

Stellungnahme zu den Anregungen der Fraktionen zum Entwurf des ISEK „Lebendige Innenstadt Koblenz“

Stand 17.10.2025

Bündnis 90/DIE GRÜNEN

1. Klimaanpassung am Zentralplatz sollte oberste Priorität haben
 - ➔ *Das Thema Klimaanpassung hat im gesamten Fördergebiet für den öffentlichen Raum einen übergeordneten Charakter. Es wird bei der Umsetzung aller Maßnahmen kontinuierlich berücksichtigt. Basis ist die Erstellung eines Gesamtkonzeptes in 2026, welches den gesamten Innenstadtbereich umfasst und die Umsetzungsfähigkeit der einzelnen Flächen, wie z.B. auch den Zentralplatz dezidiert betrachtet.*
2. Öffnung und Begrünung Innenhöfe: hier könnte ein Förderprogramm und/oder ein Wettbewerb zielführend sein (z. B. Köln und Freiburg: Förderprogramm Grün hoch 3)
 - ➔ *Ob und in welchem Umfang alternative Finanzierungsmöglichkeiten bzw. Förderprogramme für die Umsetzung der Maßnahmen genutzt werden können, wird jeweils im Vorfeld geprüft. Die Durchführung eines Wettbewerbs könnte dabei sinnvoll sein; eine entsprechende Prüfung ist zu einem späteren Zeitpunkt vorgesehen.*
3. Tempo 30 und verkehrslenkende Maßnahmen: Ansätze des ISEK verteidigen. Es gibt genug Positivbeispiele, die belegen, dass alle partizipieren.
 - ➔ *Die konkrete Ausgestaltung der verkehrsbezogenen Maßnahmen wird sich im Rahmen der Entwurfsplanung der einzelnen Maßnahmen ergeben. Die Umsetzung erfolgt durch die zuständigen Fachämter und auch die Beteiligung relevanter Akteurinnen und Akteure ist vorgesehen. Bewährte Best-Practice-Beispiele sollten als Orientierung herangezogen werden.*
4. Begrünte Sonnensegel -<https://neuezeit.at/gruene-sonnensegel/>
 - ➔ *Der Vorschlag begrünte Sonnensegel einzurichten wurde im Maßnahmensteckbrief zum Projekt „Umsetzung von Klimaanpassungsmaßnahmen im öffentlichen Raum“ ergänzt, siehe Seite 65.*

1. Anlass

Die FDP-Fraktion Koblenz nimmt Bezug auf die Aufforderung der Verwaltung, bis zum heutigen Datum Anmerkungen und Ergänzungsvorschläge zum Entwurf des integrierten städtebaulichen Entwicklungskonzepts (ISEK) "Lebendige Innenstadt" einzureichen. Wir erkennen an, dass die Verwaltung eine überarbeitete Vorlage vorbereiten möchte, weisen jedoch darauf hin, dass eine solche interne Terminsetzung keine rechtliche Ausschlusswirkung für Anträge oder Änderungsanträge der Fraktionen entfaltet. Gemäß § 35 Abs. 2 der Gemeindeordnung Rheinland-Pfalz (GemO) steht jedem Ratsmitglied und jeder Fraktion das Recht zu, Anträge und Anfragen einzubringen, solange die Beschlussfassung nicht erfolgt ist. Die heute gesetzte Frist kann daher ausschließlich als organisatorischer Hinweis verstanden werden, nicht aber als Einschränkung parlamentarischer Mitwirkungsrechte. Die FDP-Fraktion reicht daher diese vorläufige Stellungnahme ein und kündigt eine vertiefte Ergänzung im Rahmen der satzungsgemäßen Antragsfristen an, um die Qualität und Förderfähigkeit der Vorlage im Sinne des Stadtrates zu verbessern.

2. Bewertung nach BMWSB-Leitlinien (ISEK-Richtlinie, Stand 2024)

Die Bundesleitlinien des BMWSB definieren das ISEK als "gebietsbezogenes, strategisches und umsetzungsorientiertes Steuerungsinstrument". Es muss sektorübergreifend wirken, mit quantifizierbaren Zielgrößen operieren und eine transparente Priorisierung enthalten. Aus Sicht der FDP-Fraktion Koblenz erfüllt der vorliegende Entwurf diese Vorgaben in wesentlichen Teilen, weist jedoch Defizite in folgenden Bereichen auf:

2.1. Priorisierung und Bewertungsmethodik

Die Einteilung in Früh-, Entwicklungs- und Langfristmaßnahmen (VM / OM / PM / FM / ME) sowie die Prioritätenstaffelung (1-3) stellen eine Reihung, jedoch keine methodisch nachvollziehbare Priorisierung dar. Für die Förderfähigkeit ist gemäß BMWSB erforderlich, dass Kriterien wie Wirkung, Dringlichkeit, Wirtschaftlichkeit und Klimarelevanz dokumentiert und gewichtet werden. Die FDP-Fraktion regt daher an, die Priorisierung um eine bewertungsbasierte Matrix (Scoring-System) zu erweitern, um Transparenz und Vergleichbarkeit herzustellen.

➔ *Im Rahmen des ISEK wird auf eine Priorisierung der Maßnahmen verzichtet. Diese ist für die Förderfähigkeit nicht relevant und wurde in Abstimmung mit der Aufsichts- und Dienstleistungsdirektion (ADD) entsprechend abgestimmt. Durch den Wegfall der Priorisierung bleibt die notwendige Flexibilität erhalten, um auf finanzielle Rahmenbedingungen, politische Entscheidungen oder sonstige äußere Einflüsse angemessen reagieren zu können.*

Die bisherige Priorisierung beruhte auf partizipativen Prozessen, stellt jedoch nur eine Momentaufnahme dar. Da sich politische und administrative Rahmenbedingungen laufend ändern können, würde eine fortlaufende Anpassung des ISEK erforderlich werden, um die Prioritätenangaben aktuell zu halten. Der Verzicht auf eine Priorisierung verhindert somit

einen hohen Einarbeitungsaufwand und ermöglicht gleichzeitig ein flexibles, bedarfsorientiertes Handeln. Die Stadt bewahrt somit ihre Handlungsspielräume. Eine kurze Anmerkung dazu wurde im ISEK auf Seite 40 ergänzt.

Die Einordnung der Projekte erfolgt in die folgende Maßnahmenkategorien: vorbereitende Maßnahmen (VM), Ordnungsmaßnahmen (OM), punktuelle Maßnahmen (PM), flankierende Maßnahmen (FM) oder Maßnahmen privater Eigentümer:innen (ME). Diese Kategorisierung ergibt sich unmittelbar aus dem Charakter und Inhalt der jeweiligen Maßnahme. Ebenso leitet sich der Zeithorizont der Umsetzung aus dem spezifischen Inhalt und dem individuellen Bedarf der Maßnahme ab.

2.2. Monitoring, Indikatoren und digitales Dashboard

Ein ISEK ist nur dann ein wirksames Steuerungsinstrument, wenn Fortschritt und Wirkung messbar sind. Der Entwurf enthält bislang keine Kennzahlen oder Evaluationsmechanismen. Die FDP-Fraktion empfiehlt daher, ein KPI-basiertes Monitoring-System einzuführen, das Kennzahlen für Wirtschaft, Mobilität, Aufenthaltsqualität, Klima und Verwaltungseffizienz erfasst. Diese Indikatoren sollten über ein öffentliches digitales Dashboard (analog zu Leipzig, Wiesbaden oder Hamburg) visualisiert werden, um Bürgerbeteiligung, Fördertransparenz und politische Steuerung zu verbessern.

➔ *Auf die Einführung eines kennzahlen- und datenbasierten KPI-Monitorings wird im Rahmen des ISEK bewusst verzichtet. Die Implementierung eines solchen Systems wäre mit erheblichen Kosten und personellen Ressourcen verbunden, da zunächst eine belastbare Datenbasis geschaffen und geeignete Kennzahlen entwickelt sowie kontinuierlich erhoben und ausgewertet werden müssten. Der Aufbau eines entsprechenden Monitoringsystems stellt somit einen eigenständigen, ressourcenintensiven Arbeitsschritt dar, der unter den gegebenen finanziellen Rahmenbedingungen derzeit nicht realisierbar ist.*

Darüber hinaus ist die Aussagekraft eines rein datenbasierten KPI-Systems im Kontext der Stadtentwicklung begrenzt. Viele Entwicklungen und Wirkungen städtebaulicher Maßnahmen lassen sich nicht sinnvoll in quantitativen Kennzahlen abbilden. Stattdessen steht im Vordergrund, transparent darzustellen, welche Maßnahmen umgesetzt werden, welche Zielsetzungen damit verfolgt werden und welche qualitativen Veränderungen im Stadtgefüge erkennbar sind.

Zur Sicherstellung einer nachvollziehbaren Erfolgskontrolle wird daher vorgeschlagen, den Stand der Umsetzung regelmäßig und transparent in deskriptiver Form zu kommunizieren. Ergänzend kann für einzelne Themenfelder eine wissenschaftliche Begleitung, beispielsweise in Kooperation mit einer Hochschule oder Universität, erfolgen. Hier könnten quantitative Daten erhoben werden, sowie qualitative, um Veränderungen im Stadtleben, in der Nutzung öffentlicher Räume oder in der sozialen Wahrnehmung sichtbar zu machen. Ein solcher qualitativer und transparent kommunizierter Ansatz trägt der Komplexität städtischer Entwicklungsprozesse besser Rechnung und ermöglicht zugleich eine an den realen Gegebenheiten orientierte Bewertung der erreichten Fortschritte.

Im Kapitel 4.6.2 (S. 73f.) wird das Thema Evaluation des ISEK erläutert. Hier wurde der Hinweis zur Transparenz sowie der Prüfung zur Möglichkeit der wissenschaftlichen Begleitung ergänzt.

2.3. Governance und interdisziplinäre Steuerung

Die Umsetzung eines ISEK erfordert eine ressortübergreifende Zusammenarbeit zwischen Stadtplanung, Wirtschaftsförderung, Umwelt, Finanzen und Mobilität. Der Entwurf weist bislang keine institutionalisierte Governance-Struktur auf. Die FDP-Fraktion schlägt die Einrichtung eines ISEK-Lenkungskreises vor, bestehend aus Vertretern der Verwaltung (Ressort-/Dezernatsübergreifend), den Fraktionen, der Wirtschaft (IHK, Smart e.V.) und der Zivilgesellschaft, um die Umsetzung dauerhaft zu begleiten.

➔ *Ja, das ist korrekt: Die Umsetzung der Maßnahmen erfolgt ressortübergreifend und in integrierter Form. Aus diesem Grund wurden bereits bei der Erarbeitung des ISEK dezernatsübergreifend alle relevanten Ämter einbezogen. Zudem wurden zentrale Innenstadtakteure in den Beteiligungen und in Einzelgesprächen in die Erarbeitung des ISEK involviert. Auch im weiteren Verlauf, insbesondere bei der Umsetzung der einzelnen Projekte, werden die jeweils zuständigen Stellen erneut beteiligt. Die Federführung für das ISEK liegt im Baudezernat beim Amt für Stadtentwicklung und Bauordnung. Zur Steuerung des Gesamtprozesses ist die Einrichtung eines Lenkungskreises vorgesehen. Um die Arbeitsfähigkeit dieses Gremiums sicherzustellen, sollte dessen Zusammensetzung auf eine begrenzte Zahl von Mitgliedern beschränkt bleiben. In der Regel setzt sich ein solcher Lenkungsreis aus ämterübergreifenden Verwaltungsvertreterinnen und -vertretern zusammen.*

Zur Steuerung des Gesamtprozesses ist die Einrichtung eines Lenkungskreises vorgesehen. Die politischen Fraktionen sind über den Ausschuss für Stadtentwicklung und Mobilität (ASM) sowie den Stadtrat in den Prozess eingebunden, da sämtliche umzusetzenden Maßnahmen vorab in diesen Gremien beraten werden. Darüber hinaus werden auch wirtschaftliche Akteure sowie die Zivilgesellschaft in die Umsetzung der Maßnahmen einbezogen. Dies erfolgt im Wesentlichen über das Innenstadtmanagement, das als Schnittstelle zwischen Verwaltung und lokaler Öffentlichkeit fungiert.

Im ISEK wurde der Hinweis zur Einbindung wirtschaftlicher Akteure und der Bevölkerung auf der Seite 73 ergänzt.

2.4. Gestaltungssatzung und unternehmerische Freiheit

Die angekündigte Überarbeitung der Gestaltungssatzung wird ausdrücklich begrüßt. Aus liberaler Sicht sollte sie den Eigentümerinnen und Eigentümern künftig mehr Gestaltungsspielräume einräumen und von detaillierten Regelvorgaben zu Gestaltungsleitlinien übergehen. Dies fördert Innovation, Investitionsbereitschaft und architektonische Vielfalt, ohne das Stadtbild zu gefährden.

➔ *Diese Anregungen werden in den weiteren Planungsprozess zur Gestaltungssatzung mit aufgenommen.*

2.5. Förderkohärenz und Mittelbündelung

Die gegenwärtige Finanzierung stützt sich nahezu ausschließlich auf das Landesprogramm "Lebendige Zentren". Eine tragfähige ISEK-Strategie erfordert jedoch eine Mittelbündelung über mehrere Förderstränge (Bund, EU, private Partner). Die FDP regt daher eine systematische

Förder- und Kofinanzierungsstrategie an, um Synergien zu nutzen und städtische Eigenmittel zu entlasten.

➔ *Die Städtebauförderung ist ein gemeinsames Förderprogramm von Bund und Ländern. Sie stellt derzeit das Programm mit dem höchsten Fördersatz dar: Aktuell können bis zu 90 % der förderfähigen Kosten übernommen werden. Kein anderes Förderprogramm weist eine derart hohe Förderquote auf. Das Integrierte Städtebauliche Entwicklungskonzept (ISEK) bildet dabei die zentrale Grundlage für die Beantragung und Bewilligung von Fördermitteln aus der Städtebauförderung. Um städtebauliche Maßnahmen effektiver zu gestalten, ist im Sinne der Städtebauförderung das Zusammenführen von Fördermitteln aus verschiedenen Quellen (Mittelbündelung) erwünscht.*

Da die Städtebauförderung subsidiär – also nachrangig – ausgestaltet ist, muss im Vorfeld der Beantragung jedes Projekts geprüft werden, ob alternative oder vorrangige Fördermöglichkeiten bestehen. Erst wenn keine andere geeignete Förderung in Anspruch genommen werden kann, kommt eine Finanzierung über die Städtebauförderung in Betracht. Diese Prüfung erfolgt in der Regel im Rahmen der Entwurfsplanung der einzelnen Maßnahmen. Der Hinweis zur Voraussetzung der Prüfung alternativer Fördermittel wurde auf Seite 40 ergänzt.

3. Zusammenfassende und Bitte an die Verwaltung

Die FDP-Fraktion erkennt den Entwurf als wichtigen Beitrag zur Stadtentwicklung an, sieht aber vor einer endgültigen Beschlussfassung die Notwendigkeit einer vertieften Überarbeitung in folgenden Punkten:

- *Entwicklung einer Priorisierungsmethodik mit dokumentierten Kriterien,
- *Einführung eines Monitoring- und Dashboard-Systems zur messbaren Steuerung,
- *Einrichtung eines ISEK-Lenkungskreises als Governance-Struktur,
- *Überarbeitung der Gestaltungssatzung zugunsten wirtschaftlicher Freiheit,
- *und Erstellung einer Mittelbündelungsstrategie über alle relevanten Förderquellen.

Diese Schritte entsprechen nicht nur den fachlichen Anforderungen des BMWSB, sondern auch den Grundsätzen liberaler, effizienter und transparenter Stadtentwicklung, welche die Freien Demokraten vertreten.

➔ *Siehe Stellungnahme Punkt 2.1 bis 2.5.*

Zu M1.3 Gestaltungsrichtlinie

Der Ausgangssituation stimmen wir voll zu. Priorisierung sehen wir ebenfalls hoch, den Zeithorizont dagegen kurzfristig! Der Lösungsansatz hat zu wenig konkrete praktikable Ansatzpunkte. Gibt es gute Vorbilder? Für die Entwicklung schlagen wir vor, eng mit Innentadtakteuren (Betreibern und Eigentümern) sowie mit Smart e.V. zusammenzuarbeiten.

- ➔ *Die Ausarbeitung der Gestaltungsrichtlinie ist für das Jahr 2026 vorgesehen. Die konkreten inhaltlichen Ansätze der Gestaltungsrichtlinie sollen zusammen mit den erforderlichen städtischen Ämtern und den relevanten Akteurinnen und Akteure der Innenstadt erarbeitet werden. Die Maßnahme kann daher wie angemerkt als kurzfristig umsetzbar gekennzeichnet werden und folglich auch als Startermaßnahme (siehe Seite 46f.).*

Zu M2.3 Neuordnung Peter-Altmeier-Ufer

Zur Ausgangssituation: Der Bereich ist heute schon einer der schönsten Bereiche von Koblenz (nicht nur „Potential“!) Das noch zu verbessern und alle wichtigen Ansprüche der verschiedenen Verkehrsarten zu erfüllen geht nur mit Kompromissen. Der Bereich ist auch Naherholungsraum für die Koblenzer. Gute Regelungen für den Fußgängerverkehr sind wichtig.

Lösungsansatz: Die notwendige Geschwindigkeitsreduzierung des MIV ist durch Schwellenbau (siehe Weg zur Festung) wirkungsvoll und optisch erträglich zu gestalten. Erhöhung der Anzahl von Querungsmöglichkeiten für Fußgänger ist ein weiteres Mittel. Der heutige Bereich für Fußgänger ist vom Fahrradverkehr freizuhalten. Dazu sind auch Sperren an den Querungsstellen der Fußgängereinzurichten. Generell ist mehr Überwachung durch Ordnungsdienste vorzusehen. Alle verkehrstechnischen Einbauten sollten optisch und gestalterisch der großen Bedeutung dieses Bereiches angepasst sein – im Gegensatz zu den aktuellen provisorischen. Priorisierung und Zeithorizont stimmen wir zu.

- ➔ *Die gestalterischen Anregungen werden in den weiteren Planungsprozess mit aufgenommen. Aufgrund des Konkretisierungsgrades sind sie nicht im ISEK erforderlich, sondern betreffen die Ebene der Entwurfsplanung.*

Zu M2.3 Neuordnung FlorinsMarkt

Zur Ausgangssituation: Der heute sehr umfangreiche ruhende Verkehr wird richtigerweise angeführt.

Beim Lösungsansatz ist keine Lösung für dieses Problem vorgesehen. Beim Lösungsansatz sollte die Installation von überdachten Sitzmobiliar (Schutz vor Hitze und Regen) vorgesehen werden.

- ➔ *Die gestalterischen Anregungen werden in den weiteren Planungsprozess mit aufgenommen. Aufgrund des Konkretisierungsgrades sind sie nicht im ISEK erforderlich,*

sondern betreffen die Ebene der Entwurfsplanung. Der Vorschlag der Installation von überdachtem Sitzmobiliar wurde im Maßnahmensteckbrief (S. 52) ergänzt.

Zu M3.2 Umsetzung von Klimaanpassungsmaßnahmen im öffentlichen Raum

Ausgangssituation und Zielsetzung stimmen wir zu.

Die Priorisierung sehen wir beim Lösungsansatz „Installation ... von Trinkwasserspendern die Bewertung 1 (hoch) und beim Zeithorizont die Einstufung „kurzfristig“.

Beim Lösungsansatz schlagen wir die Ergänzung vor: „Eine Mindestanzahl von 6 Trinkwasserspendern und eine entsprechende Anzahl von geeigneten Plätzen soll vorgeschlagen werden. Beim Lösungsansatz sollte auch die Möglichkeit der Finanzierung der Trinkwasserspender über Spenden durch geeignete Unternehmen geprüft werden.

➔ *Im Rahmen des ISEK wird auf eine Priorisierung der Maßnahmen verzichtet. Diese ist für die Förderfähigkeit nicht relevant und wurde in Abstimmung mit der Aufsichts- und Dienstleistungsdirektion (ADD) entsprechend abgestimmt. Durch den Wegfall der Priorisierung bleibt die notwendige Flexibilität erhalten, um auf finanzielle Rahmenbedingungen, politische Entscheidungen oder sonstige äußere Einflüsse angemessen reagieren zu können. Die bisherige Priorisierung beruhte auf partizipativen Prozessen, stellt jedoch nur eine Momentaufnahme dar. Da sich politische und administrative Rahmenbedingungen laufend ändern können, würde eine fortlaufende Anpassung des ISEK erforderlich werden, um die Prioritätenangaben aktuell zu halten. Der Verzicht auf eine Priorisierung verhindert somit einen hohen Einarbeitungsaufwand und ermöglicht gleichzeitig ein flexibles, bedarfsorientiertes Handeln. Die Stadt bewahrt somit ihre Handlungsspielräume. Eine kurze Anmerkung dazu wurde im ISEK auf Seite 40 ergänzt.*

Ein mittelfristiger Zeithorizont wurde deshalb gewählt, da der Umsetzung der vorbereitenden Maßnahme 3.1 – die Erstellung des entsprechenden Konzepts für Klimaanpassungsmaßnahmen im öffentlichen Raum – vorgelagert ist. Auf dieser Grundlage können anschließend geeignete Maßnahmen umgesetzt werden.

Die gestalterischen Anregungen werden in den weiteren Planungsprozess mit aufgenommen. Aufgrund des Konkretisierungsgrades sind sie nicht im ISEK erforderlich, sondern betreffen die Ebene der Entwurfsplanung.

Grundsätzlich werden bei der Finanzierung der Einzelmaßnahmen immer alternative Finanzierungen, untersucht und einbezogen. Dies ist, da die Städtebauförderung immer nachrangig ist, verpflichtend. Auch der Verfügungsfond ist geeignet kleinere Maßnahmen in Verbindung mit privaten Akteuren umzusetzen.

Im ISEK wurde eine Ergänzung bezüglich der Ausgangssituation und der Zielsetzung der Maßnahme vorgenommen (siehe Seite 51).

Zu M4.3 Aufwertung und Optimierung der Fuß- und Radverkehre in der „Oberen Löhr“ (Seite 69)

Die Obere Löhr ist eine erfolgreiche und lebendige Geschäftsstraße in der Innenstadt von Koblenz. Überwiegend inhabergeführte regionale Einzelhandels-, Gastronomie, Kultur- und Dienstleistungsbetriebe prägen ihre Struktur. Ihre seit Jahrzehnten anhaltende positive

Entwicklung wird wesentlich durch die starke und gut funktionierende „Interessengemeinschaft Obere Löhre e.V.“ (IGOL) gefördert. Essenziell für den Erfolg als attraktive Einkaufsstraße für viele Menschen aus Koblenz und aus dem Einzugsgebiet des Oberzentrums Koblenz ist die ideale Erreichbarkeit durch MIV (motorisierter Individualverkehr) verbunden mit direkten Kurzzeitparkmöglichkeiten direkt vor den verschiedenen stationären Betrieben oder ganz in deren Nähe auf weiteren Kurzzeitparkplätzen oder im nahen liegenden Parkhaus.

Zusätzlich zeichnet sich die Obere Löhre aus durch gute Erreichbarkeit mit dem ÖPNV (Bus und Bahn) sowie eine gute Struktur für Radverkehr (Fahrradweg und Fahrradständer) und Fußgängerverkehr (breite Bürgersteige). Der beschriebenen „Ausgangssituation“ können wir nicht zustimmen.

Folglich auch nicht uneingeschränkt der vieldeutigen Zielsetzung der „Zielsetzung“ und der missverständlichen „unbedingten Sicherstellung“ nur für die Busdurchfahrt beim „Lösungsansatz“. Diese „unbedingten Sicherstellung“ gilt auch für die vorhandene ideale Erreichbarkeit durch den MIV und seinen derzeitigen Parkmöglichkeiten. Bei der „Priorisierung“ bevorzugen wir ein „lieber besser als früher“.

➔ *Der Maßnahmensteckbrief (S.69) wurde entsprechend angepasst. Die Erreichbarkeit der Innenstadt durch alle Verkehrsarten ist ein besonders positiv zu bewertender Aspekt. Da die Straßen jedoch sowohl als Durchgangsstraße als auch für den Einkaufs- und Lieferverkehr genutzt werden, kommt es zu Nutzungskonflikten, da der Straßenraum begrenzt ist. Zur Aufwertung des Straßenraums sollen verschiedene gestalterische und funktionale Maßnahmen geprüft und umgesetzt werden. Dabei sollen alle Verkehrsarten berücksichtigt werden. Bei der Ausarbeitung der Detailplanungen werden zudem alle relevanten Akteurinnen und Akteure, einschließlich der Interessengemeinschaft, aktiv einbezogen. Insgesamt soll die Maßnahme die positiven Entwicklungstendenzen verstärken.*

Grundsätzliche Anmerkung: Die vorgeschlagenen Maßnahmen sind nicht abschließend. Auch die Priorisierung und der Zeithorizont sind nicht verbindlich. Hierüber soll entschieden werden, wenn die grundsätzliche Abstimmung mit dem Land erfolgt ist. Sollte dies von der Verwaltung nicht so gesehen werden, ist in einer Sondersitzung des ASM über die einzelnen Maßnahmen zu entscheiden.

➔ *Im Rahmen des ISEK wird auf eine Priorisierung der Maßnahmen verzichtet. Diese ist für die Förderfähigkeit nicht relevant und wurde in Abstimmung mit der Aufsichts- und Dienstleistungsdirektion (ADD) entsprechend abgestimmt. Durch den Wegfall der Priorisierung bleibt die notwendige Flexibilität erhalten, um auf finanzielle Rahmenbedingungen, politische Entscheidungen oder sonstige äußere Einflüsse angemessen reagieren zu können. Die bisherige Priorisierung beruhte auf partizipativen Prozessen, stellt jedoch nur eine Momentaufnahme dar. Da sich politische und administrative Rahmenbedingungen laufend ändern können, würde eine fortlaufende Anpassung des ISEK erforderlich werden, um die Prioritätenangaben aktuell zu halten. Der Verzicht auf eine Priorisierung verhindert somit einen hohen Einarbeitungsaufwand und ermöglicht gleichzeitig ein flexibles, bedarfsorientiertes Handeln. Die Stadt bewahrt somit ihre Handlungsspielräume. Eine kurze Anmerkung dazu wurde im ISEK auf Seite 40 ergänzt.*

Richtig ist, dass der im ISEK dargestellte Zeithorizont nicht verbindlich ist. Das ISEK dient als strategische Grundlage für die Beantragung und Inanspruchnahme von Fördermitteln im Rahmen der Städtebauförderung. Die konkreten Entscheidungen zu einzelnen Maßnahmen, den damit verbundenen Kosten sowie der Umsetzungszeitpunkt erfolgen im weiteren Verfahren. Eine gesonderte Sitzung zur detaillierten Abstimmung aller Maßnahmen ist daher nicht zielführend. Das ISEK stellt nicht einen detaillierten Maßnahmenplan dar, sondern ist als ein integriertes strategisches Instrument zur nachhaltigen und abgestimmten Stadtentwicklung zu verstehen.

Leitbild:

Nach dem Konzeptentwurf (Seite 36) sind die "erfassten Missstände dringlich". Die Koblenzer Innenstadt weist "erhebliche Entwicklungsdefizite auf" und dies bezieht sich nicht nur auf die Themen Klima und Stadtbild. Gemessen daran greift das Leitbild und die entwickelten Maßnahmen zu kurz. Der Schwerpunkt liegt "gezielt auf Maßnahmen zur Klimaanpassung, Entsiegelung, Begrünung und Verschattung" (Seite 40). Der Schwerpunkt des Mitteleinsatzes liegt auf der "Aufwertung des öffentlichen Raums" (Seite 40). Die Themen Wohnen, wirtschaftliche Entwicklung insbes. Einzelhandel, Kultur sind bei den Maßnahmen nicht ausreichend berücksichtigt/gewichtet.

➔ *Mit den nach der Verwaltungsvorschrift Städtebauförderung (VV Städtebau) möglichen städtebaulichen Maßnahmen hat die Stadt Koblenz die Möglichkeit, wie im ISEK dargestellt, entsprechende Projekte im öffentlichen Raum sowie zur Klimaanpassung umzusetzen. Diese Maßnahmen tragen nachhaltig zur Stärkung der Innenstadt und damit auch des Wirtschaftsstandorts Koblenz bei, da insbesondere durch öffentliche Investitionen häufig weitere private Investitionen angeregt werden. Das ISEK wurde bewusst integrativ angelegt: Es umfasst Klimaresilienz, soziale Teilhabe, Wirtschaft, Kultur und Mobilität und verfolgt damit keine einseitig ökologische Ausrichtung. Themen wie Wohnen, Einzelhandel*

und Kultur sind im ISEK enthalten, wenn auch nicht als reine Infrastrukturmaßnahmen, sondern verknüpft mit sozialen und funktionalen Zielsetzungen. Die Betonung von Klima- und Freiraumqualitäten folgt der Förderlogik des Städtebauförderprogramms.

Die Städtebauförderung ist dabei nicht das einzige Instrument, mit dem die Innenstadt zukunftsfähig weiterentwickelt werden kann. Sie ist vielmehr als ein Baustein innerhalb eines umfassenden Gesamtansatzes zu verstehen. Insbesondere im Bereich Kultur werden in enger Zusammenarbeit mit der Arbeitsgemeinschaft Stadtkulturelle Entwicklung sowie dem Kulturdezernat weitere wichtige Projekte und Maßnahmen entwickelt und umgesetzt. Auch der Einzelhandel profitiert mittelbar von diesen Maßnahmen – insbesondere durch die Aufwertung und Sicherung der Innenstadt als attraktiver Standort für Kundinnen und Kunden sowie als wirtschaftliches Zentrum. Der Einzelhandel ist dabei primär Aufgabe des Stadtmarketings; die Stadtplanung schafft die strukturellen Voraussetzungen – Aufenthaltsqualität, Nutzungsvielfalt und Erreichbarkeit –, die mittelbar die wirtschaftliche Vitalität des Einzelhandels stärken.

Darüber hinaus bietet der Verfügungsfonds die Möglichkeit, dass auch private Akteurinnen und Akteure sowie Investorinnen und Investoren zusätzliche Projekte initiieren und umsetzen können. Im ISEK wurde das Leitbild auf Seite 40 zusätzlich noch mal geschärft.

Aus Sicht der CDU Stadtratsfraktion sind weitere Felder/Themen zu bearbeiten:

A. Erweiterung/Ausdehnung des Fördergebietes in westlicher Richtung bis zur Europabrücke/Stadtdurchfahrt. Hierdurch könnte die Neugestaltung des Saarplatzes und die Anbindung der Altstadt an die Goldgrube untersucht/eingeleitet werden.

Auch könnte untersucht und ggfls realisiert werden die Ausfahrt aus dem Parkhaus Expert Klein über den Parkplatz/Saarplatzkreisel, (sowie im Bebauungsplan vorgesehen). Hierdurch würde die Weissergasse entlastet und mehr Raum für eine Umfeldgestaltung Synagoge geschaffen. Dies wäre eine weitere Maßnahme. Auch in anderen Fördergebieten wurden Straßenausbaumaßnahmen gefördert, z.B. Wallersheimer Weg.

Zum jetzigen Zeitpunkt kann das Fördergebiet nicht in diesen Bereich ausgeweitet werden. Im Rahmen der vorbereitenden Untersuchungen wurden detaillierte Analysen durchgeführt, die zu einem sinnvollen und fachlich begründeten Zuschnitt des Fördergebiets geführt haben. Entscheidend ist dabei, dass das Gebiet innenstadtrelevante Nutzungsstrukturen und Funktionen aufweist. Jenseits der Bahn und im Bereich der Verkehrsanlage Saarkreisel zeigt sich jedoch eine deutlich andere, auch städtebaulich abweichende Struktur und Funktion, sodass dieser Bereich nicht als zusammenhängendes Innenstadtgebiet einzustufen ist. Auch liegen hier keine städtebaulichen Handlungsbedarfe vor, sondern es sind vielmehr verkehrstechnische Handlungsbedarfe. Im Bereich des Saarkreisels besteht Sanierungsbedarf insbesondere bei den so genannten Überfliegern, also den Brückenbauwerken, die mehr als 100 m lang sind. Diese müssen erneuert werden, da sie mit einem bautechnisch schwierigen Spannstahl errichtet wurden. Im Zuge dieser Erneuerung soll der gesamte Kreisel überplant werden, um bessere Querungsmöglichkeiten für Fußgänger und Radfahrer ebenerdig zu ermöglichen. Auch die Ausfahrt des Parkhauses würde hierbei mitbetrachtet werden.

Zur Erläuterung, beim Wallersheimer Weg war der Anlass des Ausbaus nicht ein verkehrlicher Anlass, sondern es sollte ein städtebauliches Ziel erreicht werden. Die

Qualität galt es zu erhöhen, Barrieren abzubauen, Fußgängerquerung zu schaffen sowie Begrünungsflächen zu schaffen, indem Verkehrsflächen reduziert wurden. Die beiden Quartiere sollten besser miteinander verbunden und sichere Wegeverbindungen vernetzt werden. Verkehrlicher Handlungsbedarf bestand hier nicht im Gegensatz zu den Verkehrsanlagen Saarplatz und Ausfahrt Expert Klein.

Hier sind es explizite verkehrstechnische Themen, denen sich das Tiefbauamt bereits annimmt und unterschiedliche Lösungsszenarien untersucht. Der Umbau des Saarkreisels wird über das Landesverkehrsfinanzierungsgesetz - Kommunale Gebietskörperschaften (LVFGKOM) finanziert werden. Falls sich hier zum Zeitpunkt der Entwurfsplanung zeigt, dass hier darüber hinaus ggf. auch städtebaulicher Handlungsbedarf besteht, könnte dies im Rahmen einer Evaluation des Fördergebietes geprüft und ergänzt werden. Derzeit wird hiervon nicht ausgegangen.

Die Umfeldgestaltung der Synagoge (S. 53f.) ist als Maßnahme im ISEK enthalten.

B. Flächendeckendes Verkehrskonzept für das Fördergebiet

Verschiedene Maßnahmen sind abhängig von einem ganzheitlichen Verkehrskonzept incl. Radwegeführung für den Innenstadtbereich und den Anschluss an die umliegenden Stadtteile und Zufahrten. Hierzu gehört auch die Betrachtung des Anwohnerparkens und des Parkens insgesamt. Beschränkungen, Verbote, Sperrungen oder Zufahrtsbeschränkungen führen häufig zur Verlagerung der Verkehrsströme, Belastung des Einzelhandels und Frust in der Bevölkerung. Die Auswirkung von Maßnahmen nur punktuell zu untersuchen genügt nicht. Deshalb sollte ein umfassendes Verkehrskonzept als übergeordnete Maßnahme mit aufgenommen werden. Hierzu gehört auch eine Studie "Smart Traffic Koblenz" (vielleicht) in Kooperation mit den Hochschulen: Adaptive Ampelsteuerung, Smart Parking, digitale Verkehrslenkung, Lieferzonen - digital buchbar und eine zentrale Verkehrsdatenplattform können hierbei untersucht werden.

➔ *Grundsätzlich werden die verkehrsrelevanten Themen in enger Abstimmung mit den zuständigen Fachämtern, namentlich dem Tiefbauamt (Amt 66) und der Verkehrsplanung des Amts für Stadtentwicklung und Bauordnung (Amt 61), bearbeitet und weiterentwickelt. Bei den jeweiligen Planungen für Teilbereiche, in denen verkehrsverändernde Maßnahmen vorgesehen werden, werden immer großräumig die entsprechenden Auswirkungen betrachtet, aufgenommen und daraus die möglichen Varianten abgeleitet. Die Aufgabe eines umfassenden ganzheitlichen Verkehrskonzeptes ist nicht Aufgabe der Städtebauförderung, sondern vielmehr kann diese durch Umsetzung einzelner Maßnahmen sowie punktueller Pilotprojekte unterstützen. Darüber hinaus ermöglichen verschiedene weitere Förderprogramme die Umsetzung weiterer zukunftsweisender Projekte. Die im Beteiligungsprozess geäußerten Bedenken des Einzelhandels und der Bevölkerung wurden aufgegriffen und fließen in die Planung und Umsetzung der Maßnahmen ein. Die Kooperation mit den Hochschulen ist gerade auch für die Innenstadtentwicklung bereits angestoßen und die vorgeschlagenen Themen werden im weiteren Abstimmungsprozess mit aufgenommen.*

C. Klimaanpassung

Zu Recht wird bei M3.1 (Seite 64) ausgeführt, dass die Innenstadt wirksam an die Folgen des Klimawandels anzupassen ist. Hierfür wird ein fundiertes Konzept für erforderlich gehalten.

Dieses Konzept sollte als Erstes erstellt werden, um auf dieser Basis sich mit den einzelnen Maßnahmen für die Gestaltung/Veränderung des öffentlichen Raums zu beschäftigen - und nicht umgekehrt. Deshalb ist die Priorisierung mit "hoch" einzustufen.

- ➔ *Die Anpassung an den Klimawandel erfordert ein fundiertes Konzept. Im ISEK ist dies bereits als vorbereitende Maßnahme vorgesehen, deren Erstellung für das Jahr 2026 geplant ist. Ziel ist die Entwicklung eines „Klimaatlas Innenstadt“, der als Grundlage für alle weiteren Maßnahmen dienen soll. Basieren wird es auf dem gesamtstädtischen Klimaanpassungskonzept und die daraus abgeleiteten Maßnahmen für die Innenstadt. Die hohe Priorisierung dieser Maßnahme entspricht dabei inhaltlich der Vorgehensweise des ISEK.*

D. Für die Entwicklung der Innenstadt wird an verschiedenen Stellen richtigerweise die Funktion der öffentlichen Flächen/Plätze angesprochen. Ein Teilaspekt dieser Nutzung sind öffentliche/kulturelle Veranstaltungen. Als übergeordnetes Thema sollte auch dies -bevor für die einzelnen Plätze Maßnahmen behandelt werden- untersucht werden.

- ➔ *Im Rahmen des Klimaanpassungskonzepts für die Innenstadt werden auch die öffentlichen Räume berücksichtigt. In der anschließenden Umsetzungsphase werden die Plätze und ihre multifunktionalen Nutzungsmöglichkeiten im Detail analysiert und weiterentwickelt. Dies erfolgt in enger Abstimmung mit den zuständigen Verwaltungsstellen, sowie unter aktiver Beteiligung der Nutzerinnen und Nutzer und der Bevölkerung.*

E. Sauberkeit

Ein elementarer Aspekt für eine Innenstadt mit Aufenthaltsqualität. Obwohl hier schon der EB vielfältig tätig ist, sollte untersucht werden, wie die Sauberkeit -auch nach/bei größeren Veranstaltungen oder an den Wochenenden- verbessert werden kann.

- ➔ *Für die Themen Sicherheit und Sauberkeit im öffentlichen Raum existiert das kriminalpräventive Gremium der Stadt Koblenz „Sicherheit in unserer Stadt“, das sich damit befasst. Darüber hinaus liegt die Verantwortung in Zusammenarbeit mit dem EB70 beim Bereich Touristik und Stadtmarketing, da von dort aus unter anderem Veranstaltungen organisiert werden. Im Rahmen der engen Kooperation mit diesen Partnern wird dieses Thema jedoch gerne noch einmal gesondert aufgegriffen. Insgesamt sind Sicherheit und Sauberkeit als wesentliche Teilaspekte der Aufenthaltsqualität zu betrachten und werden bei der Planung und Umsetzung der einzelnen Maßnahmen entsprechend berücksichtigt.*

F. Zur Sicherheit und zum Sicherheitsgefühl gehört nicht nur ein "Zufahrtsschutzkonzept". Weitere Maßnahmen - für die die Stadt zuständig ist, nicht die staatliche Polizei- sind denkbar und möglich. Sicherheit kann nicht nur bedeuten, Maßnahmen zur Verhinderung von

"Anschlägen" zu ergreifen. Auch die Sicherheit abends und nachts und der Abbau von Angsträumen ist ein wichtiges Ziel städtischer Politik (siehe auch S. 22). Videoüberwachung öffentlicher Bereiche darf dabei kein Tabuthema sein.

- ➔ *Die Themen Sicherheit und Angsträume sind im ISEK ausdrücklich aufgegriffen (Kapitel 3.3.5). Die detaillierte Ausarbeitung erfolgt im Rahmen der Umsetzung der jeweiligen Maßnahmen und wird dabei in enger Abstimmung mit den zuständigen Fachämtern sowie unter Einbeziehung relevanter Akteurinnen und Akteure, Nutzerinnen und Nutzer sowie der Bevölkerung weiterentwickelt.*