Unter- und Oberlützel für den Fuß- und Radverkehr deutlich zu verbessern.

Maßnahme:

Schaffung eines Brückenschlages über die Gleise:

- Konzeption für Brückenschlag (Fahrrad- und Fußgängerbrücke) über die Gleise in Höhe des Rosenquartiers bis zum Vorplatz Kehlturm Feste Franz in Abstimmung mit der Deutschen Bahn AG
- Einbeziehung der Planungen zum Wagenhausgelände- bzw. ehemaliges STOV-Gelände (siehe Abb. 98)
- Einbeziehung der Planungen und städtebaulichen Konzeption zum Rosenquartier (siehe Abb.: 99)

Diese Maßnahme korrespondiert mit folgenden Maßnahmen des vorliegenden Konzeptes:

1.2.5 Qualifizierung des ehemaligen STOV-Geländes

3.3 Zukunftswerkstatt Lützel - Aktivierung des ehemaligen STOV-Geländes



Abbildung 98: Fußgänger- und Radbrücke. Freiraumplanerische Studie Umfeld Feste Kaiser Franz, STOV-Gelände – Lageplanausschnitt Variante 1. FRL – Franz Reschke Landschaftsarchitektur 2020.



Abbildung 99: Vision Brückenschlag. Städtebauliche Konzeption Rosenquartier – Koblenz-Lützel (aurelis Real Estate GmbH & Co. KG, tobe STADT städte.bau.planung.dialog 2016)

Eigentümer	Priorität	Geschätzte Ausgaben	Kofi-Nummer	Korrespondierende Planungen
öffentlich + privat	langfristig	k. A.		3.4; 3.5; 6.10; 6.11; 6.12



2.4.4. Verbindung des Rhein- und Moselufers



Abbildung 100: Kleine Beschilderung macht auf das Umlenken des Radweges aufmerksam.



Abbildung 101: Zugang von der Blumenstraße zum Theodor-Heuss-Ufer.

Problemlage:

Entlang des Theodor-Heuss-Ufers verläuft ein Teil des Rhein-Radweges. Dieser kann in Lützel jedoch nicht komplett am Ufer von Rhein und Mosel entlanglaufen, und muss einen Umweg durch die Straßen Lützels machen. Begründet ist dies durch die **nicht zugänglichen Uferabschnitte** im Bereich des Sicherheitshafens, welche sich im Eigentum der Wasserstraßen- und Schifffahrtsverwaltung befinden.

Aktuell verläuft der ausgeschilderte Radweg am Theodor-Heuss-Ufer nur bis auf Höhe der Blumenstraße und leitet dann die Radfahrenden mit einem kleinen, kaum zu erkennendem Schild über die Blumenstraße,

die Neuendorfer Straße und den Schartwiesenweg (siehe Abb. 85). Wer diesen Hinweis übersieht, findet sich bald in einer Sackgasse wieder mit Blick auf die Einfahrt des Sicherheitshafens und muss umkehren. Fußgänger*innen und Radfahrer*innen müssen an dieser Stelle einen ca. 850 Meter langen Umweg um das Gelände der Wasserstraßen- und Schifffahrtsverwaltung in Kauf nehmen.

Die Bürger*innen wünschen sich eine Verbesserung der aktuell unübersichtlichen und schlecht ausgeschilderten Situation.

Zielsetzung:

Ziel ist es, die Uferwege an Mosel und Rhein für den Fuß- und Radverkehr auf attraktiven und gut beschilderten Wegen miteinander zu verbinden.

Maßnahme:

Verbindung des Rhein- und Moselufers über Blumenstraße, Neuendorfer Straße und Schartwiesenweg optisch verbessern:

- Eine klare Ausschilderung der Radwegführung über die Gartenstraße und somit Verhinderung der Nutzung der Sackgasse durch:
 - Aufbringung von Asphaltgrafiken
 - Anbringung ausreichend großer Schilder
 - Beschilderungen durch ein Wegeleitsystem

Mittel- / langfristig Brückenschlag über die Hafeneinmündung der Wasserstraßen- und Schifffahrtsverwaltung

- Konzeption in Abstimmung mit der Wasserstraßen- und Schifffahrtsverwaltung für einen durchgehenden Ufer-Fuß- und Radweg durch eine Brücke über die Hafeneinmündung und Wegführung über das Gelände des Wasserstraßen- und Schifffahrtsverwaltung.

Diese Maßnahme korrespondiert mit folgenden Maßnahmen des vorliegenden Konzeptes:

- 1.1.1. Theodor-Heuss-Ufer**
- 2.2.3 Schartwiesenweg**
- 2.3.2 Neuendorfer Straße**
- 2.4.2 Entwicklung eines Wegeleitsystems**

Eigentümer	Priorität	Geschätzte Ausgaben	Kofi-Nummer	Korrespondierende Planungen
öffentlich	kurzfristig	Siehe M 2.4.2 Entwicklung eines Wegeleitsystems	A 2.6.6	3.1; 6.10; 6.11; 6.12; 7.1



3.0 In Lützel zusammenkommen

Schaffung öffentlich zugänglicher sozialer und kultureller Hotspots durch Nach- und Zwischennutzung bestehender Flächen

nicht ortsgebunden



3.1. Schaffung neuer Begegnungs- und Kommunikationsangebote



Abbildung 102: Viele Fußwege, wie hier die Memeler Straße, bieten keine Möglichkeit für Treffpunkte.

Problemlage:

Treffpunkte im Freien, für alle Generationen und ohne Konsumzwang, sind im Fördergebiet kaum zu finden. Ein Wunsch, der bei vielen Beteiligungsaktionen von Bürger*innen genannt wurde. Viele Straßen und öf-

fentliche Flächen bieten im Fördergebiet wenig bis keine Aufenthaltsqualität und außer Spielplätzen für Familien mit kleinen Kindern gibt es kaum geeignete Treffpunkte.

Zielsetzung:

Ziel ist es, Straßen und Plätze als Begegnungs- und Kommunikationsorte für die Bürger*innen zu gestalten, um mehr Aufenthaltsqualität und Kontaktmöglichkeiten im Fördergebiet zu schaffen.

Maßnahme:

Qualifizierung des öffentlichen Raums durch neue Begegnungs- und Kommunikationsangebote:

- Erstellung eines gemeinsam mit Bürger*innen, Institutionen und Vereinen entwickelten Konzeptes für den Ort und die Art von Angeboten. Einrichtung von „Kommunikationsinseln“ an verschiedenen Stellen im Fördergebiet – bspw. mit
 - Bänken (siehe Abb. 88)
 - generationsübergreifend vielfältig nutzbaren Spielgeräten
 - Hochbeeten
 - Asphaltgrafiken
- Umsetzung ggfls. über Verfügungsfonds

Diese Maßnahme korrespondiert mit folgenden Maßnahmen des vorliegenden Konzeptes:

3.8 Verfügungsfonds



Abbildung 103: Flexible Stadtmöblierung als Beispiel. Livable Cities GmbH 2020

Eigentümer	Priorität	Geschätzte Ausgaben	Kofi-Nummer	Korrespondierende Planungen
öffentlich	kurzfristig	Verfügungsfonds	A 1.2.5	3.3; 6.14



3.2. Grüner Treff

Problemlage:

Im Uferbereich Lützels befindet sich außer dem Restaurant auf dem Campingparkgelände kein gastronomisches Angebot. Ein Café oder Restaurant mit Außensitzbereich im Grünen ist im Stadtteil nicht vor-

handen. Auch fehlt es am Uferbereich sowie im gesamten Untersuchungsgebiet an öffentlich nutzbaren Räumlichkeiten für alle Alters- und Nutzergruppen.

Zielsetzung:

Ziel ist es, in den Gemeinschaftsgärten des Uferparkes einen „Grünen Treff“ zu etablieren, der als Treffpunkt, Café, Bildungs- oder auch Veranstaltungsraum, generations- und nutzerübergreifende Angebote schafft und notwendige Infrastruktur für den Uferpark bereitstellt.

Maßnahme:

Aufwertung des Uferbereiches sowie Erhöhung der Aufenthalts- und Nutzungsqualität durch Schaffung eines öffentlichen Treffpunktes:

Grüner Treff:

- Entwicklung und Umsetzung eines Nutzungskonzeptes
- Umweltbildung öffentlich zugänglich und erfahrbar machen

Schaffung öffentlich nutzbarer Räumlichkeiten sowie Bereitstellung von notwendiger Infrastruktur

- Entstehung von Räumlichkeiten, die gemeinschaftlich von allen Altersgruppen und Nutzergruppen genutzt werden können.
- Schaffung der Möglichkeit einer öffentlichen Anmietung der Räumlichkeiten für kleine Feste und Veranstaltungen

- Schaffung von Lagerräumen und Infrastruktur etwa für das Sommerkino (KUK) und andere kulturelle Veranstaltungen am Ufer
- Bereitstellung eines Wasser- und Stromanschlusses
- Bereitstellung von Umkleiden und Sanitäranlagen
- Ausstattung mit öffentlichen Toiletten

Ermöglichung einer gastronomischen Nutzung und Schaffung eines Treffpunktes:

- Betreibung eines Cafés oder Imbisses könnte aus einer Initiative vor Ort kommen
- Hochwasserschutzkonforme Installation und Gestaltung
- Nutzung als Treffpunkt für die Nutzer*innen des Sportbereichs, Pächter*innen der Gartenparzellen, Anwohner*innen oder auch für die Gäste des Campingparks

Belegung des Außenraumes durch öffentliche Nutzungen

- Durchführung von regelmäßigen Veranstaltungen, wie das bereits etablierte Stadtteilfrühstück oder Bürgerfest/Sommerfest. Umsetzung ggfls. über Verfügungsfonds

Diese Maßnahme korrespondiert mit folgenden Maßnahmen des vorliegenden Konzeptes:

1.2.2 Uferpark und Gemeinschaftsgärten am Scharwiesenweg

1.2.3 Gartenanlage Scharwiesenweg

Eigentümer	Priorität	Geschätzte Ausgaben	Kofi-Nummer	Korrespondierende Planungen
öffentlich	mittelfristig	1.000.000 Euro	A 3.4.1	



3.3. Zukunftswerkstatt Lützel – Aktivierung des ehemaligen STOV-Geländes



Abbildung 104: Ein leerstehendes Wagenhaus auf dem ehemaligen STOV-Gelände.

Problemlage:

Das ehemalige Gelände der Standortverwaltung der Bundeswehr (STOV) ist derzeit nicht öffentlich zugänglich. Auf dem Gelände befinden sich mehrere ehemalige Bundeswehrgebäude, Fahrzeughallen und eine Güterwagohalle. Zwei gründerzeitliche Gebäude nördlich der Feste Franz fallen durch ihre Backsteinfassaden und untergliederte Rundbogenfenster auf. Die Gebäude stehen schon lange leer und befinden sich in einem entsprechenden Zustand. Auch der Vorplatz am Kehlturn ist wie das gesamte Gelände der ehemaligen Standortverwaltung für die Öffentlichkeit nicht zugänglich und liegt wie in einem „Dornröschenschlaf“.

Laut Meinung vieler Bürger*innen bei Beteiligungsaktionen bietet das Gelände großes Potenzial als Raum für viele Nutzungen. Vorstellen könnten sich die Beteiligten „Urban Gardening“, einen Schulgarten, die Ansiedelung von Bienenstöcken sowie Räume für Kunst- und (Sub-)Kultur. Lärmerzeugende Gruppierungen, wie Musikbands oder Trommelgruppen, haben in Koblenz große Schwierigkeiten, Proberäume zu finden.

Zielsetzung:

Ziel ist es, das Wagenhaus- und ehemalige STOV-Gelände mit verschiedenen Angeboten/Räumlichkeiten für die Öffentlichkeit sowie (sub-)kulturellen Nutzungen oder auch Niederlassungen von Handwerkern und Kleingewerbe zu aktivieren und in das öffentliche Leben miteinzubeziehen.

Maßnahme:

Im Vorfeld wurde im Auftrag der Stadt Koblenz eine freiraumplanerische Studie zum Umfeld Feste Kaiser Franz, STOV-Gelände erarbeitet. In dieser wurden drei Varianten dargestellt. Aus Platzgründen wird im vorliegenden Dokument nur eine der Varianten dargestellt. Die Ergebnisse Studie dienen als Diskussionsgrundlage für die weitere Entwicklung.

Aktivierung des ehemaligen STOV-Geländes:

- Entwicklung einer Gesamtkonzeption für das Gelände und die teilweise erhaltenswerte Gebäudesubstanz unter Berücksichtigung der städtebaulichen Integration der Feste Franz (siehe Freiraumplanerische Studie zum Umfeld Feste Kaiser Franz)
- Verhandlung mit der BIMA über Erwerb der Flächen und Gebäude (zumind. für die Umsetzung der Entwicklungsziele notwendige Teilflächen)

Mögliche Nutzungen, die zur Aktivierung des STOV-Geländes beitragen können:

- Café und Galerie/Ateliergebäude mit vorgelagertem Freibereich
- Indoor-Sporthalle
- Hostel
- (Sub-)Kultur, Proberäume oder als Club
- Entstehung eines sozialen Zentrums mit Café
- Installation einer Tribüne am Kehlturm zur freien Bespielung durch Konzerte, Theater oder Feste
- Gebäude für Start-Up und Handwerk
- Ort für Indoor-Veranstaltungen
- Jugendzentrum
- Interkulturelle Begegnungsstätte

Diese Maßnahme korrespondiert mit folgenden Maßnahmen des vorliegenden Konzeptes:

1.2.5 Qualifizierung des ehemaligen STOV-Geländes

2.4.3 Brückenschlag über die Gleise

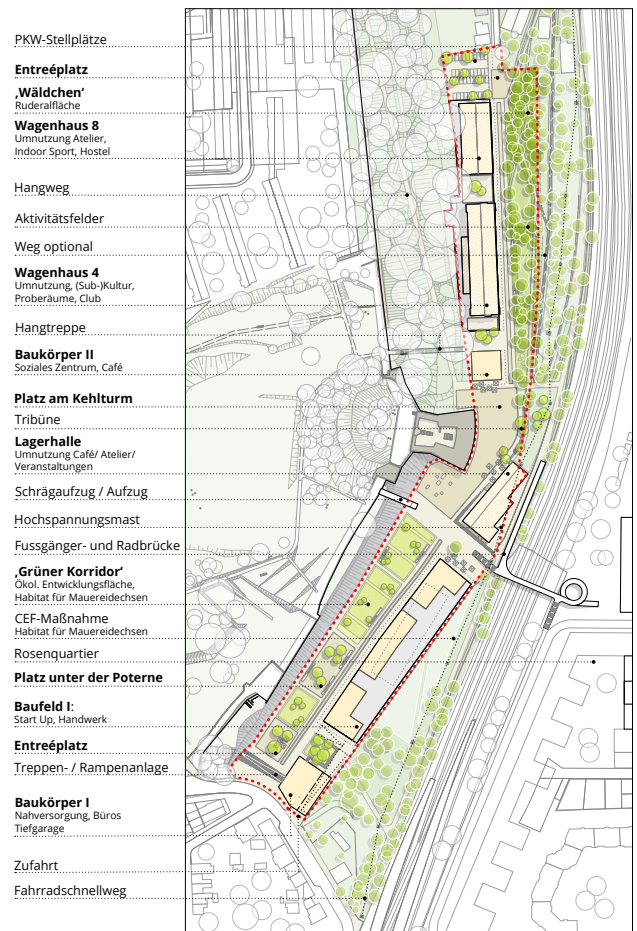


Abbildung 105: Variante 1. Lageplan. Freiraumplanerische Studie Umfeld Feste Kaiser Franz, STOV Gelände 2020.

Eigentümer	Priorität	Geschätzte Ausgaben	Kofi-Nummer	Korrespondierende Planungen
öffentlich	mittelfristig	10.000 Euro	A 1.3.4	



3.4. Kunst- und Kulturmeile an der Kulturfabrik und Mayer-Alberti-Straße



Abbildung 106: Der große, asphaltierte Parkplatz ohne Aufenthaltsqualität an der Kulturfabrik ist nur zu Veranstaltungen voll besetzt.

Problemlage:

Die **Kulturfabrik** (KUFA) zieht derzeit mit ihrem Angebot überwiegend ein kulturinteressiertes Publikum aus anderen Stadtteilen und der Umgebung an.

Die **Parkplätze** der KUFA befinden sich auf einer großen asphaltierten Fläche, die eines besseren Parkraummanagements bedarf. Die Parkfläche ist nur bei Veranstaltungen der KUFA ausgelastet, ansonsten ist diese Fläche kaum belegt. Der riesige, asphaltierte Parkplatz vor dem Gebäude der Kulturfabrik bietet viel Potential, aber kein schönes Ambiente für Freiluftveranstaltungen im Sommer. Im Sommer 2020 fanden, bedingt durch die Corona-Pandemie, erstmals solche Veranstaltungen statt.

Auch die **Mayer-Alberti-Straße** hat deutlich Aufwertungspotential und bietet mit ihrem Hinterhofcharakter keine attraktive Anbindung an die ansässigen Kultureinrichtungen. Orte der Kommunikation oder Begegnung fehlen. Eine „Verschönerung“ der Mayer-Alberti-Straße wurde in den Beteiligungsveranstaltungen von Bürger*innen gewünscht.

Zielsetzung:

Ziel ist es, die Kulturfabrik und die Mayer-Alberti-Straße als „Kunst- und Kulturmeile“ mit multifunktional nutzbaren Außenflächen, als Ort der kulturellen Begegnung und für Veranstaltungen nutzbar und für die breite Öffentlichkeit zugänglich zu machen.

Maßnahme:

Der Mayer-Alberti-Straße durch gezielte Gestaltung eine Identität geben:

- Gestaltung der Straße durch **Asphaltgrafik**
- Ein prozesshafter **Skulpturenpark** kann zum Anziehungspunkt für die regionale Kunstszene und Lützeler Bürger*innen werden und die angrenzende Umgebung aufwerten,
- Punktuelle Aufwertung des Straßenraumes durch **multifunktionales Mobiliar** sowie Möblierung wie Fahrradbügel, Mülleimer und Sitzmöglichkeiten.

- **Auflockerung** der asphaltierten Fläche (Hochbeete, mobile Bänke etc.)
- Temporäre **Bespielung** der Parkplatzfläche für Veranstaltungen im Sommer (Juni-September)

Diese Maßnahme korrespondiert mit folgenden Maßnahmen des vorliegenden Konzeptes:

2.3.3 Mayer-Alberti-Straße

3.7 Quartiersmanagement

Qualifizierung des Parkplatzes an der KUFA zu einem multifunktionalen grünen und einladenden Begegnungs- und Spielraum und damit Stärkung der soziokulturellen Verankerung der KUFA im Stadtteil

- Neustrukturierung des Parkplatzes an der Kulturfabrik in Abstimmung mit den Eigentümern: Besseres Parkraummanagement und teilweise Begrünung ehemaliger Parkstände (Auslastung bei Veranstaltungen bedenken).

Eigentümer	Priorität	Geschätzte Ausgaben	Kofi-Nummer	Korrespondierende Planungen
öffentlich	kurzfristig	10.000 Euro	A 2.6.6	6.14; 11.1; 12.1



3.5. Nachbarschaftslabor in der „Grünen Fuge“



Abbildung 107: Garagenhöfe in der Theo-Mackeben-Straße



Abbildung 108: Garagenhöfe nördlich der Hans-Zulliger-Schule

Problemlage:

Im Wohngebiet Theo-Mackeben-Straße fehlt es an Treffpunkten und wohnungsnahen Nutzungsangeboten. Bei der aufsuchenden Beteiligung mit dem Las-

tenfahrrad haben vor allem ältere Bewohner*innen den Wunsch nach Treffpunkten und Aufenthaltsmöglichkeiten im Freien geäußert.

Zielsetzung:

Ziel ist es, mit der Einrichtung eines Nachbarschaftslabors in der Theo-Mackeben-Straße die Bürger*innen vor Ort zusammenzubringen, die Gemeinschaft vor Ort zu stärken und einen Treffpunkt von Bürgern für Bürger anzubieten.

Maßnahme:

Einrichtung eines Nachbarschaftslabors in einer Garage in der Theo-Mackeben-Straße:

- Erarbeitung eines Nutzungskonzeptes in Abstimmung mit der Wohnungsbaugesellschaft
- Einrichtung einer Selbsthilfwerkstatt (Repair-Café) in einer der Garagen
- Was dort noch passieren könnte: Do-It-Together (DIT)-Workshops, offener Wissensaustausch, Lesekreise, Bücherschränke, Nachbarschaftsflohmarkt, entdeckende Nachbarschaftsspaziergänge, temporäre öffentliche Kunst, Nachbarschaftsfeste, Vorträge, Diskussionsrunden etc.
- Umsetzung ggfls. über Verfügungsfonds

Der öffentlichen Nutzbarmachung der Garagen steht das Eigentumsrecht der Wohnungsbaugesellschaft entgegen. Die derzeit zu den restlichen Zeilenbauten gehörigen, aber unbebauten („Garagen“-)Flächen indes könnte man (temporär) nutzbar machen.

Diese Maßnahme korrespondiert mit folgenden Maßnahmen des vorliegenden Konzeptes:

1.2.1 Theo-Mackeben-Straße – „Grüne Fuge“

2.3.4 Theo-Mackeben-Straße

3.8 Verfügungsfonds

Eigentümer	Priorität	Geschätzte Ausgaben	Kofi-Nummer	Korrespondierende Planungen
öffentlich + privat	mittelfristig	Verfügungsfonds	A 1.2.5	



3.6. Grüner Quartierstreff in der Otto-Falckenberg-Straße



Abbildung 109: Derzeit sind die öffentlichen bzw. halböffentlichen Grünflächen in der Otto-Falckenberg-Straße nur bedingt nutzbar und wenig attraktiv.



Abbildung 110: Der Wendehammer wird von den Familien mit Kindern zum Spielen genutzt.

Problemlage:

Die meisten Bewohner*innen im Quartier verfügen über keine privat nutzbaren Grünflächen. Die wenigen öffentlich nutzbaren Grünflächen im Quartier sind fußläufig nicht oder nur eingeschränkt erreichbar und haben eine geringe Aufenthaltsqualität. Auch im Wohnquartier der Otto-Falckenberg-Straße **fehlt es an qualifizierten und für Kinder nutzbaren Freiflächen**. Die halböffentlichen Grünflächen zwischen den L-förmigen Zeilenbauten verfügen nur über eine geringe Aufenthaltsqualität. Auf diesen Grünflächen befanden sich ehemals Spielgeräte, die aber wieder demontiert wurden. Insbesondere die älteren Bewohner*innen der Zeilenbauten wünschen, Aussagen aus

einer aufsuchenden Beteiligung vor Ort zufolge, kein Kinderspiel in den Freiflächen.

Für die vielen Familien mit Kindern fehlt es an Platz zum Spielen für die Kinder. Die Familien halten sich überwiegend im Bereich des Wendehammers hinter dem Haus auf. Die Eltern sitzen auf dem Bordstein und wünschen sich eine geschützte Spielgelegenheit mit einer Sitzgruppe in der Nähe des Hauses.

Auch attraktive Treffpunkte mit Sitzgelegenheiten für alle Bewohnergruppen kommen in den Freiräumen zu kurz.

Zielsetzung:

Ziel ist es, im Wohngebiet der Otto-Falckenberg-Straße einen Quartierstreff im Grünen zu installieren und der Bewohnerschaft vor Ort einen attraktiven Nachbarschaftstreff zu bieten, der auch über das Wohngebiet ausstrahlt.

Maßnahme:

Qualifizierung des Wohngebietes Otto-Falckenberg-Straße durch einen Grünen Quartierstreff:

- Erstellung eines Konzeptes zusammen mit Hauseigentümer*innen und Bewohner*innen
- Schaffung von Verweilangeboten für alle Zielgruppen, Begegnungsraum und temporären Nutzungsmöglichkeiten (bspw. Sitzmöglichkeiten, Boule, „Urban Gardening“-Hochbeeten)
- Kontakt zu den derzeitigen Bewohner*innen der Zeilenbauten aufnehmen, um geeignete Orte für Kinderspielmöglichkeiten im wohnungsnahen Umfeld zu finden. Gelingt dies: Möblieren des Freiraumes, etwa Aufstellen von Bänken, ggf. Spielgeräten.
- Umsetzung ggfls. über Verfügungsfonds

Diese Maßnahme korrespondiert mit folgenden Maßnahmen des vorliegenden Konzeptes:

- 1.2.1 Theo-Mackeben-Straße – „Grüne Fuge“**
- 3.5 Nachbarschaftslabor in der „Grünen Fuge“**
- 3.8 Verfügungsfonds**

Eigentümer	Priorität	Geschätzte Ausgaben	Kofi-Nummer	Korrespondierende Planungen
öffentlich + privat	mittelfristig	Verfügungsfonds	A 1.2.5	6.14

nicht ortsgebunden



3.7. Quartiersmanagement



Abbildung 111: Blick auf das Quartiersbüro im Erdgeschoss der Kulturfabrik.



Abbildung 112: Das Lastenfahrrad des Quartiersmanagements für aufsuchende Beteiligung.

Problemlage:

Auch im Förderprogramm „Wachstum und nachhaltige Entwicklung - Nachhaltige Stadt“ hat das Quartiersmanagement eine wichtige Bedeutung, ebenso wie im vorherigen Förderprogramm „Zukunft Stadtgrün“. Das Bundesinstitut für Bauwesen und Raumordnung stellt dazu fest: „Was Stadtgrün zu den gewünschten Integrations-, Bildungs- und Begegnungsorten macht, ist durch Gestaltung allein nicht erreichbar. Es braucht auch eine Bespielung dieser Räume, das Erlebarmachen und oftmals die Anbindung an Einrichtungen. Die Unterstützung von Gruppen oder sozialen Einrichtungen im Quartier, die Grünräume in der Nachbarschaft beleben oder teilweise sogar pflegen,

ist daher eine wichtige Investition für die Erhaltung und Wirksamkeit von Stadtgrün.“

Im Juli 2020, während der Aufstellung des Integrierten Städtebaulichen Entwicklungskonzeptes, wurde auch die Stelle der Quartiersmanagerin besetzt. So konnten bereits während der Konzepterstellung Synergien erzeugt und wichtige Aufbauarbeiten geleistet werden. Das Quartiersbüro befindet sich seit September 2020 in der Kulturfabrik und bietet bereits jetzt eine entsprechende Anlaufstelle für Bewohner*innen für diverse quartiersbezogene bzw. stadtteilentwicklungsbetonte Anfragen.

Zielsetzung:

Ziel des Quartiersmanagements ist es, vornehmlich dafür zu sorgen, dass die zu realisierenden baulichen Maßnahmen gemeinsam mit den Schlüsselpersonen und den Bürger*innen geplant und umgesetzt werden. Auch soll das Quartiersmanagement hierbei in einem nächsten Schritt dafür sorgen, dass die bereits eingeplanten und in Umsetzung befindlichen Maßnahmen nachhaltig ausgestaltet werden. Ferner soll es ein integriertes Handeln der Verwaltung im Sinne des Programms fördern und verschiedene Sichtweisen abfragen.

Maßnahme:

Aufgabe des Quartiersmanagements in Koblenz-Lützel:

- Kommunikation des Projektes ins Quartier
- als eine Art „Transmissionsriemen“ zwischen der Bevölkerung vor Ort, der Politik und der Verwaltung zu fungieren (vertikale Funktion zwischen Quartier und Verwaltung)
- Nutzbarmachung der Potenziale des Quartiers mit Hilfe professioneller Unterstützung von Seiten der Partner*innen vor Ort, ohne Parallelstrukturen entstehen zu lassen
- Förderung des Austauschs und Bündelung von Informationen, um ein Gesamtbild der Aktivitäten im geplanten Programmgebiet zu erzeugen.

Zahlreiche Synergieeffekte ergeben sich durch die Einrichtung des Quartiersbüros an diesem Standort:

- Kennenlernen des Standortes durch unterschiedlichste Gruppierungen
- Abbau von Schwellenängsten
- Raumfindung des Themas Kultur bei den Beteiligungsaktionen
- durch die Nähe zu den Kulturschaffenden kann die Verbesserung der grünen Infrastruktur in kulturelle Angebote und Konzepte einfließen

Diese Maßnahme korrespondiert mit folgenden Maßnahmen des vorliegenden Konzeptes:

3.8 Verfügungsfonds

Eigentümer	Priorität	Geschätzte Ausgaben	Kofi-Nummer	Korrespondierende Planungen
öffentlich	kurzfristig	1.000.000 Euro	A 1.2.1 – 1.2.4	

nicht ortsgebunden



3.8. Verfügungsfonds

Problemlage:

Mit Städtebaufördermitteln können bauliche Projekte im Programmgebiet realisiert werden. Im Sinne einer integrierten Quartiersentwicklung ist es aber flankierend wichtig, Impulse aus dem Quartier aufzugreifen

und in Projekte umzusetzen. Die Mittel aus der Position Verfügungsfonds stehen mit diesem Instrument allen Bürger*innen, Organisationen, Initiativen und Vereinen zur Verfügung.

Zielsetzung:

Ziel ist es, mit den Mitteln des Verfügungsfonds kleinere, in sich abgeschlossene Projekte zu finanzieren, die im Programmgebiet einen zusätzlichen Beitrag zu den baulichen Investitionen leisten, sozial-integrativ und öffentlichkeitswirksam sind sowie zur Aktivierung der Bürger*innen, Akteure, Initiativen und Vereine beitragen. Mithilfe des Verfügungsfonds soll das private Engagement geweckt und die Identifikation der Bewohnenden mit ihrem Stadtteil gestärkt werden.

Maßnahme:

Umsetzung eines Verfügungsfonds:

- Erarbeitung einer gesonderten Richtlinie hinsichtlich der Förderbarkeit von Projekten sowie zur weiteren Information
- Aktivierung und Beratung (finanziell und organisatorisch) von lokalen Akteuren, Initiativen und Personen, die sich im Fördergebiet mit besonderen Projekten engagieren möchten, durch das Quartiersmanagement
- Einrichtung eines Fonds, über dessen Mittelvergabe ein Gremium, das sich aus Verwaltung, Bürgerschaft und städtischen Gremien zusammensetzt, entscheidet

Diese Maßnahme korrespondiert mit folgenden Maßnahmen des vorliegenden Konzeptes:

3.7 Quartiersmanagement

Eigentümer	Priorität	Geschätzte Ausgaben	Kofi-Nummer	Korrespondierende Planungen
öffentlich	kurzfristig	150.000 Euro	A 1.2.5	

8. Projektumsetzung

Das vorliegende Integrierte Städtebauliche Entwicklungskonzept fungiert im laufenden Prozess von „Stadtgrün Koblenz-Lützel“ als Handlungswegweiser. Damit definierte Maßnahmen erfolgreich realisiert und die angestrebten Ziele erreicht werden können, bedarf es einer langfristigen Umsetzungsstrategie.

Insbesondere die Gestaltung der Steuerung des Prozesses, die weitere Einbindung der Bewohner*innen sowie die regelmäßige begleitende Beobachtung zur Überprüfung der Umsetzungserfolge sind hier wichtige Faktoren, die im Folgenden näher ausgeführt werden.

8.1. Zeitplanung und Priorisierung

Mit dem vorliegenden ISEK wurde ein angestrebter Gesamtzustand entworfen und mit konkreten Maßnahmen hinterlegt. Diese sind in der Umsetzung verschiedenen Abhängigkeiten unterworfen: Einige Projekte können recht kurzfristig umgesetzt werden oder befinden sich bereits in planerischer Vorbereitung. Für andere Projekte sind jedoch flankierende Entwicklungen maßgeblich, so dass die zeitliche Umsetzung nur vage bestimmt werden kann.

Finanzierungsübersicht zusammengestellt, die auch eine mögliche zeitliche Abfolge zur Umsetzung darstellt. Ergänzend wird nachfolgend eine Priorisierung der Maßnahmen skizziert, die mit dem Fördermittelgeber im weiteren Prozess zu reflektieren ist. Die Priorisierung dient dabei vor allem als Orientierungshilfe zur Steuerung des Gesamtprozesses und ermöglicht eine Anpassung, wenn sich einzelne Rahmenbedingungen verändern.

Im Hinblick auf die Laufzeit der Gesamtmaßnahme wird im nachfolgenden Kapitel 8.2 eine Kosten- und

8.2 Finanzierungsplanung

In der nachfolgenden Tabelle sind alle zu erwartenden Kosten in der Maßnahmenumsetzung aufgelistet.



1.0 Lützel begrünen

Aufwertung und Herstellung multifunktionaler Grün- und Freiflächen unter sozialen, ökologischen und städtebaulichen Aspekten

Nr.	Maßnahme	Beschreibung	KoFi-Nr.	Finanzierungsbedarf in EUR (Schätzung)	Priorität
Handlungsfeld 1: Lützel begrünen					
1.1 Qualifizierung vorhandener Grünflächen					
1.1.1	Volkspark	Qualifizierung durch punktuelle Maßnahmen: Aufwertung Zugänge; Möblierung; Herstellung Strom- und Wasseranschluss; ggf. Anlage Rundweg	A 2.6.1	50.000	1
1.1.2	Grillwiese am Rheinufer	Qualifizierung durch punktuelle Maßnahmen: Möblierung; Einrichtung sanitärer Anlagen (Bsp. mobile Toiletten)	A 2.6.2	20.000	1
1.1.3	Theodor-Heuss-Ufer	Qualifizierung durch punktuelle Maßnahmen: Möblierung; generationsübergreifende Spiel- und Bewegungsstationen; Beleuchtung	A 2.6.3	15.000	2
1.2 Entwicklung neuer Grünflächen					
1.2.1	Theo-Mackeben-Straße - "Grüne Fuge"	Aufwertung Grünstreifen zw. Garagen und Fußweg	A 2.5.15	7.000	2
1.2.2	Uferpark und Gemeinschaftsgärten am Schartwiesenweg	Grunderwerb; Freilegung von Grundstücken; Neuordnung und Herstellung von Spiel- und Sportflächen, Gemeinschaftsgärten sowie sanitären Anlagen	A 2.2.2 A 2.4.2 A 2.5.4	1.900.000	1
1.2.3	Gartenanlage Schartwiesenweg	Grunderwerb; Freilegung von Grundstücken; Neuordnung der Gartenanlage; Herstellung von öffentl. Wegen etc.	A 2.2.1 A 2.4.1 A 2.5.3	3.000.000	1
1.2.4	temporäre öffentliche Nutzung des Schulhofs der Goethe-Realschule Plus	Erarbeitung Konzept zur möglichen Öffnung des Schulhofs	A 1.3.2	5.000	2
1.2.5	Qualifizierung des ehemaligen STOV-Geländes	Grunderwerb; Freilegung des Grundstücks; Herstellung öffentlicher Freiräume als Grünverbindung	A 2.2.4 A 2.4.3 A 2.5.5	3.500.000	2
1.3 Biodiversität und Naturschutz					
1.3.1	Förderung der Biodiversität durch Blühstreifen	Herstellung von Blühstreifen im Fördergebiet	A 2.6.4	15.000	1
1.4 Entsiegelung und Begrünung grauer Infrastruktur					
1.4.1	Dachbegrünung, Fassadenbegrünung und Flächenentsiegelung	Konzeption für Richtlinie (private Modernisierung)	A 1.3.3 (A 3.1.1)	5.000	2

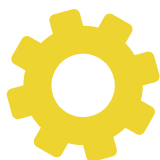
Erklärung zur Priorität: 1 = kurzfristig; 2 = mittelfristig; 3 = langfristig



2.0 Lützel vernetzen

Barrierearme Vernetzung wichtiger
Grün- und Freiräume –
intern, inner-und überstädtisch

Nr.	Maßnahme	Beschreibung	KoFi-Nr.	Finanzierungsbedarf in EUR (Schätzung)	Priorität
Handlungsfeld 2: Lützel vernetzen					
2.1 Mobilitätspunkt Bahnhof Koblenz-Lützel					
2.1.1	Bahnhofplatz Lützel	Grunderwerb; Neuordnung und Gestaltung des Bahnhofplatzes	A 2.2.3 A 2.5.2	1.100.000	1
2.1.2	Aufwertung und barrierefreie Querung und Gestaltung der Bahnsteige	Maßnahme in Kooperation mit der Bahn		k.A.	3
2.2 Neuordnung und Qualifizierung von Straßen und Wegen					
2.2.1	Wallersheimer Weg	Neuordnung und Ausbau (Prüfung Einnahmen nach KAG)	A 2.5.6 E 1.4.1	1.000.000	1
2.2.2	Brenderweg	Neuordnung und Ausbau (Prüfung Einnahmen nach KAG)	A 2.5.7 E 1.4.2	1.500.000	2
2.2.3	Memeler Straße	Neuordnung und Ausbau (Prüfung Einnahmen nach KAG)	A 2.5.8 E 1.4.3	400.000	1
2.2.4	Schartwiesenweg	Neuordnung und Ausbau (Prüfung Einnahmen nach KAG)	A 2.5.9 E 1.4.4	700.000	1
2.2.5	Neuer Fußweg zum Volkspark	Herstellung Fußwegeverbindung	A 2.5.10	30.000	1
2.3 Punktuelle Aufwertung bestehender Straßen und Wege					
2.3.1	Andernacher Straße	Punktuelle Aufwertung: Ausbau Radweg (Förderung LFVG); Querungshilfen; straßenbegleitende Baumpflanzung	A 2.5.11	160.000	2
2.3.2	Neuendorfer Straße	Punktuelle Aufwertung: Ausbau Radweg (Förderung LFVG); Querungshilfen; Möblierung; straßenbegleitende Baumpflanzung	A 2.5.12	120.000	2
2.3.3	Mayer-Alberti-Straße	Punktuelle Aufwertung: Zonierung der Straße (Asphaltgrafik); straßenbegleitende Baumpflanzung	A 2.5.13	30.000	1
2.3.4	Theo-Mackeben-Straße	Punktuelle Aufwertung: Beschilderung; Beleuchtung; teilw. Verbreiterung des Gehweges	A 2.5.14	27.000	2
2.3.5	Querung Campingpark	Öffnung der Zaunanlage und Anbindung der bestehenden Fußwege	A 2.5.15	20.000	2
2.3.6	Am Franzosenfriedhof	Aufwertung Eingangsbereich Andernacher Straße; Ausbau Radweg (Förderung LFVG)	A 2.5.16	36.000	3
2.4 sonstige Vernetzungsmaßnahmen					
2.4.1	Schaffung von Blickbeziehungen über die Bahnlinie	Einbau von Sichtfenstern und/oder künstlerische Gestaltung als visueller Brückenschlag	A 2.6.5	50.000	2
2.4.2	Entwicklung eines Wegeleitsystems	Konzeption und Umsetzung eines Wegeleitsystems für Fuß- und Radwege	A 2.6.6	15.000	1



2.0 Lützel vernetzen

Barrierearme Vernetzung wichtiger
Grün- und Freiräume –
intern, inner- und überstädtisch

2.4.3	Brückenschlag über die Gleise	Fuß- und Radwegebrücke über die Bahngleise vom Rosenquartier zum ehem. STOV-Gelände		k.A.	3
2.4.4	Verbinden des Rhein- und Moselufers	klare Ausschilderung/Markierung der Radwegeführung	A 2.6.6	M 2.4.2	1



3.0 In Lützel zusammenkommen

Schaffung öffentlich zugänglicher sozialer und kultureller Hotspots durch Nach- und Zwischennutzung bestehender Flächen

Nr.	Maßnahme	Beschreibung	KoFi-Nr.	Finanzierungsbedarf in EUR (Schätzung)	Priorität
Handlungsfeld 3: In Lützel zusammenkommen					
3.1	Schaffung neuer Begegnungs- und Kommunikationsangebote	Konzeption für punktuelle Qualifizierungsmaßnahmen im öffentlichen Raum	A 1.2.5	Verfügungsfonds	1
3.2	Grüner Treff	Schaffung öffentlich nutzbarer Räumlichkeiten (Treffpunkt, Café, Bildungs- oder auch Veranstaltungsraum etc.)	A 3.4.1	1.000.000	2
3.3	Zukunftswerkstatt Lützel	Nutzungskonzeption zur Aktivierung des ehemaligen STOV-Geländes	A 1.3.4	10.000	2
3.4	Kunst- und Kulturmeile an der Kulturfabrik und Mayer-Alberti-Straße	Möblierung des Straßenraums und des KuFa-Parkplatzes	A 2.6.6	10.000	1
3.5.	Nachbarschaftslabor in der "Grünen Fuge"	Einrichtung eines Treffpunktes in der Theo-Mackeben-Straße (Selbsthilfewerkstatt, Bücherschrank etc.)	A 1.2.5	Verfügungsfonds	2
3.6.	Grüner Quartierstreff in der Otto-Falckenberg-Straße	Schaffung von Verweilangeboten, Begegnungsraum und temporären Nutzungsmöglichkeiten (bspw. Sitzmöglichkeiten, Boule, „Urban Gardening“-Hochbeeten)	A 1.2.5	Verfügungsfonds	2
3.7	Quartiersmanagement	Jährliche Kosten von rd. 100.000 Euro für Quartiersmanagement; Büro; Öffentlichkeitsarbeit	A 1.2.1 - 4	1.000.000	1
3.8	Verfügungsfonds	15.000 Euro / Jahr für schnelle Umsetzung von Kleinstprojekten	A 1.2.5	150.000	1

Förderbedarf Gesamt: 15.875.000 EUR (Schätzung)

8.3. Steuerung, Lokale Partnerschaften und Beteiligung

In der Umsetzungsphase wird die Projektsteuerung durch das Amt für Stadtentwicklung und Bauordnung umgesetzt, welches in der Ausgestaltung vom Quartiersmanagement unterstützt wird. Die bereits im bisherigen Prozess gegründete Ämterrunde „Stadtgrün Koblenz-Lützel“ (siehe Kapitel 2.3.3) wird weiterhin in der Projektumsetzung tätig sein. Dabei liegt die Verantwortung bei der Stadt Koblenz, Amt für Stadtentwicklung und Bauordnung, SG Städtebauliche Erneuerung. Ein weiterer Platz in der **Ämterrunde** wird durch das Quartiersmanagement besetzt, welches bereits im Rahmen der Vorbereitenden Untersuchungen seine Arbeit im Quartier aufgenommen hat.

Je nach Bedarf sollen aus der Ämterrunde heraus **maßnahmenspezifische Arbeitsgruppen** gebildet werden, in welche weitere Fachleute aus der Verwaltung miteinbezogen werden können. Diese Arbeitsgruppen haben die Aufgabe, die jeweilige Maßnahme fachlich vorzubringen und gemeinsam mit dem Quartiersmanagement die Information und Einbeziehung der Bewohner*innen zu organisieren. Die Arbeitsgruppen informieren die Beteiligten der Ämterrunde über den Prozessfortschritt.

Die **Projektsteuerung** in Unterstützung des Quartiersmanagements treibt das Projekt kontinuierlich voran, vernetzt die involvierten Stellen miteinander und gewährleistet die Kommunikation ins Fördergebiet. Die Projektsteuerung überwacht den Umsetzungsverlauf hinsichtlich der Faktoren „Zeit“ beziehungsweise „Termineinhaltung“, „Kosten“ und „Qualität der Ergebnisse“. In diesem Zuge informiert die Projektsteuerung auch verwaltungsintern (bereichsübergreifend) über das Projekt und die inhärente Zielsetzung. Dabei behält sie die Rahmenbedingungen der Städtebauförderung im Blick, stellt zusätzliche Anträge und generiert so weitere Fördermittel. Bei Bedarf unterstützt sie auch beim Austausch mit übergeordneten oder externen Akteuren und Stellen.

In Abstimmung mit der städtischen Projektleitung der jeweiligen Maßnahme und der ämterübergreifenden Kernarbeitsgruppe koordiniert die Projektsteuerung den Umsetzungsprozess vor Ort. Sie organisiert in regelmäßigen Abständen Abstimmungstermine innerhalb der Verwaltung sowie assoziierter, politischer

Gremien und koordiniert die Netzwerkarbeit. Sie hält darüber hinaus den Kontakt zu den an der konkreten Planung und Umsetzung von Maßnahmen beteiligten Akteuren.

Die Projektsteuerung bildet das „Scharnier“ zwischen zivilgesellschaftlichen Akteuren bzw. Investoren und der Verwaltung. In Zusammenarbeit mit externen Akteuren erarbeitet sie Nutzer- und Betreiberkonzepte für anstehende Maßnahmen und konzipiert Bürgerbeteiligungsveranstaltungen zu allen baulichen Projekten, welche entsprechend vorbereitet, moderiert und dokumentiert werden. Mithilfe von qualitativen und quantitativen Methoden kann die Projektsteuerung den Umsetzungsprozess zudem indikatorengestützt und prozessbegleitend im Blick behalten und gemeinsam mit dem federführenden Amt gegebenenfalls nachsteuern und dem Fördermittelmanagement zuarbeiten.

Das **Quartiersmanagement** wirkt unterstützend bei der Prozessumsetzung im Förderprogramm „Stadtgrün Koblenz-Lützel“. Hierzu zählen die Entwicklung und Initiierung neuer Projekte, die Einbeziehung der Ideen und Vorstellungen der Bürger*innen sowie der lokalen Akteure, eine bürgerverständliche Moderation des Prozesses, eine fortlaufende Strukturierung der Umsetzung von Maßnahmen, die Koordination und Vernetzung sämtlicher am Prozess beteiligten Akteure sowie die Koordination und Beschleunigung von Abstimmungsprozessen in formellen und informellen Verfahren – immer in enger Abstimmung mit der Stadt Koblenz.

Lokale Partnerschaften und Beteiligung in der Umsetzungsphase

Im Fördergebiet spielen viele **Akteursgruppen und Vereine** eine aktive Rolle in der Stadtgesellschaft und sind zum Teil seit langem in Stadtentwicklungsprozesse eingebunden. Beispielsweise durch die Sozialen-Stadt-Projekte Lützel und Neuendorf. Im Rahmen der Projektumsetzung gilt es, diese Partnerschaften zu pflegen und weitere, themenspezifische Netzwerke, wie einen Runden Tisch „Stadtgrün Koblenz-Lützel“, zu schaffen.

Im Prozess der Vorbereitenden Untersuchungen und der Entwicklung des Integrierten Städtebaulichen Entwicklungskonzepts konnte die **Beteiligung** bereits auf eine breite Basis gestellt werden (siehe Kapitel 2.3.3). Nun gilt es, diese möglichst vielfältig und individuell weiterzuführen. Diese Vielfalt der Beteiligungsformen miteinander in Beziehung zu setzen, zu ordnen, in einen größeren Gestaltungshorizont einzubringen und öffentlich zu Gehör zu bringen, wird insbesondere Aufgabe des Quartiersmanagements

sein. Da die ersten beteiligungsbasierten Prozesse bereits im Rahmen der VU sowie der Erstellung des vorliegenden ISEK etabliert wurden, gilt es im weiteren Verlauf, diese Partizipation der Bürger*innen auch in den weiteren Umsetzungsschritten zu berücksichtigen. Die Vielfalt der beteiligungsbasierten Mitwirkung der Bewohnerschaft zu ordnen und daraus konkrete Maßnahmen abzuleiten, wird insbesondere auch die Aufgabe des Quartiersmanagements sein.

8.4. Evaluation und Fortschreibung des ISEK

Die Stadtentwicklung ist insgesamt ein dynamischer Prozess, bei dem manche Maßnahmen innerhalb von 10 Jahren wie geplant realisiert werden können, andere wiederum erst zu einem späteren Zeitpunkt zur Umsetzung kommen. Auch gesamtgesellschaftliche Veränderungsprozesse wirken in die Themenfelder von „Stadtgrün Koblenz-Lützel“ ein. Somit müssen auch Integrierte Städtebauliche Entwicklungskonzepte angepasst werden, um für die Zielerreichung und Maßnahmenumsetzung bestmögliche Grundlagen zu schaffen.

Eine prozessbegleitende Evaluation liefert wichtige Informationen zu Stärken und Schwächen der Umsetzung (steuerungsoptimierende Hinweise). Diese stützt sich überwiegend auf qualitative Befunde. Dabei werden Schlüsselpersonen befragt, verbunden mit einer Wiederholung der Bürgerbefragung und einer Dokumentenanalyse, wobei alle Methoden zweimal im Förderzeitraum zum Einsatz kommen sollen. Dadurch wird eine genaue Betrachtung der ausgewählten Handlungsfelder ermöglicht.

Im Laufe des Projekts kann sich die Auswahl der Handlungsfelder dann bestätigen oder zu einer Ver-

schiebung der Prioritäten führen. Anschließend sind neue Handlungsfelder zu bestimmen und entsprechende Maßnahmen zuzuordnen. Auf dieser Basis folgt eine Fortschreibung des ISEK.

Im Projekt „Stadtgrün Koblenz-Lützel“ sollte zunächst ein Ziel- und Indikatorenkatalog vorbereitend auf die Prozess- und Abschlussevaluation entwickelt werden. Dabei ist die transparente Darstellung der Zielvorstellungen sowohl strategisch als auch operativ unerlässlich. Ebenfalls als notwendig zu erachten, ist die Planung der Erfassung der notwendigen Daten zur Bewertung der Indikatoren. Eine Wirkungs- und Abschlussevaluation mit verstärkt quantitativen Aspekten erlaubt am Ende der Projektlaufzeit eine Gesamtbewertung der Ergebnisse (Erfolgskontrolle).

Abgerundet werden kann das Evaluationsdesign mit einem „Nachhaltigkeitsworkshop“, bei dem die Ergebnisse der Evaluation präsentiert und Nachhaltigkeitsperspektiven, Lösungsmöglichkeiten und Transfermöglichkeiten auf andere Projekte innerhalb der Stadt erarbeitet und diskutiert werden.

9. Literaturverzeichnis

- agl Hartz, Saad, Wendl. (2012). Handlungsprogramm Freiraum für die Stadt Koblenz - Stadtteildossier Lützel - Aktionsprogramm (Entwurf). Koblenz.
- Amt für Stadtentwicklung und Bauordnung der Stadt Koblenz. (2014). Masterplan Koblenz. Koblenz.
- Baden Württemberg - Ministerium für Verkehr. (2019). Leitfaden Bike+Ride Für eine erfolgreiche Verknüpfung von Öffentlichem Verkehr und Fahrrad. Stuttgart.
- Caritasverband Koblenz e.V. . (2010). 1. Fortschreibung des Integrierten Entwicklungskonzeptes. Koblenz.
- GfL Planungs- und Ingenieurgesellschaft Gmb. (2007). Landschaftsplan der Stadt Koblenz. Koblenz.
- GfL Planungs- und Ingenieur-gesellschaft GmbH. (2004). Schutzgebietskonzeption für das Stadtgebiet von Koblenz . Koblenz.
- ifeu -Institut für Energie-und Umweltforschung Heidelberg GmbH. (2011). Integriertes Klimaschutzkonzept für die Stadt Koblenz. Heidelberg.
- Ingenieurbüro Lohmeyer GmbH & Co. KG. (2018). Masterplan „Green City Plan“ für die Stadt Koblenz, Berechnung der NO₂-Immissionsminderung durch vorgeschlagene Maßnahmen. Koblenz.
- Kocks Ingenieure. (2019). Planerische Konkretisierung der Haupttrouten des Entwurfs zum Radverkehrskonzept Koblenz.
- Kortemeier Brokmann Landschaftsarchitekten GmbH. (2010). Stadtbaumkonzept Koblenz. Herford / Koblenz.
- Planersocietät - Stadtplanung, V. K. (2018). Verkehrsentwicklungsplan Koblenz 2030. Dortmund.
- Planungsgemeinschaft Mittelrhein-Westerwald . (2017). Regionaler Raumordnungsplan Mittelrhein-Westerwald. Koblenz.
- Polizeiinspektion Koblenz 2. (2019). Auszüge aus den Protokollen der Verkehrsunfallkommission der Polizeiinspektion Koblenz 2 - Sitzungen in den Jahren 2019 + 2018 + 2017 mit Auswertung der Statistik jeweils vom Vorjahr. Koblenz.
- Rheinland-Pfalz: Ministerium des Innern und für Sport. (2008). LANDESENTWICKLUNGS-PROGRAMM (LEP IV). Mainz.
- Stadt-Land+Bahn. (2001). SPNV-Station Koblenz Lützel. Boppard.
- Stadtrat Koblenz. (2019). 33 Maßnahmen zum Klimaschutz in Koblenz - Anlage zur BVBV/0721/2019 „Maßnahmen der Stadt Koblenz zur Bewältigung der Klimakrise“ . Koblenz.
- Sweco GmbH. (2018). Anlage zum Umweltbericht - Gesamtfortschreibung des Flächennutzungsplanes der Stadt Koblenz. Koblenz.
- tobe STADT mit aurelis Real Estate GmbH & Co. KG. (2017). KOBLENZ LÜTZEL »Rosenquartier« - Städtebauliche Konzeption, Projektvorstellung Fachbereichsausschuss IV der Stadt Koblenz am 31.01.2017. Frankfurt.
- Wendl, a. J. (2016). Integriertes Stadtteilentwicklungskonzept für das Fördergebiet Soziale Stadt in Koblenz-Neuendorf. Koblenz.

Korrespondierende Maßnahmen bestehender Planungen

1 Regionaler Raumordnungsplan	
1.1	<p>1.4.3 Denkmalpflege G47</p> <p>„Denkmalwerte Gebäude, Gebäudegruppen und Anlagen (Ensembles) sollen [...] soweit wie möglich erhalten, gepflegt und [...] mit Funktionen ausgestattet werden, die ihre Erhaltung begünstigen“</p>
2 Landschaftsplan der Stadt Koblenz	
2.1	<p>„Bahnhofsvorplatz mit ergänzenden Nutzungen beleben“</p>
2.2	<p>6.2.3 Geschützte Landschaftsbestandteile (gem. § 23 LNatSchG)</p> <p>Zur Ausweisung als „Geschützter Landschaftsbestandteil“ im Stadtgebiet werden insgesamt 6 Bestände bzw. Gebiete vorgeschlagen: [...]–LB3 „Altbäume am Rheinufer Lützel“</p>
2.3	<p>6.2.3.3 LB3: „Altbäume am Rheinufer Lützel“:</p> <p>„Erhaltung und Entwicklung der alten Baumbestände (vor allem Platanen) als Lebensraum für Fledermäuse (Quartiere, Jagdhabitats) und für Vögel. Erhaltung der markanten, prägenden Bäume für das Landschafts- und Stadtbild sowie für den lokalklimatischen Ausgleich und die Lufthygiene.“</p>
2.4	<p>6.4.1 Gewässer</p> <p>„Erhaltung von flussauentypischen Strukturen wie z.B. Kiesbänke, unverbaute Ufer und Auwaldrelikte (am Rheinufer bei Kesselheim bei Lützel (Schartwiesen), Kiesbank an der Mosel und Auwaldreste auf der Moselinsel) unter Berücksichtigung der „Pflege- und Entwicklungs-konzeption für Überschwemmungsgebiete““</p> <p>„Der rückwärtige, nahe der Straße gelegene Bereich der ehemaligen Flutmulde in Lützel (Schartwiesen) soll vorrangig durch die Anlage von Kleingewässern bzw. Feuchtbiotopen reaktiviert werden.“</p>
3 Stadtteildossier und Handlungskonzept Koblenz Lützel (Teil des Masterplan Grün 2011+)	
3.1	<p>1. Moselufer aufwerten</p> <p>1.1.: Das Theodor-Heuss-Ufer funktional und gestalterisch aufwerten, dabei auch</p> <ul style="list-style-type: none"> • kleine Aufwertungen in Form neuer Bänke, Blumenschmuck realisieren • die Verbindung zur „Neuen Mitte Lützel“ aufwerten und stärken • Angebote für Kinder und Jugendliche schaffen (z.B. Bolzplatz, Spielbereiche) <p>(...)</p> <p>1.2.: „Die Unterbrechung der Uferpromenade beim Sicherheitshafen/Werftanlage des Wasser- und Schifffahrtsamtes beheben: durch eine attraktiv gestaltete Umwegung, die eine fußgängerfreundlichere Gestaltung des Zugangs über den Schartwiesenweg und eine Entschärfung der Engstellen am Schartwiesenweg einschließt oder durch eine bewegliche Brücke“</p> <p>„in der Mayener Straße [...] Geschwindigkeitsreduzierung, Querungshilfen, evtl. Verkehrsberuhigung“</p> <p>1.4.: „Das Potenzial der Ausblicke auf die Altstadt, das Deutsche Eck und die Feste Ehrenbreitstein besser nutzen (Zaun am Theodor-Heuss-Ufer durch einen optisch weniger störenden ersetzen)“</p>
3.2	<p>2. Rheinufer besser an Stadtteil anbinden und stellenweise Attraktivität erhöhen</p> <p>2.1.: „Die Durchlässigkeit der Gartenanlage „Schartwiesenweg“ verbessern und so die Siedlungsbereiche besser an das Rheinufer anbinden. Breite Passage (mindestens 10 m) mit Bäumen, Wiese und Bänken als Fußwegeverbindung quer durch die Gartenanlage von der Neuendorfer Straße zum Rheinufer anlegen (dazu evtl. Neuordnung der Gartengrundstücke und Nutzung brachliegender Parzellen)“</p> <p>2.2.: „Die Rheinwiesen als multifunktional nutzbare Wiesenflächen mit Baumbestand erhalten“</p> <p>2.3.: „Die Attraktivität des Rheinufer erhöhen, Uferbereiche am Rhein naturnah, robust und zeitgemäß gestalten, Aufenthaltsbereiche am Ufer und in der Nähe zum Wasser schaffen (z.B. Sandaufschüttungen, Liegeflächen)“</p> <p>„(...) Uferbereiche am Rhein naturnah, robust und zeitgemäß gestalten (...)“</p> <p>„Ausblicke auf den Rhein durch Rückschnitt oder Beseitigung von Ufergehölzen sicherstellen“</p> <p>2.4. „Den Campingplatz durch weitere Begrünungsmaßnahmen gestalterisch besser einbinden“</p> <p>2.5.: „Optional: einen zusätzlichen, öffentlichen Weg vom Rheinufer zur Neuendorfer Straße herstellen“</p> <p>2.6.: „Brachliegende und ungenutzte Parzellen in der Gartenanlage Schartwiesenweg zu offenen Wiesenflächen umgestalten und für eine multifunktionale, interkulturelle Nutzung (z.B. für Grillfeste) freigegeben. (Wichtig ist dabei, die Nutzer dieser Einrichtungen zu einem ordnungsgemäßen Verhalten und Sauberkeit anzuregen, eventuell durch verstärkte Kontrollen des Ordnungsamtes.)“</p>

3.3	<p>4. Neue Mittel Lützel zum Grünpunkt entwickeln</p> <p>Die Platzfolge Schüllerplatz, Wilhelm-Stöppler-Platz, Bahnhofsvorplatz zur „Neuen Mitte Lützel“ entwickeln:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Zugänge und Verbindungen zum Theodor-Heuss-Ufer an der Mosel funktional und gestalterisch verbessern • Mehr Flächen für Fußgänger und größere Aufenthaltsbereiche vorsehen • Lösungen für den ruhenden Verkehr: Flächen für Parkplätze reduzieren und Zufahrten neu ordnen, Parkraumbewirtschaftung mit besonderen Regelungen für Stadtteilbewohner einführen [...] • Dominanz der Verkehrsbauwerke und -funktionen mindern
3.4	<p>5. Volkspark beleben</p> <p>Den Volkspark am Petersberg als Grünpunkt mit Bedeutung für den Stadtteil entwickeln:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Konzept mit vielfältigen Nutzungsmöglichkeiten unter Beteiligung der Bürger und insbesondere von Kindern und Jugendlichen erarbeiten • Friedhof in das Gestaltungs- und Nutzungskonzept einbeziehen optional: Rundweg unter Einbeziehung der Feste Kaiser Franz anlegen • Verbindungen zu den Stadtteilen und insbesondere zum Moselufer aufwerten und stärken (s. Maßnahme Nr. 8) • Konflikte mit angrenzender Wohnbebauung (Lärmbelastung) vermeiden
3.5	<p>6. Anbindung des Volksparks verbessern</p> <p>6.1.: „Den Volkspark über eine Grünverbindung an das Moselufer anbinden“ 6.2.: „Die Verbindung vom Volkspark über B9 hinweg nach Westen (Mittelweiden, Falkensteinkaserne) aufwerten“ 6.3.: „Den Volkspark an das Rheinufer und an die Siedlungsbereiche in Neuendorf anbinden“ 6.4.: „Alternativ oder zusätzlich: neue Bahnunter- oder -überführung auf Höhe der Feste Kaiser Franz schaffen (für die Weiterführung der Wegeverbindung an den Rhein die straßenunabhängigen Fußwege im Bereich zwischen Wallersheimer Weg und Brenderweg nutzen)“</p>
3.6	<p>7. Allein oder Baumreihen anlegen bzw. sanieren:</p> <p>7.1. mit hoher Priorität in der Andernacher Straße: Pflanzung einer Baumreihe in der Andernacher Straße, und zwar an der Seite der Rheinkaserne 7.2. am Wallersheimer Weg 7.3. in der Mayener Straße, soweit die starke Verkehrsbelastung und unterirdische Leitungstrassen dies zulassen 7.4. Allee am Brenderweg sanieren, um den Fortbestand zu sichern; dabei auf eine standortgerechte Pflanzenwahl achten</p>
3.7	<p>11. „Einen Beachvolleyballplatz in Nachbarschaft zum Sportplatz in der Schartwiese anlegen“</p>
3.8	<p>12. „Fußgängerunterführung unter der Bahn zur Mayener Straße herstellen“</p>
3.9	<p>13. „Ein neues Kleinspielfeld, das als Bolzplatz nutzbar ist, im Stadtteil anlegen (mögliche Standorte: am Moselufer, im Umfeld des Campingplatzes, bei den Sportplätzen in der Eifelstraße)“</p>
4 Klimakonzept Koblenz	
4.1	<p>6. Ausbau des Radverkehrs: „[Es wird] zukünftig bei jeder Fahrbahnerneuerung geprüft, ob die Radverkehrsmöglichkeiten verbessert werden können.“</p>
4.2	<p>12. Parkkonzept für E-Mobilität Erweiterung Parkangebot, Elektrofahrzeuge, Reservierungen E-Autos, Gebührenbefreiungen</p>
4.3	<p>26. Umwandlung: Überhangflächen auf Friedhöfen in ökologisch wertvolle Angebote [Es] können durch gezielte Entsiegelungsmaßnahmen und Umgestaltungen Verbesserungen für das städtische Klima und der Lebensräume für Insekten und Kleintiere geschaffen werden.“</p>
5 Integriertes Klimaschutzkonzept für die Stadt Koblenz	
5.1	<p>V 3: Ausbau des Bahnverkehrs in Stadt und Umland „Die Stadt geht weiter in die Offensive, um u.a. die Stationsdichte und den Takt [des Schienenpersonennahverkehrs] zu erhöhen.“</p>
5.2	<p>V 5: Koblenz für Alltagsradverkehr tauglich machen</p> <ul style="list-style-type: none"> • „Bau moderner Abstellanlagen im gesamten Stadtgebiet. Dabei besondere Würdigung großer ÖPNV-Haltepunkte (u.a. Radstation Hbf) sowie der Koblenzer Wohnbau (attraktive Abstellanlagen in Wohnungsnähe)“ • „bessere Integration der Brücken in das Fahrradnetz (Zu-, Über- und Abfahrt ohne Umwege auf eigener Fahrbahn/Fahrstreifen)“ • „Einführung/Etablierung von (schnellen) Radrouten mit guter Wegweisung und ggf. „Grüner Welle“. Dazu müssen Radwege und Radfahrstreifen verbreitert oder neu gebaut/geschaffen werden, was i.d.R. kostengünstig umgesetzt werden kann (u. a. durch Markierung)“

5.3	<p>V 8: MIV-Entschleunigung und -Verstetigung</p> <p>Flächenhafte Entschleunigung des MIV in Koblenz als zentrale Voraussetzung für einen sicheren und attraktiven Rad- und Fußverkehr. Entschleunigung des Pkw-Verkehrs in zwei Stufen:</p> <p>1. Kurzfristig: Auf allen nicht-überörtlichen Straßen mit anliegender Bebauung (angebauten Straßen) wird Tempo 30 (ggf. Abschnittsweise und weniger) eingeführt und parallel dazu über bauliche und ordnungsrechtliche Maßnahmen die Fuß- und Radinfrastruktur aufgewertet (u. a. durch Low-Cost-Maßnahmen wie Markierungen und provisorische Einbauten).</p> <p>2. Mittel- bis langfristig: Auf Hauptverkehrsstraßen (grundsätzlich einschl. der angebauten Bundes- und Landesstraßen) wird zur Attraktivierung des Umweltverbundes die zulässige Höchstgeschwindigkeit abgesenkt (40 bzw. 30 km/h). Diese Straßen sollten grundsätzlich vorfahrtberechtigt bleiben, um die Verstetigung des Verkehrsablaufes zu sichern. Modellversuche könnten die Akzeptanz steigern. Abschließend erfolgt auch hier eine bauliche Anpassung der Infrastruktur (Neuaufteilung Straßenquerschnitt).“</p>
5.4	<p>V 9: Gesamtstädtisches Parkraummanagement</p> <ul style="list-style-type: none"> • „Ausrichtung des städtischen Parkraummanagements auf eine aktive Steuerungsfunktion (Nachfrage, Lenkung) für den Binnen- wie auch Quell-Ziel-Verkehr.“ • „Die Stadt erarbeitet ein Konzept zur Angebotssteuerung aller öffentlichen Parkmöglichkeiten im gesamten Stadtgebiet sowie großer, privater Parkmöglichkeiten in Schlüsselbereichen (u.a. Gewerbe- und Dienstleistungsstandorte).“
5.5	<p>V 10: Förderung des Car-Sharing in Koblenz</p> <ul style="list-style-type: none"> • „Schaffung von Stellplatzflächen für Car-Sharing und bessere Verzahnung mit dem Umweltverbund (z.B. in Form von Mobilpunkten)“
<p>6 Verkehrsentwicklungsplan Koblenz 2030</p>	
6.1	<p>1.1 Stadtverträgliche und integrierte Straßenraumgestaltung</p> <p>Weiterentwicklung des Straßennetzes</p>
6.2	<p>1.2 Verträgliche Abwicklung des Kfz-Verkehrs</p> <ul style="list-style-type: none"> • Prüfeempfehlungen für Tempo 30 in sensiblen Bereichen • „Prüfeempfehlung Tempo 30 an Brenderweg und Andernacher Straße (Abschnitt Gartenstraße bei Einfahrt Wallersheimer Weg sowie Mayener Straße“ (Balduinbrücke bis Ausfahrt B9; vgl. Plan auf S. 41) aufgrund , erhöhten Unfallaufkommens.“
6.3	<p>1.3 Stadtverträgliche und integrierte Straßenraumgestaltung</p> <ul style="list-style-type: none"> • Aufwertung von Knotenpunkten: Unterführung Mayener Straße unter Bahnlinie sowie Kreuzung Andernacher Straße/Wallersheimer Weg sowie die Bahnunterführung Andernacher Straße nördlich des Volksparks (vgl. Plan S. 44) • Fahrradfreundliche und sichere Gestaltung von Kreuzungen • „[Es] ist auch an vielen Kreuzungen eine Radverkehrsinfrastruktur umzusetzen. In der Gestaltung muss für Radfahrer, aber auch für andere Verkehrsteilnehmende deutlich sein, welcher Raum von welchem Verkehrsteilnehmenden zu nutzen ist und wo eine erhöhte Aufmerksamkeit erforderlich ist.“ • konkrete Hinweise zu einer Umsetzung • Im zugehörigen Plan dargestellt und empfohlen ist die punktuelle bauliche Umstrukturierung des Brenderweges und der Andernacher Straße (Balduinbrücke bis Einfahrt Wallersheimer Weg). <p>1.3.1. Aufwertung von Wohnstraßen</p>
6.4	<p>1.4 Umgestaltung/Optimierung von Knotenpunkten</p> <ul style="list-style-type: none"> • „Balduinbrücke / Andernacher Str. / Gartenstraße / Brenderweg: Rückbau der Unterführung, oberirdische Fußverkehrsführung“ • „Andernacher Straße/Wallersheimer Weg: [...] Aufwertung der Andernacher Straße in Lützel sowie der städtebaulichen Entwicklungen in Lützel; Prüfung der Möglichkeiten für einen Kreisverkehr“ • Verbesserung des Schienenverkehrs: • [Ein zweiter Zugang zur Personenunterführung am Bahnsteig von Westen her] sollte hergestellt werden. Eine durchgängige Personenunterführung muss in neuer Lage errichtet werden; sie ist auch Voraussetzung für den Einbau von Bahnsteig-Aufzügen (Konzept Stadt-Bahn-Bahn / Amt 61 von 2001).
6.5	<p>1.7.1 Parkraummaßnahmen in den Stadtteilen 1.7.2 Neues Leben auf Parkständen</p>
6.6	<p>2.1 Optimierung des Bus- und Bahnnetzes</p> <p>2.1.2 Stärkung der Tangential- und Durchmesserlinien</p>

6.7	<p>2.3.: Instandhaltungsmanagement für Haltepunkte von Bus und Bahn</p> <ul style="list-style-type: none"> • „[Der Stadtteilbahnhof] Lützel [entspricht] nicht den Ansprüchen, die an die Barrierefreiheit gestellt werden. Über ein Instandhaltungsmanagement mit festgelegten organisatorischen Strukturen (siehe unten) sollen sowohl die Barrierefreiheit als auch die Instandhaltung gewährleistet werden. Dies dient dazu, die Handlungsbedarfe auf Koblenzer Stadtgebiet an die jeweiligen übergeordneten Akteure zu kommunizieren.“
6.8	<p>2.5.: Barrierefreiheit im ÖPNV (Haltestelleninfrastruktur, Fahrzeuge und Kommunikation)</p>
6.9	<p>2.9 Optimierung der Fahrgastinformationen</p>
6.10	<p>3.1 Optimierung des Fußwegenetzes</p>
6.11	<p>3.2 Abbau von Zäsuren (Verkehrsstraßen, Flüsse etc.)</p> <ul style="list-style-type: none"> • neue Verbindungen unter Beibehaltung der Betriebs- und Hafenfunktionen [am Sicherheitshafen] schaffen: [...] Mosel: Entlang des Theodor-Heuss-Ufers in Lützel über die Zufahrt des Sicherheitshafens und die Helling (Werft) des Wasser- und Schifffahrtsamts des Bundes (s. auch Masterplan Koblenz). • „Im Zuge der Neubepanung des Areals rund um den Bahnhof Lützel („Rosenquartier“) sollte ein Brückenschlag zwischen Feste Franz und der Andernacher Straße geprüft werden.“ • „Noch wichtiger ist es, einen West-Zugang zum Bahnhof Lützel herzustellen. [...] Hier sollte mittels eines Tunnels bzw. einer Unterführung durch den Bahnhof eine Verbindung zur Mayener Straße geschaffen werden (s. auch „Weitere Bemerkungen und Hinweise“)
6.12	<p>3.3. Fußgängerfreundliche Knotenpunkte</p> <ul style="list-style-type: none"> • vorgezogene Seitenräume • Trennung Fuß- und Radverkehr: Die Trennung ist [...] auch an Knotenpunkten voranzutreiben. Der fahrradfreundliche Ausbau von Knoten ist gleichzeitig eine Fördermaßnahme des Fußverkehrs.“
6.13	<p>3.4. Mehr und sichere Querungsstellen für Fußgänger*innen:</p> <ul style="list-style-type: none"> • „In Abhängigkeit von anliegenden Nutzungen sowie des Fuß- und Kfz-Aufkommens sollten Querungshilfen bedarfsgerecht errichtet werden und vorrangig dort entstehen, wo hoher Querungsbedarf oder ein besonders Schutzbedürfnis (z.B. von Kindern, Senioren oder Personen mit Wahrnehmungs-/ Mobilitätseinschränkung) vorhanden ist“: • „Andernacher Straße (Querstraßen- und Fußweg-Einmündungen im Ortskern Lützel sowie am Knotenpunkt mit der Eifelstraße [Fußweganknüpfung Am Petersberg]) und Neuendorfer Straße/Gartenstraße“
6.14	<p>3.6 Mehr Aufenthalts-, Sitz- und Spielmöglichkeiten:</p> <ul style="list-style-type: none"> • „Dort, wo Kinder häufig entlang gehen, können Spielobjekte installiert werden, um so die Wege für Kinder im öffentlichen Raum attraktiver zu gestalten (z.B. auf Schulwegen, auf Wegen zu Spielplätzen). Kitas, Grundschulen und Spielplätze können so attraktiv mit den umliegenden Wohngebieten und Freizeiteinrichtungen vernetzt werden. Für die Umsetzung von Spielrouten in Koblenz wird eine offene Diskussion bzw. ein spielerischer Planungsprozess mit Kindern, Kindergärten, Schulen und Bürgern empfohlen. Hierdurch können geeignete Räume ermittelt und gemeinsam gestaltet werden, was gleichzeitig zu einer hohen Akzeptanz beiträgt.“

6.15	<p>3.9 Abbau von Nutzungskonflikten: Trennung des Fußverkehrs vom Radverkehr:</p> <ul style="list-style-type: none"> • „sukzessive Verbreiterung zu schmalen gemeinsamer Geh- und Radwege Verlagerung des Radverkehrs auf die Fahrbahn mit entsprechenden Markierungen Kfz-Geschwindigkeitssenkungen sukzessive Rücknahme der Freigabe von Seitenraum-Gehwegen für den Radverkehr (s. auch: Optimierung der Radverkehrsinfrastruktur, 4.3). <p>Abbau von Konflikten mit dem ruhenden Kfz-Verkehr</p> <ul style="list-style-type: none"> • Konflikte mit Pkw-Falschparkern auf Gehwegen oder an Fußgänger-Übergängen: Intensivierung der Kontrollen durch Ordnungspersonal Aufhebung der Anordnungen, die das abschnittsweise Beparken des Gehwegs erlauben • Erhöhung der Fußwegequalität: aktive Umverteilung des Parkdrucks vom Straßenraum zu Parkbauten (s. 1.7) und auf Privatgrundstücke. • Entlastung des öffentlichen Raumes von Parkdruck: <ul style="list-style-type: none"> - Förderung von Car-Sharing - Be- und Entladebereiche für den Wirtschaftsverkehr (siehe 5.3). • Falschparker minimieren: Bauliche Sicherung durch Poller und multifunktionale Elemente <ul style="list-style-type: none"> - Sitzwürfel oder -bänke (siehe 3.6). (erhöhen gleichzeitig die Aufenthaltsqualitäten, Integration in Sitzrouten möglich) - Fahrradbügel (siehe Maßnahmenfeld 4.5).
6.16	<p>4.1 Weiterentwicklung des Radverkehrsnetzes (Zielnetz 2030)</p> <p>Netz: siehe Plan „Radverkehrsrouten“ der VU sowie VEP Planband, S. 16 und 18 und VEP S. 167.</p> <ul style="list-style-type: none"> • Hierarchiestufen des Netzes: Erste Priorität: Hauptrouten Zweite Priorität: Nebenrouten Sonderkategorien: Radkomfort- und Radschnellwege (siehe 4.2). (s. auch Abb. (Planersocietät - Stadtplanung, 2018), S. 148)
6.17	<p>4.2 Radkomfort- und Radschnellwege</p>
6.18	<p>4.3 Optimierung der Radverkehrsinfrastruktur</p> <ul style="list-style-type: none"> • „konsequente Umsetzung des Radverkehrs-Zielnetzes (siehe 4.1). Die Führung auf der Fahrbahn (anstatt im Seitenraum) ist hierbei [...] die sicherste Lösung“ im Folgenden Beispiele gegeben, an denen man sich bei der Umsetzung orientieren sollte. <p>Fahrradstraßen</p> <ul style="list-style-type: none"> • „Fahrradstraßen können einen maßgeblichen Beitrag zur Radverkehrsförderung leisten [...] Anderer Fahrzeugverkehr kann ausnahmsweise durch Zusatzzeichen freigegeben werden – in der Praxis zeigt sich, dass viele Fahrradstraßen mit einer Zulassung des Kraftfahrzeugverkehrs verträglich sind, zumal automatisch eine Geschwindigkeitsbegrenzung auf 30 km/h gilt. Ggf. zugelassener Kfz- Verkehr muss, wenn nötig, seine Geschwindigkeit weiter verringern. Als zweite besondere Verkehrsregel gibt die Erlaubnis, dass zwei Radfahrer nebeneinander fahren dürfen.“ • Vorgesehen: Lützel: Brenderweg (hohe Erschließungsfunktion auch für den Schülerverkehr), alternativ Neuendorfer Straße <p>4.3.5 Radverkehrsachse Innenstadt – Kesselheim</p> <ul style="list-style-type: none"> • „Zur Anbindung der Innenstadt in die nördlichen Stadtteile fehlt derzeit noch eine attraktive und sichere Radverkehrsachse. Diese sollte die Innenstadt mit Lützel, Neuendorf, Wallersheim und Kesselheim verbinden. Neben den Stadtteil- und Nahversorgungsbereichen erschließt diese Route wichtige Quellen und Ziele für Radfahrer (z. B. Bahnhof Lützel, die Hans-Zulliger-Schule, die Goethe Realschule, die Willi-Graf-Schule [...]).“

6.19	<p>4.5 Systematischer Ausbau und Unterhaltung der Radabstellanlagen</p> <ul style="list-style-type: none"> • „Radabstellanlagen an ÖPNV-Haltepunkten (B+R), siehe 6.5.2“ • „Erweiterung des Angebots in Quartieren: Vor allem in verdichteten Quartieren (z. B. südliche Vorstadt, Lützel) bietet sich die Installation von Fahrradkleingaragen oder Fahrradhäuschen an, um sichere Abstellmöglichkeiten und geordnete Bedingungen (Verringerung von Behinderungen durch wild abgestellte Fahrräder) zu schaffen. Dies erfolgt in Kooperation und oft in Eigenregie von Anwohnern (s.u.).“ • Radhäuser/ Fahrradboxen insb. an Bahnhaltepunkten • Lademöglichkeiten für E-Bikes/ Pedelecs
6.20	<p>4.8 Fahrradverleihsystem für Koblenz</p>
6.21	<p>5.3 Haltemöglichkeiten für Liefer- und Dienstleistungsverkehre</p>
6.22	<p>6.1.1 <i>Verbesserung der Orientierung und Besucherlenkung</i> 6.1.2 <i>Stärkung des regionalen ÖPNV</i></p>
6.23	<p>6.3 Verkehrssicherheit und sichere Mobilität</p> <ul style="list-style-type: none"> • „Sichere Wege zu Schul- und Kitaeinrichtungen und die Gefährdungsminderung rund um diese Einrichtungen“ <p>6.3.2 Sicheres Schul- und Kitaumfeld</p>
6.24	<p>6.5 Multi- und Intermodalität</p> <p>6.5.1 <i>Park & Ride</i> 6.5.2 <i>Bike & Ride</i> 6.5.3 <i>Intermodale Schnittstellen/Mobilstationen</i></p>
<p>7 Radverkehrskonzept Koblenz</p>	
7.1	<p>Die Radwegekonzeption verknüpft bereits existierende und geplante Routen. Durch Ordnung und Benennung werden die einzelnen Routen für die Nutzenden übersichtlich und begreifbar. Teil des Konzeptes sind auch konkrete Maßnahmen zur Qualifizierung des Radwegenetzes. Diese sollten bei der Umsetzung des Konzeptes „Zukunft Stadtgrün“ unbedingt zurate gezogen werden.</p> <p>Vorgeschlagene Hauptrouten des Radverkehrs:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1) Blau: ZB9N: Zentrum -> B9. Führt von der Altstadt kommend stückweise am Volkspark entlang. Im Falle einer Öffnung des STOV-Geländes würde auch dieses angebunden und eine Radschnellroute über das Gelände verlaufen. Entsprechende Maßnahmen: ZB9N 4, 5, 6. 2) Rosa: LüGZ: Lützel – GVZ-Industriepark A61. Anbindung Lützels an den Gewerbepark im Westen des Gebietes. Führt an Zugang des STAV-Geländes vorbei. Entsprechende Maßnahme: LüGZ2. 3) Altrosa: LMOU: Linkes Moselufer – Kernstadtgebiet. Schließt Lützel über die Balduinbrücke an die Altstadt an. 4) Orange: NoSü: Nord-Südroute. Über Brenderweg und Wallersheimer Weg, weiter über Andernacher Straße und Balduinbrücke, verbindet diese Route Neuendorf, Lützel und die Altstadt. Entsprechende Maßnahmen: NoSü 8, 9, 103, 104.

8 SPNV-Station Koblenz Lützel	
8.1	<p>„Um die bestehenden Benachteiligungen nicht weiter zu verstärken, sind im Bahnhofsumfeld folgende Maßnahmen erforderlich:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Eindämmung der funktionalen und gestalterischen Belastungen des Straßenverkehrs • Erhöhung des Grünanteils • Straßen-/Platzraumgestaltung • Neuordnung des öffentlichen Raumes, insbesondere östlich des Bahnhofes • Verbesserung der Bedingungen für den nicht motorisierten Verkehr • Verringerung von Barrieren • Verknüpfung der öffentlichen Verkehrsmittel“ <p>„Ein Park & Ride-Platz auf der Westseite der Bahn sichert die Erreichbarkeit mit dem PKW“</p> <p>„Eine Bike & Ride-Anlage an den Zugängen zu den Bahnsteigen verbessert die Nutzung des Fahrrades als [...] Zubringer zum Bahnhof.“</p> <p>„Zur Verknüpfung der öffentlichen Verkehrsmittel am Bahnhof wird eine Lösung vorgeschlagen, die alle Buslinien an einer zentralen Bushaltestelle auf dem Bahnhofsvorplatz untereinander und mit dem Schienenverkehr verknüpft.“</p> <p>„Eine neue an der Stadtstruktur ausgerichtete, mobilitätsbehindertengerechte Fußgängerunterführung dient als durchgängige Stadtteilverbindung und Bahnsteigerschließung.“</p> <p>„Eine repräsentative Neugestaltung des Bahnhofsplatzes als Quartiersmittelpunkt und Verkehrsdrehscheibe verbessert auch Identifikations- und Aufenthaltsmöglichkeiten und trägt zur Belebung und sozialen Kontrolle des öffentlichen Bereichs bei.“</p>
9 Masterplan Koblenz	
9.1	<p>Parkraum</p> <ul style="list-style-type: none"> • „In den verdichteten Bereichen der Stadt und der innenstadtnahen Stadtteile möglichst Konzentration von Parkplätzen in Parkhäusern und Tiefgaragen (auch bei privaten Vorhaben) zur Entlastung des öffentlichen (Straßen-)Raums“, S. 279. • „Aufwertung von Parkplatzeihen an öffentlichen Straßen durch Baumpflanzungen, Aufwertung von Stadtteilparkplätzen auf zentralen Stadtteilplätzen (Kirmesplätze) und an Ortseingängen (z.B. durch Baum- und Heckenpflanzungen)“, S. 279.
9.2	<p>ÖPNV und SPNV:</p> <ul style="list-style-type: none"> • „Optimierung von Linienführungen im Zuge der Fortschreibung des Nahverkehrsplans, Erweiterung des Halbstundentaktes in den Abendstunden sowie des Angebots an Nachtbussen“, S. 285. • „Barrierefreie Umgestaltung und Erreichbarkeit von Haltestellen“, S. 285. • „Attraktivierung und barrierefreier Ausbau der Bahnhöfe Ehrenbreitstein und Lützel, Herstellung einer durchgängigen Fußgängerquerung am Bahnhof Lützel, bessere Anbindung des Schienenhaltepunktes Mitte Richtung Norden und Rauental“, S. 290.

9.3	<p>Fußwege</p> <ul style="list-style-type: none"> • „Ergänzung des Fußwegenetzes an wichtigen Stellen im Innen- und Außenbereich“, S. 299. • „Fußwegevernetzung der Stadtteile untereinander (Ergänzung Wegebeziehung Rübenach / Bubenheim), Etablierung von Rundwegen um die Stadtteile, wo möglich, durchgängige Wegebeziehungen an den Flussufern“, S. 299. • „Vermeidung von reinen Sackgassen, Verbesserung der Ausschilderung an Verkehrsknotenpunkten (u.a. Saarkreisel, Langemarckplatz), Vorrang ebenerdiger Querungsmöglichkeiten (z.B. Hohenfelder Straße / Löhr-Center), Barrierefreiheit“, S. 299 • „Barrierefreiheit von Fußgängerunterführungen, Rückbau Unterführung Schenkendorfplatz, Neugestaltung und Verlängerung Fußgängerunterführung Bahnhof Lützel“, S. 311.
9.4	<p>Sportanlagen</p> <ul style="list-style-type: none"> • Bestandpflege und Sanierung bestehender Sportanlagen (vor allem Platzbeläge); Aufgabe bzw. Verlagerung von Sportplätzen in städtebaulich besonders sensiblen Bereichen (Umfeld Festungsanlagen), Zusammenlegung mit anderen Sportflächen
10 Integriertes Stadtteilentwicklungskonzept für das Fördergebiet Soziale Stadt in Koblenz-Neuendorf	
10.1	<p>M 3.8.: „Goethewäldchen“:</p> <p>„Für die als „Goethewäldchen“ bezeichnete Brachfläche an der Memeler Straße sollte ein Konzept entwickelt werden, das die Vorschläge aus dem Masterplan Grün 2011+ prüft und ggf. weiterentwickelt. So schlägt das Stadtteildossier Lützel vor, hier eine Stadtwildnis zu entwickeln und/oder einen außerordentlichen Lernort einzurichten. Dabei sind jedoch ggf. konkurrierende Entwicklungsoptionen zu berücksichtigen (Wendl, 2016), z.B. diese Fläche als Standort für einen größeren Saal als Versammlungsstätte im Stadtteil zu nutzen.“</p>
11 „33 Maßnahmen zum Klimaschutz“	
11.1	<p>24.: 300 neue Bäume in der Stadt</p> <p>„[...] plant die Stadt, in den kommenden Jahren in mindestens 30 Straßen neue Baumstandorte zu schaffen. Zuvor müssen potentielle Baumstandorte identifiziert und hinsichtlich ihrer unterirdischen Infrastruktur (Erdreich, Versorgungsleitungen etc.) überprüft werden. Ist es technisch möglich, können in den nächsten acht Jahren bis zu 300 neue Bäume innerstädtisch gepflanzt werden.“</p>
12 Stadtbaumkonzept Koblenz	
12.1	<p>Bei Umsetzung von Maßnahmen:</p> <p>Orientierung an den hier vorgeschlagenen Leitbaumarten: Siehe dazu:</p> <ul style="list-style-type: none"> 3.3.7 SIEDLUNG 2: Bäume an Wohnstraßen 3.3.8 SIEDLUNG 3: Bäume auf als Parkplatz genutzten Freiflächen 3.3.9 STADT 1: Bäume an urbanen Wasserlagen 3.3.10 STADT 2: Bäume an Bahnlinien 3.3.11 STADT 3: Bäume an Durchfahrtstraßen 3.3.12. STADT 4: Bäume an Kreisverkehren

13 Schutzgebietskonzeption für das Stadtgebiet von Koblenz	
13.1	<p>STOV-Gelände und Bahn:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Raum mit sehr hoher Bedeutung für den Arten- und Biotopschutz: sehr hohe Schutzwürdigkeit aufgrund sehr guter Ausprägung und Repräsentanz der Biotopkomplexe und Vorkommen seltener und gefährdeter Tier- und Pflanzen-)Arten (Gebietsnummer 12.3) • kleine Refugien und großräumige Trittsteinbiotope • Biotop für Insekten, Vögel und Amphibien • hoher Bedarf an Sicherstellung überlebender Biotope entlang der Gleisanlage
13.2	<p>KGA/Grabeland:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Vernetzungsraum: Wichtige Ausweichhabitate, Migrationskorridore und Trittsteine für den Individuenaustausch sowie für die Vernetzung der Kernlebensräume (Gebietsnummer 12.5) • Fledermausquartiere: aufgrund großer Seltenheit und Empfindlichkeit der Arten sind Vorkommensstandorte von sehr hoher Bedeutung. • sehr hohe Schutzwürdigkeit
13.3	<p>Rhein und Mosel:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Achse zur Vernetzung landesweit bedeutsamer Artvorkommen und Lebensräume(Gebietsnummer 7.1) • Moselbogen Rauetal bis Hafen Lützel: „Schutzzweck: Erhaltung und Sicherung eines bekannten und bedeutsamen Zugvogelrastgebietes sowie der hohen Vielfalt an Kleinnischen im Uferbereich, die Basis für die Besiedlung und Ausbreitung von typischen Arten (insbes. Insekten) im Moseltal sind.“ • Bekannt und bedeutsam als Zugvogel-Rasthabitat. • Gesamte Flussaue der Mosel hat sehr hohe Bedeutung für Entwicklung des ges. Ökosystems im Moseltal. • Gefahr u.a. durch Freizeit- und Erholungssuchende. • Sehr hohe Dringlichkeit an Entwicklungsmaßnahmen.

