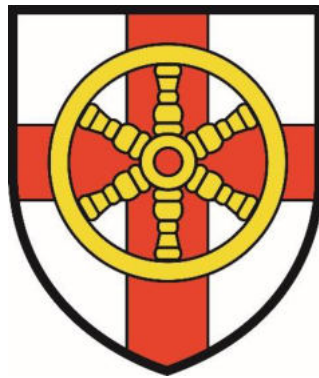




STADTUMBAU OBERLAHNSTEIN



VORBEREITENDE UNTERSUCHUNGEN

INTEGRIERTES STÄDTEBAULICHES ENTWICKLUNGSKONZEPT

KOSTEN- UND FINANZIERUNGSÜBERSICHT

Beschlossen vom Stadtrat der Stadt Lahnstein am 30. Januar 2020

Allgemeines

1	Einleitung	8
1.1	Exkurs: Ablauf der Stadtsanierung	10
1.1.1	Vorstudie	10
1.1.2	Vorbereitende Untersuchung	10
1.1.3	Sanierungskonzept / ISEK.....	12
1.1.4	Festlegung des Stadtumbaugebietes / Sanierungsgebietes.....	12
1.1.5	Bekanntmachung des Beschlusses	13
1.1.6	Durchführung von Stadtumbau- bzw. Sanierungsmaßnahmen	16
1.1.7	Aufhebung der Stadtumbaumaßnahme / Sanierung	16
2	Ausgangslage / Bisherige Stadtsanierung in Oberlahnstein.....	17
2.1	Lage im Raum / Erreichbarkeit	18
2.1.1	Individualverkehr.....	18
2.1.2	Öffentlicher Personennahverkehr - ÖPNV	19
2.2	Planungsrechtliche Situation	21
2.2.1	Regionaler Raumordnungsplan	21
2.2.2	Flächennutzungsplan	21
2.2.3	Bebauungsplanung	22

Vorbereitende Untersuchungen

1	Abgrenzung des Untersuchungsgebietes	30
2	Methodik / Grundlagen	31
3	Städtebauliche Situation	32
3.1	Städtebauliche Strukturdaten.....	32
3.1.1	Bauzustand / Sanierungsbedarf.....	32
3.1.2	Bauliche Dichte.....	37
3.2	Grün- und Freiflächensituation.....	39
3.3	Stadtbild.....	42
3.4	Denkmalschutz	45
3.5	Leerstandsproblematik	48
3.6	Gebäudenutzungen und Nutzungsverteilung	52
3.7	Die Situation von Einzelhandel / Dienstleistung / Gewerbe	55
3.7.1	Versorgungssituation in Lahnstein	55
3.7.2	Einzelhandelskonzept der Stadt Lahnstein	60
3.8	Öffentliche Einrichtungen / Gemeinbedarfseinrichtungen.....	62
3.9	Verkehrliche Situation.....	69
3.9.1	Kfz-Verkehr einschließlich ruhender Verkehr	69
3.9.2	ÖPNV.....	74
3.9.3	Fuß- und Radwege.....	75
4	Bewohnerstruktur im Untersuchungsgebiet	79
4.1	Allgemeine Bevölkerungsentwicklung der Stadt Lahnstein	79
4.2	Einwohnerstruktur im Untersuchungsgebiet.....	81
4.3	Bevölkerung mit Migrationshintergrund.....	82
4.4	Soziale Problemstellungen.....	82
5	Ermittlung der Mitwirkungsbereitschaft.....	83
5.1	Einwohnerbefragung im Untersuchungsgebiet	83
5.2	Aktivierende Bürgerbeteiligung.....	85
5.3	Prioritätenbildung aus Bürgersicht.....	87
5.4	Beteiligung der Träger öffentlicher Belange	89
5.5	Klausurtagung.....	92
6	Vorschlag zur Abgrenzung des Stadtumbaugebietes.....	97
7	Wahl des Verfahrens	98

Integriertes Städtebauliches Entwicklungskonzept

1	Leitbild, Ziele und Maßnahmen	101
1.1	Verbesserung der Verkehrssituation im Innenstadtbereich	103
1.1.1	Bau der Erschließungsstraße - Mobilitätskonzept	103
1.1.2	Anlage dezentraler innerstädtischer Parkplatzflächen.....	103
1.1.3	Verkehrslenkende Maßnahmen	104
1.1.4	Fußgängerüberweg Haltestellenbereich Braubacher Straße / Bürgermeister-Müller-Straße / Hochstraße	104
1.1.5	Radweg / barrierefreie Erreichbarkeit des Hafenköpfchens	104
1.1.6	Radweg entlang der Braubacher Straße.....	104
1.1.7	Fußgängerüberweg zum Bahnhof	104
1.1.8	Partielle Maßnahmen zur Barrierefreiheit	105
1.2	Stärkung des Stadtkerns als Wohn- und Dienstleistungsstandort / Bauliche Neuordnung in Teilbereichen des Stadtkerns / Reaktivierung von Leerständen.....	106
1.2.1	Entkernung/Rückbau zugunsten privater Freiflächen und Parkplätze	106
1.2.2	Bebauungspläne zur Steuerung der innergebietlichen Quartiersentwicklung.....	107
1.2.3	Leerstands- / Citymanagement / Tourismusförderung	107
1.2.4	Umnutzung von Ladenlokalen	108
1.2.5	Lebensmitteleinzelhandel in die Innenstadt holen.....	108
1.3	Verbesserung der Gestaltung und der Aufenthaltsqualität sowie des Erscheinungsbildes sowie die Verknüpfung zwischen Innenstadt und Freiraum	109
1.3.1	Gestaltungsfibel / Gestaltungssatzung / Erhaltungssatzung	109
1.3.2	Förderung privaten Engagements (Öffentlichkeitsarbeit).....	109
1.3.3	Förderung privater Sanierungsmaßnahmen	110
1.3.4	Verfügungsfonds	110
1.3.5	Sanierung Altes Rathaus	110
1.3.6	Gestaltung des Bahnhofsumfeldes.....	110
1.3.7	Aufwertung der Verbindungen zwischen Rheinanlagen und Innenstadt	111
1.3.8	Angebote für Senioren verbessern	111
1.3.9	Angebote für Jugendliche verbessern	111
1.3.10	Sichtbarkeit und Erlebbarkeit der historischen Stadtbefestigung verbessern	111
1.3.11	Kulturelles Angebot weiter ausbauen	111
2	Zuordnung der Maßnahmen zur Kosten- und Finanzierungsübersicht	112
	Verbesserung der Verkehrssituation im Innenstadtbereich.....	112
	Bau der Erschließungsstraße - Mobilitätskonzept	112
	Anlage dezentraler innerstädtischer Parkplatzflächen.....	112
	Verkehrslenkende Maßnahmen	113
	Fußgängerüberweg Haltestellenbereich Braubacher Straße / Bgm-Müller-Straße / Hochstraße.....	113
	Radweg / barrierefreie Erreichbarkeit des Hafenköpfchens	113
	Radweg entlang der Braubacher Straße.....	113
	Fußgängerüberweg zum Bahnhof.....	114

Partielle Maßnahmen zur Barrierefreiheit	114
Stärkung des Stadtkerns als Wohn- und Dienstleistungsstandort / Bauliche Neuordnung in Teilbereichen des Stadtkerns / Reaktivierung von Leerständen	114
Entkernung/Rückbau zugunsten privater Freiflächen und Parkplätze	114
Bebauungspläne zur Steuerung der innergebietlichen Quartiersentwicklung	115
Leerstands- / Citymanagement / Tourismusförderung	116
Umnutzung von Ladenlokalen	117
Lebensmitteleinzelhandel in die Innenstadt holen	117
Verbesserung der Gestaltung und der Aufenthaltsqualität sowie des Erscheinungsbildes / die Verknüpfung zwischen Innenstadt und Freiraum	117
Gestaltungsfibel / Gestaltungssatzung / Erhaltungssatzung	117
Förderung privaten Engagements (Öffentlichkeitsarbeit)	118
Förderung privater Sanierungsmaßnahmen	118
Verfügungsfonds	119
Sanierung Altes Rathaus	119
Gestaltung des Bahnhofsumfeldes	119
Aufwertung der Verbindungen zwischen Rheinanlagen und Innenstadt	119
Angebote für Senioren verbessern	120
Angebote für Jugendliche verbessern	120
Sichtbarkeit und Erlebbarkeit der historischen Stadtbefestigung verbessern	120
Kulturelles Angebot weiter ausbauen	120
Vorbereitung der Gesamtmaßnahme (in Aufstellung)	120
3 Erfolgskontrolle / Monitoring	121

Anhang

4	Plan: Entwicklungskonzept	124
5	Plan: Bauliche Dichte (Stand Juni 2017)	125
6	Plan: Gebäudenutzung (Stand Juni 2017)	126
7	Plan: Gebäudezustand (Stand Juni 2017)	128
8	Plan: Verkehr (Stand Juni 2017)	130
9	Fragebogen zur Bürgerbeteiligung	131
10	Abbildungsverzeichnis	135
11	Kosten- und Finanzierungsübersicht	138

ALLGEMEINES

1 Einleitung

Mit der Aufnahme in das Bund Länder Programm "Stadtumbau" eröffnen sich für die Stadt Lahnstein neue Perspektiven, die weitere Entwicklung des Stadtkerns ganzheitlich im Sinne eines integrierten städtebaulichen Entwicklungskonzeptes in Angriff zu nehmen.

Mit dem Förderprogramm sollen strukturelle Anpassungsmaßnahmen in Gebieten, die von erheblichen städtebaulichen oder wirtschaftsstrukturalen Funktionsverlusten bedroht oder betroffen sind, gefördert werden. Das Förderprogramm dient zur Herstellung nachhaltiger städtebaulicher, wirtschaftlicher oder technologischer Strukturen und zur Stärkung der Innenstadtbereiche.

Die Fördermittel werden der Gemeinde / Stadt für die städtebauliche Gesamtmaßnahme, deren einheitliche und zügige Durchführung im öffentlichen Interesse liegt, zur Verfügung gestellt. Stadtumbaumaßnahmen können innerhalb eines durch Stadtratsbeschluss festgelegten Stadtumbaugebietes gem. § 171 BauGB oder - soweit erforderlich - als förmlich festgesetztes Sanierungsgebiet gem. § 142 BauGB gefördert werden. Dazu gehören Entwicklungskonzepte, Untersuchungen, Planungen, Beratungsleistungen, Ordnungsmaßnahmen, Grunderwerb, Erschließungsmaßnahmen, Baumaßnahmen (Gemeinbedarfs- und Folgeeinrichtungen), Modernisierungs- und Instandsetzungsmaßnahmen sowie Abschlussmaßnahmen.

Förderfähig sind jedoch auch einzelne oder im Zusammenhang stehende gebietsergänzende, gebietsübergreifende oder gebietsunabhängige Stadterneuerungsmaßnahmen, die unabhängig von der Gesamtmaßnahme gefördert werden können wie Um-, Aus- oder Neubaumaßnahmen.

Allgemeine Voraussetzung für die Förderfähigkeit der Gesamtmaßnahme in einem Stadt- bzw. Ortsteil ist, dass das besondere Städtebaurecht Anwendung findet, und dass die Ausgaben der Gesamtmaßnahme weder von der Gemeinde allein noch anderweitig getragen werden können. Als Grundlage für die Förderung gelten die Gebietsabgrenzung, ein städtebauliches Entwicklungskonzept i.S.v. § 171b BauGB oder ein Sanierungsgebiet gem. § 142 BauGB und eine Maßnahmen-, Kosten- und Finanzierungsübersicht sowie ggf. städtebauliche Verträge.

Einzelvorhaben erfüllen hingegen dann ihre Zuwendungsvoraussetzung bzw. sind dann förderfähig, wenn diese erhebliche städtebauliche Auswirkungen auf die Entwicklung und den Stadtumbau der Gemeinde haben.¹

Im Stadtkern von Oberlahnstein soll der öffentliche Raum funktional und gestalterisch aufgewertet werden. Ebenso soll der Wohnwert, der sowohl durch teilweise extreme Verkehrsbelastungen aber auch durch hohe Überbauungsgrade und erhebliche funktionale und substanzielle Mängel verschlechtert hat, erhöht werden. Ein wesentlicher Baustein hierbei ist die Reduzierung der innerstädtischen Verkehrsbelastung.

¹ Vgl. dazu: Programmüberblick: Stadtumbau, <http://isim.rlp.de/staedte-und-gemeinden/staedtebauliche-erneuerung/stadtumbau/>

Die Herstellung nachhaltiger städtebaulicher und wirtschaftlicher Strukturen sowie die Stärkung des innerstädtischen Bereichs im Sinne des Programms „Stadtumbau“ in Lahnstein soll vorangetrieben werden.

Nach derzeitigem Stand ist beabsichtigt, auf die weitergehenden Regelungsinhalte und –Vorschriften eines per Satzung festgelegten „Sanierungsgebietes“ zu verzichten und zunächst ein Stadtumbaugebiet gem. § 171b BauGB festzulegen.

Sollte sich im weiteren Verlauf der Stadtumbaumaßnahme in Oberlahnstein abzeichnen, dass zur Beseitigung der vorhandenen substanziellen und funktionalen Mängel ggf. präventive Genehmigungspflichten hinsichtlich Rechtsvorgängen, wie z.B. der Veräußerung, Belastung oder Teilung von Grundstücken oder des Abschlusses von Miet- oder Pachtverhältnissen erforderlich werden, wäre die Anwendung des besonderen Städtebaurecht in Form eines Sanierungsgebietes gem. § 142 Abs. 1 BauGB erforderlich.

Der Aufstellung des Integrierten städtebaulichen Entwicklungskonzeptes (ISEK) für den Innenstadtbereich von Oberlahnstein liegt daher die methodische Vorgehensweise zum Ablauf einer städtebaulichen Sanierung, beginnend mit den Vorbereitenden Untersuchungen über die Erarbeitung eines Integrierten Stadtentwicklungskonzeptes / Städtebaulichen Rahmenplanes mit dem Vorschlag zur Abgrenzung eines Stadterneuerungsgebietes als Sanierungs- bzw. Fördergebiet zugrunde. Diese methodische Vorgehensweise ermöglicht es der Stadt Lahnstein, ggf. auch zu einem späteren Zeitpunkt ergänzend für das gesamte Fördergebiet der Stadtumbaumaßnahme oder in Teilen davon Sanierungsgebiete gem. § 142 BauGB auszuweisen.

Die endgültige Auswahl des einzusetzenden Instrumentariums zur fördertechnischen und rechtlichen Abwicklung der Stadtumbaumaßnahme wird Gegenstand der Abstimmung mit der Aufsichts- und Dienstleistungsdirektion sowie dem Ministerium sein.

1.1 Exkurs: Ablauf der Stadtsanierung

Rechtsgrundlage für eine städtebauliche Sanierung ist die sogenannte „Städtebauliche Sanierungsmaßnahme“ als Bestandteil des besonderen Städtebaurechtes (BauGB §§ 136 ff): „Städtebauliche Sanierungsmaßnahmen sind Maßnahmen, durch die ein Gebiet zur Behebung städtebaulicher Missstände wesentlich verbessert oder umgestaltet wird.“

Das Baugesetzbuch unterscheidet dabei grob zwei Bestandteile – die Vorbereitung und die Durchführung der Sanierung.

Die Vorbereitung ist hierbei die Aufgabe der Gemeinde selbst und umfasst vor allem die Vorbereitenden Untersuchungen, die förmliche Festlegung des Untersuchungsgebietes und die städtebaulichen Planungen zur Verwirklichung der Sanierungsziele. Hierzu kann sie sich eines fachlich geeigneten Beauftragten bedienen.

Die Durchführung beinhaltet Ordnungsmaßnahmen und Baumaßnahmen. Erstere sind wiederum Aufgaben der Gemeinde. Zu ihnen gehört die Bodenordnung, die Herstellung oder Änderung von Erschließungsanlagen etc. Die Baumaßnahmen bleiben den Eigentümern selbst überlassen, soweit eine zügige und zweckmäßige Durchführung durch sie gewährleistet ist.

Zur praktischen Durchführung einer städtebaulichen Sanierungsmaßnahme sind Zwischenschritte erforderlich, welche im Folgenden in ihrer Abfolge mit dem rechtlichen Hintergrund und den für die Durchführung Zuständigen dargestellt werden.

1.1.1 Vorstudie

Die Vorstudie dient einer Grobanalyse zur Verschaffung eines ersten Überblicks und zur Festlegung des Untersuchungsgebietes für die Vorbereitende Untersuchung. Sie besitzt keine direkte rechtliche Definition, kann jedoch als Bestandteil der Vorbereitenden Untersuchung betrachtet werden. Zuständig für ihre Durchführung ist die Gemeinde bzw. ein von ihr beauftragter Planer oder Ingenieur.

1.1.2 Vorbereitende Untersuchung

Die Vorbereitende Untersuchung dient vor allem der Beschaffung der notwendigen Beurteilungsunterlagen bezüglich der anzutreffenden Verhältnisse und Missstände, der Notwendigkeit, den allgemeinen Zielen und der Durchführbarkeit der Sanierung (§ 141 BauGB). In ihr ist der Nachweis der städtebaulichen Missstände zu erbringen. Diese ist Voraussetzung für die Aufnahme in das Städtebauförderungsprogramm.

Die Durchführung der Vorbereitenden Untersuchung wird vom Stadtrat beschlossen. Zuständig ist die Stadt bzw. der von ihr beauftragte Planer oder Ingenieur.

Der Stadtrat der Stadt Lahnstein hat am 29. Juni 2017 für ein ca. 45 ha großes Gebiet die Durchführung von Vorbereitenden Untersuchungen nach § 141 Abs. 3 BauGB beschlossen. Das Gebiet in Oberlahnstein verläuft entlang des Ostufers des Rheins zwischen dem Hafenköpfchen und dem Park am Martinschloss. Oberhalb der Bahnstrecke bezieht der Untersuchungsbereich ebenfalls die Flächen südlich der Frankenstraße bis zur Brückenstraße ein, jedoch nur deren westliche Bebauungsseite. Ab der evangelischen Kirche verläuft der Untersuchungsbereich zunächst entlang der Adolfstraße (nur westlich) bis zur Lahneckstraße (nur südlich) und dann bis zur Mittelstraße. Nur deren westliche Straßenrandbebauung liegt im Untersuchungsbericht; allerdings werden der Schillerpark und die Freiherr-vom-Stein-Schule miteingeschlossen. Die Mittelstraße bleibt Grenze des Bereiches, der in Höhe der Martinstraße nach Westen bis zur Adolfstraße verschwenkt, von wo sie weiter nach Süden bis zur Gabelung mit der Braubacher Straße verläuft; die östliche Seite der Adolfstraße liegt dabei nicht im Untersuchungsbereich. Über die Braubacher Straße läuft die Grenzziehung zurück bis zur Zollgasse und ans Rheinufer. Eine schmale Trasse westlich der Bahnschienen wird zusätzlich in das Plangebiet einbezogen.

Der südliche „Fortsatz“ des Untersuchungsgebietes ergibt sich aus der Einbeziehung des Bebauungsplanes für den ersten Abschnitt der Entlastungsstraße nach dem gleichnamigen Bebauungsplan Nr. 22 -. Diese Straße hat ihrer Bedeutung für den „Stadtumbau Oberlahnstein“ die Funktion einer Erschließungsstraße und trägt entsprechend künftig diesen Namen.²



Abbildung 1: Untersuchungsbereich für die Vorbereitende Untersuchung (Quelle: WSW & Partner, Stand Mai 2017)

Der Beschluss über den Beginn der Vorbereitenden Untersuchungen ist nicht gleichbedeutend mit der förmlichen Festsetzung des Sanierungsgebietes. Diese bedarf einer besonderen Sanierungssatzung.

² Der Name des Bebauungsplanes bleibt unverändert. An anderen Stellen des Konzeptes wurde die Bezeichnung ausgetauscht.

1.1.3 Sanierungskonzept / ISEK³

Das Sanierungskonzept beinhaltet die Bestimmung der Ziele und Zwecke der Sanierung. Darüber hinaus die städtebaulichen Planungen, welche notwendig sind, um die dargestellten Missstände zu beheben (§ 140 BauGB). Soweit erforderlich wird ein Städtebaulicher Rahmenplan erstellt. Zuständig für die Erstellung ist die Gemeinde bzw. ein von ihr beauftragter Planer oder Ingenieur.

1.1.4 Festlegung des Stadtumbaugebietes / Sanierungsgebietes

Aus der Vorbereitenden Untersuchung und dem ISEK wird das Stadtumbaugebiet, ggf. auch ein Sanierungsgebiet, abgeleitet, in welchem schließlich die Sanierungsmaßnahmen durchgeführt werden sollen. Die Gemeinde bzw. ein von ihr beauftragter Planer oder Ingenieur schlagen die Abgrenzung des Gebietes vor.

Während die Festlegung eines Stadtumbaugebietes gem. § 171b BauGB nicht durch einen förmlichen Satzungsbeschluss, sondern durch einfachen Beschluss des Gemeinde- bzw. Stadtrates erfolgt, wäre die förmliche Festlegung des Sanierungsgebietes nach Abstimmung mit der Aufsichts- und Dienstleistungsdirektion (ADD) und dem zuständigen Ministerium (ISIM RLP) vom Stadtrat als Satzung förmlich zu beschließen (Sanierungssatzung § 142 BauGB) und ortsüblich bekannt zu machen. Erforderlicher Bestandteil des Integrierten Stadtentwicklungskonzeptes (ISEK) ist eine Kosten- und Finanzierungsübersicht (Ko-Fi) in der die beabsichtigten Maßnahmen, deren voraussichtliche Kosten und Realisierungszeiträume sowie die zur Finanzierung der einzelnen Projekte vorgesehenen Ressourcen (Fördermittel, ggf. Erschließungsbeiträge, Ausgleichsbeträge u.a.) dargestellt werden.

Sollte sich (zu einem späteren Zeitpunkt) herausstellen, dass die Anwendungen besonderer sanierungsrechtlicher Vorschriften eines Sanierungsgebietes erforderlich sind, kann festgelegt werden, dass bestimmte Sachverhalte einer Genehmigung durch die Gemeinde (gem. §§ 144, 145 BauGB) bedürfen. Darüber hinaus ist in förmlich festgesetzten Sanierungsgebieten auch die amtliche Beendigung von Miet- und Pachtverhältnissen möglich (§ 182 BauGB).

Die Festlegung eines Stadtumbaugebietes gem. § 171b BauGB erscheint hingegen in solchen Fällen sinnvoll, in denen davon ausgegangen werden kann, dass bei der Durchführung der im ISEK dargestellten Maßnahmen keine großen Widerstände zu erwarten sind. Regelungen zur Durchführung von Maßnahmen im Stadtumbaugebiet erfolgen durch den Abschluss von Stadtumbauverträgen gem. § 171e BauGB.

Besteht die Möglichkeit, dass unerwünschte und zu den Zielen des ISEK konfligierende private Maßnahmen drohen, empfiehlt sich die Aufstellung einer sogenannten „Sicherungssatzung“ gem. § 171d BauGB.

³ Integriertes Städtebauliches Entwicklungskonzept

1.1.5 Bekanntmachung des Beschlusses



■ **Amtliche Bekanntmachung des Beschlusses über die Festlegung des Stadtumbaugebietes gemäß § 171b BauGB**

Der Stadtrat der Stadt Lahnstein hat in öffentlicher Sitzung am 23. Juni 2016 den Beschluss über die Einleitung einer Maßnahme als Stadtumbaugebiet in Oberlahnstein gefasst. Der Beschluss wurde im Rhein-Lahn-Kurier Nr. 49/2016 mit einem Abdruck eines Lageplanes über den vorläufigen Untersuchungsbereich bekannt gemacht. Für dieses Teilgebiet von Oberlahnstein war zuvor die Aufnahme in das entsprechende Förderprogramm beantragt und ein vorläufiger Untersuchungsbereich festgelegt worden. Die Aufnahme in das Förderprogramm unter dem Titel „Innenstadt Oberlahnstein“ wurde am 24. November 2016 durch das Ministerium des Innern und für Sport bestätigt.

Gemäß § 141 Abs. 1 des Baugesetzbuches (BauGB) hat die Gemeinde vor der förmlichen Festlegung des Sanierungsgebiets die Vorbereitenden Untersuchungen durchzuführen oder zu veranlassen, die erforderlich sind, um Beurteilungsunterlagen zu gewinnen über die Notwendigkeit der Sanierung, die sozialen, strukturellen und städtebaulichen Verhältnisse und Zusammenhänge sowie die anzustrebenden allgemeinen Ziele und die Durchführbarkeit der Sanierung im Allgemeinen.

Der Stadtrat der Stadt Lahnstein hat den Beschluss über den Beginn der Vorbereitenden Untersuchungen in öffentlicher Sitzung am 29. Juni 2017 gefasst. Dieser Beschluss wurde am 14. Juli 2017 im Rhein-Lahn-Kurier bekannt gemacht.

Im Nachfolgenden wurden die Vorbereitenden Untersuchungen durchgeführt. Hierzu hatte eine umfassende Öffentlichkeitsarbeit mit Beteiligung der Bürger stattgefunden.

Nach § 171 b Abs. 1 BauGB legt die Gemeinde das Gebiet, in dem Stadtbaumaßnahmen durchgeführt werden sollen, durch Beschluss als Stadtumbaugebiet fest. Es ist in einem räumlichen Umfang so festzulegen, dass sich die Maßnahmen zweckmäßig durchführen lassen (§ 171b Abs. 1 BauGB). Grundlage für den Beschluss ist ein (von der Gemeinde aufzustellendes) städtebauliches Entwicklungskonzept, in dem die Ziele und Maßnahmen im Stadtumbaugebiet schriftlich dazuzustellen sind (§ 171b Abs. 2 BauGB).

Das Integrierte Städtebauliche Entwicklungskonzept (ISEK) wurde auf der Grundlage der Vorbereitenden Untersuchungen und der Öffentlichkeitsbeteiligung erarbeitet und in der Sitzung des Haupt- und Finanzausschusses am 15. Mai 2018 und des Stadtrates am 17. Mai 2018 vorgestellt.

Die Verwaltung wurde daraufhin beauftragt, die vorgeschriebene Endabstimmung mit der Aufsichts- und Dienstleistungsdirektion (ADD) des ISEK einschließlich Maßnahmen-, Kosten- und Finanzierungsübersicht herbeizuführen.

Die ADD hat in einem Schreiben vom 12. Juni 2019 gebeten, die in diesem Bereich vorgeschlagene Gebietsabgrenzung nochmals zu überdenken, da die Erschließungsstraße hier an der nördlichen Gebietsgrenze aus dem Untersuchungsbereich herausläuft. Das letzte Teilstück der Straße wäre dann ebenso wenig im Sanierungsgebiet gelegen wie die Bauwerke „Überführung Frankenstraße“ und „Stützwand Frankenstraße rechtsseitig“. Es wurde von dort empfohlen, „die Frankenstraße einschließlich der rechtsseitigen Umgebungsbebauung“ (nördlich) noch in die Gebietsabgrenzung mit einzubeziehen.



Der Stadtrat der Stadt Lahnstein hat in öffentlicher Sitzung am 26. September 2019 durch Beschluss das Gebiet, in dem Stadtumbau-maßnahmen durchgeführt werden sollen, als Stadtumbaugebiet „Innenstadt Oberlahnstein“ gemäß § 171b Abs. 1 BauGB in dem Umfang festgelegt, wie es bei Einleitung der Maßnahme als Untersuchungsgebiet vorgeschlagen wurde, verbunden mit der Änderung an der Frankenstraße.

Dieser Beschluss wird hiermit bekannt gemacht.

Das Gebiet ist aus nachfolgend abgedrucktem Lageplan ersichtlich. Für Fragen steht Ihnen als Ansprechpartner Herr Hoß unter der Telefonnummer 02621/914163 zur Verfügung.

Lahnstein, den 14. November 2019
Stadtverwaltung Lahnstein

Peter Labonte,
Oberbürgermeister

1.1.6 Durchführung von Stadtumbau- bzw. Sanierungsmaßnahmen

Mit der Durchführung konkreter Maßnahmen wird die eigentliche Sanierungsarbeit geleistet, welche nach den im ISEK definierten Zielen und Zwecken der Sanierung erforderlich ist. Auf dieser untersten, objektbezogenen Ebene werden die festgestellten Missstände eingeschränkt, verbessert oder behoben. Diese Phase dauert erfahrungsgemäß etwa zehn bis fünfzehn Jahre.

Von der Gemeinde sind in diesem Rahmen die Maßnahmen durchzuführen, welche den öffentlichen Raum betreffen, also Straßen, Plätze, Grünanlagen, etc. Die Maßnahmen an Gebäuden und privaten Grundstücken sind den Eigentümern überlassen, soweit die Durchführung gewährleistet ist. Sie bedürfen jedoch generell der schriftlichen Genehmigung durch die Gemeinde.

1.1.7 Aufhebung der Stadtumbaumaßnahme / Sanierung

Nach Abschluss der Sanierungsarbeiten wird die Sanierungssatzung bzw. ggf. im Stadtumbaugebiet die Sicherungssatzung durch Gemeinde- bzw. Stadtratsbeschluss aufgehoben. An die Aufhebung der Sanierungssatzung schließt sich die Abrechnung der Gesamtmaßnahme an. Hierzu ist für die eingesetzten Städtebaufördermittel ein Verwendungsnachweis zu erstellen.

2 Ausgangslage / Bisherige Stadtsanierung in Oberlahnstein

Teile des Untersuchungsgebiets waren ab den Siebzigerjahren als förmlich festgesetztes Sanierungsgebiet ausgewiesen. Die Sanierungssatzung wurde 2008 aufgehoben. Im Zuge dieser Maßnahmen entstanden einige Bebauungspläne unter dem Namen „Altstadtsanierung“ und fortlaufender Nummerierung.

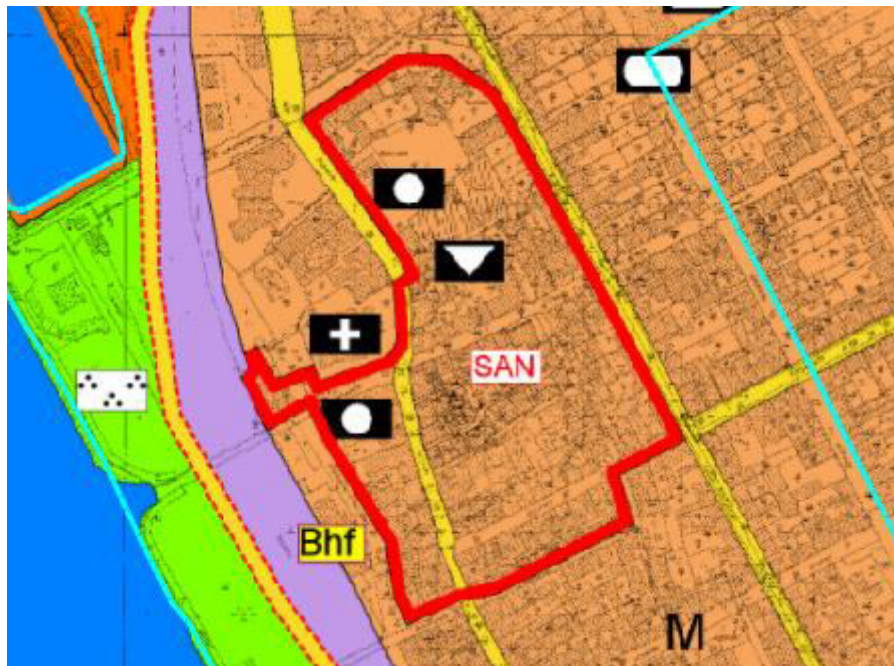


Abbildung 2: Ausschnitt aus dem Flächennutzungsplan der Stadt Lahnstein, Stand 1999, mit Abgrenzung des ehemaligen Sanierungsgebiets in Oberlahnstein (rote Umgrenzung)

2.1 Lage im Raum / Erreichbarkeit

Die Stadt Lahnstein liegt im Rhein-Lahn-Kreis. Die besteht aus den Stadtteilen Oberlahnstein, Niederlahnstein und Friedrichsseggen. Die Einwohnerzahl beträgt knapp 18.000 Einwohner (Stand 31. Dezember 2015).⁴ Lahnstein zählt zur Planungsregion Mittelrhein-Westerwald. Die Stadt nimmt die Funktion eines Mittelzentrums wahr.

2.1.1 Individualverkehr

Über die Bundesstraße B 42 ist Lahnstein verkehrlich günstig an das regionale Straßennetz angeschlossen. Die nächste Anschlussstelle zur Autobahn A 48 befindet sich nördlich von Koblenz und kann in etwa fünfzehn Minuten erreicht werden. Koblenz selbst ist in knapp zehn Minuten erreichbar. Bis zum Flughafen Frankfurt sind es mit dem Pkw ca. 105 Minuten und bis zum Flughafen Köln/Bonn ca. 75 Minuten.

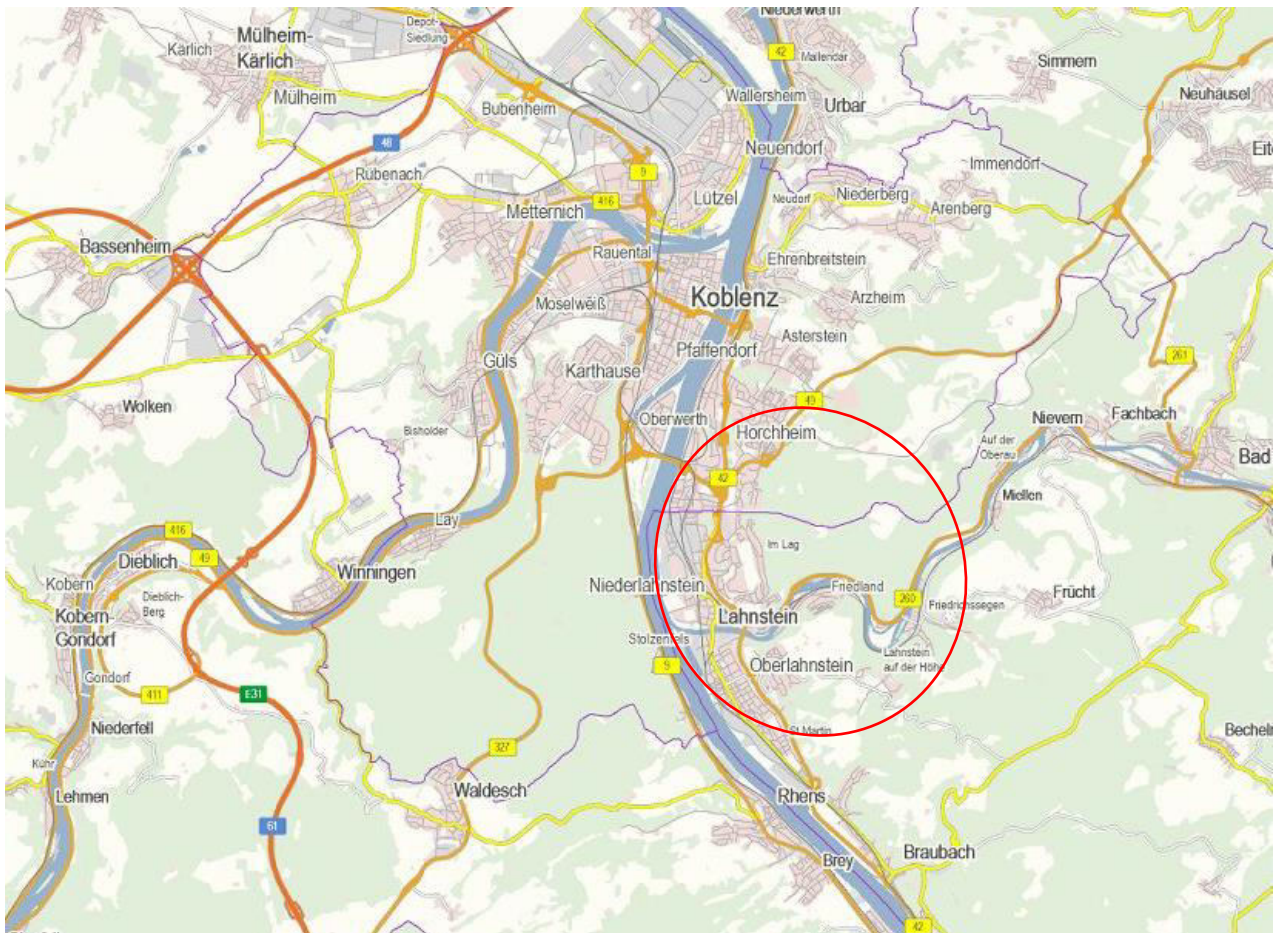


Abbildung 3: Lage der Stadt Lahnstein (Quelle: Landschaftsinformationssystem der Naturschutzverwaltung Rheinland-Pfalz LANIS 2017, aufgerufen unter: http://map1.naturschutz.rlp.de/kartendienste_naturschutz/index.php, Stand 5. September 2017)

⁴ Statistisches Landesamt Rheinland-Pfalz 2016, Statistische Berichte 2016, aufgerufen unter: <https://www.statistik.rlp.de/fileadmin/dokumente/berichte>, Stand September 2017

2.1.2 Öffentlicher Personennahverkehr - ÖPNV

Die Stadt Lahnstein verfügt über drei Bahnhöfe. Ab Oberlahnstein verkehrt die Rheingaulinie VIAS 10 mit Halt in Niederlahnstein. Ab Niederlahnstein und Friedrichsseggen die RB 23 und sowie ab Niederlahnstein der RE 25.

Damit stehen folgende Direktverbindungen zur Verfügung:

- Neuwied - Koblenz - Niederlahnstein - **Oberlahnstein** - Kaub - Wiesbaden Hbf - Mainz Kastel - Frankfurt am Main Hbf (VIAS 10), stündlich; zu den Hauptverkehrszeiten werktags zusätzliche Züge auf Teilstrecken⁵
- Mayen - Koblenz - Niederlahnstein - Friedrichsseggen - Nassau - Limburg (RB 23), stündlich; werktags zusätzliche Züge⁶
- Koblenz - Niederlahnstein - Nassau - Limburg - Wetzlar - Gießen (RR 25), alle zwei Stunden⁷



Abbildung 4: Nahverkehrslinien in der Region Koblenz (Quelle: DB 2017, <https://bauinfos.deutschebahn.com/rheinland-pfalz>, Stand 5. September 2017)

Neben dem schienengebundenen Nahverkehr halten folgende Buslinien des VRM in Lahnstein⁸:

⁵ VIAS 2017, Fahrplan, http://www.vias-online.de/data/rb10_2017.pdf, Stand September 2017

⁶ VRM/DB 2017, Lahntalstrecke, <http://www.vrm.info.de/fileadmin/data/pdf/fahrplanbuecher...>, Stand September 2017

⁷ Ebenda.

⁸ VRM 2017, Linienfahrplan, <http://www.vrm.info.de/fahrplan/fahrgastinfo-auskunft/linienfahrplan...>, Stand September 2017

- Linie 540: Nastätten - Dachsenhausen - Braubach - Oberlahnstein - Niederlahnstein, wochentags stündlich, am Wochenende alle zwei Stunden
- Linie 570: Koblenz - Niederlahnstein - Oberlahnstein - Braubach, werktags halbstündlich, sonntags etwa alle zwei Stunden
- Linie 571: Koblenz - Niederlahnstein - Oberlahnstein, werktags stündlich, sonntags etwa alle zwei Stunden
- Linie 573: Koblenz - Niederlahnstein - Oberlahnstein - Friedrichsseggen, montags bis freitags stündlich
- Linie 574: Niederlahnstein, nur Schulbusverkehr
- Linie 956: Koblenz - Pfaffendorfer Höhe - Hochheim - Niederlahnstein - Oberlahnstein, nur Schulbusverkehr
- Linie 994: Neuwied - Niederlahnstein - Oberlahnstein, nur Schulbusverkehr

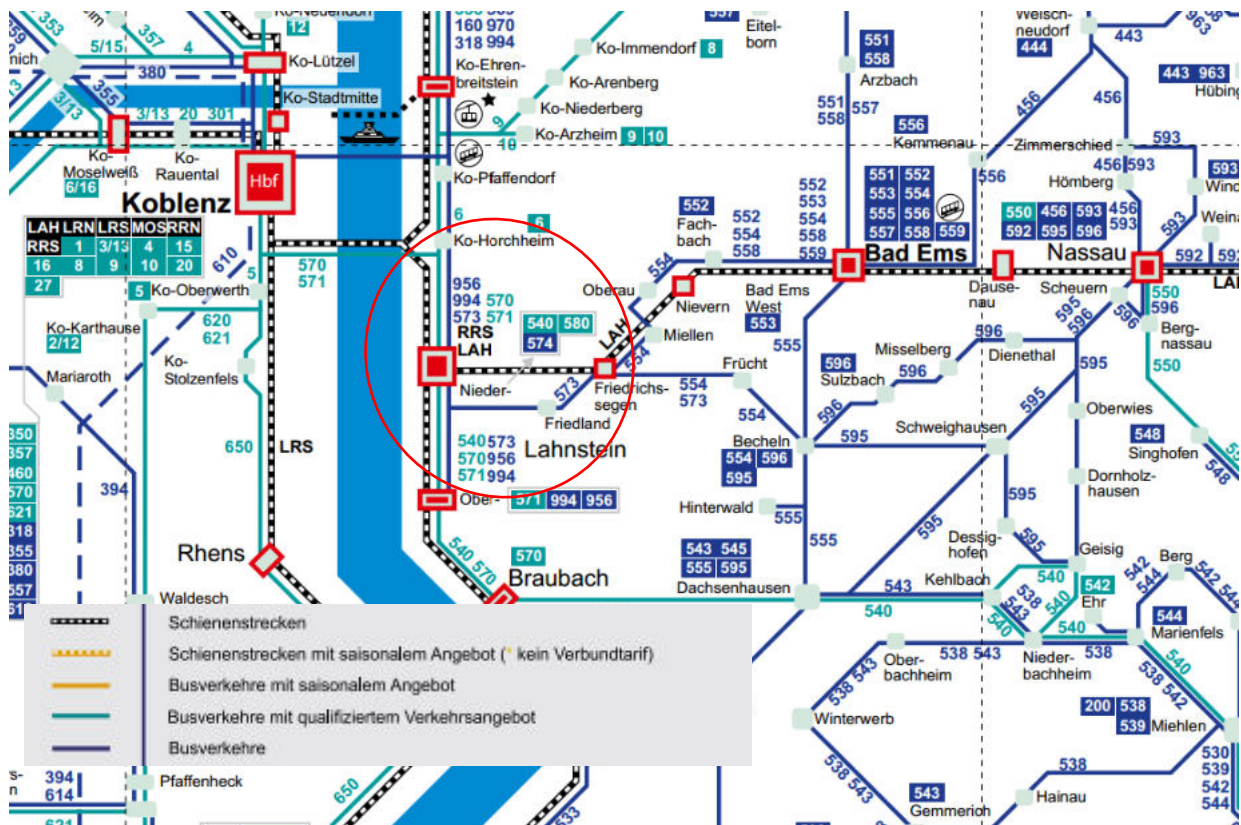


Abbildung 5: Liniennetzplan (Quelle: Verkehrsverbund Rhein-Mosel (Quelle: VRM, 2017, http://www.vrm.info.de/fileadmin/user_upload/Liniennetzplan_2017..., Stand 8. September 2017)

2.2 Planungsrechtliche Situation

2.2.1 Regionaler Raumordnungsplan

Der aktuelle Regionale Raumordnungsplan (RROP) der Planungsgemeinschaft Mittelrhein-Westerwald weist die Stadt Lahnstein als Mittelzentrum im Grundnetz aus.

2.2.2 Flächennutzungsplan

Im Flächennutzungsplan der Stadt Lahnstein wird das Untersuchungsgebiet überwiegend als gemischte Baufläche dargestellt. Weiterhin sind der Schillerpark und das Rheinufer als Grünflächen eingezeichnet. Daneben sind die Bahnstrecke und die Hauptverkehrsstraßen zu erkennen. Zwischen Hafen und Bahnstrecke im Norden ist zudem eine Fläche für den Gemeinbedarf (Feuerwehr) vorgesehen, die nicht mehr weiterverfolgt wird. Einrichtungen und Anlagen für den Gemeinbedarf im Untersuchungsgebiet umfassen ansonsten solche für gesundheitliche Zwecke und für die öffentliche Verwaltung sowie Schulen und Sportstätten. Mit einer dicken roten Umrandung wird das ehemalige Sanierungsgebiet gekennzeichnet. Bislang fanden keine Änderungen des Flächennutzungsplans statt, die den Bereich des Plangebiets betreffen.



Abbildung 6: Flächennutzungsplan der Stadt Lahnstein, Stand 1999. Ausschnitt mit ungefähre Abgrenzung des Untersuchungsgebietes (hellblaue Linie) (Quelle: Stadt Lahnstein, 1999, bearbeitet durch WSW & Partner)

2.2.3 Bebauungsplanung

Für weite Teile des Untersuchungsgebietes besteht derzeit kein Bebauungsplan. Zwei großflächige Bebauungspläne Nr. 22 - Entlastungsstraße - und Nr. 45 - Rheinquartier Lahnstein, Teilgebiet Nord - tangieren das Untersuchungsgebiet nur im Randbereich, so dass die Innenstadt außerhalb beider Geltungsbereiche liegt. Beide Pläne sind bedeutsam für die Sicherung einer Trasse dieser Erschließungsstraße bzw. ihren Anschluss im Süden. Während der Bebauungsplan Nr. 22 - Entlastungsstraße - daneben auch Teile der Bebauung im Nordwesten des Untersuchungsgebiets umfasst, beinhaltet der Bebauungsplan Nr. 45 - Rheinquartier Lahnstein, Teilgebiet Nord - zum größten Teil Flächen außerhalb des Untersuchungsgebiets. Innerhalb der Innenstadt finden sich vier vergleichsweise kleinflächige Bebauungspläne, nämlich Nr. 1 - Altstadtsanierung Lahnstein, Deckblatt 1, Nr. 2 - Altstadtsanierung Lahnstein, 1. Änderung, Nr. 3 - Altstadtsanierung Lahnstein - und Nr. 19 - Altstadtsanierung Lahnstein: Hochstraße / Burgstraße / Hintermauergasse / Frühmesserstraße. Weiterhin schließt der Bebauungsplan Nr. 28 - Innerer Stadtkern Oberlahnstein - Vergnügungsstätten im Untersuchungsgebiet aus.



Abbildung 7: Abgrenzung des Untersuchungsgebiets (rote Linie) und der Bebauungspläne Nr. 22 - Entlastungsstraße (blau), Nr. 45 - Rheinquartier Lahnstein, Teilgebiet Nord (grün), Nr. 1 - Altstadtsanierung Lahnstein, Deckblatt 1 (orange), Nr. 2 - Altstadtsanierung Lahnstein, 1. Änderung (gelb), Nr. 19 - Altstadtsanierung Lahnstein: Hochstraße / Burgstraße / Hintermauergasse / Frühmesserstraße (rot) sowie Nr. 3 - Altstadtsanierung Lahnstein (violett) (Quelle: WSW & Partner)

Der Bebauungsplan Nr. 22 - Entlastungsstraße - erlangte nach einer Normenkontrolle Anfang 2004 Rechtskraft. Die Straße wurde jedoch noch nicht realisiert. Der Bebauungsplan umfasst im Norden die Bebauung zu beiden Seiten der Brückenstraße, im Osten die Bebauung zu beiden Seiten der Nordallee bis auf Höhe der Straße Am Schillerpark und den östlichen Teil der Rheinanlagen vom Hafen zum Martinsschloss sowie Teile der Schossstraße

Die wichtigsten Ziele des Bebauungsplans sind:

- Entlastung der Innenstadt vom Nord-Süd-Durchgangsverkehr
- Bündelung von Schienenstrang und Straße

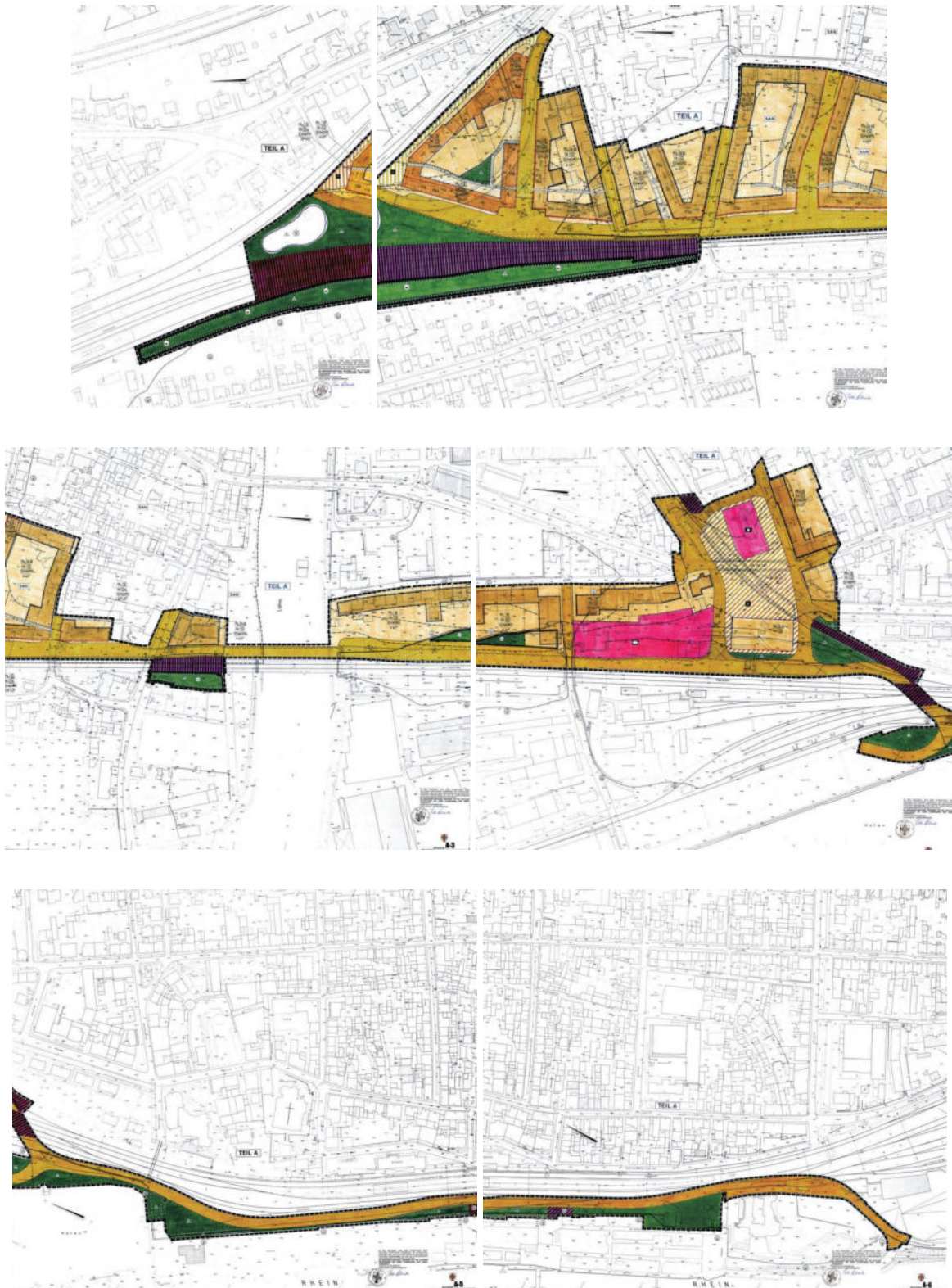


Abbildung 8: Planzeichnung Bauungsplan Nr. 22 - Entlastungsstraße

Der Bauungsplan Nr. 45 - Rheinquartier Lahnstein, Teilgebiet Nord - erlangte Ende 2016 Rechtskraft. Der Bauungsplan wird begrenzt durch

- Die Schlossstraße im Norden, die Bahnlinie entlang der Braubacher Straße im Osten, im Südwesten durch das Betriebsgelände eines Mineralwasserherstellers; im Südosten reicht das Gebiet bis etwas auf Höhe der Wilhelm-Schöder-Straße und im Nordwesten erstreckt sich das Gebiet des Bebauungsplans bis an den Rhein

Das wichtigste Ziel des Bebauungsplans stellt dar:

- Nachnutzung des Geländes eines ehemaligen Güterbahnhofs in Form von Wohn- und Gewerbe-
nutzung (Mischgebiet)



Abbildung 9: Planzeichnung Bebauungsplan Nr. 45- Rheinquartier Lahnstein, Teilgebiet Nord

Die innerstädtischen Bebauungspläne wurden im Rahmen der Stadtsanierung zwischen 1983 und 1999 aufgestellt.

Bebauungsplan Nr. 1 - Altstadtsanierung Lahnstein, Deckblatt 1 - umfasst die Bebauung an der Ecke Frühmesserstraße/Hochstraße einschließlich des Blankenberg. Das Gebiet ist als Mischgebiet ausgewiesen. Die Aufstellung des Bebauungsplans sichert vor allem die Freiraumgestaltung durch Baulinien und Baugrenzen sowie die Festsetzung z.B. einer Spielplatzfläche. Darüber hinaus ist die Verkehrsfläche im Blockinnenbereich als Fußgängerbereich, der Blankenberg als verkehrsberuhigter Bereich festgesetzt.

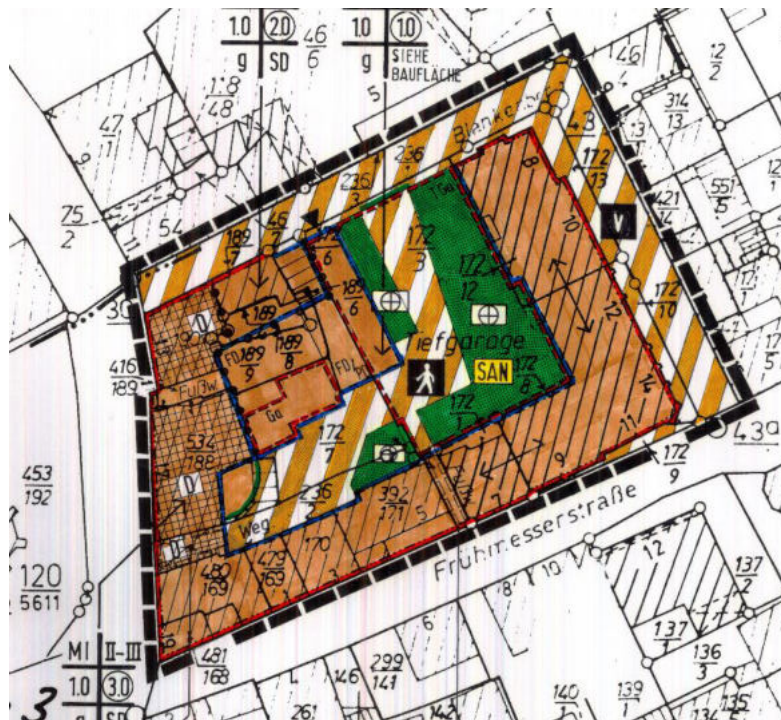


Abbildung 10: Planzeichnung Bebauungsplan Nr. 1 - Altstadtanierung Lahnstein, Deckblatt 1

Der Bebauungsplan Nr. 2 - Altstadtanierung Lahnstein, 1. Änderung - umfasst das Gebiet gegenüber dem Bahnhof zwischen der Bürgermeister-Müller-Straße und der Hochstraße. Im Norden reicht es bis zur katholischen Kirche, im Süden bilden ein kleiner Fußweg und das daran anschließende Hotel den Abschluss.

Es handelt sich um ein Kerngebiet, in dem sich auf kleinem Raum viele als erhaltenswert festgesetzte bzw. denkmalgeschützte Gebäude finden. Insofern kommt dem Bebauungsplan als Beitrag zum Bestandsschutz besondere Bedeutung zu. Entlang der Bürgermeister-Müller-Straße umfasst das Gebiet zudem angrenzende Grünflächen und einen kleinen Park. Auch der Erhalt dieser Freiräume stellt ein Ziel des Bebauungsplans dar.



Abbildung 11: Planzeichnung Bebauungsplan Nr. 2 - Altstadtsanierung Lahnstein, 1. Änderung

Der Bebauungsplan Nr. 19 - Altstadtsanierung Lahnstein: Hochstraße / Burgstraße / Hintermauergasse / Frühmesserstraße - umfasst das Quartier, das von den jeweiligen Straßen umgrenzt wird.

Das Mischgebiet wird durch kleine Gassen (Weißergasse, Fischergasse und Heimatgasse) gegliedert. Dadurch entsteht eine sehr kleinteilige Baustruktur. Durch den Bebauungsplan können an die Gegebenheiten angepasst abgestufte Dichtewerte und ein unterschiedliches Maß der Bebauung festgesetzt werden. Zudem werden Aussagen zur Ausrichtung der Baukörper getroffen.

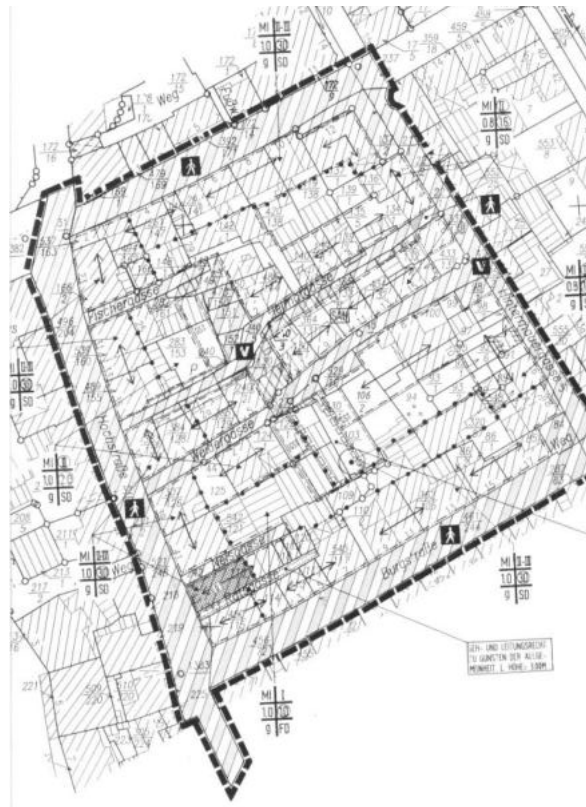


Abbildung 12: Planzeichnung Bebauungsplan Nr. 19 - Altstadtsanierung Lahnstein: Hochstraße / Burgstraße / Hintermauergasse / Fröhmesserstraße

Im Bebauungsplan Nr. 3 - Altstadtsanierung Lahnstein - wird an der Hochstraße zwischen Rödergasse und Burgstraße ein Mischgebiet ausgewiesen, das vor allem die Hospitalkapelle St. Jakobus umfasst und in östliche Richtung insofern bis etwa zur Altgasse reicht. Auch der Vorplatz der Kapelle im Südwesten ist Teil des Bebauungsplans.

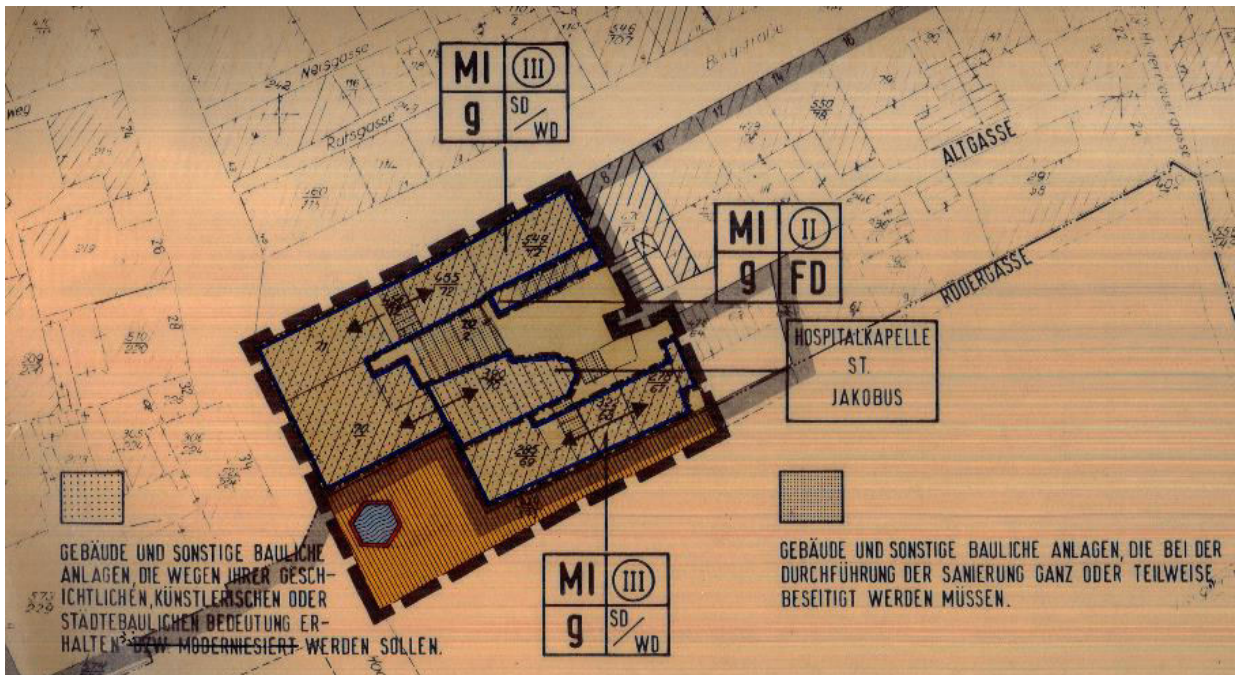


Abbildung 13: Planzeichnung Bebauungsplan Nr. 3 - Altstadtanierung Lahnstein (Quelle: Stadt Lahnstein 1983)

VORBEREITENDE UNTERSUCHUNGEN

1 Abgrenzung des Untersuchungsgebietes

Der Stadtrat von Lahnstein hat am 29. Juni 2017 für ein ca. 45 ha großes Gebiet in Oberlahnstein, das vor allem die Innenstadt umfasst, die Durchführung von Vorbereitenden Untersuchungen nach § 141 Abs. 3 BauGB beschlossen.



Abbildung 14: Untersuchungsbereich für die Vorbereitenden Untersuchungen, Stand Mai 2017

Die aktuellen Vorbereitenden Untersuchungen dienen vor allem der Beschaffung der notwendigen Beurteilungsunterlagen bezüglich der derzeit anzutreffenden Verhältnissen und Missstände, der Notwendigkeit, den allgemeinen Zielen und der Durchführung der Sanierung. Das Ergebnis der Vorbereitenden Untersuchungen ist Grundlage für die spätere Entscheidung des Stadtrates über die endgültige Festlegung eines Sanierungsgebietes im Förderprogramm „Stadtumbau“.

Die Vorbereitenden Untersuchungen liefern Erkenntnisse zu den wesentlichen Fragestellungen hinsichtlich den sozialen, wirtschaftlichen, strukturellen und städtebaulichen Verhältnissen und Zusammenhängen.

Auf der Basis der Vorbereitenden Untersuchungen, die eine intensive Einbeziehung der Öffentlichkeit im Untersuchungsgebiet und darüber hinaus beinhalten, werden Zielvorstellungen zu den verschiedenen städtebaulichen Themenfeldern zur Entwicklung des innerstädtischen Bereichs von Lahnstein erarbeitet.

Nach den bisherigen Erkenntnissen aus den Vorbereitenden Untersuchungen ergeben sich keine Anhaltspunkte für eine Ausdehnung des Untersuchungsgebietes.

2 Methodik / Grundlagen

Die Vorbereitenden Untersuchungen basieren im Wesentlichen auf folgenden Grundlagen und Erhebungen:

1. Planerische Bestandsaufnahmen und -analysen⁹
2. Bürgerbefragung mittels Fragebogen¹⁰
3. Öffentlichkeitsarbeit / Arbeitsgruppen¹¹
4. Beteiligung der Träger öffentlicher Belange
5. Auswertung vorhandener Gutachten, Analysen, Entwicklungskonzepte

Ein wesentlicher Ansatz der Vorbereitenden Untersuchungen und des darauf aufbauenden Entwicklungskonzeptes für Oberlahnstein bestand in der intensiven Beteiligung aller Akteure und der Öffentlichkeit. Dazu wurden bereits im Rahmen der Vorbereitenden Untersuchungen Bewohner, Eigentümer und Gewerbetreibende sowie Einzelhändler in den Planungsprozess einbezogen. Einschätzungen, Anregungen und Wünsche konnten somit frühzeitig einfließen. Der Rat der Stadt Lahnstein hält dies für wesentlich, um nicht nur eine breite Akzeptanz für die durchzuführenden Maßnahmen zu erreichen, sondern auch um das Verständnis in der Bevölkerung für städtebaulich – funktionale und wirtschaftliche Zusammenhänge zu erleichtern.

Neben einer umfangreichen Befragung¹² der Bevölkerung im Untersuchungsgebiet und einer Informations- und Auftaktveranstaltung fanden mehrere moderierte Bürgerwerkstätten zu verschiedenen Einzelthemen des Stadtumbaus statt.

Darüber hinaus fließen Ergebnisse aus vorausgegangenen Überlegungen zur „Stadtentwicklung Lahnstein“¹³ sowie Aspekte aus der im Rahmen einer Sozialraumanalyse¹⁴ ermittelten Grundlagen in das zu erstellende Integrierte Stadtentwicklungskonzept (ISEK) für den Bereich Stadtkern Oberlahnstein ein.

⁹ Planungsbüro WSW & Partner, Kaiserslautern 2017

¹⁰ Planungsbüro WSW & Partner, Kaiserslautern 2017

¹¹ Planungsbüro WSW & Partner, Kaiserslautern 2017

¹² Fragebogen im Abschnitt 9, Seite 133

¹³ Stadtentwicklungskonzept Lahnstein, Klausurtagung am 18. Mai 2015

¹⁴ Sozialraumanalyse zur Konzeptionierung des demografieorientierten Quartiersprojektes am Caritas Altenzentrum St. Martin, Lahnstein.
Erstellt durch Dr. M. Noack, Koblenz, Mai 2015

3 Städtebauliche Situation

3.1 Städtebauliche Strukturdaten

3.1.1 Bauzustand / Sanierungsbedarf

Hinsichtlich des Gebäudezustands / Sanierungsbedarfes weist das Untersuchungsgebiet eine heterogene Struktur auf. Für die dauerhafte Erhaltung angemessener Wohn-, Arbeits- und Wirtschaftsverhältnisse ist es unabdingbar, dass die Bausubstanz auch langfristig zeitgemäßen Anforderungen genügt, bzw. mit angemessenem wirtschaftlichem Aufwand entsprechende Voraussetzungen geschaffen werden können.

Grundsätzlich weist das Plangebiet eine Bau- und Nutzungsstruktur auf, die eine funktionsfähige Mischung von Wohnen und Arbeiten ermöglicht. Unverträgliche Gemengelagen sind nicht vorhanden.

Der Zustand der Gebäude wurde im Zeitraum Mai/Juni 2017 nach äußerer Inaugenscheinnahme ermittelt. Die Rückkopplung der Ergebnisse mit Ortskundigen bestätigte die Ergebnisse weitgehend, teilweise wurde erheblicher Sanierungs- und Modernisierungsbedarf auch bei Gebäuden attestiert, die sich - nach äußerem Anschein - in gutem Zustand befinden. Die Ergebnisse wurden im Plan „Gebäudezustand“ aktualisiert.

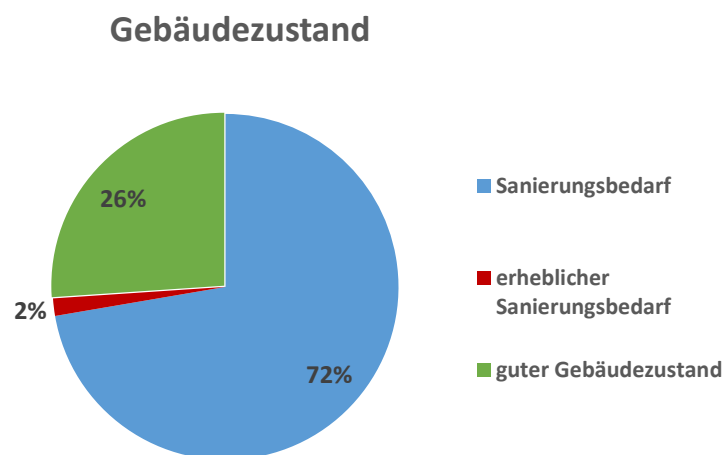


Abbildung 15: Anteile der sanierungsbedürftigen Gebäude im Untersuchungsgebiet (100 % = ca. achthundert Gebäude) (WSW & Partner)

Das Untersuchungsgebiet umfasst etwa achthundert Gebäude. Davon weisen fast drei Viertel (ca. 590 Gebäude) Sanierungsbedarf in unterschiedlicher Höhe auf. Dabei wird allerdings nur für einen geringen Anteil ein erheblicher Sanierungsbedarf festgestellt.

Der im Rahmen der Vorbereitenden Untersuchungen ermittelte Sanierungsbedarf an privater Bausubstanz beläuft sich auf:

- ca. 575 Gebäude (**ca. 72 %**) mit geringem bis mittlerem Sanierungsbedarf: Fassadenanstrich, -verputz, Einbau einzelner neuer Fenster, ...
- ca. 13 Gebäude (**ca. 2 %**) mit erheblichem Sanierungsbedarf: Erhaltung der Substanz ggf. wirtschaftlich nicht mehr sinnvoll, gebündelt auftretende Sanierungskriterien, erhebliche Fassadenschäden, Dachstuhl / Dacheindeckung schadhaft, Durchfeuchtungen, teilweise leerstehend

Die Gebäude mit Sanierungsbedarf verteilen sich im gesamten Untersuchungsgebiet. Überproportional viele sanierungsbedürftige Gebäude finden sich dort, wo schmale Gassen und eine kleinteilige Baustruktur besonders stark ausgeprägt sind.

Dies betrifft insbesondere die Gebiete zwischen Bürgermeister-Müller-Straße und Hochstraße südlich des Bahnhofs oder zwischen Frühmesserstraße / Schulstraße / Adolfstraße. Auffällig ist, dass entlang der Weißergasse gleich eine ganze Reihe von Gebäuden erheblichem Sanierungsbedarf aufweist.

Besonders augenfällig ist der bauliche Zustand des alten Rathauses. Aufgrund seiner repräsentativen Lage und der Bedeutung für die Identität von Oberlahnstein wird der Sanierung des Gebäudes nicht zuletzt in der Bürgerbefragung ein hoher Stellenwert eingeräumt.

Eine hohe Konzentration sanierungsbedürftiger Gebäude findet sich weiterhin in dem Gebiet zwischen Adolfstraße und Mittelstraße ab der Gymnasialstraße im Norden. Ferner finden sich auch östlich des Hafens erheblich sanierungsbedürftige Gebäude.

Im Plan „Gebäudezustand“ (Anhang 7, Seite 128) sind die Verteilung sanierungsbedürftiger Bausubstanzen und der Umfang des Sanierungsbedarfes nach äußerem Augenschein dokumentiert. Nach Informationen ortskundiger Personen wurden auch Gebäude in äußerlich gutem bis sehr gutem Zustand in die Liste sanierungsbedürftiger Bausubstanz aufgenommen, wenn bekannt war, dass im Innenbereich noch erheblicher Bedarf z.B. hinsichtlich der technischen Infrastruktur besteht.

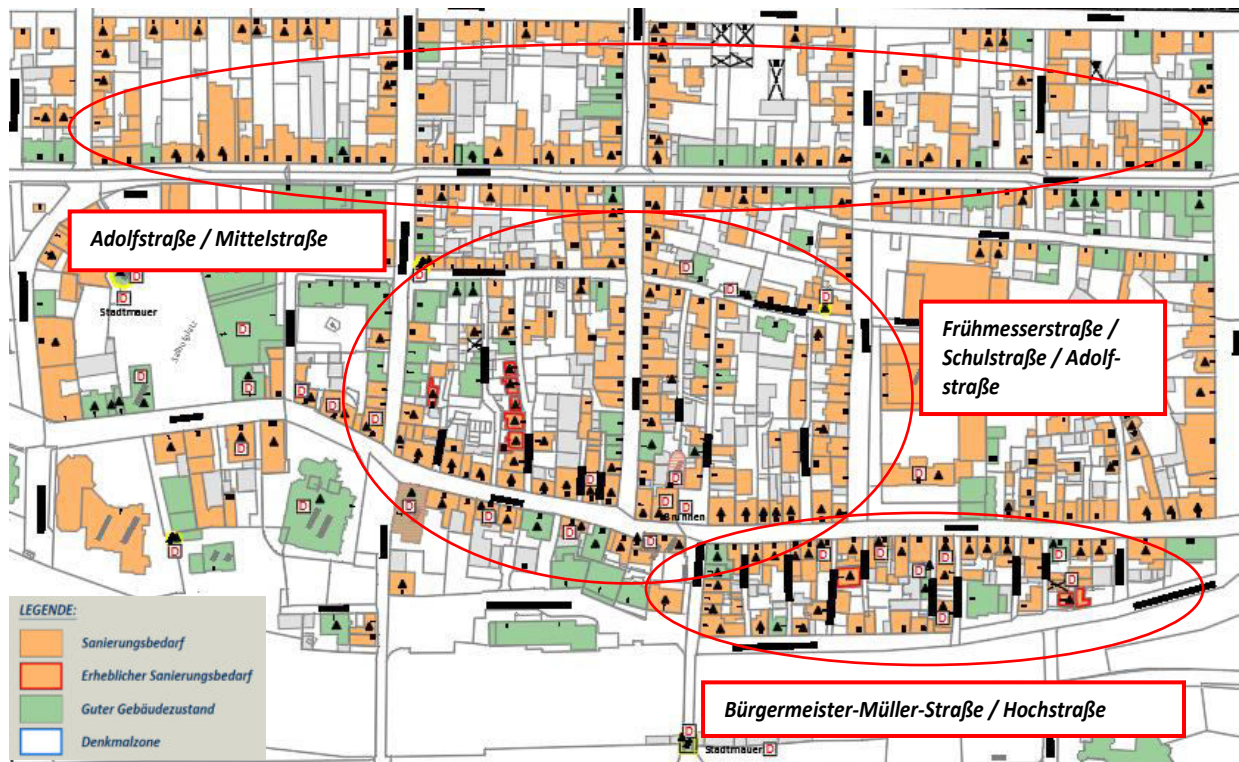


Abbildung 16: Gebäudezustand in einem Ausschnitt des Untersuchungsgebiets (Quelle: WSW & Partner, Stand Juni 2017)



Abbildung 17: Gebäude mit Sanierungsbedarf in der Bürgermeister-Müller-Straße (Quelle: WSW & Partner)



Abbildung 18: Gebäude mit Sanierungsbedarf in der Hochstraße (Quelle: WSW & Partner)



Abbildung 19: Gebäude mit Sanierungsbedarf in der Adolfstraße (Quelle: WSW & Partner)



Abbildung 20: Gebäude mit (erheblichem) Sanierungsbedarf in der Weißergasse (Quelle: WSW & Partner)

Da eine Begutachtung des Gebäudeinneren, insbesondere hinsichtlich einer zeitgemäßen Gebäudeausstattung, Grundrissorganisation und/oder technischer Infrastruktur nicht vorgenommen werden konnte, ist hier ggf. zusätzlich mit einem erheblichen Modernisierungsbedarf der technischen Gebäudeausstattung zu rechnen. Angaben von Hauseigentümern und Mietern, die im Rahmen der Bürgerbefragung¹⁵ gemacht wurden, teilweise aber auch Angaben seitens der Stadt, bestätigen diese Annahme.

¹⁵ Befragung von Eigentümern / Mietern im Untersuchungsgebiet zu bereits durchgeführten und beabsichtigten privaten Sanierungsmaßnahmen. Durchgeführt durch: Stadt Lahnstein und WSW & Partner, April/Mai 2017, 156 Rückläufe; Mehrfachnennungen möglich.

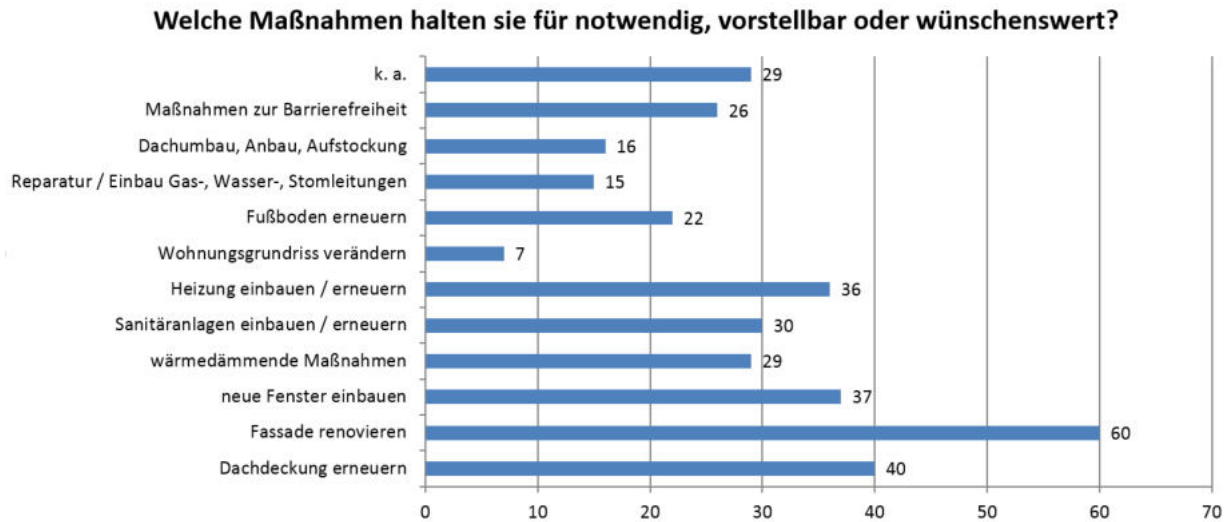


Abbildung 21: Ergebnis der Bürgerbefragung - Schwerpunkte privater Sanierungsmaßnahmen nach Gewerken¹⁶ (WSW & Partner)

Die über die Befragung im Rahmen der Vorbereitenden Untersuchungen ermittelten Eigentumsverhältnisse ergab knapp achtzig Prozent Eigentümer- und gut zwanzig Prozent Mieterhaushalte im Untersuchungsgebiet. Insofern bestehen günstige Voraussetzungen, für ein privates Engagement im Rahmen der Förderungsmöglichkeiten im „Stadtumbau“.

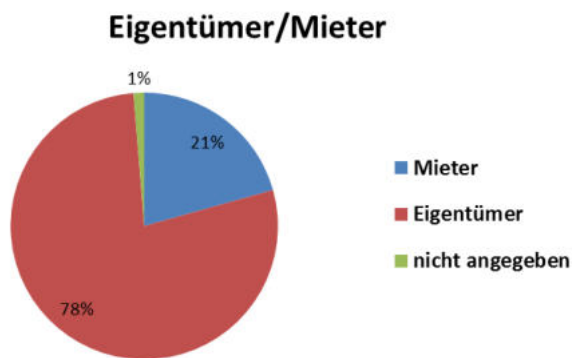


Abbildung 22: Anteile der Eigentümer und Mieter im Untersuchungsgebiet¹⁷ (WSW & Partner)

¹⁶ Rücklauf: 156 Fragebögen, Mehrfachnennungen möglich (Fragebogen im Abschnitt 9, Seite 133).

¹⁷ Bezogen auf die Rückläufe (100% = ca. 156 Fragebögen) aus der Bürgerbefragung.

3.1.2 Bauliche Dichte

Der Plan „Bauliche Dichte“ (Anhang 4, Seite 124) zeigt den Überbauungsgrad der Grundstücke nach der Grundflächenzahl (GRZ)¹⁸. Er bewegt sich in einer breiten Spannweite im Bereich von 0,1 bis 1,0. Erwartungsgemäß finden sich die geringsten GRZ- und damit Dichtewerte am Randbereich des Untersuchungsgebiets außerhalb der Innenstadt. Insbesondere an der Braubacher Straße und der Westallee liegt die GRZ z.T. nur bei etwa 0,3. Bei dem Bereich mit der GRZ von 0,1 handelt es sich um eine Gemeinbedarfsfläche am Hafen. Knapp über zwanzig Prozent der überbauten Flächen weisen allerdings eine Grundflächenzahl von mehr als 0,6 auf.

Diese besonders hohen baulichen Dichten entsprechen kaum noch dem nach Flächennutzungsplan dargestellten Charakter eines Mischgebiets. Damit verbunden sind zum Teil erhebliche Defizite hinsichtlich der privaten Freiflächen- und Stellplatzsituation.

Besonders hoch liegt die GRZ südlich des Salhofplatzes aufgrund der großflächigen Überbauung durch die Stadthalle sowie zwischen Brunnen- und Josefstraße. Hier ist von einer nahezu vollständigen Überbauung durch Wohngebäuden bzw. Nebengebäuden (Schuppen, Garagen etc.) auszugehen. Hohe Baudichten von ca. 0,7-0,9 finden sich weiterhin entlang der Bürgermeister-Müller-Straße, entlang der Burgstraße sowie entlang der Heimatgasse bzw. Weißergasse. Teilweise liegen auch westlich der Adolfstraße Quartiere mit besonders hoher Baudichte.

Aufgrund der hohen Baudichten sowie der innerstädtischen Lage dieser Quartiere ist hier in der Regel auch keine befriedigende bzw. gute Ausstattung mit privaten Grünflächen in den rückwärtigen Grundstücksbereichen vorzufinden. Folglich sind auch kaum größere zusammenhängende Grün- bzw. Freiflächen vorhanden.

¹⁸ Die Grundflächenzahl GRZ bezeichnet das Verhältnis von überbauter Fläche zur Gesamtgrundstücksfläche.

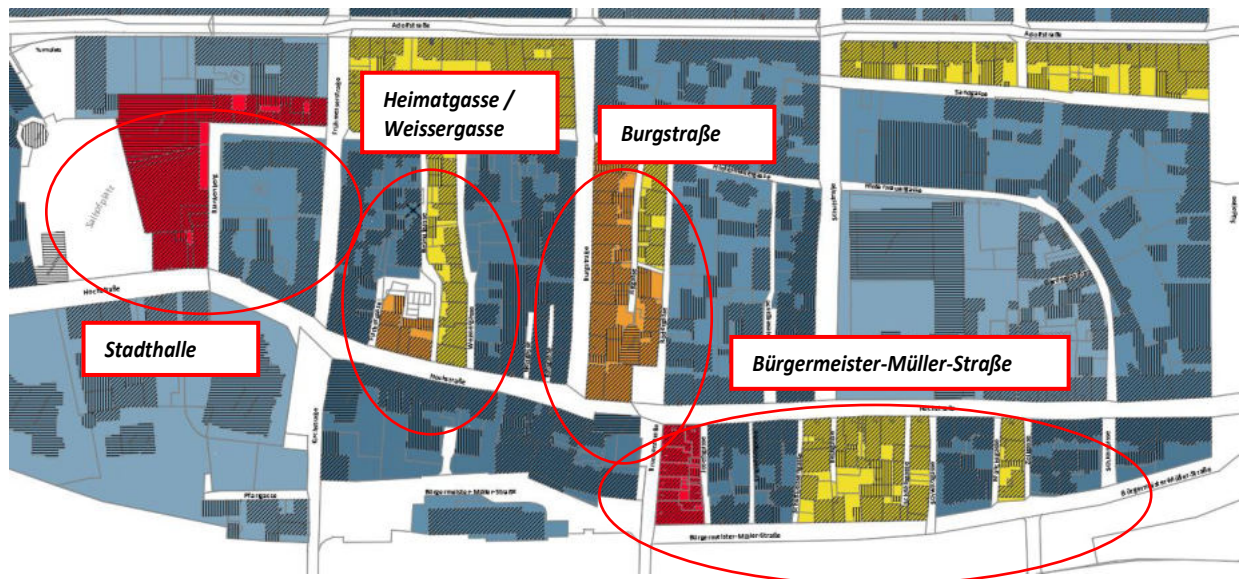


Abbildung 23: Quartiersweise bauliche Dichte im Innenstadtbereich. Ausschnitt aus dem Untersuchungsgebiet (Plan „Bauliche Dichte“); rot: GRZ bis 1,0; orange: GRZ bis 0,9; gelb: GRZ bis 0,8 (Quelle: WSW & Partner, Stand Juni 2017)

Neben der Verbesserung der privaten Freiflächensituation wird es ein Ziel der Stadtentwicklung sein, durch die städtebauliche Neuordnung einzelne Bereiche auch zu Verbesserungen hinsichtlich der privaten und öffentlichen Parkplatzsituation zu gelangen. Dazu sind neben der Betrachtung hoch verdichteter Bereiche auch solche Gebiete besonders zu prüfen, in denen eine Vielzahl unter- und nicht mehr genutzter Nebengebäude in teilweise sehr schlechtem baulichem Zustand vorhanden ist. Neben der Freilegung von Grundstücken oder Teilbereichen sind auch Neuordnungen von Grundstückszuschnitten zu erwägen, um z.B. Erschließungssituationen zu verbessern.

3.2 Grün- und Freiflächensituation

Öffentliche Freibereiche im Stadtzentrum, wie Grünflächen und Plätze, tragen als städtebaulich und funktional bedeutende Potentiale zur Belebung und zur Aufenthaltsqualität in der Innenstadt bei. Nicht zuletzt bieten innerstädtische Freibereiche auch Spiel- und Aufenthaltsmöglichkeiten im Freien für Kinder und Jugendliche unterschiedlicher Altersgruppen sowie für Senioren.

Im Untersuchungsgebiet finden sich mit dem Schillerpark sowie den Rheinanlagen zwei Grünflächen mit hohem Aufenthaltswert in unmittelbarer Innenstadtnähe. Etwas abseits der Innenstadt liegt zudem der Hafendamm.

Problematisch ist allerdings der aufgrund der hohen städtebaulichen Dichte verschwindend geringem Anteil privater Grünflächen. Da die Blockkerne in der Vergangenheit mehr und mehr durch bauliche Nebenanlagen zugebaut wurden, bieten die ehemals als Garten und Höfe genutzten Flächen inzwischen nur noch wenig Wohn- und Aufenthaltsqualität.

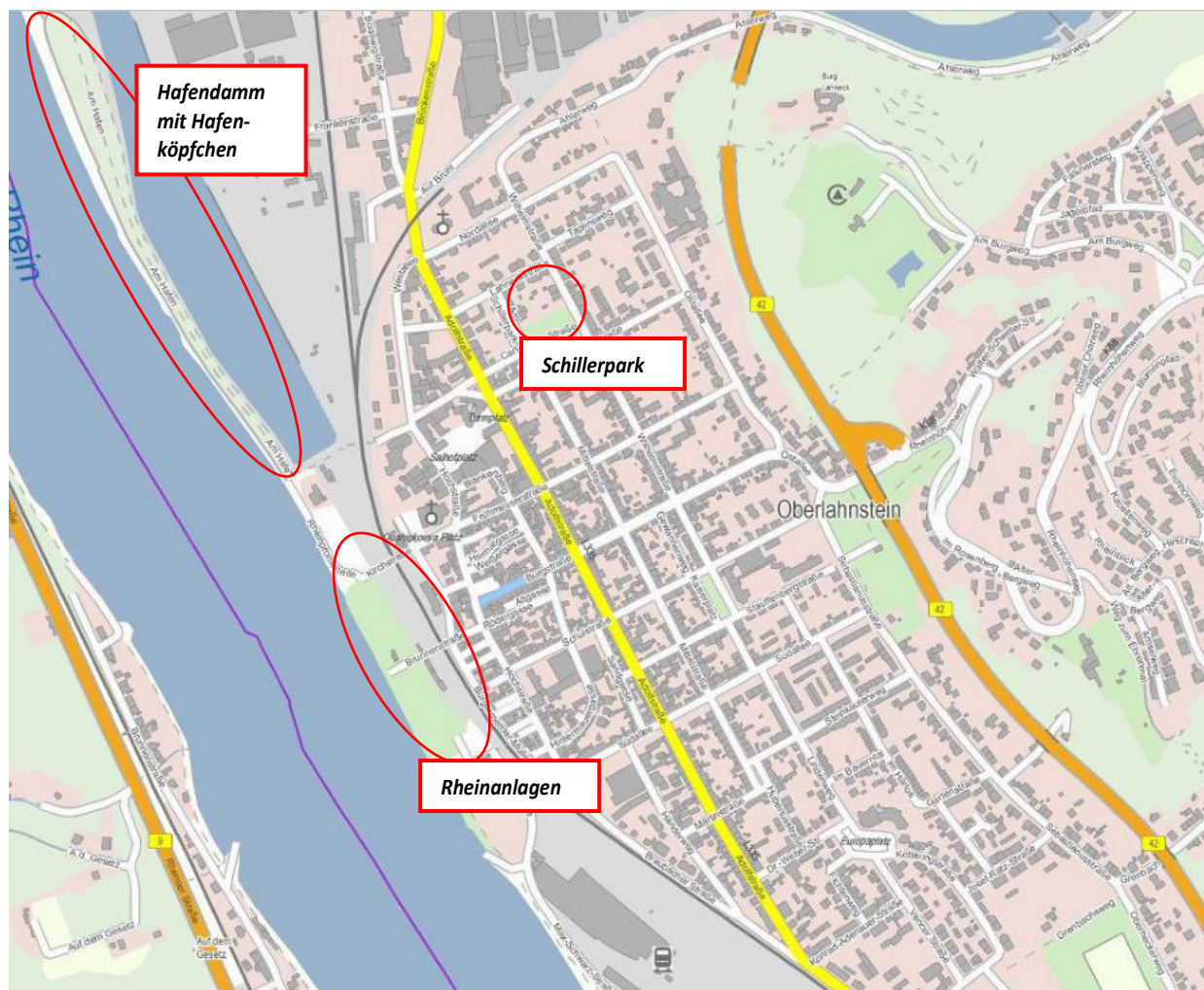


Abbildung 24: Lage der städtischen Grünflächen im Untersuchungsgebiet (Quelle: LANIS 2017, http://map1.naturschutz.rlp.de/kartendienste_naturschutz/index.php, Stand 15. September 2017)

Besonders die Rheinanlagen weisen eine hohe Freiraumqualität auf. Sie sind im mittleren Bereich als Park gestaltet, mit alten Bäumen bestanden und sehr weitläufig. Zudem bietet sich ein Ausblick auf das Rheintal und Burg Stolzenfels auf Koblenzer Stadtgebiet. Eine Anlegestelle für Ausflugsschiffe findet sich ebenfalls. Im Rahmen der Bürgerbeteiligung wurde deutlich, dass eine (früher vorhandene) Personenfähre zur gegenüberliegenden Rheinseite vermisst wird, um die hier gelegenen Ausflugsziele erreichen zu können.

Im nördlichen Teil, südliche des Restaurants Rheinkrone, werden die Rheinanlagen von einer Parkplatzanlage geprägt, es verbleibt aber eine Wegeverbindung entlang des Rheins. Im südlichen Teil der Anlagen findet sich ein Kinderspielplatz. Für Erwachsene und Senioren könnte das Freizeitangebot allerdings noch durch entsprechende Sportgeräte verbessert werden.¹⁹

Der Fußweg und die Freifläche auf dem Hafendamm sind im Gegensatz dazu eher ungepflegt und schlecht zu begehen, bieten aber ebenfalls einen guten Blick über den Rhein. Unter den Aspekten „Barrierefreiheit“ und „Sicherheitsgefühl“ genügt dieser stadtkernnahe Freibereich jedoch nicht den Anforderungen.

Beide Freibereiche sind darüber hinaus aufgrund der Barrierewirkung des Bahndamms nur durch Unterführungen erreichbar. Diese erscheinen aufgrund der schmalen Querschnitte und der schlechten Lichtverhältnisse unattraktiv, wobei durch die Bahn die Unterführung in der Verlängerung der Kirchstraße erst 2015/16 neugestaltet und somit verkürzt wurde, so dass sie vergleichsweise heller und einladender wirkt.



Abbildung 25: Rheinanlagen (Quelle: WSW & Partner)

¹⁹ Stadtentwicklungskonzept Lahnstein 2015, Arbeitsgruppe: „Bildung, Soziales Gesundheit, Sport“



Abbildung 26: Hafendamm mit Hafenköpfchen (Quelle: WSW & Partner)



Abbildung 27: Unterführungen von der Innenstadt zum Rhein von links nach rechts: Verlängerungen von Zollgasse, Brunnenstraße, Kirchstraße, Katharinengasse (Quelle: WSW & Partner)

Die einzige größere öffentliche Grünfläche im Untersuchungsgebiet abseits des Rheinuferes stellt der Schillerpark an der Freiherr-vom-Stein-Schule dar. Dieser ist großzügig als Park angelegt.

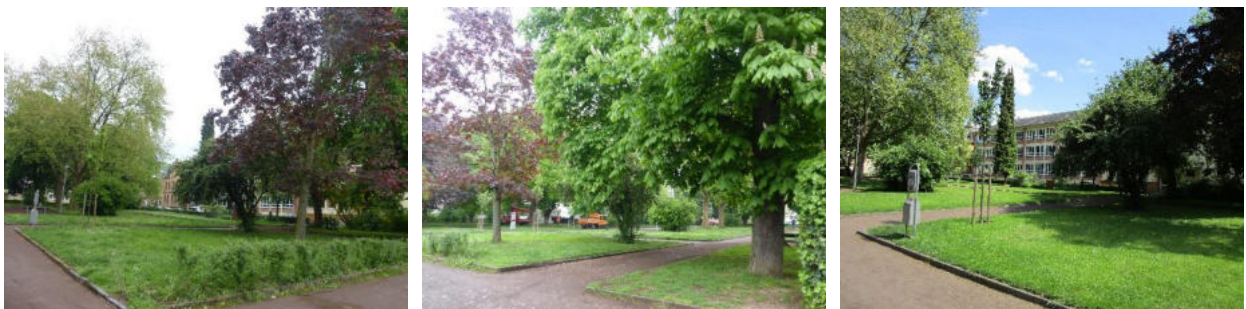


Abbildung 28: Schillerpark (Quelle: WSW & Partner)

3.3 Stadtbild

Das Stadtbild, das durch das Erscheinungsbild und das Zusammenwirken der Gebäude im Untersuchungsgebiet geprägt wird, stellt sich heterogen dar:

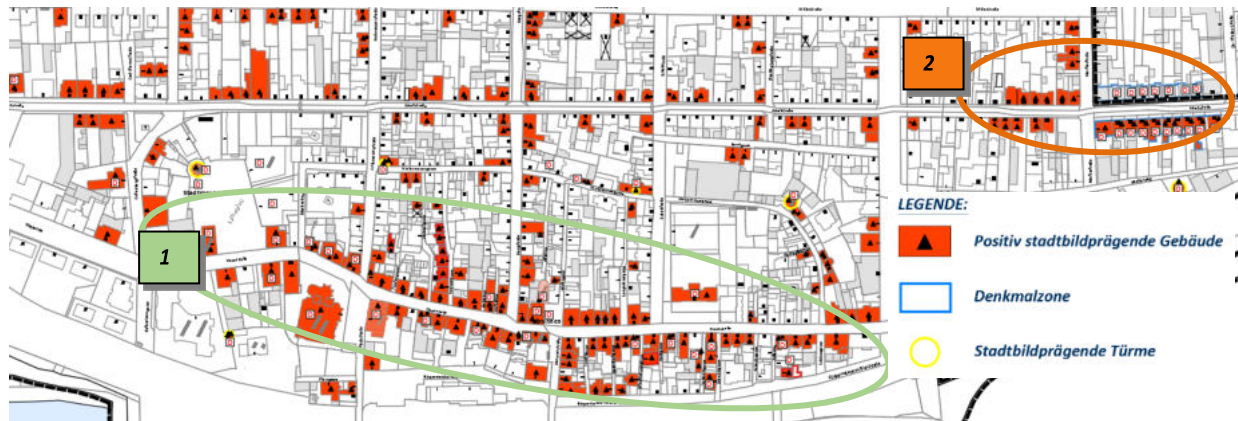


Abbildung 29: Schwerpunktbereiche mit stadtbildprägender Bausubstanz (Quelle: WSW & Partner, Stand Juni 2017)

Besonders zwei Straßenzüge im Untersuchungsgebiet fallen aufgrund der hohen Dichte positiv stadtbildprägender Gebäude auf. Dies ist zum einen die Hochstraße und zum anderen ein Teilbereich im Süden der Adolfstraße, der zusammen mit den gegenüberliegenden Gebäuden eine Denkmalzone bildet. Eine Besonderheit in Oberlahnstein stellen zudem die noch erhaltenen Türme der ehemaligen Stadtmauer dar, die ebenfalls das Stadtbild im positiven Sinne prägen.

Im Folgenden sollen diese Bereiche kurz näher charakterisiert werden

1

Hochstraße

Die Hochstraße weist ebenso wie die Adolfstraße derzeit eine wichtige Verbindungsfunktion für den Durchgangsverkehr auf. Entsprechend ist das Lkw-Aufkommen auf beiden Straßen hoch. Um den Verkehr überhaupt zu bewältigen, wurden sie als Einbahnstraßen (in je unterschiedliche Richtung) ausgewiesen. Gleichzeitig ist insbesondere die Hochstraße als Hauptgeschäftsstraße stark von Fußgängern frequentiert. Aufgrund des schmalen Querschnitts und der geringen Breite der Gehwege ist dies nicht nur in Bezug auf die Sicherheit, sondern auch für die Wirtschaftlichkeit des örtlichen Einzelhandels problematisch.

Das Stadtbild wird zwar durch eine Vielzahl stadtbildprägender und denkmalgeschützter Gebäude positiv, daneben jedoch auch durch vereinzelte Laden-Leerstände sowie den schlechten baulichen Zustand der überwiegend privaten Gebäude negativ geprägt. Nachteilig auf das Erscheinungsbild und die Aufenthaltsqualität wirken auch der enorm hohe (Durchgangs)Verkehr und die überwiegend nicht ausreichend breiten Bürgersteige.



Abbildung 30: Hochstraße (Quelle: WSW & Partner)

Darüber hinaus weist der Bereich eine große Anzahl von Gebäuden mit Gestaltmängeln auf, beispielsweise aufgrund der ortsuntypischen Materialwahl bei Fassaden, Fenstern oder Dächern oder unmaßstäblichen Um- und Anbauten.



Abbildung 31: Gebäude mit Gestaltmängeln (Quelle: WSW & Partner)

Der Bereich bedarf einer nachhaltigen Aufwertung und Attraktivierung. Neben der Modernisierung / Sanierung von Gebäuden sollten Wohnraum- und Wohnumfeld-Verbesserungen sowie Straßenraumgestaltungen durchgeführt werden.

Ein zentrales Aufgabenfeld wird daher in der Verbesserung der Verkehrssituation durch Verkehrsentslastung, sowohl hinsichtlich des fahrenden als auch des ruhenden Verkehrs liegen.

2

Denkmalzone Adolfstraße

Die Adolfstraße gehört ebenfalls zu den Haupteinkaufstraßen der Stadt und weist einen ähnlichen Konflikt zwischen Verkehrsbelastung und Einzelhandelsnutzung bzw. Fußgängerverkehr wie die Hochstraße auf. Auch hier finden sich teilweise Leerstände und Häuser mit gestalterischen Mängeln.

Gerade im Bereich der Denkmalzone ergibt sich für den Betrachter ein sehr ansprechendes Straßenbild, die Gebäude sind aber z.T. sanierungsbedürftig.



Abbildung 32: Gebäude in der Denkmalzone der Adolfsstraße (Quelle: WSW & Partner)

3

T

Türme der Stadtmauer

Das Stadtbild wird in Teilen von den noch erhaltenen Türmen der ehemaligen Stadtmauer, die ebenfalls noch in Teilen besteht, positiv geprägt.



Abbildung 33: Hexenturm (links und Mitte) sowie Weinsberger Turm (rechts) (Quelle: WSW & Partner)

Zwar gibt es bislang keine rechtsverbindliche Gestaltungssatzung für Lahnstein, in der die äußere Gestaltung von Gebäuden, Werbeanlagen etc. verbindlich geregelt ist, es wurde aber 2011 durch einen Arbeitskreis für das Gebiet Welterbe Oberes Mittelrheintal ein „Leitfaden Farbkultur“²⁰ entwickelt, der sich an private Bauherren, Planer und Architekten, Baugesellschaften, Bauverwaltungen, öffentliche Entscheidungsträger, das Malerhandwerk, aber auch besonders an Städte und Gemeinden im Welterbe Oberes Mittelrheintal richtet und ein Bewusstsein für eine regionaltypische Farbwahl schaffen möchte.

Weiterhin wurde ebenfalls für das gesamte Gebiet Welterbe Oberes Mittelrheintal ein „Leitfaden Baukultur“²¹ erarbeitet. Dieser richtet sich an eine ähnliche Zielgruppe wie der Leitfaden Farbkultur und stellt gute Beispiele für die Gestaltung von Fassade, Nebenanlagen, Wegen, Plätzen und Gärten etc. dar.

²⁰ Herausgegeben durch: Initiative Baukultur für das Welterbe Oberes Mittelrheintal, Koblenz

²¹ Herausgegeben durch: Initiative Baukultur für das Welterbe Oberes Mittelrheintal, Koblenz

3.4 Denkmalschutz

In der Gesamtstadt einschließlich der Gemarkung Oberlahnstein befinden sich insgesamt achtundsechzig denkmalgeschützte Objekte, die in der Denkmalliste des Rhein-Lahn-Kreises²² gelistet sind. Die überwiegende Anzahl der Denkmäler (achtundvierzig Objekte) liegen im Untersuchungsgebiet, schwerpunktmäßig entlang der Hochstraße, am Salhofplatz und in der Hintermauergasse.

Im Untersuchungsgebiet sind folgende denkmalgeschützte Objekte kartiert:

Straße	Bezeichnung Denkmal
	<p>Stadtbefestigung: 1324 begonnen; Gesamtanlage mit Bürgerturm (Hintermauergasse 1), Hexenturm (Salhofplatz), Pulverturm bei Hintermauergasse 29), Salturm (bei Kirchstraße 6, im Garten des kath. Pfarrhauses) und Turm in der Hintermauergasse 25, ehem. Stadttor (Brunnenstraße), Mauerabschnitt zwischen Hintermauergasse 15 und 17, Mauerabschnitte westlich der Bahngleise; in der nördlichen Stadtmauer am Salhofplatz Tympanon der spätromanischen Martinskirche, wohl erste Hälfte 13. Jh.</p>
	<p>Ev. Pfarrkirche, Nordallee 1: neuromanischer Bruchsteinsaal, 1872-75</p>
	<p>Kath. Pfarrkirche St. Martin, Kirchstraße 2: spätromanische Osttürme, Chor 1332 beg., gotische Sakristei, Langhaus urspr. einschiffig, 1775-77, Architekt T. Neurohr, Seitenschiffe 1895 und 1899</p>
	<p>Martinsburg, Schlossstraße 1: ehem. kurmainzische Zollburg; 1244, ab Mitte 14. Jh. abschnittsweise ausgebaut, tlw. barocker Neubau, 1719-21</p>
Adolfstraße	<p>Adolfstraße 15: Villa; zurückhaltend historisierender Klinkerbau mit turmartig vorgezogener Ecke, bez. 1891</p> <p>Adolfstraße 131-143 (ungerade Nrn.) und 116-132 (gerade Nrn.), Martinstraße 2 und 4 (Denkmalzone): beidseitig geschlossene Zeilenbebauung aus zweigeschossigen Wohnhäusern mit Vorgärten, um 1900</p>
Bodewigstraße	<p>Bodewigstraße 32: ehem. Museum, Walmdachbau mit torartigem Vorbau, bez. 1913</p>
Braubacher Straße	<p>(zwischen) Braubacher Straße 9 und 10: Wasserturm, zylindrischer Backsteinturm, Blech verkleideter Aufsatz mit gusseisernem Umgang, Ende 19. Jh.</p>
Brückenstraße	<p>Brückenstraße 40: repräsentativer Massivbau, um 1910</p>
Brunnenstraße	<p>Brunnenstraße: rheinseitiges Tor der 1324 begonnenen Stadtbefestigung</p> <p>Brunnenstraße: Mauerabschnitte der 1324 begonnenen Stadtbefestigung</p>
Bürgermeister-Müller-Straße	<p>Bürgermeister-Müller-Straße 8: Reiterstellwerk Of, 1934 von Hans Kleinschmitt in Formen der Neuen Sachlichkeit; Technik</p>
Gutenbergstraße	<p>Gutenbergstraße 3: Villa; barockisierender Mansarddachbau, 1912</p>
Hintermauergasse	<p>(an) Hintermauergasse 1: Bürgerturm, achteckiger Turm der 1324 begonnenen Stadtbefestigung, Bruchsteinmauerwerk</p>

²² Vgl. <http://denkmallisten.gdke-rlp.de/Rhein-Lahn-Kreis.pdf>

Straße	Bezeichnung Denkmal
	(bei) Hintermauergasse 15 und 17: Mauerabschnitt der 1324 begonnenen Stadtbefestigung Hintermauergasse 19: sog. Stadtmauerhäuschen, Fachwerkbau, 18. Jh. (bei) Hintermauergasse 19: gusseiserner Pumpbrunnen, 2. Hälfte 19. Jh. (in) Hintermauergasse 25: kleiner Wehrturm, sechseckiger Schalenturm der 1324 begonnenen Stadtbefestigung, Bruchsteinmauerwerk (bei) Hintermauergasse 29: Pulverturm, Rundturm der 1324 begonnenen Stadtbefestigung, Bruchsteinmauerwerk; Mauerreste
Hochstraße	Hochstraße 9: ehem. Gasthof Kaiserhof, dreigeschossiger Klinkergegliederter, stuckornamentierter Putzbau, Anfang 20. Jh. Hochstraße 12: Wohn- und Geschäftshaus; stattlicher Fachwerkbau, tlw. massiv, Anfang 20. Jh. Hochstraße 13: dreigeschossiges Wohn- und Geschäftshaus Hochstraße 17: Wohn- und Geschäftshaus; stattlicher Backsteinbau, Anfang 20. Jh. Hochstraße 18: dreigeschossiges Wohn- und Geschäftshaus Hochstraße 19: sog. Torhaus, Fachwerkhaus über Tordurchfahrt, 16. Jh. Hochstraße 24: ehem. Gasthaus; Fachwerkbau, verkleidet bzw. verputzt, Mansarddach, wohl 18. Jh., im Kern evtl. älter Hochstraße 34: ehem. Rathaus, spätgotischer Fachwerkbau über Bruchstein-EG Hochstraße 43: Wohn- und Geschäftshaus, verputzt Hochstraße 47: Rheinischer Hof, dreigeschossiger klassizistischer Putzbau, wohl Anfang 19. Jh. (bei) Hochstraße 47: Ziehbrunnen, angeblich mittelalterlich Hochstraße 48: sog. Schultheißhaus, tlw. verputzt, verschiefert bzw. Fachwerk, bez. 1624 Hochstraße 54: Gasthaus, tlw. verputzt bzw. verkleidet, im Kern evtl. 16./17. Jh., beidseitig erweitert Hochstraße 60: Fachwerkhaus, tlw. massiv, verputzt, evtl. noch 15. Jh. Hochstraße 61: Freiherr-vom-Stein-Schule, klassizistischer Bau mit Eckrisaliten, 1830 Hochstraße 70: Wohnhaus, tlw. verschiefert, spätmittelalterliches Fachwerk, Backstein- bzw. Bruchsteinpartien
Kirchstraße	Kirchstraße 1: Rathaus, sechsachsiger Klinkerbau, Neurenaissance, bez. 1887 (bei) Kirchstraße 6: Salturm, Rundturm der 1324 begonnenen Stadtbefestigung, Bruchsteinmauerwerk; Mauerreste
Lahneckstraße	Lahneckstraße 13: Villa; Klinkerbau mit Putz- bzw. Werksteingliederung, Neurenaissance, bez. 1890
Rödergasse	Rödergasse 1A: ehem. Hospitalkapelle St. Jakobus, Saalbau, 1332 erwähnt
Salhofplatz	Salhofplatz: in der nördlichen Stadtmauer Tympanon der spätromanischen Martinskirche, wohl 1. Hälfte 13. Jh. Salhofplatz: Hexenturm, achteckiger Turm der 1324 begonnenen Stadtbefestigung, Bruchsteinmauerwerk; Mauerreste Salhofplatz 1: Stadthalle, zeittypischer Sichtbetonbau mit weitläufigen Saalkombinationen; 1971-72 durch Planungsring Wiesbaden (Jürgen Jüchser, Peter Ressel) erbaut, künstlerische Gestaltung der

Straße	Bezeichnung Denkmal
	Fassade und der Innenräume durch Otto Hajek, Stuttgart; weitgehend unverändert erhaltener Bau, durch die hochwertige künstlerische Gestaltung, die Motive des Außenbaus ins Innere überträgt, von besonderer Bedeutung
	Salhofplatz 3: ehem. Salhof des Erzstiftes Mainz; salischer Wohnbau, 3. Viertel 12. Jh., ab 1686 umgebaut und erweitert mit offenem Arkadengang, Hofbaumeister J. C. Sebastiani
Schnaßgasse	Schnaßgasse 1: Fachwerkhaus, 2. Hälfte 16. Jh.
Schwarzgasse	Schwarzgasse 4: Gasthaus Zum Anker, Fachwerkbau, tlw. massiv, 1629
Westallee	Westallee 1: ehem. Villa; dreigeschossiger spätklassizistischer Kubus, um 1860/70
	Westallee 3: ehem. Villa; dreigeschossiger spätklassizistischer Putzbau, um 1870
Zollgasse	(zu) Zollgasse 1: Wohnhaus, tlw. verschiefert, spätmittelalterliches Fachwerk, Backstein- bzw. Bruchsteinpartien



Abbildung 34: Beispiele denkmalgeschützter Gebäude im Untersuchungsgebiet (Quelle: WSW & Partner)

3.5 Leerstandsproblematik

Im Untersuchungsgebiet standen zur Erhebungszeit im Mai/Juni 2017 etwa sechzig Ladeneinheiten leer. Dazu kommen etwa zwanzig Leerstände von Wohneinheiten. Überwiegend sind nicht die gesamten Gebäude, sondern, insbesondere was die Einzelhandelsnutzung betrifft, die Erdgeschossflächen betroffen. Nachteilige Auswirkungen auf die Umgebungsnutzungen ergeben sich vor allem aus dem Eindruck leerstehender Verkaufsflächen hinter großen Schaufenstern. In knapp fünfzehn der genannten Fälle stehen sowohl Ladeneinheit als auch Wohneinheiten im gleichen Gebäude leer. Reine Wohnungsleerstände sind vergleichsweise selten (nur etwa acht Leerstände).

Eine Konzentration von Einzelhandelsleerständen lässt sich entlang der Hochstraße sowie der Burgstraße feststellen. Aber auch entlang der Adolfstraße finden sich z.T. Leerstände.

Es fällt auf, dass sich die Wohnungsleerstände nicht nur entlang dieser Hauptstraßen konzentrieren, wo gerade entlang der Hochstraße eine enorme Belastung durch Verkehrslärm gegeben ist, sondern auch die dicht bebauten Bereiche entlang enger Gassen (wie z.B. Fischergasse oder Weißergasse) betreffen, wo die Belichtungs- und Belüftungsverhältnisse schlecht sind. Ursachen für Wohnungsleerstand sind ebenso nicht mehr marktgerechte Ausstattungsmerkmale oder Wohnungsgrößen und -zuschnitten, aber auch ein unattraktives Wohnumfeld.

Insofern sind insbesondere in diesen Bereichen gezielt Überlegungen zu freiwilligen Grundstücksneuordnungen und Entkernungsmaßnahmen zugunsten der Verbesserung der privaten Freiraumsituation anzustoßen.

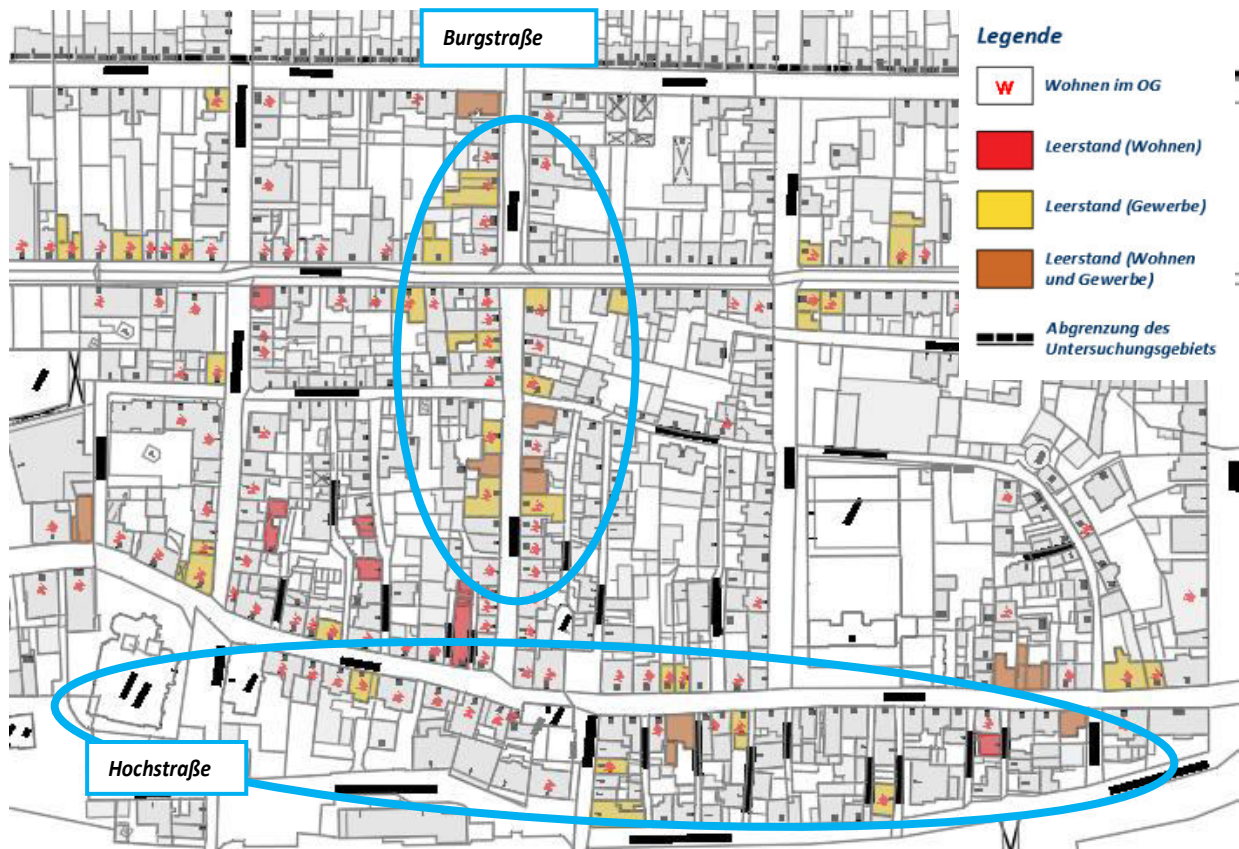


Abbildung 35: Ausschnitt leerstehende Einzelhandels- und Gewerbeflächen sowie Wohnflächen im Untersuchungsgebiet (Stand Sommer 2017)²³



Abbildung 36: Leerstehende Einzelhandelsflächen in der Hochstraße und Burgstraße (Quelle: WSW & Partner)

²³ Plan Gebäudenutzung



Abbildung 37: Leerstehende Wohngebäude in Fischergasse, Adolfstraße und Weißergasse (Quelle: WSW & Partner)

Gerade der Gewerbeleerstand schlägt sich nicht nur in Zahlen wieder, sondern wird auch von der Bevölkerung als problematisch wahrgenommen.

Bei der Befragung der Bewohner zur Bedeutung verschiedener Ziele für die zukünftige Stadtentwicklung wurden zahlreiche Problematiken, welche den innerstädtischen Bereich betreffen, thematisiert. Auffällig ist, dass in Bezug auf die als wichtig oder sehr wichtig erachteten Aufgaben mehr als 90 Nennungen auf die Bewältigung der Leerstandsproblematik in Bezug auf Gewerbe- und Einzelhandelsgebäude entfallen. Dies ist somit insgesamt das Problem, das von den Befragten als am schwerwiegendsten betrachtet wurde. Der Leerstand von Wohngebäuden wird mit 34 Nennungen immer noch deutlich wahrgenommen, tritt aber hinter anderen Problemen zurück.

**Wichtigste Aufgaben bei der Entwicklung des
Innenstadtbereichs (sehr wichtig – wichtig)**

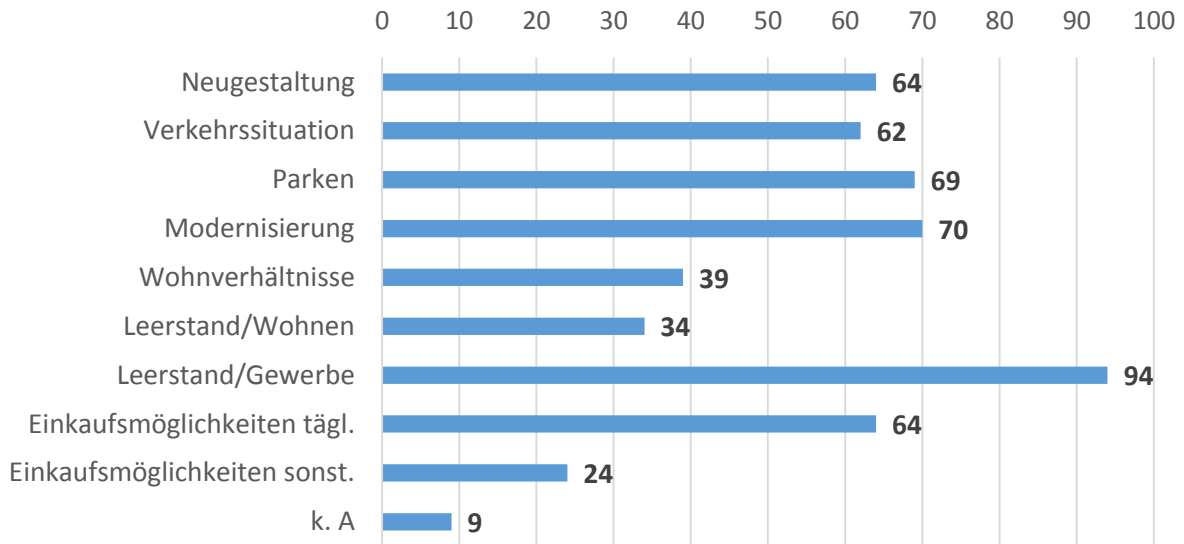


Abbildung 38: Ergebnisse der Bürgerbefragung zu den wichtigsten Aufgaben bei der Entwicklung des Stadtkerns (Quelle: WSW & Partner)²⁴

²⁴ 156 Rückläufe aus der Bürgerbefragung, Mehrfachnennungen möglich, Bürgerbefragung durch WSW & Partner, April/Mai 2017

3.6 Gebäudenutzungen und Nutzungsverteilung

Im Untersuchungsgebiet überwiegen die Gebäude mit reiner Wohnnutzung (ca. 390 Gebäude). Der Rest weist eine innenstadttypische Mischnutzung auf. Hierbei sind überwiegend im Erdgeschoss Nutzungen wie Dienstleistung, Handel / Laden oder auch Gastronomie festzustellen, wobei das Wohnen in den Obergeschossen angesiedelt ist (ca. 160 Gebäude weisen neben einer gewerblichen Erdgeschossnutzung zusätzlich Wohnnutzung im Obergeschoss auf). Trotz der vorhandenen Nutzungsmischung vermissen in einer Bevölkerungsbefragung viele der Befragten Einkaufsmöglichkeiten des täglichen Bedarfs.

Öffentliche Einrichtungen sind im Untersuchungsgebiet ebenfalls häufig vertreten (ca. zwanzig).

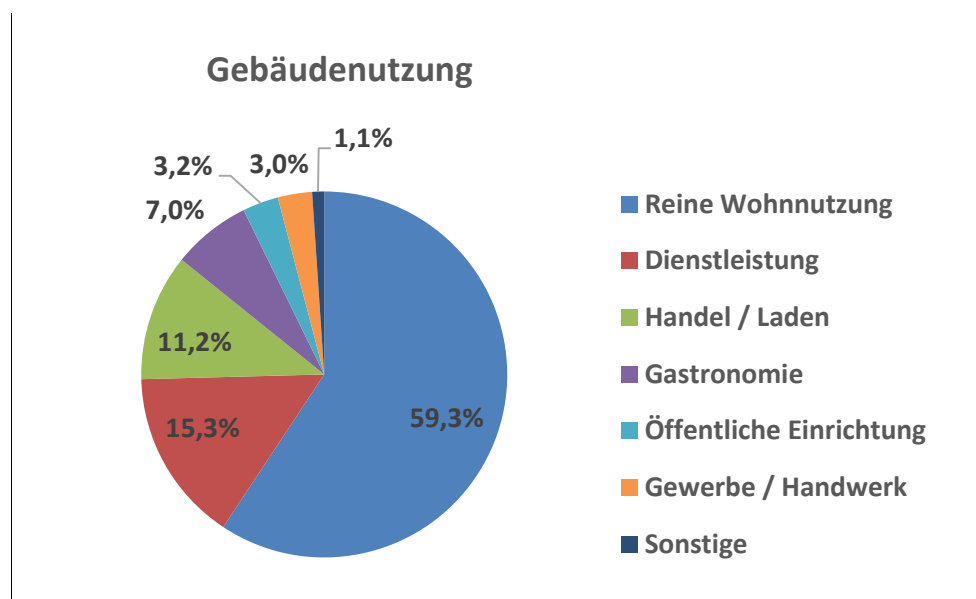


Abbildung 39: Anteile der Gebäudenutzungen im Untersuchungsgebiet²⁵ (WSW & Partner)

Die innerstädtische Nutzungsmischung aus gewerblicher Erdgeschossnutzung und Wohnen im Obergeschoss findet sich schwerpunktmäßig dem Quartier Hochstraße / Frühmesserstraße / Adolfstraße / Burgstraße und Umgebung.

²⁵ Ausgehend von insgesamt ca. 660 Gebäuden (=100 %) im Untersuchungsgebiet

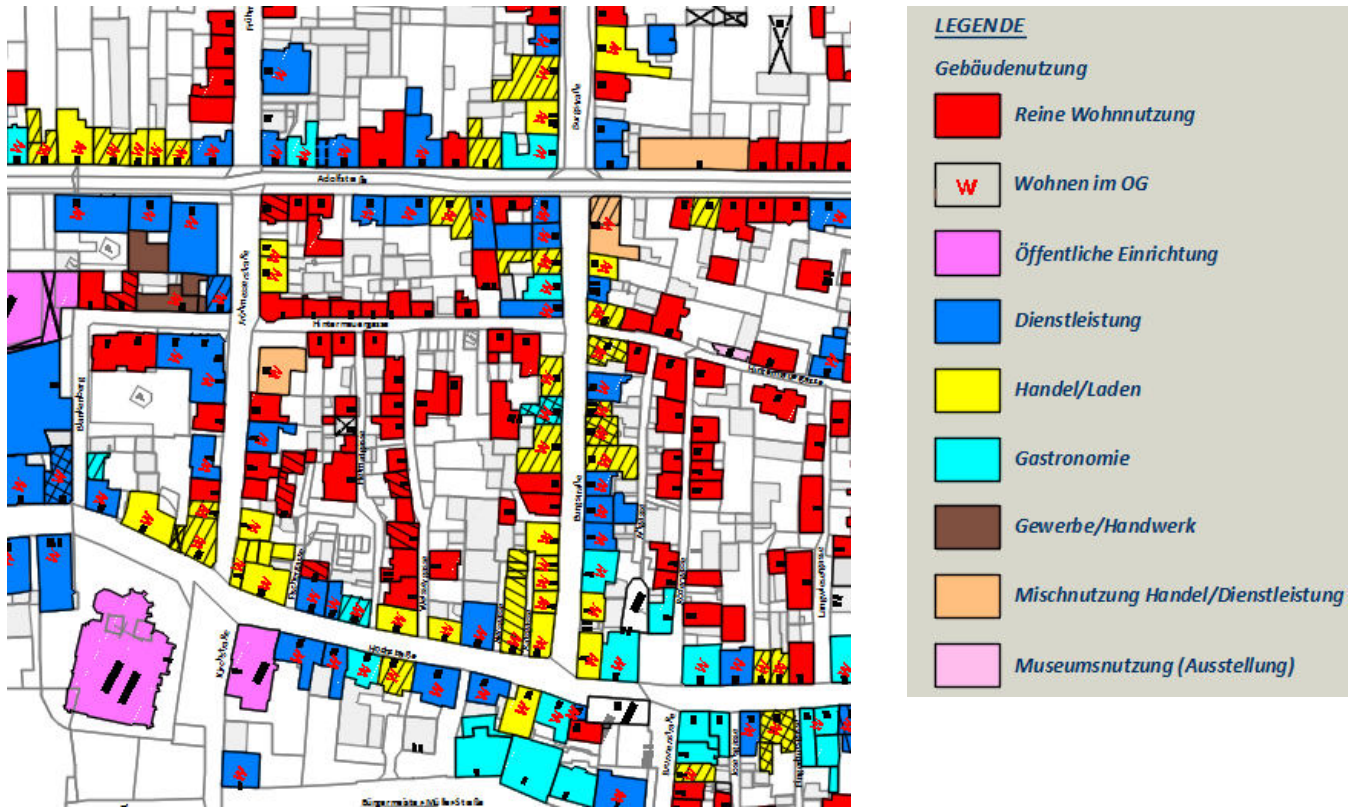


Abbildung 40: Nutzungsmischung im Innenstadtbereich des Untersuchungsgebiets (Quelle: WSW & Partner)

Handels- sowie Dienstleistungsbetriebe sind ebenfalls in dem oben genannten Quartier konzentriert. Daneben finden sich aber auch Salhofplatz und bis zur Brückenstraße im Norden Dienstleistungsbetriebe. In Bezug auf den Handel fallen außerhalb des innerstädtischen Bereichs vor allem zwei Betriebe aufgrund ihrer großen Produktions- bzw. Verkaufsfläche auf. Dies sind zum einen die Lahnsteiner Brauerei in der Sandgasse und zum anderen der Nettomarkt in der Braubacher Straße. Reine Wohnnutzung findet sich im gesamten Gebiet mit einem Schwerpunkt im Süden.

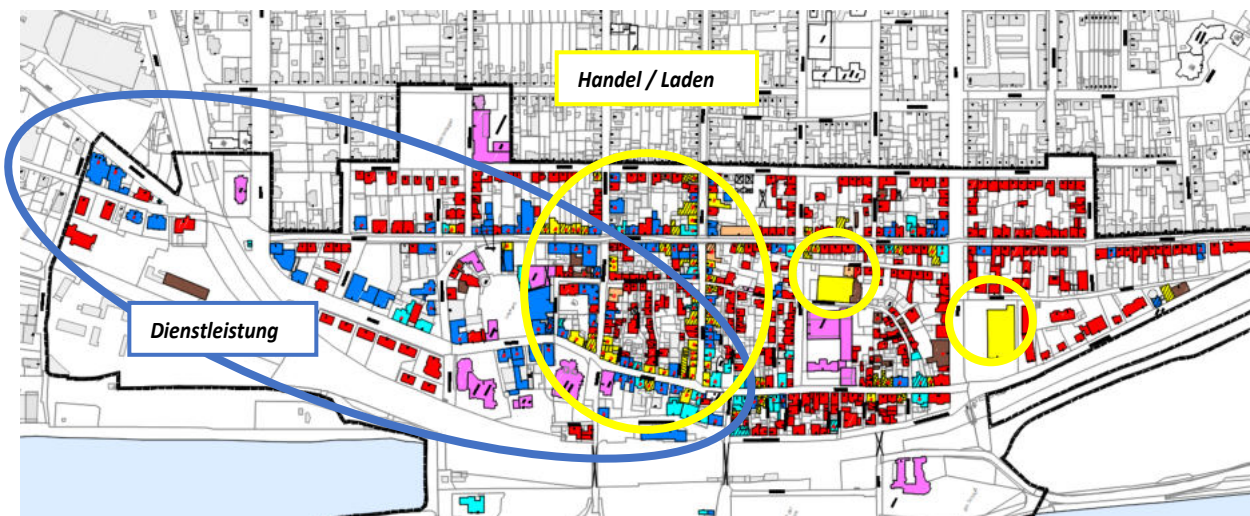


Abbildung 41: Nutzungsmischung im Untersuchungsgebiet (Quelle: WSW & Partner)

Im Untersuchungsgebiet überwiegt ansonsten eine kernstadttypische Nutzungsmischung von Handel und Dienstleistungen, Wohnen, Gastronomie und Gewerbe/Handwerk.

Vorherrschend im Untersuchungsgebiet ist die Wohnnutzung in den Obergeschossen. Die Wohnfunktion stellt die wichtigste und langfristig zu sichernde Nutzung im innerstädtischen Bereich dar.

Grundsätzlich weist das Untersuchungsgebiet eine eher schlechte Versorgung mit Waren des täglichen Bedarfs auf. Im Kerneinkaufsbereich erstreckt sich das Versorgungsangebot im Lebensmittelbereich vorwiegend auf kleinere Ladengeschäfte. Größere Lebensmittelmärkte befinden sich außerhalb des Untersuchungsgebietes. Auch aus Nutzersicht, dies belegt die Bürgerbefragung, besteht ein Mangel an (Lebensmittel-) Einzelhandelsbetrieben im Ortskern.

Der unmittelbar nördlich des Untersuchungsgebietes gelegene Globus SB-Markt ist zwar mit dem Pkw gut erreichbar. Seine Auswirkungen auf die innergebietliche Versorgungs- und Verkehrssituation sind jedoch kritisch zu betrachten.

3.7 Die Situation von Einzelhandel / Dienstleistung / Gewerbe

3.7.1 Versorgungssituation in Lahnstein

Der aktuelle Regionale Raumordnungsplan (RROP) der Planungsgemeinschaft Mittelrhein-Westerwald (2006) weist die Stadt Lahnstein, also Oberlahnstein, Niederlahnstein und Friedrichsseggen als Mittelzentrum im Grundnetz aus.

Die Mittelzentren übernehmen „Versorgungsfunktionen des gehobenen Bedarfs für den jeweiligen Mittelbereich, die Grundzentren des Grundnetzes entsprechend die Grundversorgung für den jeweiligen Nahbereich. Das Oberzentrum Koblenz übernimmt „hochwertige und spezialisierte Versorgungsfunktionen für die gesamte Region“. ²⁶ Dazu kommen Grundzentren im Ergänzungsnetz, die Angebote von Grund- und Mittelzentren nachhaltig ergänzen und sichern sollen. ²⁷

Als Mittelzentrum soll Lahnstein mindestens ein Krankenhaus der Grundversorgung sowie dezentrale stationäre Pflegeeinrichtungen, eine öffentliche Bibliothek, eine Volkshochschule, ein Gymnasium oder eine Integrierte Gesamtschule mit Abschluss Hochschulreife und eine berufsbildende Schule sowie Amtsgericht, Finanzamt, Agentur für Arbeit und weiterhin einen Bahnhof oder Haltepunkt (RLP-Taktverkehr) vorhalten. ²⁸ Auch größere Anlagen im Bereich Freizeit und Sport sollen bereitgestellt werden. Neben der Wohnfunktion sollen die zentralen Orte in zentralen Ortsbereichen auch Einzelhandelseinrichtungen für die Bevölkerung bereitstellen, wobei in Mittelzentren auch großflächiger Einzelhandel mit mehr als zweitausend Quadratmeter Verkaufsfläche zulässig ist. ²⁹ Insofern kommt den Mittelzentren eine herausgehobene Bedeutung in Hinblick auf die Bereitstellung geschäftlicher Funktionen zu.

Der spezialisierte Bedarf kann in Lahnstein aufgrund der geringen Entfernung zu Koblenz (ca. zwölf Minuten mit dem Pkw) problemlos gedeckt werden.

Sonstige Zentren, die innerhalb von weniger als dreißig Pkw-Minuten erreicht werden können, umfassen:

- Mittelzentrum im Grundnetz: Bad Ems, Boppard, Neuwied, Andernach
- Mittelzentren im Ergänzungsnetz: Vallendar, Bendorf, Höhr-Grenzhausen
- Grundzentren im Grundnetz: Rhens, Braubach, Nassau, Emmelshausen, Weißenthurm
- Grundzentren im Ergänzungsnetz: Mühlheim-Kärlich, Plaidt

²⁶ RROP Planungsgemeinschaft Mittelrhein-Westerwald, 2006, Textliche Festsetzungen, Seite 8

²⁷ RROP Planungsgemeinschaft Mittelrhein-Westerwald, 2006, Textliche Festsetzungen, Seite 8 ff.

²⁸ LEP IV Innenministerium Rheinland-Pfalz, 2008, Textliche Festsetzungen, Seite 89

²⁹ LEP IV Innenministerium Rheinland-Pfalz, 2008, Textliche Festsetzungen, Seite 96

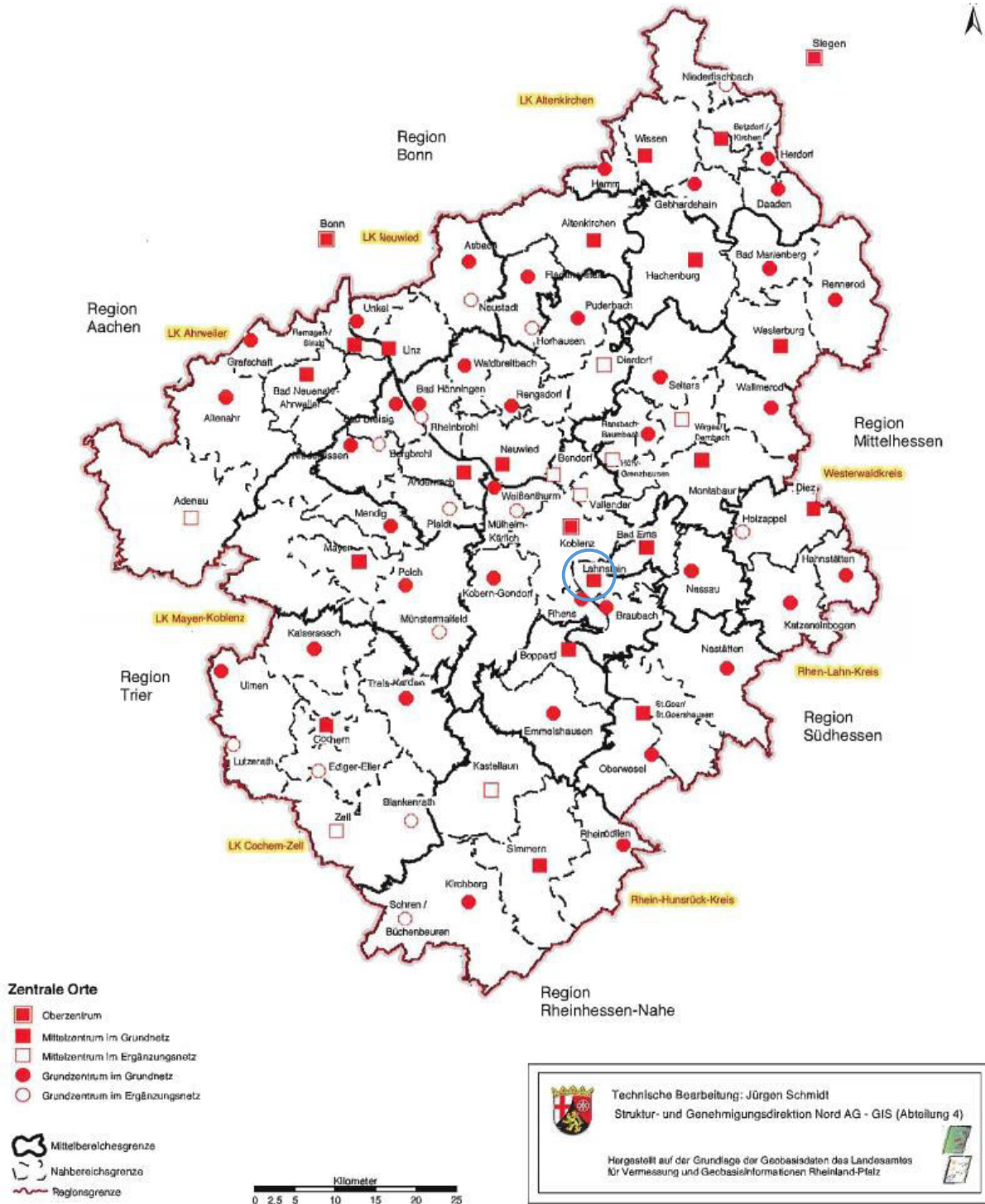


Abbildung 42: Karte „Zentrale Orte und Versorgungsgebiete“, Planungsgemeinschaft Mittelrhein-Westerwald, 2006

Die Erhebung zu Einzelhandels- und Dienstleistungsbetrieben im Untersuchungsgebiet führt ca. 74 Einzelhandelsläden und einhundert Dienstleister auf. Davon finden sich die meisten entlang der Hochstraße und Burgstraße, aber auch einige in der Adolfstraße. Am Salhofplatz konzentrieren sich zudem verschiedene Dienstleistungsunternehmen und an der Braubacher Straße findet sich je mit einem Discounter das einzige vergleichsweise großflächige Lebensmittelgeschäft innerhalb des Plangebiets. Ansonsten ist die durchschnittliche Ladengröße eher gering. Wesentliche Auswirkungen auf den Einzelhandelsbesatz im Untersuchungsgebiet hatte die Ansiedlung des Globus Marktes unmittelbar nördlich des Untersuchungsgebietes.



Abbildung 43: Einzelhandels- und Dienstleistungsbetriebe in der Hochstraße (Quelle: WSW & Partner)



Abbildung 44: Einzelhandels- und Dienstleistungsbetriebe in der Burgstraße (Quelle: WSW & Partner)

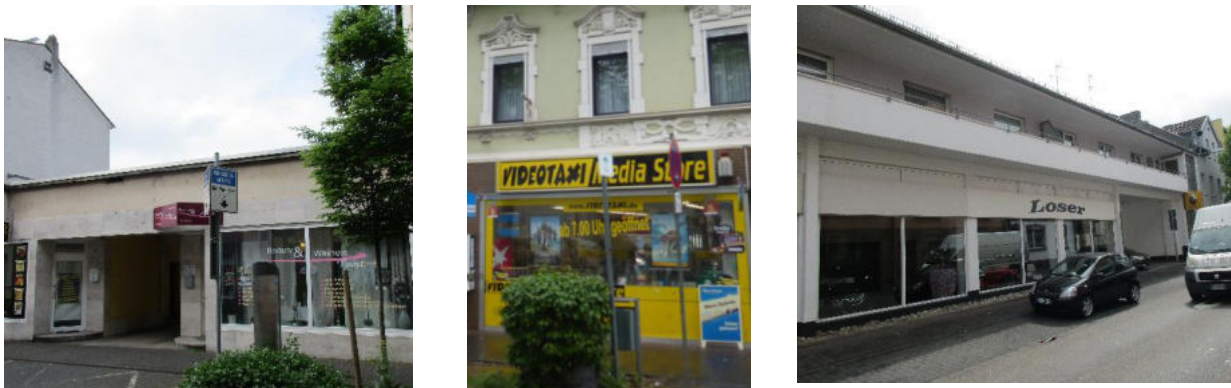


Abbildung 45: Einzelhandels- und Dienstleistungsbetriebe in Adolfstraße (Quelle: WSW & Partner)

Insgesamt fällt auf, dass das Angebot an Lebensmitteln in der Innenstadt sehr gering ist. Die Versorgung mit Gütern des sonstigen Bedarfs ist ebenfalls nur bedingt gegeben. Dies wird auch von den Bürgerinnen und Bürger im Untersuchungsgebiet aus unmittelbarer „Nutzersicht“ bestätigt. Der Grund hierfür ist die Konkurrenz, dem die kleinen Geschäfte durch den großflächigen Einzelhandel nördlich (Globus) bzw. durch den Discounter (Netto) südlich der Innenstadt ausgesetzt sind.



Abbildung 46: Lage des großflächigen Einzelhandels von Oberlahnstein (Quelle: Openstreetmap)

Da auch in den dezentralen Außenlagen zentrenrelevante Sortimente angeboten werden, ergibt sich eine erhebliche Konkurrenz zum Einzelhandel im Stadtkern von Oberlahnstein. Diese Konkurrenzsituation wird neben Aspekten wie Angebotsvielfalt und Preisgefüge durch die sehr gute Erreichbarkeit der peripheren Einzelhandelslagen und das weitläufige Parkplatzangebot verstärkt. Das führt dazu, dass die Innenstadt häufig nicht mehr als Einkaufsort aufgesucht wird, womit Koppelungseffekte, die zur Belebung der Innenstadt beitragen (z.B. Verbindung von Einkauf mit weiteren Erledigungen, „Essen gehen“, etc.) schwächer werden.

Neben dem Bedeutungsverlust der Innenstadt als Einkaufsbereich hat diese Entwicklung erhebliche weitergehende Konsequenzen. Der Attraktivitätsverlust durch zunehmende Leerstände führt nicht nur zu einem Rückgang von Kundenströmen sondern auch zu verminderten Investitionen in die Einzelhandelsflächen, die ihrerseits eine Minderung der Immobilienwerte und damit die Bereitschaft in diese zu investieren, zur Folge haben (Ansiedlung von „Billigläden“, „Trading down“-Effekte).

Neben Konsequenzen für die Angebotsqualität (Wertigkeit, Vielfalt) strahlt diese Entwicklung auch auf die Wohnnutzungen des Umfeldes aus, was sich z.B. erfahrungsgemäß im Zuzug sozial schwächerer Bevölkerung in Bausubstanz mit z. T. erheblichem Sanierungsbedarf verdeutlicht.

Neben der unmittelbaren Versorgungsfunktion für die Bevölkerung tragen Handels- und Dienstleistungsangebote entscheidend zur Belebung, Gestaltung und Funktion der Innenstadt bei, sodass diese ihren Aufgaben im Gefüge der Gesamtstadt als attraktiver Aufenthaltsort, als Ort der Kommunikation und als identifikationsbildender Bereich der Stadt gerecht werden kann.

Umgekehrt sind die Gestaltung und Funktion des öffentlichen Raumes im Hinblick auf Aufenthaltsqualität und Parkmöglichkeiten wichtige Entwicklungsvoraussetzungen für ein attraktives Handels- und Dienstleistungsangebot.

3.7.2 Einzelhandelskonzept der Stadt Lahnstein

Auch die Untersuchungen zu dem Einzelhandelskonzept³⁰ der Stadt Lahnstein legen den Schluss nahe, dass der Globus SB-Warenmarkt in Oberlahnstein (sowie der Globus-Baumarkt in Niederlahnstein) Kaufkraft aus den innerstädtischen Bereichen abzieht. Bezüglich Nahrungs- und Genussmitteln sowie im Bereich „Baumarktsortiment“ sei die Verkaufsflächenzahl im Vergleich zu anderen Branchen überdurchschnittlich hoch. Gleichzeitig seien die Märkte aber auch ein Grund dafür, dass sich der Kaufkraftabfluss in das benachbarte Oberzentrum in Grenzen halte.

Es fänden sich allerdings nur ca. 3.800 m² der 40.000 m² Verkaufsfläche von Lahnstein derzeit in der Innenstadt von Oberlahnstein (1.500 m² in der Innenstadt von Niederlahnstein). Damit kämen die innerstädtischen Bereiche zwar auf einen Anteil von sechzig Prozent der in Lahnstein vorhandenen Geschäfte, aber nur auf dreizehn Prozent der Verkaufsflächen (Oberlahnstein: ca. zehn Prozent).

Als eine Ursache für das Problem wird die ungünstige Verkehrssituation in den innerstädtischen Bereichen gesehen. Einbahnstraßenregelung und verkehrsberuhigte Geschäftsbereiche sowie städtebauliche Barrieren beeinträchtigten die Anfahrtsmöglichkeiten für Kunden. Positiv hervorzuheben seien die alte Bausubstanz, die ansprechende Gestaltung der Fußgängerzone sowie das Potenzial, dass die vielen kleinen Gassen darstellten. Dieses werde aber noch nicht ausreichend genutzt. Kritisch werden etwa die Bausubstanz der Adolfstraße und die Nutzung innerstädtischer Plätze zum Parken gesehen. Speziell für Oberlahnstein wird zwar ein geringes, aber vielfältiges Angebot an Einzelhandelseinrichtungen festgestellt, das zudem durch Komplementärnutzungen wie Gastronomie soweit ergänzt werde, dass eine ausreichende Kundenfrequenz vorhanden sei. Zudem sei eine hohe Konzentration des Angebots vorhanden, so dass die fußläufige Erreichbarkeit gut sei.

Weitere Entwicklungsmöglichkeiten kann das Konzept nur bedingt aufzeigen. Die Möglichkeit, die Attraktivität zentraler Versorgungsbereiche z.B. durch ein Fachmarktkonzept zu stärken, sei aufgrund der mangelnden Flächenpotenziale kaum gegeben.

³⁰ Rat der Stadt Lahnstein, 2012, Fortschreibung des Einzelhandelskonzept für die Stadt Lahnstein

Speziell für Oberlahnstein wird empfohlen, den zentralen Versorgungsbereich als „Hauptzentrum“ der Stadt so weiterzuentwickeln, dass er eine gesamtstädtische und übergeordnete Versorgungsfunktion mit Waren des kurz-, mittel- und langfristigen Bedarfs einnehmen kann. Dazu sollte die Branchenvielfalt erhalten und weiter gestärkt werden. Einzelhandelsmagnetbetriebe, die Kundenfrequenz generieren, sollten insbesondere in der Burgstraße weiter gefördert werden. Weiterhin sollten die gestalterische Qualität des Umfelds verbessert (Aufwertung von Gassen, Schaffung von Platzsituationen mit Möglichkeiten zur Außengastronomie, Inszenierung der Befestigungsanlagen, Aufwertung der Bahnunterführungen) und die Verknüpfung von Einzelhandel und Tourismus forciert werden.

3.8 Öffentliche Einrichtungen / Gemeinbedarfseinrichtungen

Rathaus und Service-Center

Innerhalb des Untersuchungsgebiets befindet sich das Rathaus der Stadt. Das Gebäude aus dem 19. Jahrhundert steht unter Denkmalschutz. Hier finden sich der Fachbereich 1 (Zentrale Dienste, Stadtentwicklung und Kultur), der Fachbereich 2 (Finanzen) sowie die Stabsstelle Rechtsangelegenheiten. Weitere Fachbereiche sind in Niederlahnstein angesiedelt oder befinden sich ebenfalls innerhalb des Untersuchungsgebiets (Service-Center).



Abbildung 47: Rathaus in der Kirchstraße und -Service-Center in der Westallee (Quelle: WSW & Partner)

Freiherr-vom-Stein-Schule

Die Freiherr-vom-Stein-Schule ist eine Förderschule mit dem Schwerpunkt Lernen. Sie umfasst die Klassenstufen 1-9 sowie das „Freiwillige 10. Schuljahr“, das zur Berufsreife führt.³¹



Abbildung 48: Freiherr-vom-Stein-Schule in der Gymnasialstraße (Quelle: WSW & Partner)

Berufsbildende Schule

Die berufsbildende Schule umfasst folgende Bildungsangebote³²:

³¹ Freiherr-vom-Stein-Schule Lahnstein 2017, <http://www.fvss-lahnstein.de/Startseite>, Stand September 2017

³² Berufsbildende Schule Lahnstein 2017, <http://www.bbs-lahnstein.de/>, Stand September 2017

- Berufsschule - Berufsvorbereitungsjahr und Berufsfachschule für die Berufsvorbereitung mit den Schwerpunkten Technik (Elektrotechnik, Holztechnik, Metalltechnik, Bautechnik, Farbtechnik), Ernährung/Hauswirtschaft und Sozialwesen sowie Wirtschaft (Absatzwirtschaft und Kundenberatung), Berufsfachschule II führt zur mittleren Reife
- Höhere Berufsfachschule mit den Fachrichtungen Polizeidienst und Verwaltung, Organisation und Officemanagement, Handel und E-Commerce sowie Energiesystemtechnik und -marketing, Schwerpunkt Solartechnik
- Fachschule (berufsbegleitende Weiterbildungsmöglichkeit mit Abschluss Informationstechniker/in)
- Duale Berufsoberschule / Fachhochschulreife (berufs- oder ausbildungsbegleitend)
- Europäischer Computerführerschein

Die innerstädtisch beengte Lage der Schule erzeugt Problemlagen insbesondere hinsichtlich des ruhenden Verkehrs.



Abbildung 49: Berufsbildende Schule in der Schulstraße (Quelle: WSW & Partner)

Stadthalle

Die Stadthalle, die 2005 saniert wurde, bietet verschiedene Räumlichkeiten und kann für Veranstaltungen wie Tagungen, Prüfungen, Ausstellungen, Feiern oder kulturelle Veranstaltungen gemietet werden. Auch Konzerte und ähnliche Veranstaltungen finden hier statt.³³

³³ Stadthallenverwaltung, http://www.lahnstein.de/fileadmin/data/Dokumente/Freizeit-Kultur/Stadthalle/Prospekt_Stadthalle_Lahnstein.pdf, Stand September 2017



Abbildung 50: Stadthalle am Salhofplatz (Quelle: WSW & Partner)

Evangelische Kirche

Die evangelische Kirche befindet sich in der Ecke Nordallee / Brückenstraße. Es handelt sich um eine neoromanische Saalkirche. Neben den Gottesdiensten in der Kirche finden im Gemeindehaus in der Wilhelmstraße (außerhalb des Untersuchungsgebiets) Treffen von Chor, Band, Frauenhilfe und Jugendgruppe statt.³⁴



Abbildung 51: Evangelische Kirche in der Nordallee (Quelle: WSW & Partner)

St.-Martin-Kirche

Die Chorflankentürme der Kirche wurden bereits Ende des 12. Jahrhunderts errichtet, der gotische Chor folgte 1332. Das barocke Mittelschiff wurde erst im 18. und die Seitenchöre im 19. Jahrhundert ergänzt.³⁵

Das Pfarramt der Gemeinde liegt nahe der Kirche, das Pfarrzentrum am Europaplatz außerhalb des Untersuchungsgebiets. Die Gemeinde organisiert verschiedenen Gruppen und Aktivitäten wie Pfadfinder, Chor, Kinderchor, Jugendmusikgruppe, Seniorenbegegnung, Frauenkreis etc. an. Daneben betreibt sie drei Kitas in Lahnstein.³⁶

³⁴ Evangelische Kirche an Rhein und Lahn 2017, <http://www.rhein-lahn-evangelisch.de/dekanate/nassau/oberlahnstein.html>, Stand September 2017

³⁵ Stadt Lahnstein 2017, <http://www.lahnstein.de/tourismus/sehenswuerdigkeiten/kirchen-kapellen/>, Stand September 2017

³⁶ Pfarrei St. Martin 2017, <http://www.pfarrei-stmartin.de/index.php>, Stand September 2017



Abbildung 52: St.-Martin-Kirche in der Pfarrgasse (Quelle: WSW & Partner)

Hospitalkapelle

Die Hospitalkapelle in der Rödergasse aus dem Jahr 1330 wird heute nicht mehr für religiöse Zwecke, sondern für Konzerte, Vorträge, Dichterlesungen, Hochzeiten und Ausstellungen genutzt.³⁷

Museum der Stadt Lahnstein im Hexenturm

Im Hexenturm, einem Teil der ehemaligen Stadtbefestigung Oberlahnsteins befindet sich das Museum der Stadt Lahnstein. Dieses dokumentiert mit Wappen, Siegeln und Urkunden die reiche Geschichte der beiden ehemals selbstständigen Städte Ober- und Niederlahnstein.



Abbildung 53: Hexenturm am Salhofplatz (Quelle: WSW & Partner)

Stadtmauerhäuschen Lahnstein

Bei dem Stadtmauerhäuschen handelt es sich um ein Fachwerkhaus, das ca. 1700 errichtet wurde. Heute sind in dem Gebäude Nebenstellen des Stadtmuseum untergebracht. Als Wohnhaus im Stil der ersten Hälfte des 20. Jahrhunderts das Leben eingerichtet, veranschaulicht es das Leben vergangener Jahrhunderte.³⁸

³⁷ Stadt Lahnstein 2017, <http://www.lahnstein.de/tourismus/sehenswuerdigkeiten/kirchen-kapellen/>, Stand September 2017

³⁸ Stadt Lahnstein 2017, <http://www.lahnstein.de/tourismus/sehenswuerdigkeiten/historische-bauwerke/>, Stand September 2017



Abbildung 54: Stadtmauerhäuschen in der Hintermauergasse (Quelle: WSW & Partner)

Martinsschloss

Die Zollburg der Erzbischöfe und Kurfürsten von Mainz wurde ab dem Jahre 1298 erbaut. Der knapp dreißig Meter hohe gotische Hauptturm diente auch als Eckbastion der Stadtbefestigung.

Die Schlosskirche war die erste evangelische Kirche in Lahnstein und dem heiligen Bartholomäus geweiht. Heute befindet sich das Schloss in Privatbesitz und beherbergt u.a. das CCO-Fastnachtmuseum.³⁹



Abbildung 55: Martinsschloss (Quelle: WSW & Partner)

Altes Rathaus

Im Inneren des Fachwerkhouses aus dem 15. Jahrhundert mit dem markanten barocken Glockendachreiter finden sich Reste mittelalterlicher Malereien. Besichtigt werden können diese zurzeit nur in Verbindung mit offiziellen Stadtführungen.

³⁹ Stadt Lahnstein 2017, <http://www.lahnstein.de/tourismus/sehenswuerdigkeiten/historische-bauwerke/>, Stand September 2017



Abbildung 56: Altes Rathaus in der Hochstraße (Quelle: WSW & Partner)

Caritas Altenzentrum und Sozialstation

Das Caritas-Altenzentrum St. Martin bietet etwa achtzig Pflegeplätze. Die Sozialstation in der Gutenbergstraße ergänzt dieses Angebot durch ambulante Pflege und Versorgung zu Hause. Zusammen mit dem Pflegestützpunkt werden zudem Schulungen zur Pflege für Angehörige angeboten.⁴⁰



Abbildung 57: Altenzentrum in der Hochstraße (Quelle: WSW & Partner)

Weitere öffentliche Einrichtungen in Oberlahnstein außerhalb des Untersuchungsgebiets

Außerhalb des Untersuchungsgebiets finden sich weitere Einrichtungen des öffentlichen Bedarfs wie das St. Elisabeth-Krankenhaus in der Ostallee mit 220 Betten für die medizinische Grund- und Regelversorgung und der Möglichkeit der Kurzzeitpflege.

Zu nennen ist weiterhin die Goetheschule in der Stauffenbergstraße, eine Grundschule mit Ganztagsangebot. In unmittelbarer Nähe, am Kaiserplatz, sind zudem die Volkshochschule sowie die Stadtbibliothek angesiedelt. Südlich des Untersuchungsgebiets befinden sich darüber hinaus das Marion-Dönhoff-Gymnasium sowie die Realschule plus.

⁴⁰ Caritasverband Westerwald-Rhein-Lahn, <http://www.caritas-westerwald-rhein-lahn.de/hilfeundberatung/caritassozialstationenpflegezuhause/caritas-sozialstation-lahnstein-braubach/caritas-sozialstation-lahnstein-braubach>, Stand September 2017

Das Jugendkulturzentrum (JuKz), das knapp außerhalb des Untersuchungsgebiets liegt ist eine öffentliche Einrichtung der Stadt Lahnstein. Basierend auf den vier Säulen Begegnung - Beratung - Bildung - Kultur sind die Angebote dementsprechend übergreifend auf alle Altersgruppen ausgerichtet.⁴¹

Für Jugendliche sind die Öffnungszeiten (montags, mittwochs und donnerstags von 14 bis 17 Uhr) allerdings derzeit unattraktiv.⁴²

⁴¹ Stadt Lahnstein 2017, <http://www.lahnstein.de/freizeit-kultur/jugendkulturzentrum/>, Stand September 2017

⁴² Stadtentwicklungskonzept Lahnstein 2015, Bildung, Soziales Gesundheit, Sport

3.9 Verkehrliche Situation

3.9.1 Kfz-Verkehr einschließlich ruhender Verkehr

Hochstraße und Adolfstraße verlaufen in Nord-Süd-Richtung durch das Untersuchungsgebiet und binden die Stadt und das Untersuchungsgebiet an das überörtliche Verkehrsnetz an. Sie sind mittlerweile nicht mehr als Landesstraße klassifiziert. In westliche Richtung, auf der anderen Rheinseite, wird der Anschluss an die A 48 / A 61 (Anschlussstelle Kreuz Koblenz) nach etwa zwanzig Kilometer erreicht. Östlich des Plangebiets in nur wenigen hundert Metern Entfernung verläuft die Bundesstraße B 42 entlang der rechten Rheinseite Richtung Bonn-Beuel im Norden bzw. Wiesbaden im Süden. Die Bundesstraßen B 260 (Richtung Nassau) und die B 9 bzw. B 327 sind ebenfalls innerhalb weniger Minuten erreicht.

Der Plan „Verkehr“ (Anhang 8, Seite 130) zeigt die Verkehrshierarchie als Gliederung des Straßennetzes in Hauptsammelstraßen, untergeordnete Straßen und verkehrsberuhigte bzw. Fußgängerzonen.

Die ehemalige Landesstraße L 335 verläuft über weite Strecken durch Hauptgeschäftsstraßen (Adolfstraße, Brückenstraße). Eine Vielzahl von Ein- und Ausfahrten zu privaten Grundstücken sowie Anlagen des ruhenden Verkehrs zusammen mit baulichen Engpässen beeinflussen den Verkehrsablauf negativ.

Insbesondere der Schwerlastverkehr stellt in dieser Hinsicht ein Problem dar. Aufgrund der räumlichen Enge wird der Verkehrsstrom im Innenstadtbereich bereits auf zwei Straßen verteilt, die jeweils als Einbahnstraßen ausgewiesen sind (Hochstraße für den Verkehr Richtung Süden und Adolfstraße für den Verkehr Richtung Norden).

Zwar gibt es eine Umgehungsstraße, die B 42, die östlich der Innenstadt verläuft, diese ist jedoch so stark frequentiert, dass sie zur Lösung der Situation im Untersuchungsgebiet nicht ausreicht. Noch immer nutzen mehr als zwanzigtausend Kraftfahrzeuge am Tag die Route durch die Innenstadt. Bereits im Generalverkehrsplan von 1987 wird im Ergebnis deutlich, dass nur eine neue innerörtliche Straße, die parallel zu den Bahngleisen verläuft, die Innenstadt entlasten könnte. 2004 wurde ein entsprechender Bebauungsplan aufgestellt. Umgesetzt wurde dieser jedoch bislang nicht.

Die Entlastung des Oberlahnsteiner Stadtkerns vom Durchgangsverkehr wird als wesentliche Voraussetzung zur Entwicklung des Stadtkerns angesehen. Andererseits werden durch diese Straße neue Betroffenheiten ausgelöst bzw. städtebauliche Sachverhalte erheblich verändert. Aus diesem Grund ist eine weitergehende Untersuchung der Auswirkungen insbesondere hinsichtlich Verkehrsverlagerungen in Oberlahnstein und darüber hinaus von besonderer Bedeutung für die konkretere Ausgestaltung des Integrierten Stadtentwicklungskonzeptes. Aus diesem Grund hat die Aufsichts- und Dienstleistungsdirektion (ADD) der Erstellung einer entsprechenden Studie im Rahmen einer vorgezogenen Maßnahme zugestimmt.

Der Bau der neuen Erschließungsstraße ist Voraussetzung für die Aufwertung der Innenstadt durch die Ausweisung der Hochstraße als Fußgängerzone sowie attraktivitätssteigernde Maßnahmen in der Burgstraße. Diskutiert wurden weiterhin verkehrsberuhigende Maßnahmen im Bereich zwischen Adolfstraße und Bürgermeister-Müller-Straße. Denkbar wäre auch, dass der verkehrsberuhigte Bereich bereits am Salhofplatz beginnt und im Bereich der Südallee endet bzw. ein Beginn ab der Fröhmesserstraße und Ende an der Schulstraße. In jedem Fall würden sich die Maßnahmen voraussichtlich positiv auf die Entwicklung des innerstädtischen Einzelhandels auswirken. Eine weitere positive Folge der Umsetzung wäre die Reduzierung von Lärm- und Schadstoffemissionen entlang der Hauptverkehrsstraßen vor allem zugunsten der Anwohner. Nicht zuletzt würden Gefahrenpunkte entschärft und somit die Verkehrssicherheit erhöht.⁴³



Abbildung 58: Hochstraße (oben) und Adolfstraße (unten) (Quelle: WSW & Partner)

⁴³ Bebauungsplan Nr. 22 - Entlastungsstraße (Stadt Lahnstein 2004) - und „Materialien zum Stadtumbau Innenstadt Oberlahnstein“ (Stadt Lahnstein 2016)

Auch aus den Befragungsergebnissen der Bürgerbeteiligung sowie aus den Workshops wird deutlich, dass erhebliche Mängel im Straßenraum bestehen. Gefragt nach den Störungen, die sie in ihrem Gebäude bzw. ihrer Wohnung ausgesetzt sind, antworteten knapp dreißig Prozent der Befragten, dass Störungen durch den Verkehr bestehen. Dieser stellt somit zusammen mit sonstigem Lärm den größten Störfaktor für die Wohn- und Aufenthaltsqualität im Stadtkern dar. Besonders nachts ist die Belastung der Wohnbevölkerung hoch. Nicht ohne Grund sehen viele der Befragten die Verbesserung der Verkehrssituation als ein besonders wichtiges zukünftiges Aufgabenfeld der Stadtentwicklung.

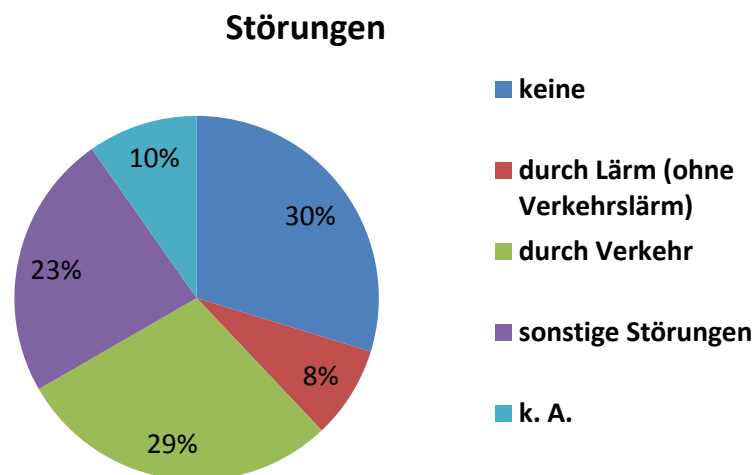


Abbildung 59: Auswertung Bürgerbefragung: „Fühlen Sie sich in Ihrem Gebäude / Ihrer Wohnung gestört?“⁴⁴ (Quelle: WSW & Partner)

⁴⁴ 156 Rückläufe aus der Bürgerbefragung, davon 19 ohne Angabe, Auswertung der Bürgerbefragung durch WSW & Partner, April/Mai 2017

Wichtigste Aufgaben bei der Entwicklung des Innenstadtbereichs (sehr wichtig – wichtig)

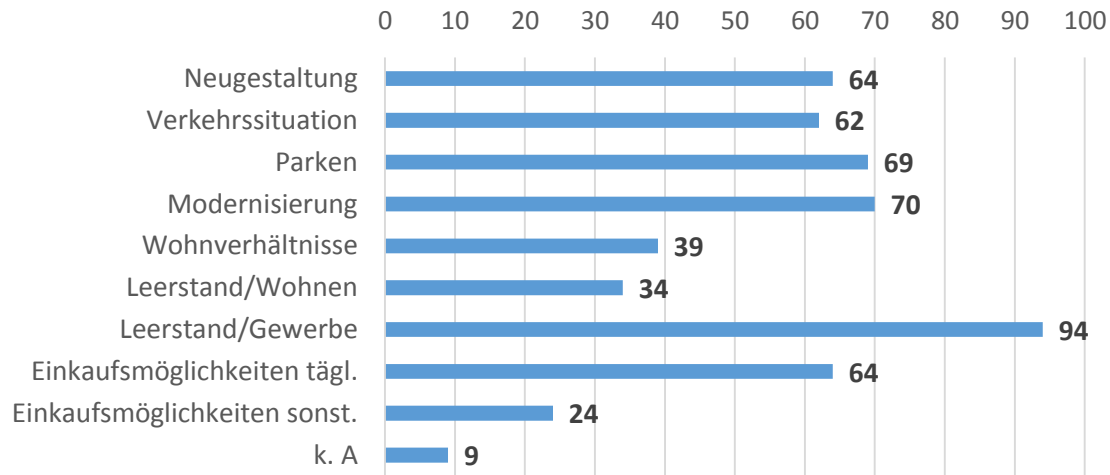


Abbildung 60: Ergebnisse der Bürgerbefragung zu den wichtigsten Aufgaben bei der Entwicklung des Stadtkerns (Quelle: WSW & Partner)⁴⁵

Neben Lösungen für den fließenden Verkehr muss ein Fokus auf der Verbesserung der privaten und öffentlichen Parksituation gelegt werden. Ein Gutachten aus dem Jahr 2008 berechnete einen Bedarf von 145 zusätzlichen Parkständen. Der Hauptgrund für den Mangel an Stellplätzen liegt darin, dass in der Innenstadt verschiedene publikumsrelevante Einrichtungen konzentriert sind und zudem erheblicher Parkdruck durch die Schüler und Lehrer der Berufsschule in der Schulstraße ausgelöst wird. Gleichzeitig werden die Parkstände von Anwohnern genutzt, die nach Erwerb einer Anwohnerplakette freie Parkstände nutzen können (ohne Bevorrechtigung).⁴⁶

⁴⁵ 156 Rückläufe aus der Bürgerbefragung, Mehrfachnennungen möglich, Bürgerbefragung durch WSW & Partner, April/Mai 2017

⁴⁶ Stadt Lahnstein 2016, Materialien zum Stadtumbau „Innenstadt Oberlahnstein“

In der Innenstadt können aufgrund der vergleichsweise dichten Bebauung nur in begrenztem Umfang größere Parkplätze vorgehalten werden. Das größte Angebot an bewirtschafteten öffentlichen Stellplätzen bieten südlich der Innenstadt die Parkplätze am Turmplatz (zweimal fünfundzwanzig Stellplätze mit Parkschein bzw. in der Woche nachmittags auf zwei Stunden begrenzt), Salhofplatz (etwa fünfzig Stellplätze mit Parkschein bzw. in der Woche nachmittags auf vier Stunden begrenzt) und Rathaus (etwa zwölf Stellplätze mit Parkschein). Vorwiegend entlang der Hochstraße und der Adolfstraße sowie der Schulstraße, wo der Straßenquerschnitt aber eigentlich recht schmal ist, finden sich weiterhin Parkstreifen zum Längsparken, die zum größten Teil bewirtschaftet werden und auf denen die Parkdauer zum Teil auf eine Spanne zwischen einer halben Stunde und vier Stunden begrenzt ist. Zum Zeitpunkt der Bestandserhebung noch unbewirtschaftet finden sich weitere Parkstände entlang der Westallee und im südlichen Teil des Untersuchungsgebiets; vor allem aber tragen die Parkplätze am Rheinufer zum (damals noch kostenlosen) Parkraumangebot bei (Plan „Verkehr“, Anhang 8, Seite 130). Hier sind im Norden etwa achtzig und im Süden noch einmal insgesamt etwa fünfundsiebzig öffentliche Stellplätze vorhanden.



Abbildung 61: Parkplätze in der Innenstadt: Turmplatz, Salhofplatz und Rathaus (Quelle: WSW & Partner)



Abbildung 62: Parkplätze in den Rheinanlagen (Quelle: WSW & Partner)

Insgesamt wird deutlich, dass die zur Erhaltung und Entwicklung des Stadtkerns als Zentrum für Wohnen, Handel, Kultur und Dienstleistung die Schaffung zusätzlicher Parkplätze dringend notwendig ist.

3.9.2 ÖPNV

Oberlahnstein verfügt über einen Bahnanschluss an der Nahverkehrsstrecke Neuwied – Frankfurt. Die Bahntrasse verläuft entlang des Rheins zwischen Innenstadt und Rheinanlagen. Ihr kommt insofern eine trennende Wirkung zu, zudem wirken sich die Lärmemissionen unmittelbar auf die Umgebungsbebauung aus. Der Bahnhof selbst liegt im Osten innerhalb des Untersuchungsgebiets.

Das Bahnhofgebäude wurde unlängst zwar teilrenoviert, ist allerdings mit Werbetafeln und Werbebanern übersehen und weist insgesamt einen wenig einladenden Charakter auf. Vom Bahnsteig aus betrachtet fehlt der Fassade Putz, so dass Mauerwerk bzw. Waschbetonplatten zu sehen sind. Weiterhin sind Kompressoren und Wärmetauscher der Klimaanlage angebracht. Auf dem asphaltierten Bahnsteig fehlt eine geeignete Ausstattung mit Sitz- und Aufenthaltsmöglichkeiten. In Verbindung mit der dunklen Unterführung zu den Gleisen, die zudem nicht barrierefrei ist, bietet der Bahnhof als Empfangsraum zum Stadtkern wenig einladendes Ambiente.

Eine schnelle fußläufige Erreichbarkeit zum Stadtkern ist jedoch gegeben. Der Bahnhof liegt in etwa in der Verlängerung der Burgstraße.



Abbildung 63: Bahnhof und Bahnsteig (Quelle: WSW & Partner)

Insgesamt sind in Oberlahnstein im Untersuchungsgebiet 13 Bushaltestellen vorhanden. Wichtige Verbindungen bestehen vor allem durch die Linie 570, die die Haltestellen entlang der Adolfstraße bedient und die überörtliche Verbindung nach Koblenz sowie die Erreichbarkeit von Niederlahnstein gewährleistet, die Linien 571 und 573, die die im nördlichen Teil der Adolfstraße gelegenen Haltestellen bedienen und neben der Anbindung an das Oberzentrum Koblenz auch für die Anbindung an die Stadtteile Niederlahnstein und im Falle der 571 zusätzlich von Friedrichsseggen sorgen, und die Linie 540, die die Anbindung an Nastätten, Dachsenhausen, Braubach und Niederlahnstein sichert. Die Linie hält im Untersuchungsgebiet an den Haltestellen Turmplatz und Südallee. Weitere Linien fahren vor allem wochentags zu den Schulzeiten und ergänzen das Angebot.⁴⁷

⁴⁷ VRM 2017, Linienfahrplan, <http://www.vrm.info.de/fahrplan/fahrgastinfo-auskunft/linienfahrplan/> Stand 8. September 2017

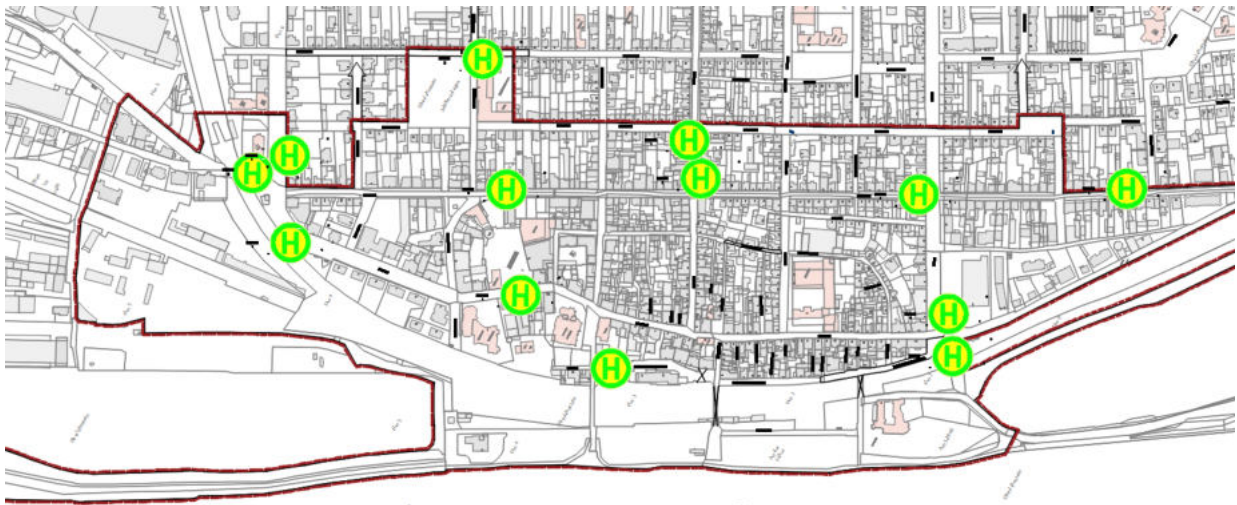


Abbildung 64: Haltestellen im Untersuchungsgebiet in Oberlahnstein (Plan Verkehr, Anhang 8, Seite 130)

3.9.3 Fuß- und Radwege

Fußwegebeziehungen

Fußwegebeziehungen ermöglichen innerhalb des Stadtkerns kurze Wege. Wichtige Fußwegebeziehungen innerhalb der Stadt sind in erster Linie die Durchgänge am Salhofplatz, aber auch die direkte Verbindung von Bahnhof und Hochstraße entlang des Hotels oder die Fußverbindung zwischen Blankenberg und Hochstraße über den Parkplatz. Problematisch für die Fortbewegung der Fußgänger in der Stadt ist, dass die Gehwege teilweise sehr schmal sind, was gerade im Geschäftsbereich, also dort wo eine hohe Kundenfrequenz und eine hohe Belastung durch den motorisierten Verkehr aufeinandertreffen, ein Sicherheitsrisiko und Qualitätsmanko darstellt. Für Fußgänger stellt weiterhin der nur einseitig vorhandene Gehweg in der Braubacher Straße und der Bürgermeister-Müller-Straße eine Erschwernis dar.



Abbildung 65: Fußläufige Verbindung am Salhofplatz, Tiefgarage Blankenberg und Hochstraße sowie vom Bahnhof in die Innenstadt (Quelle: WSW & Partner)

Weiterhin verlaufen Fußwege durch den Schillerpark und durch die Rheinanlagen sowie über den Hafendamm entlang des Rheins.

Besonders das Rheinufer wird von der Bevölkerung zum Zwecke der Naherholung aufgesucht. Daneben verursachen die dort peripherer gelegenen öffentlichen Parkplatzbereiche fußläufigen Verkehr. Während die Rheinpromenade im Wesentlichen ansprechend gestaltet ist, trifft dies auf die derzeitige Gestaltung der Verbindungen (Unterführungen) zwischen Stadt und Rheinanlagen nicht zu. Diese wirken häufig wenig einladend und es lassen sich insbesondere hinsichtlich Helligkeit / Beleuchtung, aber auch bei der Sauberkeit deutliche Defizite erkennen, so dass sie mit Ausnahme der neugestalteten Unterführung an der Kirchstraße als Angsträume betrachtet werden können.

Vor dem Hintergrund der projektierten neuen Erschließungsstraße parallel zur Bahntrasse ist mit einer Verstärkung des Trenneffekts zwischen Stadtkern und Rheinufer zu rechnen, wenn die bestehenden Verbindungen (Unterführungen) nicht erheblich konzeptionell aufgewertet werden.

Auch die Verlängerung der Rheinpromenade bis zum Hafenköpfchen könnte aufgewertet werden, indem z.B. der Weg ausgebaut würde. Idealerweise würde der Weg nicht am Hafenköpfchen enden, sondern mittels Brücke, Seilfähre o.ä. über den Hafen bzw. die Lahn nach Niederlahnstein weitergeführt werden.



Abbildung 66: Unterführungen von der Innenstadt zum Rhein von links nach rechts: Verlängerungen von Zollgasse, Brunnenstraße, Kirchstraße, Katharinengasse (Quelle: WSW & Partner)

Die Aufwertung des innerstädtischen Freiraumgefüges kann auch die Vernetzung von Innenstadt und Rheinanlagen z.B. durch Lichtkonzepte unterstützt werden.

Nicht zuletzt sollte die Erreichbarkeit und Beschilderung des Zuweges zum Fernwanderweg Rheinsteig gesichert werden. Der Weg selbst verläuft über Lahnstein auf der Höhe und damit nicht durch das Untersuchungsgebiet.

Interessant bezüglich der fußläufigen Erreichbarkeit sind zudem die 2015 im Rahmen der Entwicklung eines sozialraumorientierten Versorgungsansatzes⁴⁸ durch die Caritas ermittelten Ergebnisse. Für die befragten älteren Menschen ergeben sich verschiedene Mobilitätshindernisse: So schränken Treppenstufen zu den Geschäften oder Kopfsteinpflaster ihre Mobilität ein. Schwer begehbar mit Rollatoren ist z.B. die Burgstraße. Hier wurde zwar bereits ein ebener Mittelstreifen angelegt, der aber z.T. unterbrochen wird. Der Turmplatz und der Salhofplatz sind aufgrund der Pflasterung nur eingeschränkt nutzbar. Auch schmale Gehwege z.B. entlang der Hochstraße oder Kreuzungen ohne Fußgängerüberwege stellen für mobilitätseingeschränkte Menschen eine Herausforderung dar. Die Unterführungen zu den Rheinanlagen an der Kirchstraße und Brunnenstraße werden aufgrund des schlechten Zustands des Bodenbelags gemieden.

Radwege

Bei den Radwegen ist aufgrund seiner regionalen Bedeutung insbesondere der Rheinradweg⁴⁹ hervorzuheben, der zwischen Rüdesheim und Unkel sowie Bingen und Remagen verläuft und der als Premiumroute ausgezeichnet ist. Auf dem Streckenabschnitt in Oberlahnstein führt der Weg aus Richtung Süden zunächst entlang der Rheinanlagen, bis er durch die Unterführung in der Verlängerung der Kirchstraße über die Hochstraße oder Adolfstraße weiter bis zur Brückenstraße geführt wird. Auf der Strecke durch die Stadt erfolgt eine Führung gemeinsam mit dem motorisierten Verkehr.

⁴⁸ Michael Noack 2015, Sozialraumanalyse zur Konzeptionierung des „Demografie orientierten Quartierprojekt am Caritas-Altenzentrum St. Martin Lahnstein“ Abschlussbericht. Koblenz

⁴⁹ Stadt Lahnstein 2017, <http://www.lahnstein.de/freizeit-kultur/freizeitaktivitaeten/radhelden> ..., Stand September 2017

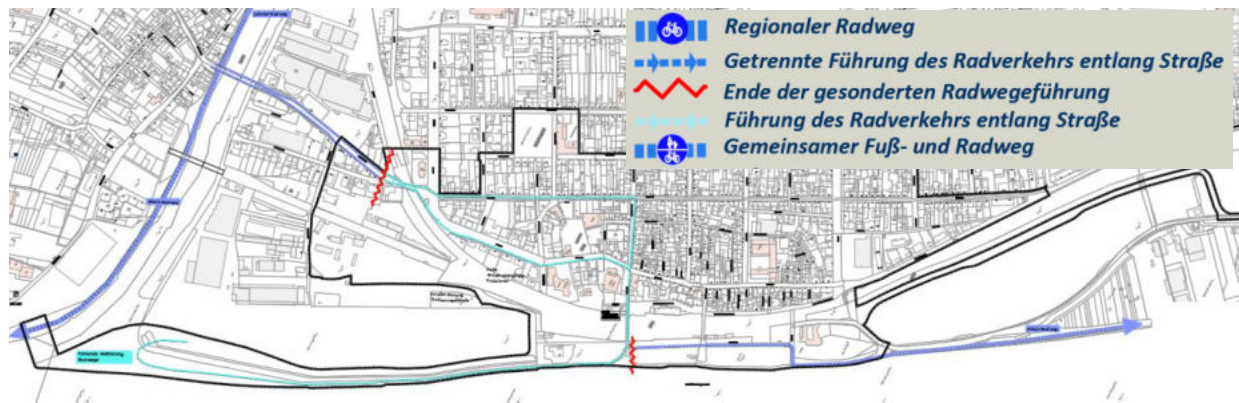


Abbildung 67: Radwege im Untersuchungsgebiet (Plan „Verkehr“)

Der Radweg bietet ähnlich wie die Fußwege am Rhein entlang einen attraktiven Ausblick, führt dann jedoch durch die Unterführung in der Verlängerung der Kirchgasse und anschließend entlang der Hauptverkehrsstraßen.



Abbildung 68: Unterführung an der Kirchstraße (Quelle: WSW & Partner)

Das Rheinufer kann aber nicht nur im Rahmen des Rheinradwegs, sondern auch für kürzere Radausflüge genutzt werden. Insofern wäre es wünschenswert, den Rheinradweg am Hafenköpfchen entlang des Fußwegs in Richtung Niederlahnstein weiterzuführen (s.o.); im Moment endet der Weg nach einer Kehre.

4 Bewohnerstruktur im Untersuchungsgebiet

4.1 Allgemeine Bevölkerungsentwicklung der Stadt Lahnstein

Aufgrund der über das Statistische Landesamt verfügbaren Daten beziehen sich die Aussagen zurzeit auf die gesamte Stadt Lahnstein. Detaillierte Daten zur Bevölkerungsentwicklung und Bevölkerungsstruktur in Oberlahnstein bzw. wenn möglichst dem Untersuchungsgebiet sollten ergänzt werden. Dies gilt auch für Angaben über die Bevölkerung mit Migrationshintergrund. (Vgl. dazu auch „Sozialraumanalyse“)

Betrachtet man die Entwicklung der Einwohnerzahlen im Zeitraum von 1975 bis 2015, so zeigt sich für die Stadt Lahnstein insgesamt eine Bevölkerungsabnahme, die jedoch Schwankungen unterlag. Während die Einwohnerzahl zunächst bis 1987 auf ca. 17.800 Einwohner absank, stieg sie in den Folgejahren bis 1990 wieder mehr oder weniger stetig bis auf fast neunzehntausend Einwohner an. Danach ist eine erneute Trendumkehr zu beobachten: Bis 2013 sank die Bevölkerungszahl auf nur noch knapp unter 17.600 Einwohner, wobei in den letzten Jahren wiederum eine positive Entwicklung zu beobachten war. 2015 betrug die Bevölkerungszahl wieder fast achtzehntausend Einwohner.⁵⁰

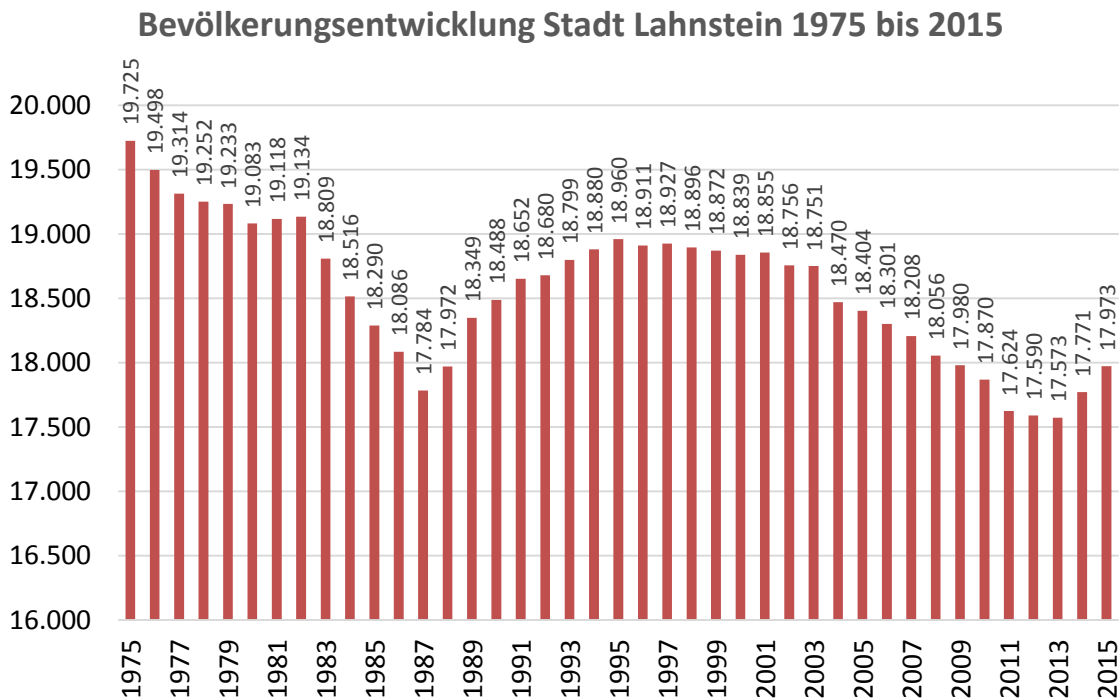


Abbildung 69: Bevölkerungsentwicklung der Stadt Lahnstein (Quelle: Darstellung nach Daten des Stat. Landesamtes Rheinland Pfalz, 2017)

⁵⁰ Quelle: Statistisches Landesamt, 2017, <http://www.infothek.statistik.rlp.de/MeineHeimat/>, Stand September 2017

Betrachtet man nur die Entwicklung ab 1990 in Bezug auf dieses Basisjahr näher, wird deutlich, dass noch bis einschließlich 2003 eine Zunahme gegenüber dem Ausgangswert zu beobachten war. Danach ging die Einwohnerzahl stark zurück und liegt noch immer etwa drei Prozent unter dem Ausgangswert.

4.2 Einwohnerstruktur im Untersuchungsgebiet

Die Verteilung der Altersgruppen zeigt einen Anteil von unter 17 % Kindern und Jugendlichen sowie einen Anteil von 24 % Senioren auf. Die Altersgruppe der Erwachsenen im Erwerbsalter ist mit knapp sechzig Prozent stark vertreten. Im Vergleich zu Rheinland-Pfalz zeigt sich für die Stadt Lahnstein kein erheblicher Unterschied. Es ist lediglich ein leicht höherer Altersdurchschnitt festzustellen, der sich darin äußert, dass der Anteil der unter 20-Jährigen und die Gruppe der Personen im erwerbstätigen Alter in Lahnstein kleiner sowie die Gruppe der Senioren größer ist als im Landesdurchschnitt.

Bevölkerungsverteilung in der Stadt Lahnstein 2015

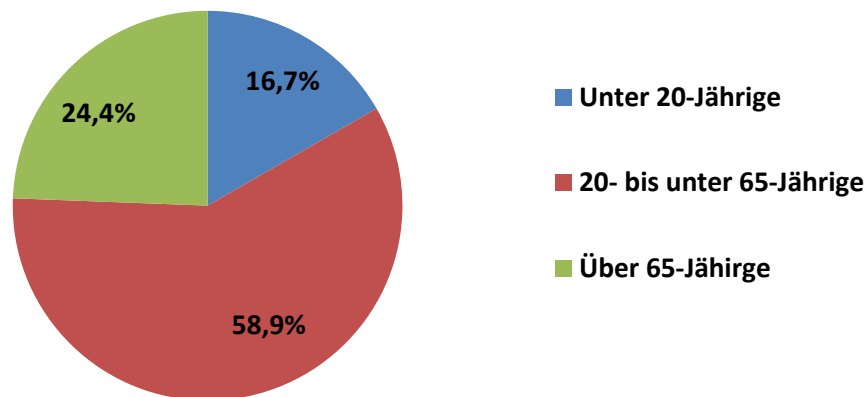


Abbildung 70: Verteilung der Altersgruppen in der Stadt Lahnstein⁵¹ (Quelle: WSW & Partner)

⁵¹ Quelle: Statistisches Landesamt Rheinland-Pfalz, aufgerufen unter:
[http://www.statistik.rlp.de/fileadmin/dokumente/kreisdatenprofil/ergebnisse/KrsModul ...](http://www.statistik.rlp.de/fileadmin/dokumente/kreisdatenprofil/ergebnisse/KrsModul_...), Stand September 2017

4.3 Bevölkerung mit Migrationshintergrund

In Lahnstein sind etwa vierhundert Flüchtlinge dezentral über das Stadtgebiet untergebracht. Durch Verzicht auf Sammelunterkünfte ergeben sich keine Konzentrationen mit nachteiligen Auswirkungen oder Problemlagen.

Integrationsfördernd wirken sich umfangreiche ehrenamtliche Helferinnen und Helfer und die engagierte Arbeit der Stadtverwaltung aus. In Abstimmung mit der Stadtverwaltung hat sich eine ehrenamtliche Initiative namens „Runder Tisch für Flüchtlinge“ gegründet, die in verschiedenen Arbeitsgruppen das Engagement der Lahnsteiner Bürger/innen thematisch bündelt, um die Flüchtlinge ab dem Zeitpunkt ihrer Ankunft in Lahnstein zu unterstützen und Hilfen bei der Integration anzubieten.⁵²

Durch Beschluss des Stadtrates „Flagge gegen Ausgrenzung, Diskriminierung und Rassismus zeigen“ wird das Bemühen um ein tolerantes und friedliches Miteinander weiter in der städtischen Politik verankert.

In Lahnstein hat sich darüber hinaus seit November 2014 ein Beirat für Menschen mit Migrationshintergrund konstituiert, der diese Bevölkerungsgruppe, aber auch Geflüchtete u.a. in Fragen der Gleichstellung, dem Umgang mit Behörden etc. berät und Hilfestellung gibt. Zusätzlich werden kulturübergreifende Feste organisiert und unterstützt.

4.4 Soziale Problemstellungen

Besondere soziale Problembereiche innerhalb des Untersuchungsgebietes wurden im Rahmen der Vorbereitenden Untersuchungen weder im Rahmen der Bestandsanalysen noch durch Befragungen von Ämtern und Behörden festgestellt. Durch gezielt dezentrale Unterbringung konnte bislang das Entstehen von „Problemquartieren“ erfolgreich vermieden werden.

Im Altstadtkern sind infolge des geringeren (Miet)preisniveaus geringfügig mehr sozial schwächere Bewohner insbesondere in Altgebäuden mit Investitionsstaus / baulichen Mängeln vorhanden, ohne dass dies jedoch zu sozialen Spannungen führt.

⁵² Stadt Lahnstein, Jahresbericht 2016

5 Ermittlung der Mitwirkungsbereitschaft

5.1 Einwohnerbefragung im Untersuchungsgebiet

Die schon gem. § 137 BauGB gebotene Beteiligung und Mitwirkung der von der Sanierung Betroffenen geht über eine frühzeitige Erörterung der Sanierungsziele und Anregung zur Mitwirkung deutlich hinaus.

Im Rahmen des Förderprogramms „Stadtumbau“ wurden den Bürgern (ca. 2.240 Familien) innerhalb des Untersuchungsgebietes zu Beginn der Vorbereitenden Untersuchungen Fragebogen⁵³ zugesandt, die als zusätzliche Beurteilungsgrundlage über den Bedarf an öffentlichen und privaten Sanierungsmaßnahmen dienen konnten (Fragebogenaktion im April/Mai 2017).

Der Umstand, dass nur eine geringe über das Untersuchungsgebiet verteilte Rücklaufquote (etwa sieben Prozent) erreicht wurde, führt dazu, dass die Ergebnisse nur bedingt repräsentativ sind und insofern lediglich als ein Stimmungsbild in Ergänzung zu den übrigen Untersuchungsergebnissen betrachtet werden dürfen.

Von den teilnehmenden Hauseigentümern und Mietern im Untersuchungsgebiet sind aber mehr als zwei Drittel dem Stadtumbauprogramm gegenüber positiv eingestellt. Dies entspricht in etwa der Zahl derjenigen, die signalisieren, sich uneingeschränkt bzw. vielleicht vorstellen kann, an dem Programm mitzuwirken. Dies dokumentiert das besondere öffentliche, v.a. aber auch private Interesse.

⁵³ Fragebogen im Abschnitt 9, Seite 133

Wie sind Sie dem Stadtumbauprogramm gegenüber eingestellt?

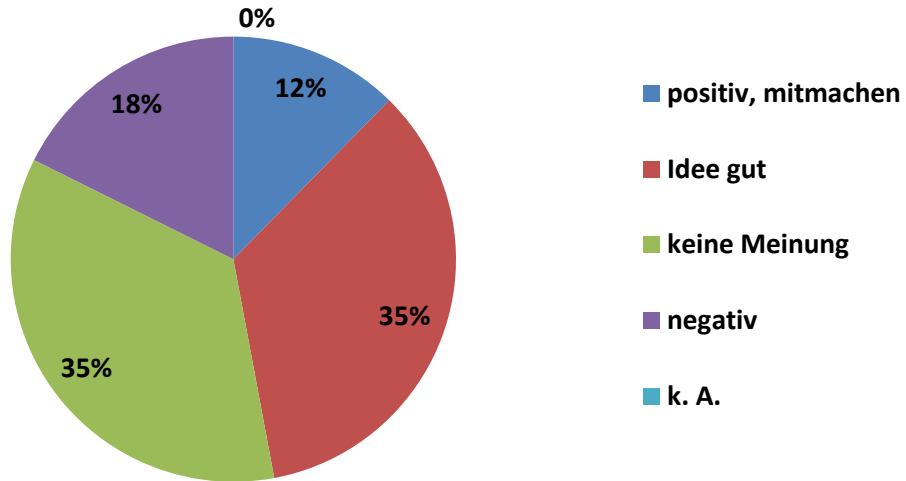


Abbildung 71: Befragungsergebnis hinsichtlich der privaten Einstellung⁵⁴ (Quelle: WSW & Partner)

Würden Sie unter Umständen die Gelegenheit nutzen, Maßnahmen im Zuge der Sanierung durchzuführen?

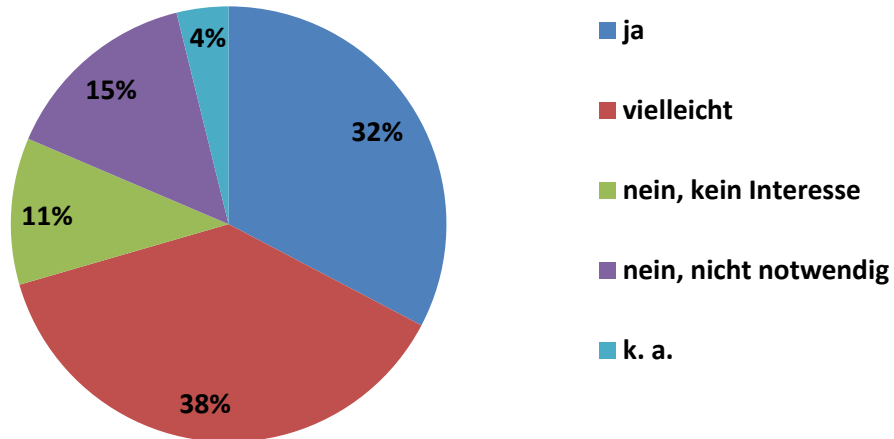


Abbildung 72: Befragungsergebnis hinsichtlich der privaten Mitwirkungsbereitschaft⁵⁵ (WSW & Partner)

⁵⁴ Bezogen auf die Rückläufe (ca. 156 Fragebögen) aus der Bürgerbefragung

⁵⁵ Bezogen auf die Rückläufe (ca. 156 Fragebögen) aus der Bürgerbefragung

5.2 Aktivierende Bürgerbeteiligung

Zusätzlich wurde die schriftliche Befragung, durch themenbezogene Arbeitsgruppen in denen Stärken und Schwächen sowie Entwicklungsmöglichkeiten und Handlungserfordernisse erarbeitet wurden, ergänzt.

Ziel der Stadt Lahnsteins ist es, einen transparenten Planungsprozess zu gestalten und die Erstellung des „Integrierten Entwicklungskonzeptes“ auf eine breite Basis zu stellen.

Dazu wurde von Beginn an eine intensive Öffentlichkeitsarbeit und Bürgerpartizipation durchgeführt.

Der offizielle Startschuss für die Bürgerbeteiligung wurde anlässlich der Auftaktveranstaltung am 17. Mai 2017 gegeben. Im Rahmen dieser Veranstaltung wurde das Förderprogramm „Stadtumbau“ vorgestellt und die beabsichtigte Vorgehensweise der Stadt Lahnstein zur Erstellung des Integrierten Entwicklungskonzeptes präsentiert.

In direkter Zusammenarbeit mit interessierten Bürgern konnten Schwächen und Stärken identifiziert und Maßnahmenvorschläge für den „Stadtumbau“ in Oberlahnstein erarbeitet werden.

Dazu meldeten sich noch im Rahmen der Auftaktveranstaltung interessierte Bürgerinnen und Bürger für Arbeitsgruppen, die in den darauffolgenden Monaten verschiedene Themenfelder der Stadtentwicklung bearbeiteten.

Die Themenfelder wurden so abgesteckt, dass sämtliche Aspekte, die auf den Stadtumbau von Oberlahnstein Einfluss nehmen, abgedeckt wurden:

Folgende Themenfelder wurden intensiv bearbeitet:

- Bauen, Wohnen und Gestaltung
- Kultur, Freizeit und Tourismus
- Verkehr, Mobilität, Erreichbarkeit und Parken
- Infrastruktur, Versorgung und soziales Miteinander

Im Zeitraum Mai 2017 trafen sich die vier themenbezogenen Arbeitsgruppen zu jeweils einer Veranstaltung in der Stadthalle von Oberlahnstein.

Thema		1. Staffel: Bürgerworkshops	Abschlussveranstaltung
1	Bauen, Wohnen und Gestaltung	23. Mai 2017 18:00 – 21:00 Uhr	27. Juni 19:00 – 21:00 Uhr
2	Kultur, Freizeit und Tourismus	23. Mai 2017 18:00 – 21:00 Uhr	
3	Verkehr, Mobilität, Erreichbarkeit und Parken	30. Mai 2017 18:00 – 21:00 Uhr	
4	Infrastruktur, Versorgung und soziales Miteinander	30. Mai 2017 18:00 – 21:00 Uhr	

Parallel zur Bürgerbeteiligung wurde durch Presseartikel in der örtlichen Tageszeitung in regelmäßigen Abständen über das Projekt „Stadtumbau Oberlahnstein“, dessen Verlauf und Inhalte berichtet und die Bürger zur Mitarbeit in den Arbeitsgruppen aufgerufen.

Zunächst ging es darum, die besonderen Stärken und Schwächen in den einzelnen Themenfeldern im Untersuchungsgebiet zu identifizieren und zu präzisieren. Diese qualitative Bestandsanalyse war Schwerpunkt der offenen, ohne inhaltliche Vorgaben geführten Diskussion der ersten Veranstaltungen.

Darauf aufbauend konnten erste Ideen für Verbesserungsvorschläge, Handlungsvorschläge und / oder bauliche Maßnahmenvorschläge entwickelt werden.



Abbildung 73: Auftaktveranstaltung in Lahnstein (Quelle: WSW & Partner)

5.3

Prioritätenbildung aus Bürgersicht

Die vorläufige Abschlussveranstaltung der intensiven Bürgerbeteiligung fand am 27. Juni 2017 in der Stadthalle in Oberlahnstein statt. In dieser Veranstaltung wurden die vorgeschlagenen Maßnahmen und Handlungsansätze zum Teil weiter präzisiert und einer interessierten Öffentlichkeit erläutert.

Der Schwerpunkt des Abends lag in der Formulierung von Prioritäten hinsichtlich der Bedeutung einzelner Maßnahmen für den Stadtumbau.

Dazu erfolgte eine Gesamtgewichtung der in allen Arbeitsgruppen entwickelten Handlungsansätze und Maßnahmen unter Beteiligung aller Arbeitsgruppen und der anwesenden Öffentlichkeit.

Im Ergebnis liegt nun ein „Pool“ von Vorschlägen für Maßnahmen mit Ideen, Wünschen und Erforderlichkeiten für den Stadtumbau in Oberlahnstein vor.

Der im Rahmen der intensiven Öffentlichkeitsbeteiligung angestoßene Prozess der partizipativen Zielfindung zur Entwicklung des „Stadtumbaus“ von Oberlahnstein wird damit in kooperativen Strukturen hin zu einem integrierten Handlungskonzept weitergeführt.

Die in den thematischen Arbeitsgruppensitzungen erarbeiteten Ideen und Maßnahmvorschläge berücksichtigen die anhand der Anzahl der Nennungen höchsten Prioritäten bis zu Rang 15.

(im Rahmen der Bürgerworkshops: Bauen, Wohnen und Gestaltung = rot, Kultur, Freizeit und Tourismus = grün, Infrastruktur, Versorgung und Soziales = gelb, Verkehr, Mobilität, Erreichbarkeit und Parken = blau und im Rahmen der Abschlussveranstaltung geäußerte Weitere Ideen = ohne Farbe)

Platzierung	Ideen und Vorschläge	Punkte
1	Stadtkern-Entlastungsstraße als Teil der Ortsumgehung bauen	29
2	Fahrradweg vom Hafenköpfchen über Brücke Hafeneinfahrt (Weg bis Ende Hafenköpfchen vorhanden)	21
3	Parkhausstandort suchen (Bahnhof, Nettomarkt, Kirche-Schloss, etc.)	21
4	Fahrradwegekonzept erstellen, bestehende Radwege nutzen und instand setzen	20
5	Auf Stadtkern-Entlastungsstraße verzichten	20
6	Nutzungskonzept für das alte Rathaus beschließen, Sanieren, Auspacken, Freistellen	19
7	Neue Straßenbeläge in der Fußgängerzone und in den Gassen der Altstadt!	19
8	Fahrradwegekonzept erstellen	18
9	Brücke oder Gierfähre (über die Lahn) am Hafenköpfchen	17
10	Kleiner "Tante Emma Laden" z.B. "Rewe to go"	14
11	Mobilitäts- und Verkehrskonzept erstellen	13
12	Bahnhof und Umfeld als Stadteingang funktional und gestalterisch aufwerten	13
13	Wochenmarkt einrichten	12
14	Sperrung Hochstraße und Adolfstraße für Schwerlastverkehr	12
15	Bahnlärm durch Schallschutz begrenzen	12

5.4 Beteiligung der Träger öffentlicher Belange

Im Rahmen der Vorbereitenden Untersuchungen wurde den Trägern öffentlicher Belange deren Aufgabenbereiche durch die Sanierung berührt werden könnten, gemäß § 139 i.V.m. § 4 BauGB, Gelegenheit zur Stellungnahme gegeben.

Es liegen die nachfolgend aufgeführten Anregungen und Stellungnahmen vor.

Die Rückäußerungen enthielten Hinweise, deren Schwerpunkte hier wiedergegeben werden:

Struktur- und Genehmigungsdirektion - Nord, Referat 23, Regionalstelle Gewerbeaufsicht (Schreiben vom 8. Januar 2018)

- *Hinweis, dass Belange der Gewerbeaufsicht nicht berührt werden.*

Berücksichtigung im ISEK: Der Hinweis wird zur Kenntnis genommen.

Struktur- und Genehmigungsdirektion - Nord, Referat 33, Regionalstelle Wasserwirtschaft, Abfallwirtschaft und Bodenschutz (Schreiben vom 8. Januar 2018)

- *Oberflächengewässer: Hinweis, dass Teilflächen des Untersuchungsgebietes in Überschwemmungsgebieten des Rheins liegen. Hinweis auf Betroffenheit von Gewässern I.-III. Ordnung und auf das Erfordernis der Beachtung der Regelungen der Wassergesetze.*

Berücksichtigung im ISEK: Die entsprechenden Gebiete werden in den Plänen zu den Vorbereitenden Untersuchungen dargestellt. Auf die zu beachtende Thematik von Überschwemmungsgebieten wird in der VU hingewiesen.

- *Wasserschutzgebiete: Hinweis auf verschiedene Wasserschutzgebiete und –zonen und die dazu zu beachtenden Rechtsverordnungen.*

Berücksichtigung im ISEK: Die entsprechenden Gebiete werden in den Plänen zu den Vorbereitenden Untersuchungen bereits dargestellt und im Text erläutert. Auswirkungen hinsichtlich der, Umsetzung der im ISEK vorgesehenen Maßnahmen ergeben sich daraus nicht.

- *Altlasten und Bodenschutz: Hinweis, dass kartierte Altablagerungsbereiche oder Altlastverdachtsflächen nicht vorliegen*

Berücksichtigung im ISEK: Der Hinweis wird zur Kenntnis genommen.

Referat 41, Obere Landesplanungsbehörde (Schreiben vom 8. Januar 2018)

- *Die beabsichtigten Maßnahmen zur Aufwertung privater und öffentlicher Flächen, der Bau der Entlastungsstraße sowie die Umgestaltung von Haupt- und Erschließungsstraßen und die Modernisierung vorhandener Bausubstanz werden begrüßt. Auf regionalplanerische Vorranggebiete (hier Hochwasserschutz) wird verwiesen. Die Entlastungsstraße sei im Regionalen Raumordnungsplan bereits aufgenommen.*

Berücksichtigung im ISEK: Die Hinweise werden zur Kenntnis genommen. Auf das Vorranggebiet wird in der VU bereits hingewiesen. Die Herstellung einer neuen Erschließungsstraße ist zentrales Anliegen und Voraussetzung einer nachhaltigen Entwicklung des Oberlahnsteiner Stadtkerns.

Referat 42, Obere Naturschutzbehörde (Schreiben vom 8. Januar 2018)

- *Es wird auf die im Rahmen der Geländesanierung „ehem. Güterbahnhof“ und der Erschließung des Rheinquartiers hergestellten Ersatzlebensräume f. Eidechsen hingewiesen. Diese müssen erhalten bleiben.*

Berücksichtigung im ISEK: Die Hinweise werden zur Kenntnis genommen und ggf. (in Abhängigkeit von der Trassenführung der neuen Straße zu beachten).

Referat 43, Bauwesen (Schreiben vom 8. Januar 2018)

- *Die Aufnahme in das Förderprogramm „Stadtumbau“ wird begrüßt. Bei der weiteren Umsetzung wird um enge Abstimmung gebeten, da relevante Bereiche wie die Rheinanlagen und das denkmalgeschützte Martinsschloss von der geplanten Entlastungsstraße tangiert werden.*
- *Ergänzend wird angeregt, auch in der Planzeichnung die kartierten Denkmäler darzustellen, um eine Berücksichtigung in den weiteren Planungsprozessen zu erleichtern.*

Berücksichtigung im ISEK: Die Hinweise sind zur Kenntnis zu nehmen und im Rahmen der Planung und Umsetzung konkreter Baumaßnahmen zu beachten. In der Planzeichnung zu den vorbereitenden Untersuchungen („Gebäudezustand“) sowie im Entwicklungskonzept sind die kartierten Denkmale bereits enthalten.

Direktion Landesdenkmalpflege (Schreiben vom 12. Januar 2018 und ergänzende E-Mail vom 27. März 2018)

- *Es erfolgt der Hinweis auf die sehr große Anzahl von Baudenkmalern und städtebaulich-denkmalpflegerisch hochsensible Bereiche. Insofern sind geplante Maßnahmen, die sich auch auf Veränderungen von Sichtachsen und städtebauliche Zusammenhänge beziehen können, mit der Denkmalpflege abzustimmen und ggf. von dieser zu genehmigen.*

Berücksichtigung im ISEK: Im Rahmen der vorbereitenden Untersuchungen wurden die Baudenkmäler und Denkmalzonen bereits kartiert, damit die Anregungen der Landesdenkmalpflege bereits in einem frühen Stadium städtebaulicher Überlegungen Beachtung finden können. Die Direktion Landesdenkmalpflege wird zu gegebener Zeit bei den weiteren Detailplanungen beteiligt.

Deutsche Bahn, DB Immobilien, Region Mitte (Schreiben vom 18. Januar 2018)

- *Es erfolgt der Hinweis, dass derzeit keine größeren Baumaßnahmen geplant sind. Die vorhandenen Überführungen stehen aktuell nicht zur Erneuerung an, dies könnte sich aber in den nächsten Jahren ggf. ändern. Insofern wird ein regelmäßiger Austausch zwischen DB und Stadt angeregt.*
- *Auf die allgemeinen Hinweise und Vorschriften, die von Dritten bei Baumaßnahmen in der Nähe von Bahnanlagen zu beachten sind, wird verwiesen.*

Berücksichtigung im ISEK:

Die Hinweise werden zur Kenntnis genommen und insbesondere im Hinblick auf die geplanten Maßnahmen: „Bau der Entlastungsstraße“, „Aufwertung der Verbindungen zwischen den Rheinanlagen und dem Stadtkern“ sowie „Errichtung eines Parkdecks am Bahnhof“ beachtet.

Kreisverwaltung des Rhein-Lahn-Kreises (Schreiben vom 15. Januar 2018)

- *Untere Denkmalschutzbehörde: Die geplante Maßnahme wird begrüßt. Aufgrund der hohen Zahl von Baudenkmalern im Untersuchungs- bzw. Fördergebiet wird um frühzeitige Abstimmung bei der Konzeption von Einzelmaßnahmen gebeten.*

Berücksichtigung im ISEK: Im Rahmen der vorbereitenden Untersuchungen wurden die Baudenkmäler und Denkmalzonen bereits kartiert. Die Untere Denkmalschutzbehörde wie auch die Direktion Landesdenkmalpflege wird zu gegebener Zeit bei den weiteren Detailplanungen beteiligt.

- *Untere Naturschutzbehörde: Hinweis, dass gemäß § 24 Abs. 3 Landesnaturschutzgesetz Rheinland-Pfalz vor einer Bau-, Sanierungs- oder Abrissmaßnahme an vorhandenen baulichen Anlagen im Sinne der Landesbauordnung, bei denen erwartet werden kann, dass sie als Fortpflanzungsstätte geschützter Arten dienen kann, die Anlage auf das Vorkommen dieser besonders geschützten Art zu untersuchen ist.*

Berücksichtigung im ISEK: Zur Vermeidung artenschutzrechtlicher Konflikte sind jeweils Objekt- und planungsbezogen, vor Inangriffnahme einer Sanierungs- oder Baumaßnahme artenschutzspezifische Untersuchungen durchzuführen und ggf. Vermeidungs- Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen vorzusehen. Hinsichtlich der geplanten neuen Erschließungsstraße enthält die Kosten- und Finanzierungsübersicht dazu verschiedenen Positionen, um diese erforderlichen Planungs- und Realisierungsschritte abdecken zu können.

- *Untere Wasserbehörde: Hinweis auf einen wasserrechtlich sehr sensiblen Bereich in dem verschiedene Überschwemmungsbereiche und Schutzzonen mit den einschlägigen gesetzlichen Regelungen zu beachten sind. Durch die vorgesehene Planung darf es zu keiner Beeinträchtigung bestehender Wasserrechte kommen. Aus v.g. Gründen hält es die Untere Wasserbehörde generell für empfehlenswert, die vorgesehene Planung konkret mit der unteren und oberen Wasserbehörde abzustimmen. Dazu wäre eine Kenntnis der bereits bestehenden Vorabplanung als Grundlage hilfreich. Die Untere Wasserbehörde bittet daher bereits im Vorfeld eindringlich um Vorlage dieser (Vorab-)Planungen. Aus bodenschutzrechtlicher Sicht ist zu der Maßnahme folgendes anzumerken: Im Bereich Bürgermeister-Müller-Straße 13 ist der Bereich eines KW-Schadens aus 1998 als potenzielle Verdachtsfläche kartiert. Weiterhin ist der Bereich des ehemaligen Güterbahnhofs als BWS1 Fläche kartiert. Der Planbereich tangiert im Norden den Bereich der ehemaligen Maschinenfabrik Otto Kaiser. Diese Fläche ist als „Altstandort in Bearbeitung“ kartiert. Maßnahmen in den v. g. Bereichen bedürfen der Beurteilung bzw. Begleitung durch die Obere Bodenschutzbehörde.*

Berücksichtigung im ISEK: Die Hinweise werden zur Kenntnis genommen und bei der Konkretisierung von Einzelplanungen zu den im ISEK enthaltenen Maßnahmen beachtet.

5.5 Klausurtagung

Zur Konkretisierung der weiteren Vorgehensweise bei der Entwicklung des Integrierten städtebaulichen Entwicklungskonzeptes für den Stadtkern von Oberlahnstein fand am 15. November 2017 in der Stadthalle Oberlahnstein eine Klausurtagung mit Vertretern der im Stadtrat vertretenen Fraktionen und Mitarbeitern der städtischen Verwaltung statt.

Nach grundsätzlichen und vertiefenden Informationen zum Förderprogramm durch die Verwaltung und das Planungsbüro WSW & Partner, Kaiserslautern gab ein Vertreter des Büros Kocks Consult, Koblenz Informationen zu unterschiedlichen Varianten der Trassenführung für die geplante neue Erschließungsstraße.

Dieses Thema ist emotional unterschiedlich besetzt, weshalb im Rahmen der Klausurtagung ein weiterer Tagesordnungspunkt auf Ideen zur Namensfindung der neuen Straße gelegt wurde.

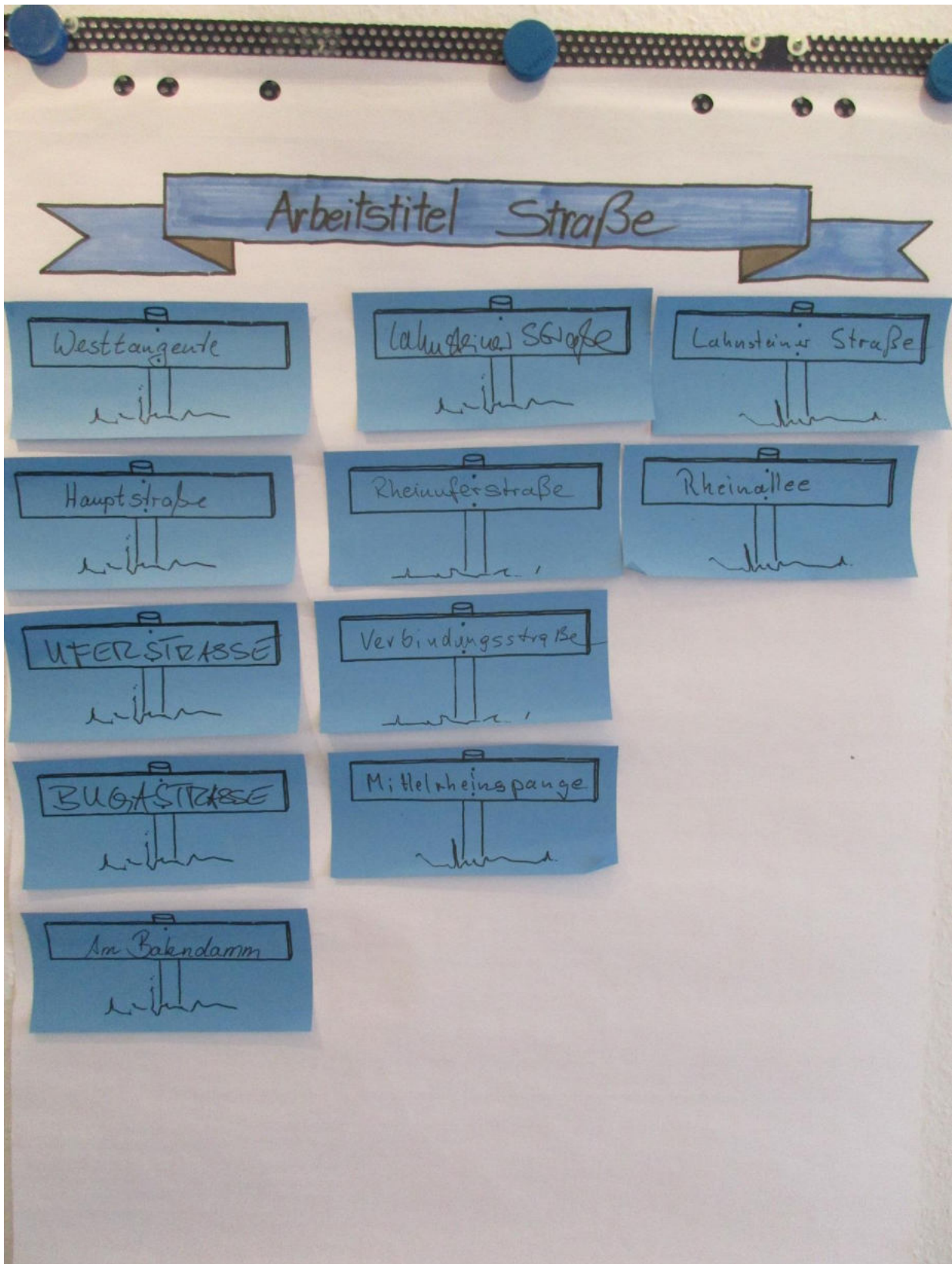


Abbildung 74: Ideen für einen „Arbeitstitel“ der Entlastungsstraße (Klausurtagung, 15. November 2017)

In Arbeitsgruppen wurde anschließend eine Diskussion zur Entwicklung eines Leitbildes bzw. einer Zukunftsvision für (Ober)lahnstein in Gang gesetzt.

Dazu beschäftigten sich die Anwesenden mit folgenden Schwerpunktthemen:

- Verkehr, Mobilität, Erreichbarkeit, Parken
- Bauen, Wohnen, Gestaltung
- Infrastruktur, Versorgung, Soziales
- Kultur, Freizeit, Tourismus

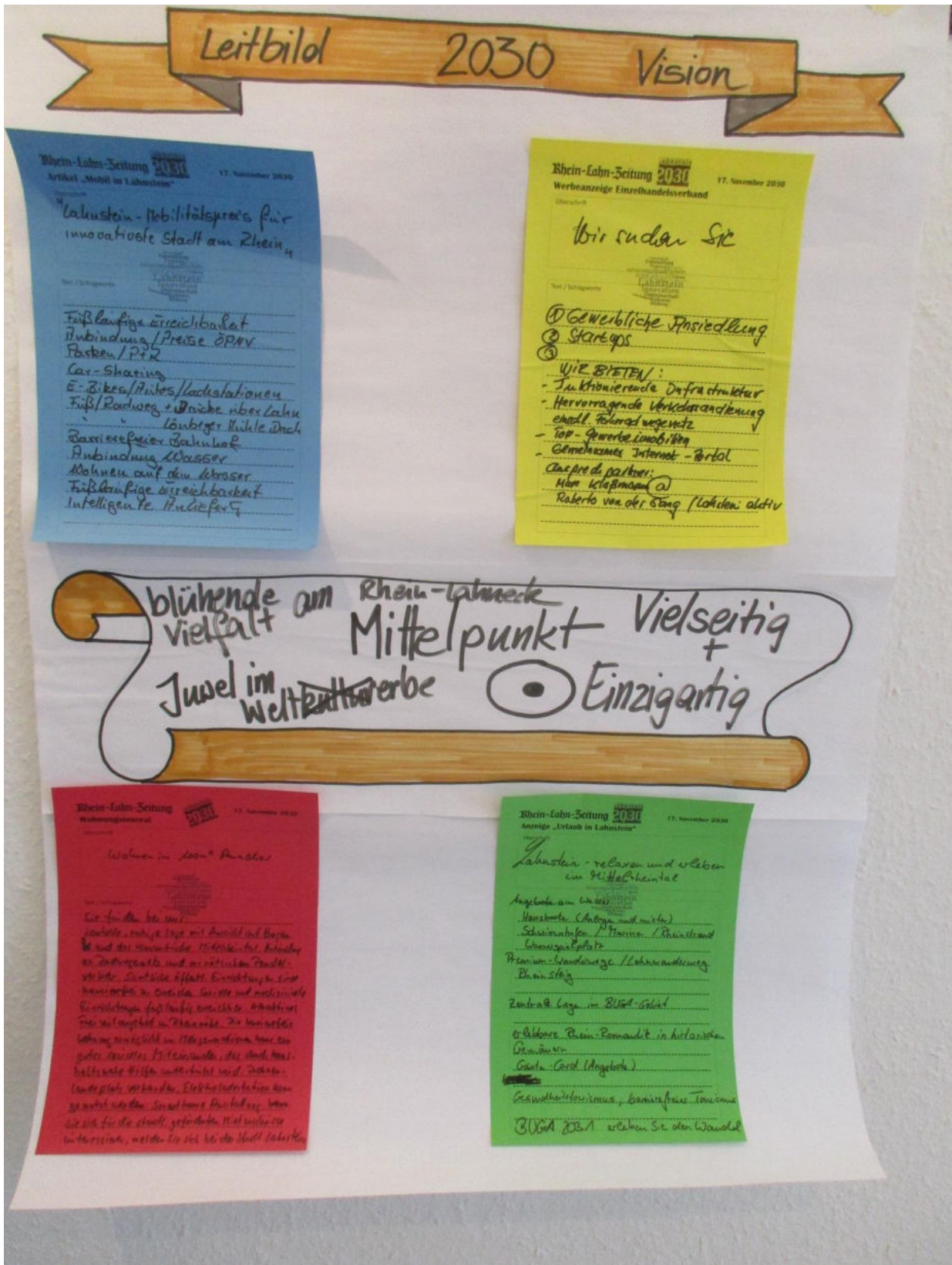


Abbildung 75: Leitbildentwicklung für (Ober)lahnstein (Klausurtagung, 15. November 2017)

Aufbauend auf der Leitbilddiskussion wurden die bisher im Rahmen der Bürgerbeteiligung zusammengetragenen und aus Bürgersicht gewichteten Prioritäten für Ideen und Maßnahmenvorschläge durch die Anwesenden der Klausurtagung nochmals vertieft betrachtet und ebenfalls gewichtet.

Im Ergebnis ergibt sich eine Gewichtung in dieser Reihenfolge:

- „Lahnquerung“ („Brücke oder Gierfähre (über d. Lahn) am Hafenköpfchen“, „Radweg vom Hafenköpfchen über Brücke Hafeneinfahrt“)
- „Stadtkernentlastungsstraße“ als Teil der Ortsumgehung bauen
- Beseitigung von Sanierungsstau an öffentlichen und privaten Gebäuden“
- Aktion „Saubere Stadt“
- Konzeptionelle Neugestaltung von Straßen und Plätzen / Sicherung der Stadtgestalt (Gestaltungsfibel / Gestaltungssatzung)
- „Schwimmhafen“ (außerhalb des Untersuchungsgebiets)
- Parkhausstandort (Bahnhof, Nettomarkt, Kirche, Schloss, etc.)
- Fahrradwegekonzept, Instandsetzung vorh. Radwege
- Nutzungskonzept für Altes Rathaus“
- Gestaltung Rheinanlagen: Uferstufen am Rheinstrand / Mobilität u. Wohnen am Wasser (Hausboote“ / Barrierefreier Ausbau

6 Vorschlag zur Abgrenzung des Stadtumbaugebietes

Im gemäß Stadtratsbeschluss vom 29. Juni 2017 beschlossenen Gebiet zur Durchführung Vorbereitender Untersuchungen haben sich die angenommenen städtebaulichen Defizite im Wesentlichen bestätigt.

Aufgrund der gewählten Trassenvariante (Variante 1b) für die geplante neuen Erschließungsstraße, die im Bereich des Hafens die Bahnlinie entlang der Frankenstraße unterquert, werden die Frankenstraße und unmittelbar nördlich daran angrenzenden Grundstücke in das Stadtumbaugebiet einbezogen.

Die Abgrenzung des vorgeschlagenen Stadtumbaugebietes umfasst demzufolge insgesamt eine Größe von ca. 45 ha.



Abbildung 76: Vorgeschlagene Abgrenzung des Stadtumbaugebietes

Gemäß § 141 Abs. 1 BauGB sollen sich die Vorbereitenden Untersuchungen auch auf nachteilige Auswirkungen erstrecken, die sich für die von der beabsichtigten Sanierung unmittelbar Betroffenen in ihrem persönlichen Lebensumständen im wirtschaftlichen oder sozialen Bereich voraussichtlich ergeben werden. „Die Beurteilung der nachteiligen Auswirkungen einer beabsichtigten Sanierung hat für die Sanierung in mehrfacher Hinsicht Bedeutung: Die Gemeinde muss mögliche nachteilige Auswirkungen im Rahmen der Erarbeitung des Sanierungsziels (§ 140 Nr. 3) berücksichtigen. Die Feststellung nachteiliger Auswirkungen hat die Gemeinde insbesondere in die sanierungsrechtliche Abwägung nach § 136 Abs. 4 Satz 2 einzustellen. Die Regelung steht weiterhin im Zusammenhang mit der Erörterungs- und Beratungspflicht nach § 137. Die frühzeitige und fortgesetzte Beteiligung der Betroffenen soll die genaue Information der Gemeinde über die Möglichkeiten nachteiligen Auswirkungen der Sanierung sicherstellen.“

Im Rahmen der geplanten städtebaulichen Sanierungsmaßnahmen durch die Ausweisung eines Stadtumbaugebietes gem. § 171b Abs. 1 BauGB ist nach derzeitigem Planungsstand nicht mit objektiv negativen Auswirkungen für die von der Planung Betroffenen zu rechnen.

7 Wahl des Verfahrens

Im Rahmen der Vorbereitenden Untersuchungen wurde ein insgesamt knapp fünfzig Hektar umfassendes Gebiet, das im Wesentlichen den Stadtkern von Oberlahnstein umfasst, hinsichtlich des Vorliegens städtebaulicher Missstände untersucht.

Dabei wurden sowohl substanzuell/gestalterische Mängel, vorwiegend im Bereich der privaten Bausubstanz, vor allem aber auch funktionale Defizite festgestellt, von denen bereits nachteilige Auswirkungen auf die Gesamtfunktion des Stadtkerns als Wohnstandort mit den dazugehörigen Ergänzungsfunktionen insbesondere in den Bereichen Dienstleistung und kleinteiliger Einzelhandel, ausgehen. Es besteht ein enger Zusammenhang zwischen den festgestellten Funktionsschwächen, die sich insbesondere aus dem Verkehrsaufkommen (fahrender und ruhender Verkehr) und teilweise hoher baulicher Dichten ergeben, und substanzuell-gestalterischen Defiziten v.a. im Bereich privater Bausubstanz. Vor allem der Bau einer neuen Erschließungsstraße kann hier einen weitreichenden Lösungsansatz darstellen.

Die festgestellten Funktionsverluste erstrecken sich - zum Teil in unterschiedlichen Ausprägungen - über das gesamte Gebiet der vorbereitenden Untersuchungen.

Das zentrale Anliegen der Innenstadtentwicklung in Oberlahnstein besteht darin, den Stadtkern in seiner typischen dichten Funktionsmischung aus Einzelhandel, Dienstleistung und Wohnen im Sinne eines aktiven Stadtzentrums mit positiver Ausstrahlung auf die Region zu entwickeln.

Die im Rahmen des Integrierten Stadtentwicklungskonzeptes (ISEK) beabsichtigte Weiterentwicklung des Oberlahnsteiner Stadtkerns zu einem ganzheitlichen Wohn- und Geschäftszentrum soll durch funktionale und gestalterische Aufwertungen im öffentlichen Raum vorangetrieben werden.

Die Entlastung des Oberlahnsteiner Stadtkerns von unerwünschtem Durchgangsverkehr durch eine neue Erschließungsstraße wird dabei als Schlüsselmaßnahme gesehen.

Gleichzeitig werden durch das vorliegende Entwicklungskonzept und die Möglichkeiten der Förderung im Privatbereich starke Anreize gesehen, vorhandene zum Teil erhebliche substanzuelle städtebauliche Missstände zu beheben. Dazu zählen neben klassischen Gebäudesanierungen, insbesondere im Bereich Frühmesserstraße / Schulstraße / Adolfstraße und entlang der Bürgermeister-Müller-Straße, auch bauliche Neuordnungen (Entkernungen und Neustrukturierung von Blockinnenbereichen zur Verbesserung der privaten Freiflächen) und Stellplatzsituation.

Nach derzeitigem Erkenntnisstand wird davon ausgegangen, dass die Ziele des Integrierten Entwicklungskonzeptes durch den Beschluss als „Stadtumbaugebiet“ gem. § 171b Abs. 1 BauGB erreicht werden können und die förmliche Festsetzung eines durch Satzung gem. § 142 BauGB festgesetzten „Sanierungsgebietes“ nicht erforderlich wird.

INTEGRIERTES STÄDTEBAULICHES ENTWICKLUNGSKONZEPT

Aus den Vorbereitenden Untersuchungen wurden unterschiedliche städtebauliche Defizite, aber vor allem auch Entwicklungschancen für den Kernstadtbereich von Oberlahnstein deutlich.

Das auf den vorbereitenden Untersuchungen aufbauende integrierte städtebauliche Entwicklungskonzept stellt eine Übersicht dar, wie in unterschiedlichen Zeiträumen, Maßstabsebenen und Planungsinstrumentarien zu verschiedenen Themenfeldern der Stadtentwicklung kurz-, mittel- und langfristige Entwicklungen initiiert und umgesetzt werden sollen.

Das integrierte städtebauliche Entwicklungskonzept ist damit ein informelles Instrument zur Konkretisierung von Entwicklungsabsichten für das Stadtzentrum von Oberlahnstein.

Die Abgrenzung des Gebietes des Entwicklungskonzeptes folgt dem Vorschlag zur Abgrenzung des Stadtumbauegebietes, welches sich aus den Erkenntnissen aus den Vorbereitenden Untersuchungen ableitet.

Hinzugenommen wurde lediglich eine kleinere Fläche im Bereich der Frankenstraße.

Die nachfolgend dargestellte Maßnahmenliste („Maßnahmenpool“) ist Grundlage für die Erstellung des Integrierten Entwicklungskonzeptes.

Da die Anforderungen an den Stadtkern mit seinen verschiedenen Funktionen einem ständigen Wandel unterworfen sind, muss der „Maßnahmenpool“ eines Integrierten Entwicklungskonzeptes so angelegt werden, dass es einen Entwicklungskorridor eröffnet.

Dieser Entwicklungskorridor ist einerseits so offen zu halten, dass auf evtl. Veränderungen von Rahmenbedingungen in der Zukunft flexibel reagiert werden kann, andererseits in der Richtung so konkret zu gestalten, dass der gewünschte Zielzustand eines belebten aktiven Zentrums und die dahin führenden „Etappenziele“ erreicht werden können. Der gemeinsam mit Bürgern, Akteuren der Innenstadt und Planern entwickelte „Maßnahmenpool“ ist inhaltlich entsprechend angelegt.

Ein weiterer Grundsatz des Integrierten Entwicklungskonzeptes liegt darin, dass sich bei allen Projekten und Maßnahmen öffentliche und private Maßnahmen ergänzen, gegenseitig befruchten und dadurch gemeinsam an einer nachhaltigen Aufwertung des Stadtzentrums von Oberlahnstein gearbeitet wird. Daher sollen auch in Zukunft Möglichkeiten zur Öffentlichkeitsbeteiligung z.B. bei der Konkretisierung und Umsetzung einzelner Maßnahmen eröffnet werden.

1 Leitbild, Ziele und Maßnahmen

Die Stadt Lahnstein kann neben ihrer zentralörtlichen Bedeutung für ihr Umland und den daraus resultierenden günstigen infrastrukturellen Angeboten für die Daseinsvorsorge ihrer Bevölkerung in hohem Maß auch auf besondere städtebauliche und naturräumliche Voraussetzungen aufbauen.

Als Leitbild gilt es, (hier) den Stadtkern von Oberlahnstein in seinen zentralen Funktionen als Ort zum Wohnen und Leben, als Wirtschafts- und Dienstleistungsstandort und als Zentrum des städtischen Gemeinwesens für Kommunikation und Kultur zu erhalten und zu entwickeln. Unter aktiver Einbindung und Mitwirkung der Bürgerinnen und Bürger gilt es, die in den Vorbereitenden Untersuchungen ermittelten strukturellen Defizite zu beheben.

Die auch in der Bevölkerung bewusst wahrgenommenen Potentiale⁵⁶ sind eine tragfähige Ausgangsbasis, den Stadtkern von Oberlahnstein unter Einbeziehung der an der Stadtentwicklung beteiligten Akteure zu einem Zentrum mit eigenständigem Charakter und positiver Ausstrahlung über dessen Grenzen hinaus zu entwickeln.

Wesentliche Entwicklungshemmnisse stellen die in Teilen extreme Verkehrsbelastung und damit verbunden eine teilweise geringe Investitionsbereitschaft Privater in die Erhaltung und Entwicklung der Bausubstanz dar.

Ausgehend von den individuellen naturräumlichen, historischen und städtebaulichen Voraussetzungen und bereits vorhandenen städtebaulichen Kristallisations- und Ausgangspunkten in Oberlahnstein (z.B. Rheinanlagen, stadtbildprägende und denkmalgeschützte Gebäude, Überreste der historischen Stadtbefestigung) wurden im Rahmen von Bürgerworkshops erste Ziele und Maßnahmen zur Stadtentwicklung formuliert.

Diesen Zielen wurden Handlungsansätze zugeordnet, die unter aktiver Mitwirkung von an der Stadtentwicklung interessierten Akteuren und Bürgern formuliert und inhaltlich ausgestaltet / konkretisiert wurden.

⁵⁶ Vgl. u.a. Ergebnisse: „Stärken - Schwächen“ aus der Bürgerbeteiligung

Die aus der Bürgerbeteiligung (Befragung und Arbeit in den Bürgerworkshops) entwickelten Vorschläge sowie planerische Ansätze sind im Rahmenplan / ISEK (Integriertes städtebauliches Entwicklungskonzept), als städtebauliche Zielvorstellung dargestellt.

Dieser Gesamtkatalog an Maßnahmen wurde so aufbereitet, dass aus ihnen, jeweils zugeordnet zu den vier Themenfeldern

- Bauen, Wohnen und Gestaltung (rot)
- Kultur, Freizeit und Tourismus (grün)
- Verkehr, Mobilität, Erreichbarkeit und Parken (blau)
- Infrastruktur, Versorgung und soziales Miteinander (gelb)

die dazu vorgeschlagenen Maßnahmen dargestellt und stichwortartig beschrieben werden.

Die Wichtigkeit hinsichtlich der Bedeutung für die Stadtentwicklung sowie zur zeitlichen Umsetzung ist nach der Priorisierung durch die Bürger in entsprechenden Beratungen durch die politischen Gremien festzulegen. Die Zeithorizonte sind nach Priorität, technischer, rechtlicher und finanzieller Umsetzungsmöglichkeit in einer Kosten- und Finanzierungsübersicht zu Beginn der Fördermaßnahme „Stadtumbau“ abgebildet. Zur Orientierung sind der Maßnahmenbeschreibung die entsprechenden Ordnungsnummern aus der Kosten- und Finanzierungsübersicht in einer separaten Tabelle (Abschnitt 2, Seite 112) zugeordnet.

Im Verlauf des Förderzeitraumes können sich aufgrund veränderter Rahmenbedingungen oder Notwendigkeiten Verschiebungen und/oder Ergänzungen ergeben. Das Integrierte städtebauliche Entwicklungskonzept mit Kosten- und Finanzierungsübersicht ist ggf. jeweils fortzuschreiben.

Es liegt in der Natur und in der Absicht eines Integrierten Handlungskonzeptes, dass die Wirkungen einzelner, einem Themenfeld zugeordneter Maßnahmen auch auf andere Themen-Handlungsfelder der Innenstadtentwicklung direkt oder mittelbar ausstrahlen und diese möglichst positiv beeinflussen.

1.1 Verbesserung der Verkehrssituation im Innenstadtbereich

1.1.1 Bau der Erschließungsstraße - Mobilitätskonzept

Von dem Bau der neuen Erschließungsstraße hängt wesentlich ab, welcher Handlungsrahmen bei Maßnahmen zur Attraktivitätssteigerung der Innenstadt besteht. Dies betrifft u.a. Perspektiven zur zukünftigen Bedeutung der Hoch- und Adolfstraße sowie attraktivitätssteigernde Maßnahmen in deren Umfeld.

Durch partiellen Rückbau von Fahrbahnflächen können - evtl. in Verbindung mit privaten Grundstücksneuordnungen - zusätzliche Parkmöglichkeiten die Entwicklung des innerstädtischen Einzelhandels fördern. Mit der Reduzierung von Lärm- und Schadstoffemissionen entlang der Hauptverkehrsstraßen sowie die Erhöhung der Verkehrssicherheit sind erhebliche Verbesserungen hinsichtlich der Wohn- und Aufenthaltsqualität verbunden, die ihrerseits private Investitionen im Stadtkern von Oberlahnstein auslösen können.

Nach Vorliegen unterschiedlicher Planungsvarianten⁵⁷ gab der Stadtrat der Planungsvariante 1b den Vorzug. Diese Variante entspricht weitgehend der, wie sie im rechtskräftigen Bebauungsplan vorgesehen ist. Im Bereich des Hafens schließt sie an die Frankenstraße an und wird Bahn nah geführt.

Da die Frankenstraße zur Realisierung einer ausreichend breiten Dimensionierung der Bahnunterführung verändert werden muss, wird sie in den Geltungsbereich des festzulegenden Stadtumbaugebietes einbezogen.

1.1.2 Anlage dezentraler innerstädtischer Parkplatzflächen

Insbesondere entlang der Bürgermeister-Müller-Straße südlich des Bahnhofs und in dem Quartier zwischen Frühmesserstraße, Adolfstraße, Burgstraße bzw. Schulstraße und Hochstraße ist - zum Teil historisch bedingt - durch eine hochverdichtete Bebauung geprägt. In Verbindung mit sehr engen öffentlichen Straßenräumen, der Nutzung der Burgstraße als Fußgängerzone und dem relativ hohen Überbauungsgrad privater Grundstücke fehlen gerade hier private Parkplätze für Anwohner. Durch den Verkehr zur Berufsschule entsteht zusätzlicher Parkdruck.

Das Parkplatzangebot in der Innenstadt sollte im Sinne der Anwohner und der besseren Erreichbarkeit des innerstädtischen Einzelhandels ausgebaut werden. Möglichkeiten hierzu bieten sich im Rahmen der Entkernung, durch den Bau einer Tiefgarage am Salhofplatz oder ein Parkdeck am Bahnhof.

⁵⁷ Verkehrsentlastung der Innenstadt von Lahnstein - Machbarkeitsstudie zur Realisierung einer verkehrlichen Teilentlastung im Rahmen des Gesamtprojektes „Stadtumbau“ Erstellt durch: Kocks Consult GmbH, 2018

Im Bereich, in dem die geplante neue Erschließungsstraße parallel zur Bahntrasse zwischen Rheinanlagen und Altstadt verläuft, wird die Herstellung eines weiteren Parkplatzes oder Parkdecks ebenfalls als sinnvoll erachtet. Neben der unmittelbaren fußläufigen Erreichbarkeit des Oberlahnsteiner Stadtkerns kann hier eine architektonisch ansprechende Gestaltung den Trenneffekt zwischen Altstadt und Rhein, der durch Bahnlinie und neue Erschließungsstraße erzeugt wird, abmildern.

1.1.3 Verkehrslenkende Maßnahmen

Gerade in Hinblick darauf, dass es sich anbietet, Oberlahnstein für den Tourismus attraktiver zu gestalten, soll ein Parkleitsystem eingeführt werden. Damit kann das durch Parksuchverkehr erzeugte Verkehrsaufkommen verringert werden.

Daneben sollte die Führung des überörtlichen Radverkehrs entlang des Rheins und durch den Stadtkern deutlicher erkennbar werden. So ist die Wegeführung an der Unterführung Kirchstraße unklar und sollte verbessert werden. Entlang des Rheinradwegs sollten zudem gut sichtbare und erkennbare Hinweisschilder angebracht werden, die auf Sehenswürdigkeiten im Stadtkern aufmerksam machen. Zuwegungen zum Rheinsteig sollten verdeutlicht werden.

1.1.4 Fußgängerüberweg Haltestellenbereich Braubacher Straße / Bürgermeister-Müller-Straße / Hochstraße

An dieser Stelle, die aufgrund des nahegelegenen Discounters starke Querungsfrequenzen aufweist, soll ein Fußgängerüberweg zur Haltestelle auf der gegenüberliegenden Seite eingerichtet werden.

1.1.5 Radweg / barrierefreie Erreichbarkeit des Hafenköpfchens

Der landschaftlich attraktive Bereich zwischen Rhein und Hafen Radweg am Hafenköpfchen, soll durch Verbesserung der Wegezustände barrierefrei nutzbar gemacht werden. Wünschenswert ist eine Weiterführung über die Lahn / den Hafen mit Anbindung an die Brückenstraße als Verbindung nach Niederlahnstein.

1.1.6 Radweg entlang der Braubacher Straße

Entlang der Braubacher Straße sollte auf der Westseite parallel zur Bahnstrecke ein Radweg angelegt werden.

1.1.7 Fußgängerüberweg zum Bahnhof

Die fußläufige und barrierefreie Erreichbarkeit des Bahnhofs (Querung der Bürgermeister-Müller-Straße) sollte verbessert werden.

1.1.8 Partielle Maßnahmen zur Barrierefreiheit

Ein barrierefreier Zugang zum Bahnhof ist anzustreben. Weiterhin sollte überlegt werden, ob in der Fußgängerzone der Mittelstreifen für Rollatoren durchgängiger gestaltet werden kann. Entlang wichtiger Fußwegeverbindungen sollte auch der Bodenbelag der Gassen für mobilitätseingeschränkte Personen ausgelegt sein. Eine entsprechende Gestaltung des Salhofplatzes sollte ebenfalls umgesetzt werden. Zudem sind Rampen vor Geschäften wünschenswert. Die Bordsteine an allen Kreuzungen sollten abgesenkt werden und Bushaltestellen barrierefrei ausgebaut werden. Farb- und taktile Leitsysteme für Sehbehinderte sollen die barrierefreie Nutzbarkeit des Oberlahnsteiner Stadtkerns zusätzlich unterstützen.

1.2 Stärkung des Stadtkerns als Wohn- und Dienstleistungsstandort / Bauliche Neuordnung in Teilbereichen des Stadtkerns / Reaktivierung von Leerständen

1.2.1 Entkernung/Rückbau zugunsten privater Freiflächen und Parkplätze

Insbesondere entlang der Bürgermeister-Müller-Straße südlich des Bahnhofs und in dem Quartier zwischen Frühmesserstraße, Adolfstraße, Burgstraße und Hochstraße ist - zum Teil historisch bedingt - durch eine sehr kleinteilige und hochverdichtete Bebauung geprägt. In Verbindung mit sehr engen öffentlichen Straßenräumen und dem relativ hohen Überbauungsgrad privater Grundstücke sowie zum Teil ungünstigen Grundstückszuschnitten ergeben sich deutliche Entwicklungshemmnisse hinsichtlich der Wohnfunktion im Stadtkern. Das Gebiet weist infolgedessen eine hohe Leerstandsquote und einen hohen Anteil sanierungsbedürftiger und stark sanierungsbedürftiger Gebäude auf. Neben der teilweise sehr eingeschränkten Qualität privater Freiflächen (Gärten) erweist sich zudem die mangelhafte Ausstattung mit privaten Stellplätzen als erhebliches städtebauliches Entwicklungsdefizit.

Im Rahmen einer von Freiwilligkeit bestimmten Konzeption sollen mit angrenzenden Grundstückseigentümern Teilkonzepte für Grundstücksneuordnungen erarbeitet werden, um eine Optimierung von Grundstücksgrenzen zur Verbesserung der privaten Stellplatz- und Freifächensituation zu erreichen. Zur weiteren Umsetzung dieses Konzeptes sind neben der Förderung privater Sanierungsmaßnahmen ggf. auch Freilegungen von Grundstücks(teil)bereichen vorgesehen. Insbesondere dort, wo eine Wiederherstellung eines guten baulichen Zustands unverhältnismäßig ist (z.B. Weißergasse), sollten alternative Möglichkeiten aufgezeigt werden.

In Verbindung mit der projektierten neuen Erschließungsstraße ist in diesem Bereich dem Aspekt des Schallschutzes nicht nur in Bezug auf die Sicherstellung wohnverträglicher Immissionswerte, sondern auch in gestalterischer Hinsicht (Vermeidung einer „Rückseitensituation“ / Erhaltung des Ausblicks auf das Rheintal) besonderes Augenmerk zu legen.

Eine Aufwertung der Gassen (insbesondere zwischen Bürgermeister-Müller-Straße und Hochstraße), die in besonderem Maße von städtebaulichen Missständen betroffen sind, wäre auch förderlich für den Einzelhandel. Im Einzelhandelskonzept der Stadt werden die vielen engen Gassen als ein großes Potenzial von Oberlahnstein gesehen. Bei entsprechender Aufwertung könnten sie wesentlich zu der bereits durch die ehemalige Stadtbefestigung gegebenen historischen Atmosphäre der Innenstadt beitragen.

1.2.2 Bebauungspläne zur Steuerung der innergebietlichen Quartiersentwicklung

Im Stadtumbaugebiet ist absehbar, dass für Teilbereiche ggf. verbindliche Regelungen zur Steuerung baulicher Nutzungen und/oder Gestaltungsfragen erforderlich werden. Dies bezieht sich insbesondere auf (Neu-)regelungen in derzeit stark verdichteten und beengten Teilbereichen. Es ist daher zu prüfen, inwieweit die bestehenden Bebauungspläne, die aus der Stadtsanierung ab den Siebzigerjahren entstanden, sachlich und räumlich ausreichen, um die beabsichtigte Stadtkernentwicklung abzusichern und unerwünschten, ggf. zuwiderlaufenden Entwicklungen entgegenzusteuern.

Darüber hinaus sollte ggf. die Aufstellung von Bebauungsplänen für Teilbereiche entlang der Adolfstraße sowie für das Gebiet südlich des Bahnhofs zwischen Bürgermeister-Müller-Straße und Hochstraße geprüft werden. Hier finden sich in Bezug auf bauliche Dichte und baulichen Zustand z.T. ähnliche Verhältnisse wie in den bereits überplanten Gebieten.

In Abhängigkeit von der noch im Detail festzulegenden Trassenführung für die neue Erschließungsstraße sind darüber hinaus Änderungen/Ergänzungen des bisherigen Bebauungsplanes Nr. 22 erforderlich.

1.2.3 Leerstands- / Citymanagement / Tourismusförderung

Im Stadtkern von Oberlahnstein stehen einige Gebäude und Gebäudeteile leer, bzw. sind untergenutzt (siehe auch Abschnitt „Leerstandsproblematik“). Diese Leerstände haben u.a. nachteilige Auswirkungen auf die Wertigkeit der unmittelbaren Umgebung. Durch eine aktive Steuerung der Vermarktung und gezielten Reaktivierung einzelner Leerstandsflächen soll dieser Entwicklung entgegengewirkt werden.

Auch mit temporären Zwischennutzungen z.B. von leerstehenden Schaufensterflächen, wie beispielsweise private Ausstellungen oder Präsentationen von Museums- oder Kunstexponaten, aber auch von örtlichen Dienstleistungs- und Handwerksbetrieben (ggf. mit Besetzung durch einen Ansprechpartner) können durch Leerstand erzeugte nachteilige Effekte nicht nur abgemildert sondern zusätzliche Anreize zum Besuch des Stadtkerns gesetzt werden.

Die Koordination/Vermittlung entsprechender Flächen soll über ein aktives „City- und Leerstandsmanagement“ durch die Stadt Lahnstein erfolgen.

Als weiteres wichtiges Handlungsfeld des „Citymanagers“ wird die Schnittstellenfunktion zwischen der Tourist Informationsstelle am Salhofplatz und den für die Stadtentwicklung relevanten Akteuren gesehen. Die Lage der Stadt Lahnstein inmitten des Welterbes Oberes Mittelrheintal, die Nähe zum Rhein und zur Stadt Koblenz bieten günstige Voraussetzungen, den Stadtkern auch als interessantes Fremdenverkehrsziel zu entwickeln. Potenzial für eine weitere touristische Entwicklung bieten zudem die historische Bausubstanz, insbesondere die ehemalige Stadtbefestigung, sowie die Lage am Rheinradweg und die vorhandenen Museen. Die gute Erreichbarkeit aus nahegelegenen dem nahegelegenen Oberzentrum Koblenz begünstigt den Wochenend- und Tagestourismus. In diesem Zusammenhang sollten auch Verbindungen zu außerhalb des Stadtkerns gelegenen bedeutsamen Einrichtungen (z.B. Brukerhaus) verdeutlicht und unterstützt werden.

Die Entwicklung und Vernetzung touristischer Potenziale soll durch den Citymanager unterstützt werden. Neben der Dialogfunktion mit den relevanten Akteuren wird die Vernetzung touristischer Angebote in Oberlahnstein und Niederlahnstein mit dem Umland zu den Aufgaben des Citymanagers gehören.

1.2.4 Umnutzung von Ladenlokalen

Aufgrund teilweiser ungünstiger Zuschnitte und Größen sowie der Konkurrenz, die der Einzelhandel in der Innenstadt insbesondere durch den Globus SB-Markt ausgesetzt ist, werden sich auch durch ein engagiertes Leerstandsmanagement nicht alle Ladenlokale neu vermieten lassen.

Insofern sollte im Einzelfall über eine Umnutzung von Ladenlokalen nachgedacht werden. Möglich wäre z.B. die Schaffung von barrierefreiem Wohnraum in zentraler Lage und damit in guter Erreichbarkeit von verschiedenen Einrichtungen der Dienstleistung, Versorgung und Gesundheitsvorsorge.

1.2.5 Lebensmitteleinzelhandel in die Innenstadt holen

Die Bürgerinnen und Bürger vermissen die Versorgung mit Gütern des täglichen Bedarfs in der Innenstadt. Auch wenn aufgrund der großflächigen Angebote am Rand der Innenstadt davon ausgegangen werden kann, dass die Angebotspalette in der Innenstadt eingeschränkt bleiben wird, sollte dennoch versucht werden, zumindest die fußläufige Versorgung mit Lebensmitteln zu gewährleisten. Dies ist zum einen für mobilitätseingeschränkte Bewohnerinnen und Bewohner wichtig, damit sie ihren Alltag möglichst ohne fremde Hilfe bewältigen können. Darüber hinaus sind aber auch Belebungs-effekte für die übrigen Geschäfte zu erwarten.

Bereits die Etablierung eines Wochenmarkts z.B. auf dem Jupp Bodenstein Platz wäre aber eine Bereicherung. Es sollten Gespräche mit möglichen Anbietern geführt werden.

1.3 Verbesserung der Gestaltung und der Aufenthaltsqualität sowie des Erscheinungsbildes sowie die Verknüpfung zwischen Innenstadt und Freiraum

1.3.1 Gestaltungsfibel / Gestaltungssatzung / Erhaltungssatzung

Die Gemeinsamkeit und den Wiedererkennungswert der lokalen Baukultur für die Zukunft zu erhalten ist vor dem Hintergrund einer zunehmend austauschbaren Formensprache und Materialwahl eine Herausforderung für die Entwicklung des Stadtkerns in Oberlahnstein. Die Erarbeitung einer Gestaltungsfibel, die für Neubauvorhaben, Renovierungen und Modernisierungen gestalterische Hinweise und Empfehlungen vorgibt, soll dazu beitragen, das Oberlahnsteiner Stadtbild in seiner eigenen Charakteristik zu erhalten und zu entwickeln.

Berücksichtigt werden sollte, dass mit dem Leitfaden Farbkultur und dem Leitfaden Baukultur für das Obere Mittelrheintal bereits ein Orientierungsrahmen besteht. Dennoch bestehen allerdings vielfältige gestalterische Missstände wie z.B. geflieste Erdgeschosszonen etc.. Insofern sollte der Leitfaden für Lahnstein konkretisiert und ergänzt werden - z.B. bezüglich Vorgaben zu Werbeanlagen - und zur Entscheidung bei der Förderung von Privatmaßnahmen durch den Stadtrat als Beurteilungsgrundlage herangezogen werden. Für noch abzugrenzende Teile des Stadtkerns kann die Aufstellung einer verbindlichen Gestaltungssatzung, die zentrale Inhalte aus der Gestaltungsfibel dann rechtsverbindlich vorschreibt, erwogen werden.

Die Gestaltungsfibel soll sowohl als Datei eingesehen/heruntergeladen werden können als auch als Broschüre verteilt werden.

Auf individuelle Beratungs- und Fördermöglichkeiten bei Modernisierungs- und Bauvorhaben soll im Rahmen prozessbegleitender Öffentlichkeitsarbeit zusätzlich verwiesen werden.

1.3.2 Förderung privaten Engagements (Öffentlichkeitsarbeit)

Bereits jetzt besteht ein sehr hohes Interesse privater Bauherren mit Modernisierungen, Umbauten oder Sanierungsmaßnahmen im Stadtkern „aktiv“ zu werden. Über gezielte Öffentlichkeitsarbeit (z.B. Information durch Presse, Broschüren, Infostand bei städtischen Veranstaltungen) sowie Beratung, Faltblätter, etc.) soll das Interesse an privatem Engagement aufrechterhalten bzw. weiter gefördert werden.

1.3.3 Förderung privater Sanierungsmaßnahmen

Nach Beschlussfassung der Sanierungssatzung könnte eine Beratungstätigkeit zur Aktivierung privater Sanierungsmaßnahmen aufgenommen werden. Verschiedene Grundstückseigentümer haben bereits starkes Interesse an der Durchführung umfassender privater Sanierungsmaßnahmen geäußert. Im Rahmen der Vorbereitenden Untersuchungen wurde der augenscheinliche Sanierungsbedarf im zukünftigen Fördergebiet erhoben. Mit Vertretern der ADD fand im Mai 2018 eine Begehung des Stadtumbaugebietes statt, nach der eine „Liste der modernisierungswürdigen Objekte“ erstellt wurde.⁵⁸

Mit der ADD wurde abgestimmt, dass das sogenannte „Richtlinienverfahren“ zur Anwendung kommt. Für diesen hat der Stadtrat in der Sitzung am 13. September 2018 eine entsprechende „Modernisierungsrichtlinie“ beschlossen, in der die grundsätzlichen Anforderungen hinsichtlich Art und Umfang privater Modernisierungsmaßnahmen auch die Höhe der Förderung geregelt wird. Die beantragte Genehmigung der „Modernisierungsrichtlinie“ durch die ADD war von der Abstimmung des ISEK abhängig und steht noch aus. Zwischenzeitlich liegen vier Anträge auf Modernisierungs- und Instandsetzungsmaßnahmen vor, denen die ADD einen sog. „vorzeitigen Maßnahmenbeginn“ gewährt hat.

1.3.4 Verfügungsfonds

Die Koordination/Gestaltung entsprechender Flächen soll durch Mittel aus einem Verfügungsfonds unterstützt werden. Darüber hinaus sind kleinere Veranstaltungen (z.B. „Einkaufsnacht“, „Straßenfest des Einzelhandels“, Beleuchtungsaktionen, „Schaufenstergestaltungswettbewerb“, o.ä.) als Maßnahmen zur Funktionsstärkung des Stadtkerns denkbar. Der Verfügungsfond speist sich je zu gleichen Teilen aus städtischem und privatem Kapital.

1.3.5 Sanierung Altes Rathaus

Die Sanierung des alten Rathauses ist in Anbetracht seiner zentralen Lage und der noch erkennbaren repräsentativen Funktion geboten. Eine Sanierung und damit die Aufwertung dient nicht zuletzt der Steigerung der Attraktivität Oberlahnsteins für den Tourismus.

Vor einer umfassenden bestandsichernden Sanierung soll ein Nutzungskonzept für die vorhandenen und ggf. anzupassenden Räumlichkeiten entwickelt werden.

1.3.6 Gestaltung des Bahnhofsumfeldes

Der Bahnhof als „Stadteingang“ sollte insbesondere auf der gleiszugewandten Seite neugestaltet werden. Die betrifft vorrangig die Fassade des Bahnhofgebäudes, aber auch den Belag und die Ausstattung der Bahnsteige (Möblierung, Witterungsschutz, etc.)

⁵⁸ Aus Datenschutzgründen wird die Liste nicht veröffentlicht. Ob der augenscheinliche Sanierungsbedarf eines Gebäudes zur Aufnahme in diese Liste geführt hat, kann bei der Stadtverwaltung erfragt werden.

1.3.7 Aufwertung der Verbindungen zwischen Rheinanlagen und Innenstadt

Die Unterführungen zwischen Innenstadt und Rheinanlagen werden vielfach als Angsträume wahrgenommen. Dem sollte durch ein Funktions- und Gestaltungskonzept, das von den Rheinanlagen durch die Unterführungen bis in den Stadtkern durchgängig erkennbar fortsetzt, entgegengewirkt werden.

Neben der erkennbar einheitlichen Gestaltung von Wegebelägen, einem Farb- und ggf. Bepflanzungskonzept ist dabei vor allem auf eine ausreichende Beleuchtung Wert zu legen.

1.3.8 Angebote für Senioren verbessern

In den Workshops wurde thematisiert, dass Angebote für Senioren fehlen. Hier sollten bestehende Möglichkeiten z.B. im Rahmen von städtischer Öffentlichkeitsarbeit besser bekannt gemacht und ggf. neue Angebote geschaffen werden.

Nicht zuletzt vor dem Hintergrund der Bewerbung Lahnsteins um die Bundesgartenschau sollen in den Rheinanlagen geeignete Bewegungs- und Sportgeräte z.B. als „Senioren-Aktiv-Park“ vorgesehen werden.

1.3.9 Angebote für Jugendliche verbessern

Auch für Jugendliche sollte das bestehende Angebot ausgebaut werden.

Dies betrifft insbesondere die Verlängerung der Öffnungszeiten und einer Ausweitung des Angebots des JuKz. Zudem könnte im Schillerpark ein Bolzplatz, Basketballplatz o.ä. entstehen.

1.3.10 Sichtbarkeit und Erlebbarkeit der historischen Stadtbefestigung verbessern

Die bereits in Teilbereichen erfolgreichen Bemühungen, Teile der historischen Stadtbefestigung erkennbar und erlebbar zu machen, sollen fortgesetzt werden.

Die Fördermittel und mögliche Entkernungsmaßnahmen sollten auch genutzt werden, ggf. Abschnitte der Stadtbefestigung freizustellen, um die Sichtbarkeit und Erlebbarkeit der historischen Stadtmauer zu verbessern.

1.3.11 Kulturelles Angebot weiter ausbauen

Die Bürgerbeteiligung ergab, dass die Bürger und Bürgerinnen größtenteils sehr zufrieden mit dem Angebot an kulturellen Einrichtungen und Veranstaltungen sind. Diese Stärke sollte durch die Förderung der Akteurs-Vernetzung in Abstimmung mit den Angeboten in Niederlahnstein weiter gefördert werden.

2 Zuordnung der Maßnahmen zur Kosten- und Finanzierungsübersicht

	KoFi Kostengruppe	Gesamtkosten (Euro)
Verbesserung der Verkehrssituation im Innenstadtbereich		
Bau der Erschließungsstraße - Mobilitätskonzept		
Von dem Bau der neuen Erschließungsstraße hängt wesentlich ab, welcher Handlungsrahmen bei Maßnahmen zur Attraktivitätssteigerung der Innenstadt besteht. Dies betrifft u.a. Perspektiven zur zukünftigen Bedeutung der Hoch- und Adolfstraße sowie attraktivitätssteigernde Maßnahmen in deren Umfeld.	1.3.1 Mobilitätsentwicklungskonzept (i.A.)	80.000
	1.3.2 Machbarkeitsstudie (vorh.)	25.000
	1.3.3 Bebauungspläne	25.000
Durch partiellen Rückbau von Fahrbahnflächen können - evtl. in Verbindung mit privaten Grundstücksneuordnungen - zusätzliche Parkmöglichkeiten die Entwicklung des innerstädtischen Einzelhandels fördern. Mit der Reduzierung von Lärm- und Schadstoffemissionen entlang der Hauptverkehrsstraßen sowie die Erhöhung der Verkehrssicherheit sind erhebliche Verbesserungen hinsichtlich der Wohn- und Aufenthaltsqualität verbunden, die ihrerseits private Investitionen im Stadtkern von Oberlahnstein auslösen können.	2.2.1 div. Grundstücke zur Herstellung der Erschließungsstraße	2.200.000
	2.2.3 div. Grundstücke für Artenschutz- und Ausgleichsmaßnahmen	20.000
	2.4.2 div. Grundstücke zur Herstellung der Erschließungsstraße	200.000
Nach Vorliegen unterschiedlicher Planungsvarianten gab der Stadtrat der Planungsvariante 1b den Vorzug. Diese Variante entspricht weitgehend der, wie sie im rechtskräftigen Bebauungsplan vorgesehen ist. Im Bereich des Hafens schließt sie an die Frankenstraße an und wird Bahn nah geführt.	2.5.1 Herstellung der Erschließungsstraße (Planung, Gutachten, Abstimmungsprozess)	100.000
	2.5.2 Objektplanung, Bauleitung	1.000.000
	2.5.3 Planung Ausgleichsmaßnahmen	10.000
	2.5.4 Europaweite Ausschreibung	100.000
Da die Frankenstraße zur Realisierung einer ausreichend breiten Dimensionierung der Bahnunterführung verändert werden muss, wird sie in den Geltungsbereich des festzulegenden Stadtumbaugebietes einbezogen.	2.5.5. Herstellung der Erschließungsstraße (Var. 1b)	10.750.000
	2.5.6 Herstellung Ausgleichsmaßnahmen	100.000
Anlage dezentraler innerstädtischer Parkplatzflächen		
Insbesondere entlang der Bürgermeister-Müller-Straße südlich des Bahnhofs und in dem Quartier zwischen Frühmesserstraße, Adolfstraße, Burgstraße bzw. Schulstraße und Hochstraße ist - zum Teil historisch bedingt - durch eine hochverdichtete Bebauung geprägt. In Verbindung mit sehr engen öffentlichen Straßenräumen, der Nutzung der Burgstraße als Fußgängerzone und dem relativ hohen Überbauungsgrad privater Grundstücke fehlen gerade hier private Parkplätze für Anwohner. Durch den Verkehr zur Berufsschule entsteht zusätzlicher Parkdruck.	2.2.2 div. Grundstücke, z.B. zur Herstellung von Parkplätzen	200.000
	2.4.1 div. Grundstücke zur Herstellung von Parkplätzen	80.000
	2.5.12 Parkdeck am Bahnhof	600.000

	KoFi Kostengruppe	Gesamtkosten (Euro)
Das Parkplatzangebot in der Innenstadt sollte im Sinne der Anwohner und der besseren Erreichbarkeit des innerstädtischen Einzelhandels ausgebaut werden. Möglichkeiten hierzu bieten sich im Rahmen der Entkernung, durch den Bau einer Tiefgarage am Salhofplatz oder ein Parkdeck am Bahnhof.		
Im Bereich, in dem die geplante neue Erschließungsstraße parallel zur Bahntrasse zwischen Rheinanlagen und Altstadt verläuft, wird die Herstellung eines weiteren Parkplatzes oder Parkdecks ebenfalls als sinnvoll erachtet. Neben der unmittelbaren fußläufigen Erreichbarkeit des Oberlahnsteiner Stadtkerns kann hier eine architektonisch ansprechende Gestaltung den Trenneffekt zwischen Altstadt und Rhein, der durch Bahnlinie und neue Erschließungsstraße erzeugt wird, abmildern.		

Verkehrlenkende Maßnahmen

Gerade in Hinblick darauf, dass es sich anbietet, Oberlahnstein für den Tourismus attraktiver zu gestalten, soll ein Parkleitsystem eingeführt werden. Damit kann das durch Parksuchverkehr erzeugte Verkehrsaufkommen verringert werden.		
Daneben sollte die Führung des überörtlichen Radverkehrs entlang des Rheins und durch den Stadtkern deutlicher erkennbar werden. So ist die Wegeführung an der Unterführung Kirchstraße unklar und sollte verbessert werden. Entlang des Rheinradwegs sollten zudem gut sichtbare und erkennbare Hinweisschilder angebracht werden, die auf Sehenswürdigkeiten im Stadtkern aufmerksam machen. Zuwegungen zum Rheinsteig sollten verdeutlicht werden.		

Fußgängerüberweg Haltestellenbereich Braubacher Straße / Bgm-Müller-Straße / Hochstraße

An dieser Stelle, die aufgrund des nahegelegenen Discounters starke Querungsfrequenzen aufweist, soll ein Fußgängerüberweg zur Haltestelle auf der gegenüberliegenden Seite eingerichtet werden.		
--	--	--

Radweg / barrierefreie Erreichbarkeit des Hafenköpfchens

Der landschaftlich attraktive Bereich zwischen Rhein und Hafen Radweg am Hafenköpfchen, soll durch Verbesserung der Wegezustände barrierefrei nutzbar gemacht werden. Wünschenswert ist eine Weiterführung über die Lahn / den Hafen mit Anbindung an die Brückenstraße als Verbindung nach Niederlahnstein.	2.5.10 Ausbau Fuß- und Radweg zum Hafenköpfchen	200.000
	2.5.11 Lahnquerung am Hafenköpfchen	700.000

Radweg entlang der Braubacher Straße

Entlang der Braubacher Straße sollte auf der Westseite parallel zur Bahnstrecke ein Radweg angelegt werden.		
---	--	--

	KoFi Kostengruppe	Gesamtkosten (Euro)
Fußgängerüberweg zum Bahnhof		
Die fußläufige und barrierefreie Erreichbarkeit des Bahnhofs (Querung der Bürgermeister-Müller-Straße) sollte verbessert werden.		
Partielle Maßnahmen zur Barrierefreiheit		
Ein barrierefreier Zugang zum Bahnhof ist anzustreben. Weiterhin sollte überlegt werden, ob in der Fußgängerzone der Mittelstreifen für Rollatoren durchgängiger gestaltet werden kann. Entlang wichtiger Fußwegeverbindungen sollte auch der Bodenbelag der Gassen für mobilitätseingeschränkte Personen ausgelegt sein. Eine entsprechende Gestaltung des Salhofplatzes sollte ebenfalls umgesetzt werden. Zudem sind Rampen vor Geschäften wünschenswert. Die Bordsteine an allen Kreuzungen sollten abgesenkt werden und Bushaltestellen barrierefrei ausgebaut werden. Farb- und taktile Leitsysteme für Sehbehinderte sollen die barrierefreie Nutzbarkeit des Oberlahnsteiner Stadtkerns zusätzlich unterstützen.		
Stärkung des Stadtkerns als Wohn- und Dienstleistungsstandort / Bauliche Neuordnung in Teilbereichen des Stadtkerns / Reaktivierung von Leerständen		
Entkernung/Rückbau zugunsten privater Freiflächen und Parkplätze		
Insbesondere entlang der Bürgermeister-Müller-Straße südlich des Bahnhofs und in dem Quartier zwischen Frühmesserstraße, Adolfstraße, Burgstraße und Hochstraße ist - zum Teil historisch bedingt - durch eine sehr kleinteilige und hochverdichtete Bebauung geprägt. In Verbindung mit sehr engen öffentlichen Straßenräumen und dem relativ hohen Überbauungsgrad privater Grundstücke sowie zum Teil ungünstigen Grundstückszuschnitten ergeben sich deutliche Entwicklungshemmnisse hinsichtlich der Wohnfunktion im Stadtkern. Das Gebiet weist infolgedessen eine hohe Leerstandsquote und einen hohen Anteil sanierungsbedürftiger und stark sanierungsbedürftiger Gebäude auf. Neben der teilweise sehr eingeschränkten Qualität privater Freiflächen (Gärten) erweist sich zudem die mangelhafte Ausstattung mit privaten Stellplätzen als erhebliches städtebauliches Entwicklungsdefizit.	2.6.1 div. Maßnahmen insb. zwischen Hochstraße und Bgm-Müller-Straße	150.000
	2.6.5 Herstellung von zusätzlichen dezentralen Parkplatzflächen	95.000
	2.6.6 Herstellung Stellplätze Weißergasse	55.000

	KoFi Kostengruppe	Gesamtkosten (Euro)
<p>Im Rahmen einer von Freiwilligkeit bestimmten Konzeption sollen mit angrenzenden Grundstückseigentümern Teilkonzepte für Grundstücksneuordnungen erarbeitet werden, um eine Optimierung von Grundstücksgrenzen zur Verbesserung der privaten Stellplatz- und Freiflächensituation zu erreichen. Zur weiteren Umsetzung dieses Konzeptes sind neben der Förderung privater Sanierungsmaßnahmen ggf. auch Freilegungen von Grundstücks(teil)bereichen vorgesehen. Insbesondere dort, wo eine Wiederherstellung eines guten baulichen Zustands unverhältnismäßig ist (z.B. Weißergasse), sollten alternative Möglichkeiten aufgezeigt werden.</p>		
<p>In Verbindung mit der projektierten neuen Erschließungsstraße ist in diesem Bereichen dem Aspekt des Schallschutzes nicht nur in Bezug auf die Sicherstellung wohnverträglicher Immissionswerte, sondern auch in gestalterischer Hinsicht (Vermeidung einer „Rückseitsituation“ / Erhaltung des Ausblicks auf das Rheintal) besonderes Augenmerk zu legen.</p>		
<p>Eine Aufwertung der Gassen (insbesondere zwischen Bürgermeister-Müller-Straße und Hochstraße), die in besonderem Maße von städtebaulichen Missständen betroffen sind, wäre auch förderlich für den Einzelhandel. Im Einzelhandelskonzept der Stadt werden die vielen engen Gassen als ein großes Potenzial von Oberlahnstein gesehen. Bei entsprechender Aufwertung könnten sie wesentlich zu der bereits durch die ehemalige Stadtbefestigung gegebenen historischen Atmosphäre der Innenstadt beitragen.</p>	<p>Aufwertung / Gestaltung ...</p> <p>2.5.7 Zollgasse</p> <p>2.5.8 Kirchstraße</p> <p>2.5.9 Katharinengasse</p> <p>Ausbaubeträge als Einnahmen</p> <p>1.4.1 Zollgasse</p> <p>1.4.2 Kirchstraße</p> <p>1.4.3 Katharinengasse</p>	<p>80.000</p> <p>90.000</p> <p>100.000</p> <p>56.000</p> <p>36.000</p> <p>70.000</p>
Bebauungspläne zur Steuerung der innergebietlichen Quartiersentwicklung		
<p>Im Stadtumbaugebiet ist absehbar, dass für Teilbereiche ggf. verbindliche Regelungen zur Steuerung baulicher Nutzungen und/oder Gestaltungsfragen erforderlich werden. Dies bezieht sich insbesondere auf (Neu-)regelungen in derzeit stark verdichteten und beengten Teilbereichen. Es ist daher zu prüfen, inwieweit die bestehenden Bebauungspläne, die aus der Stadtsanierung ab den Siebzigerjahren entstanden, sachlich und räumlich ausreichen, um die beabsichtigte Stadtkernentwicklung abzusichern und unerwünschten, ggf. zuwiderlaufenden Entwicklungen entgegenzusteuern.</p>	<p>1.3.4 Bebauungspläne zur Steuerung innergebietlicher Entwicklungen</p>	<p>25.000</p>
<p>Darüber hinaus sollte ggf. die Aufstellung von Bebauungsplänen für Teilbereiche entlang der Adolfstraße sowie für das Gebiet südlich des Bahnhofs zwischen Bürgermeister-Müller-Straße und Hochstraße geprüft werden. Hier finden sich in Bezug auf bauliche Dichte und baulichen Zustand z.T. ähnliche Verhältnisse wie in den bereits überplanten Gebieten.</p>		

	KoFi Kostengruppe	Gesamtkosten (Euro)
In Abhängigkeit von der noch im Detail festzulegenden Trassenführung für die neue Erschließungsstraße sind darüber hinaus Änderungen/Ergänzungen des bisherigen Bebauungsplanes Nr. 22 erforderlich.		
Leerstands- / Citymanagement / Tourismusförderung		
<p>Im Stadtkern von Oberlahnstein stehen einige Gebäude und Gebäudeteile leer, bzw. sind untergenutzt. Diese Leerstände haben u.a. nachteilige Auswirkungen auf die Wertigkeit der unmittelbaren Umgebung. Durch eine aktive Steuerung der Vermarktung und gezielten Reaktivierung einzelner Leerstandsflächen soll dieser Entwicklung entgegengewirkt werden.</p> <p>Auch mit temporären Zwischennutzungen z.B. von leerstehenden Schaufensterflächen, wie beispielsweise private Ausstellungen oder Präsentationen von Museums- oder Kunstexponaten, aber auch von örtlichen Dienstleistungs- und Handwerksbetrieben (ggf. mit Besetzung durch einen Ansprechpartner) können durch Leerstand erzeugte nachteilige Effekte nicht nur abgemildert sondern zusätzliche Anreize zum Besuch des Stadtkerns gesetzt werden.</p> <p>Die Koordination/Vermittlung entsprechender Flächen soll über ein aktives „City- und Leerstandsmanagement“ durch die Stadt Lahnstein erfolgen.</p> <p>Als weiteres wichtiges Handlungsfeld des „Citymanagers“ wird die Schnittstellenfunktion zwischen der Tourist Informationsstelle am Salhofplatz und den für die Stadtentwicklung relevanten Akteuren gesehen. Die Lage der Stadt Lahnstein inmitten des Welterbes Oberes Mittelrheintal, die Nähe zum Rhein und zur Stadt Koblenz bieten günstige Voraussetzungen, den Stadtkern auch als interessantes Fremdenverkehrsziel zu entwickeln. Potenzial für eine weitere touristische Entwicklung bieten zudem die historische Bausubstanz, insbesondere die ehemalige Stadtbefestigung, sowie die Lage am Rheinradweg und die vorhandenen Museen. Die gute Erreichbarkeit aus nahegelegenen dem nahegelegenen Oberzentrum Koblenz begünstigt den Wochenend- und Tagestourismus. In diesem Zusammenhang sollten auch Verbindungen zu außerhalb des Stadtkerns gelegenen bedeutsamen Einrichtungen (z.B. Brukerhaus) verdeutlicht und unterstützt werden.</p> <p>Die Entwicklung und Vernetzung touristischer Potenziale soll durch den Citymanager unterstützt werden. Neben der Dialogfunktion mit den relevanten Akteuren wird die Vernetzung touristischer Angebote in Oberlahnstein und Niederlahnstein mit dem Umland zu den Aufgaben des Citymanagers gehören.</p>	1.3.5 Leerstandsmanagement / Citymanagement	50.000

	KoFi Kostengruppe	Gesamtkosten (Euro)
Umnutzung von Ladenlokalen		
Aufgrund teilweiser ungünstiger Zuschnitte und Größen sowie der Konkurrenz, die der Einzelhandel in der Innenstadt insbesondere durch den Globus SB-Markt ausgesetzt ist, werden sich auch durch ein engagiertes Leerstandsmanagement nicht alle Ladenlokale neu vermieten lassen.		
Insofern sollte im Einzelfall über eine Umnutzung von Ladenlokalen nachgedacht werden. Möglich wäre z.B. die Schaffung von barrierefreiem Wohnraum in zentraler Lage und damit in guter Erreichbarkeit von verschiedenen Einrichtungen der Dienstleistung, Versorgung und Gesundheitsvorsorge.		
Lebensmitteleinzelhandel in die Innenstadt holen		
Die Bürgerinnen und Bürger vermissen die Versorgung mit Gütern des täglichen Bedarfs in der Innenstadt. Auch wenn aufgrund der großflächigen Angebote am Rand der Innenstadt davon ausgegangen werden kann, dass die Angebotspalette in der Innenstadt eingeschränkt bleiben wird, sollte dennoch versucht werden, zumindest die fußläufige Versorgung mit Lebensmitteln zu gewährleisten. Dies ist zum einen für mobilitätseingeschränkte Bewohnerinnen und Bewohner wichtig, damit sie ihren Alltag möglichst ohne fremde Hilfe bewältigen können. Darüber hinaus sind aber auch Belebungs-effekte für die übrigen Geschäfte zu erwarten.		
Bereits die Etablierung eines Wochenmarkts z.B. auf dem Jupp Bodenstein Platz wäre aber eine Bereicherung. Es sollten Gespräche mit möglichen Anbietern geführt werden.		
Verbesserung der Gestaltung und der Aufenthaltsqualität sowie des Erscheinungsbildes / die Verknüpfung zwischen Innenstadt und Freiraum		
Gestaltungsfibel / Gestaltungssatzung / Erhaltungssatzung		
Die Gemeinsamkeit und den Wiedererkennungswert der lokalen Baukultur für die Zukunft zu erhalten ist vor dem Hintergrund einer zunehmend austauschbaren Formensprache und Materialwahl eine Herausforderung für die Entwicklung des Stadtkerns in Oberlahnstein. Die Erarbeitung einer Gestaltungsfibel, die für Neubauvorhaben, Renovierungen und Modernisierungen gestalterische Hinweise und Empfehlungen vorgibt, soll dazu beitragen, das Oberlahnsteiner Stadtbild in seiner eigenen Charakteristik zu erhalten und zu entwickeln.	1.3.6 Gestaltungsfibel bzw. -satzung	5.000

	KoFi Kostengruppe	Gesamtkosten (Euro)
Berücksichtigt werden sollte, dass mit dem Leitfaden Farbkultur und dem Leitfaden Baukultur für das Obere Mittelrheintal bereits ein Orientierungsrahmen besteht. Dennoch bestehen allerdings vielfältige gestalterische Missstände wie z.B. geflieste Erdgeschosszonen etc.. Insofern sollte der Leitfaden für Lahnstein konkretisiert und ergänzt werden - z.B. bezüglich Vorgaben zu Werbeanlagen - und zur Entscheidung bei der Förderung von Privatmaßnahmen durch den Stadtrat als Beurteilungsgrundlage herangezogen werden. Für noch abzugrenzende Teile des Stadtkerns kann die Aufstellung einer verbindlichen Gestaltungssatzung, die zentrale Inhalte aus der Gestaltungsfibel dann rechtsverbindlich vorschreibt, erwogen werden.		
Die Gestaltungsfibel soll sowohl als Datei eingesehen / heruntergeladen werden können als auch als Broschüre verteilt werden.		
Auf individuelle Beratungs- und Fördermöglichkeiten bei Modernisierungs- und Bauvorhaben soll im Rahmen prozessbegleitender Öffentlichkeitsarbeit zusätzlich verwiesen werden.	1.5 Beratung privater und öffentlicher Sanierungsmaßnahmen	80.000
Förderung privaten Engagements (Öffentlichkeitsarbeit)		
Bereits jetzt besteht ein sehr hohes Interesse privater Bauherren mit Modernisierungen, Umbauten oder Sanierungsmaßnahmen im Stadtkern „aktiv“ zu werden. Über gezielte Öffentlichkeitsarbeit (z.B. Information durch Presse, Broschüren, Infostand bei städtischen Veranstaltungen) sowie Beratung, Faltblätter, etc.) soll das Interesse an privatem Engagement aufrechterhalten bzw. weiter gefördert werden.		
Förderung privater Sanierungsmaßnahmen		
Nach Beschlussfassung der Sanierungssatzung könnte eine Beratungstätigkeit zur Aktivierung privater Sanierungsmaßnahmen aufgenommen werden. Verschiedene Grundstückseigentümer haben bereits starkes Interesse an der Durchführung umfassender privater Sanierungsmaßnahmen geäußert. Im Rahmen der Vorbereitenden Untersuchungen wurde der augenscheinliche Sanierungsbedarf im zukünftigen Fördergebiet erhoben. Mit Vertretern der ADD fand im Mai 2018 eine Begehung des Stadtumbaugebietes statt, nach der eine „Liste der modernisierungswürdigen Objekte“ erstellt wurde.	3.1.1 Private Modernisierungen (ca. vier Maßnahmen/Jahr à 25.000 Euro)	1.000.000

	KoFi Kostengruppe	Gesamtkosten (Euro)
Mit der ADD wurde abgestimmt, dass das sogenannte „Richtlinienverfahren“ zur Anwendung kommt. Für diesen hat der Stadtrat in der Sitzung am 13. September 2018 eine entsprechende „Modernisierungsrichtlinie“ beschlossen, in der die grundsätzlichen Anforderungen hinsichtlich Art und Umfang privater Modernisierungsmaßnahmen auch die Höhe der Förderung geregelt wird. Die beantragte Genehmigung der „Modernisierungsrichtlinie“ durch die ADD war von der Abstimmung des ISEK abhängig und steht noch aus. Zwischenzeitlich liegen vier Anträge auf Modernisierungs- und Instandsetzungsmaßnahmen vor, denen die ADD einen sog. „vorzeitigen Maßnahmenbeginn“ gewährt hat.		
Verfügungsfonds		
Die Koordination/Gestaltung entsprechender Flächen soll durch Mittel aus einem Verfügungsfonds unterstützt werden. Darüber hinaus sind kleinere Veranstaltungen (z.B. „Einkaufsnacht“, „Straßenfest des Einzelhandels“, Beleuchtungsaktionen, „Schaufenstergestaltungswettbewerb“, o.ä.) als Maßnahmen zur Funktionsstärkung des Stadtkerns denkbar. Der Verfügungsfond speist sich je zu gleichen Teilen aus städtischem und privatem Kapital.	1.2.2 Verfügungsfond	20.000
Sanierung Altes Rathaus		
Die Sanierung des alten Rathauses ist in Anbetracht seiner zentralen Lage und der noch erkennbaren repräsentativen Funktion geboten. Eine Sanierung und damit die Aufwertung dient nicht zuletzt der Steigerung der Attraktivität Oberlahnsteins für den Tourismus.	3.2.1 Sanierung und Umnutzung „Altes Rathaus“	2.600.000
Vor einer umfassenden bestandsichernden Sanierung soll ein Nutzungskonzept für die vorhandenen und ggf. anzupassenden Räumlichkeiten entwickelt werden.		
Gestaltung des Bahnhofsumfeldes		
Der Bahnhof als „Stadteingang“ sollte insbesondere auf der gleiszugewandten Seite neugestaltet werden. Die betrifft vorrangig die Fassade des Bahnhofgebäudes, aber auch den Belag und die Ausstattung der Bahnsteige (Möblierung, Witterungsschutz, etc.)		
Aufwertung der Verbindungen zwischen Rheinanlagen und Innenstadt		
Die Unterführungen zwischen Innenstadt und Rheinanlagen werden vielfach als Angsträume wahrgenommen. Dem sollte durch ein Funktions- und Gestaltungskonzept, das von den Rheinanlagen durch die Unterführungen bis in den Stadtkern durchgängig erkennbar fortsetzt, entgegengewirkt werden.	2.6.4 Aufwertung der Rheinanlagen / öffentl. WC	250.000

	KoFi Kostengruppe	Gesamtkosten (Euro)
Neben der erkennbar einheitlichen Gestaltung von Wegebelägen, einem Farb- und ggf. Bepflanzungskonzept ist dabei vor allem auf eine ausreichende Beleuchtung Wert zu legen.	2.6.2 Beschilderungssystem	15.000
	1.3.7 Beleuchtungskonzept	5.000
	2.6.3 Beleuchtung historischen und sonstiger touristisch bedeutsamer Bereiche	25.000

Angebote für Senioren verbessern

In den Workshops wurde thematisiert, dass Angebote für Senioren fehlen. Hier sollten bestehende Möglichkeiten z.B. im Rahmen von städtischer Öffentlichkeitsarbeit besser bekannt gemacht und ggf. neue Angebote geschaffen werden.		
Nicht zuletzt vor dem Hintergrund der Bewerbung Lahnsteins um die Bundesgartenschau sollen in den Rheinanlagen geeignete Bewegungs- und Sportgeräte z.B. als „Senioren-Aktiv-Park“ vorgesehen werden.		

Angebote für Jugendliche verbessern

Auch für Jugendliche sollte das bestehende Angebot ausgebaut werden.		
Dies betrifft insbesondere die Verlängerung der Öffnungszeiten und einer Ausweitung des Angebots des JuKz. Zudem könnte im Schillerpark ein Bolzplatz, Basketballplatz o.ä. entstehen.		

Sichtbarkeit und Erlebbarkeit der historischen Stadtbefestigung verbessern

Die bereits in Teilbereichen erfolgreichen Bemühungen, Teile der historischen Stadtbefestigung erkennbar und erlebbar zu machen, sollen fortgesetzt werden.		
Die Fördermittel und mögliche Entkernungsmaßnahmen sollten auch genutzt werden, ggf. Abschnitte der Stadtbefestigung freizustellen, um die Sichtbarkeit und Erlebbarkeit der historischen Stadtmauer zu verbessern.		

Kulturelles Angebot weiter ausbauen

Die Bürgerbeteiligung ergab, dass die Bürger und Bürgerinnen größtenteils sehr zufrieden mit dem Angebot an kulturellen Einrichtungen und Veranstaltungen sind. Diese Stärke sollte durch die Förderung der Akteurs-Vernetzung in Abstimmung mit den Angeboten in Niederlahnstein weiter gefördert werden.		
--	--	--

Vorbereitung der Gesamtmaßnahme (in Aufstellung)

	Vorbereitende Untersuchungen / Erstellung ISEK	71.000
	Öffentlichkeitsarbeit / Workshops	20.000
	(ggfl.) Fortschreibung ISEK	20.000

3 Erfolgskontrolle / Monitoring

Eine begleitende Erfolgskontrolle „Monitoring“ kann dabei hilfreich sein, wenn es darum geht, in gewissen Zeitabständen zu überprüfen, ob Teilziele erreicht wurden, ggf. neu zu definieren sind und ob dazu eine Nachjustierung von Detailplanungen oder Maßnahmenprioritäten erforderlich ist. Dazu wird eine auf Indikatoren gestützte Vorgehensweise vorgeschlagen, die jeweils auf die einzelnen Themen- und Handlungsfelder der Innenstadtentwicklung bezogen sind.

Als mögliche Indikatoren kommen dazu in Betracht:

Handlungsfeld: **Bauen und Gestaltung**

- Entwicklung der Nachfrage nach Immobilien
- Zu- oder Abnahme von Leerständen
- Investitionsvolumen in Sanierungsmaßnahmen
- Veränderung des Preisniveaus (Mieten / Kaufpreise)

Handlungsfeld: **Kultur, Freizeit und Tourismus**

- Entwicklung der Anzahl kultureller Veranstaltungen
- Entwicklung der Art kultureller Veranstaltungen
- Entwicklung der Besucherzahlen
- Entwicklung der Vereinsstruktur

Handlungsfeld: **Verkehr, Mobilität, Erreichbarkeit und Parken**

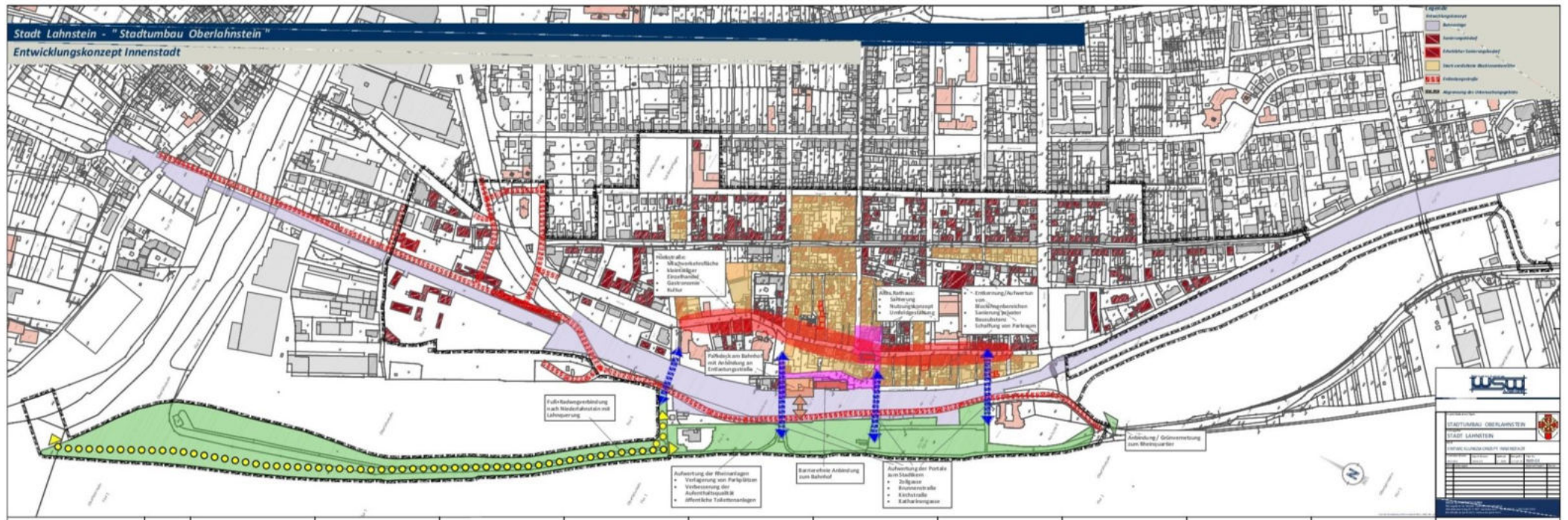
- Entwicklung des Verkehrsaufkommens
- Veränderung von Verkehrsströmen
- Entwicklung von Verkehrsverstößen (Falschparken, Geschwindigkeitsübertretungen)
- Auslastungsgrade öffentlicher Parkplätze
- Rückkopplung mit Fachleuten zu „Barrierefreiheit“
- Auslastung ÖPNV

Handlungsfeld: **Infrastruktur, Versorgung und soziales Miteinander**

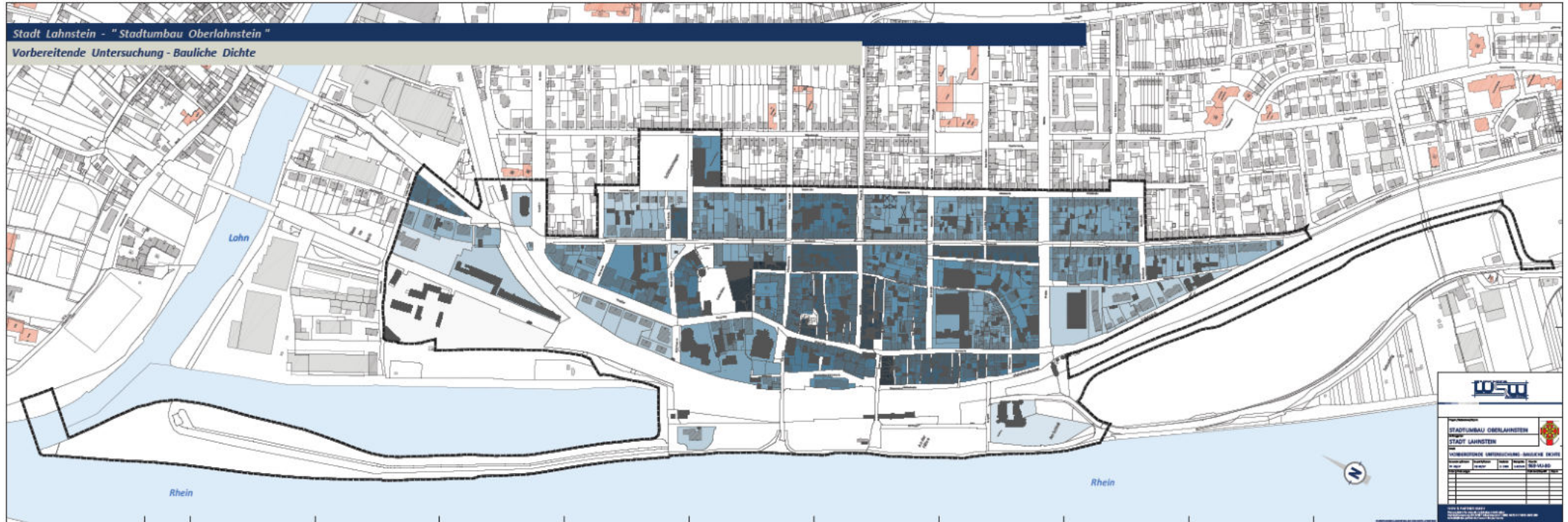
- Auslastung Infrastruktur
- Entwicklung der Versorgungsstruktur
- Entwicklung Ehrenamt

ANHANG

4 Plan: Entwicklungskonzept



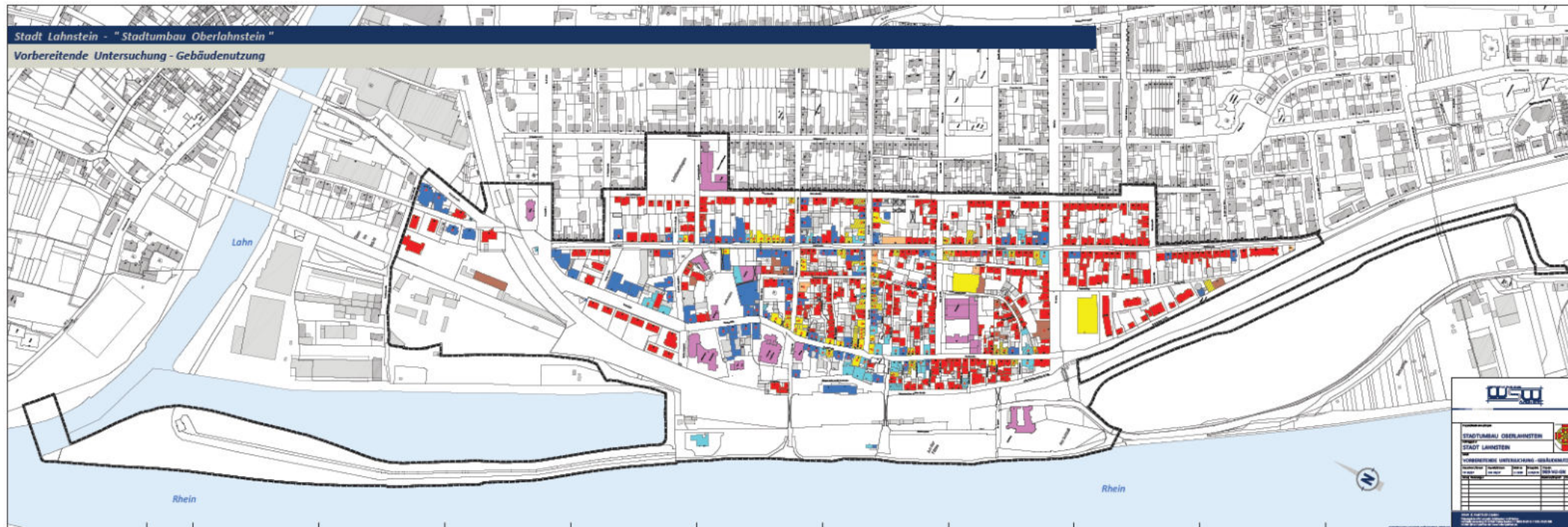
5 **Plan: Bauliche Dichte (Stand Juni 2017)**



LEGENDE:

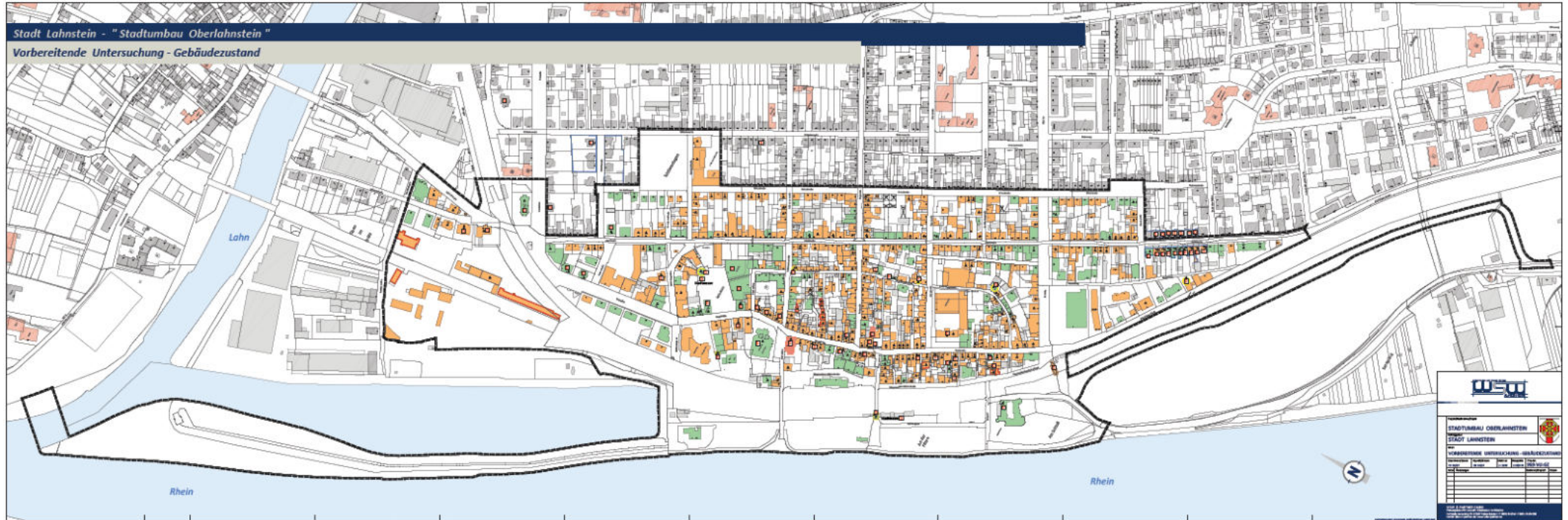
	GRZ bis 0,1		GRZ bis 0,7
	GRZ bis 0,2		GRZ bis 0,8
	GRZ bis 0,3		GRZ bis 0,9
	GRZ bis 0,4		GRZ bis 1,0
	GRZ bis 0,5		Abgrenzung des Untersuchungsgebiets
	GRZ bis 0,6		Abgerissene Gebäude mit Hausnummer
	GRZ bis 0,7		Wohngebäude
	GRZ bis 0,8		Gebäude für die Wirtschaft oder Gewerbe
			Öffentliche Gebäude

6 Plan: Gebäudenutzung (Stand Juni 2017)



LEGENDE	
<i>Gebäudenutzung</i>	
	Reine Wohnnutzung
	Wohnen im OG
	Öffentliche Einrichtung
	Dienstleistung
	Handel/Laden
	Gastronomie
	Gewerbe/Handwerk
	Mischnutzung Handel/Dienstleistung
	Museumsnutzung (Ausstellung)
	Sonstige Gebäude (z.B. Nebengeb., Lager)
	Leerstand (Wohnen)
	Leerstand (Gewerbe)
	Abgerissenes Gebäude
	Im Kataster ergänztes Gebäude
	Durchfahrt / Durchgang
	Abgrenzung des Untersuchungsgebiets

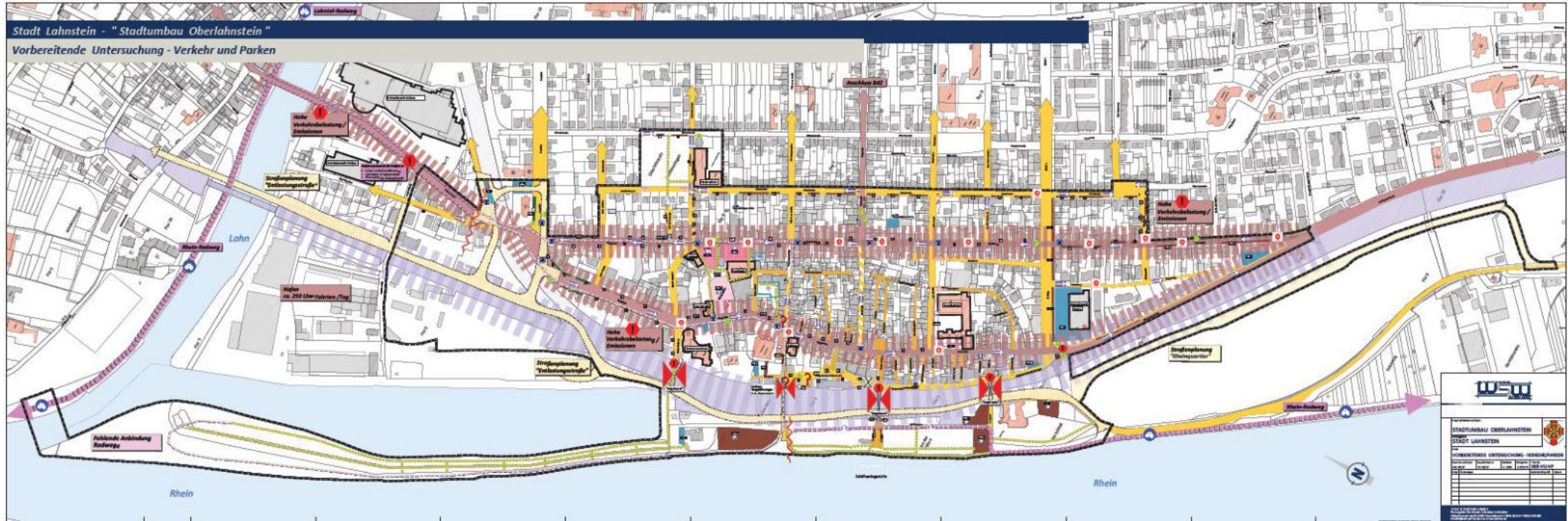
7 Plan: Gebäudezustand (Stand Juni 2017)



LEGENDE:

	<i>Sanierungsbedarf</i>
	<i>Erheblicher Sanierungsbedarf</i>
	<i>Guter Gebäudezustand</i>
	<i>Denkmalzone</i>
	<i>Einzeldenkmäler</i>
	<i>Positiv stadtbildprägende Gebäude</i>
	<i>Stadtbildprägende Türme</i>
	<i>Abgrenzung des Untersuchungsgebiets</i>
	<i>Abgerissene Gebäude mit Hausnummer</i>
	<i>Nebengebäude</i>
	<i>Öffentliche Gebäude</i>

8 Plan: Verkehr (Stand Juni 2017)



Legende

Verkehr

- Bahnanlage mit Barrierewirkung
- Unterführung
- Brachliegende Bahnanlage
- Publikumsrelevante Nutzungen
- Hauptverkehrsstraße
- Mischverkehrsfläche
- Fußgängerzone

- Verkehrsberuhigter Bereich
- Tempo-30-Zone
- Einbahnstraße (Fahrtrichtung)
- Anfang und Ende einer Einbahnstraße
- Sackgasse
- Anliegerstraße
- Regionaler Radweg
- Getrennte Führung des Radverkehrs entlang Straße
- Ende der gesonderten Radwegführung
- Führung des Radverkehrs entlang Straße
- Gemeinsamer Fuß- und Radweg

- Fußweg
- Einseitiger Gehweg an Straße
- Zu schmaler / kein Gehweg
- Öffentliche Parkflächen
- Größere öffentliche Parkplätze
- Markierte Längsparkplätze an öffentl. Straßen
- Anzahl der Parkplätze
- * Die angegebene Zahl ist nur ein Beispielwert
- Parkraumbewirtschaftung
- Mit Parkschein, Mo-Do 8-18 h, Fr 8-12 h und Parkscheibe, Mo-Fr 12-18 h, Sa 8-12 h, dabei
- Parkscheibe bis 1/2 Stunde, Mo-Fr 12-18 h, Sa 8-12 h
- Parkscheibe bis 2 Stunden, Mo-Fr 12-18 h, Sa 8-12 h

- Parkscheibe bis 4 Stunden, Mo-Fr 12-18 h, Sa 8-12 h
- Nur Parkschein, Mo-Do 8-18 h, Fr 8-12 h
- Nur Parkscheibe bis 2 h, Mo-Fr 8-18 h, Sa 8-12 h
- Ohne Gebühr und zeitliche Begrenzung
- Behindertenparkplätze
- Größere private Stellplatzflächen - ab ca. 5 Stellplätze -
- Tiefgarage mit Umgrenzung
- Abgrenzung des Untersuchungsgebiets

9 Fragebogen zur Bürgerbeteiligung

	<p>Fragebogen zur Entwicklung des Innenstadt- bereiches von O b e r l a h n s t e i n</p>
---	--

Die Stadt Lahnstein wurde in das Förderprogramm: „Stadtumbau“ aufgenommen. Das Gebiet umfasst den Innenstadtbereich von Oberlahnstein. Der Ihnen vorliegende Fragebogen soll dazu dienen, Beurteilungsgrundlagen über den Bedarf an öffentlichen und privaten Maßnahmen zu gewinnen. Darüber hinaus ist Ihre Sicht der strukturellen und städtebaulichen Verhältnisse sowie Ihre Bereitschaft an einer Mitwirkung bei der Erstellung eines Entwicklungskonzeptes für den Stadtkern von Oberlahnstein von Interesse.

Die Stadt Lahnstein sichert Ihnen verbindlich zu, dass Ihre Angaben ausschließlich zu den o. a. Zwecken verwendet und nicht an Dritte weitergegeben werden.

Name:	
Grundstück (Straße, Haus-Nr.)	
Tel.-Nr. (freiwillig):	

1. Sind Sie

Eigentümer	Ja	<input type="checkbox"/>	Nein	<input type="checkbox"/>
Mieter	Ja	<input type="checkbox"/>	Nein	<input type="checkbox"/>

2. Gibt es Änderungswünsche an Ihrem Gebäude/an Ihrer Wohnung?

Nein, alles in Ordnung	<input type="checkbox"/>
Vielleicht, sofern Fördermittel zur Verfügung stünden	<input type="checkbox"/>
Ja	<input type="checkbox"/>

3. Würden Sie unter Umständen die Gelegenheit nutzen, Maßnahmen im Zuge des Stadtumbauprogramms durchzuführen

Ja	<input type="checkbox"/>
Vielleicht	<input type="checkbox"/>
Nein, kein Interesse	<input type="checkbox"/>
Nein, nicht notwendig	<input type="checkbox"/>

4. Welche Art von Maßnahmen halten Sie für notwendig, vorstellbar oder wünschenswert?

Dachdeckung erneuern	<input type="checkbox"/>
Fassaden renovieren	<input type="checkbox"/>
Neue Fenster einbauen	<input type="checkbox"/>
Wärmedämmende Maßnahmen	<input type="checkbox"/>
Sanitäreinrichtungen einbauen / erneuern	<input type="checkbox"/>
Heizung einbauen / erneuern	<input type="checkbox"/>
Wohnungsgrundriss verändern	<input type="checkbox"/>
Fußboden erneuern	<input type="checkbox"/>
Reparatur/Einbau Gas-, Wasser-, Stromleitungen	<input type="checkbox"/>
Dachumbau, Anbau, Aufstockung	<input type="checkbox"/>
Maßnahmen zur Barrierefreiheit	<input type="checkbox"/>

Nichts davon, sondern:

Geplante Investitionssumme:

Euro

5. Sofern Sie in den letzten Jahren schon Sanierungs-/ Renovierungsarbeiten durchgeführt haben, aus welchen Gründen?

Es handelte sich um dringende, nicht aufschiebbare Maßnahmen (z. B. Dacherneuerung, Heizungswechsel, o. ä.)	<input type="checkbox"/>
Es wurden nur die dringendsten Arbeiten durchgeführt, weitere Maßnahmen stehen noch an (siehe Frage 4.)	<input type="checkbox"/>
Verschiedene, bereits durchgeführte oder geplante Maßnahmen im privaten und öffentlichen Umfeld eröffnen mir eine bessere Perspektive für mein Anwesen zur	
Selbstnutzung: Wohnen	<input type="checkbox"/>
Selbstnutzung: Laden, Büro, Gewerbe	<input type="checkbox"/>
Vermietung: Wohnen	<input type="checkbox"/>
Vermietung: Laden, Büro, Gewerbe	<input type="checkbox"/>
Verkauf	<input type="checkbox"/>

6. Gibt es persönliche Pläne / Wünsche zu eventuellen Veränderungen bezüglich des Grundstücks

Verkauf	<input type="checkbox"/>
Tausch	<input type="checkbox"/>
Zukauf	<input type="checkbox"/>
Abrissmaßnahmen	<input type="checkbox"/>
Bauliche Ergänzungen	<input type="checkbox"/>
Keine Veränderung	<input type="checkbox"/>

7. Fühlen Sie sich in Ihrem Gebäude / Ihrer Wohnung gestört?

Nein, keine Probleme	<input type="checkbox"/>
Störungen durch Lärm (außer Verkehrslärm)	<input type="checkbox"/>
Störungen durch Verkehr (Lärm, Abgase)	<input type="checkbox"/>
Störungen anderer Art, und zwar durch	

8. Zahl der im Haushalt vorhandenen PKW:

Wo werden diese abgestellt? (bitte oben Anzahl angeben und hier zutreffendes ankreuzen)

In Garage auf eigenem Grundstück	<input type="checkbox"/>
In Garage auf fremdem Grundstück	<input type="checkbox"/>
Auf Stellplatz auf eigenem Grundstück	<input type="checkbox"/>
Auf Stellplatz auf fremdem Grundstück	<input type="checkbox"/>
Auf öffentlichen Flächen	<input type="checkbox"/>
Auf öffentlichen Flächen mit Parkausweis („Anwohnerparken“)	<input type="checkbox"/>

9. Gibt es etwas im Stadtkern von Oberlahnstein, das Sie als problematisch empfinden, das Ihnen fehlt oder das Sie gerne ändern würden?

Nein, alles in Ordnung	<input type="checkbox"/>
Ja, mir fehlt	
Ja, Folgendes müsste aus meiner Sicht verändert werden	

10. Wo liegen nach Ihrer Meinung die wichtigsten Aufgaben bei der Entwicklung des Innenstadtbereiches?

(Bitte die Reihenfolge der Bedeutung von 1 = „sehr wichtig“ bis 5 = „am wenigsten wichtig“ angeben)

Neugestaltungen im öffentlichen Raum (Straßen, Wege, Plätze)	<input type="checkbox"/>
Änderung der Verkehrssituation (fließender Verkehr)	<input type="checkbox"/>
Verbesserung der Parksituation im öffentlichen Raum	<input type="checkbox"/>
Modernisierung / Instandsetzung von Wohn- und Geschäftsgebäuden	<input type="checkbox"/>
Verbesserung der Wohnverhältnisse	<input type="checkbox"/>
Bewältigung der Leerstandsproblematik	<input type="checkbox"/>
Wohnen	<input type="checkbox"/>
Gewerbe/Einzelhandel	<input type="checkbox"/>
Verbesserung der Einkaufsmöglichkeiten	<input type="checkbox"/>
Täglicher Bedarf	<input type="checkbox"/>
Sonstiges (ggf. benennen)	<input type="checkbox"/>

11. Wie viele Personen leben insgesamt in Ihrem Haushalt?

	Personen
Unter 6 Jahren	Person/en
6 - 17 Jahre	Person/en
18 - 44 Jahre	Person/en
45 - 60 Jahre	Person/en
61 - 80 Jahre	Person/en
Über 80 Jahre	Person/en

12. Wie sind Sie dem Stadtumbauprogramm gegenüber eingestellt?

Positiv, ich möchte mich im Privatbereich beteiligen	<input type="checkbox"/>
Ich plane keine Maßnahmen, finde die Idee aber gut	<input type="checkbox"/>
Ich habe noch keine Meinung, es kommt darauf an	<input type="checkbox"/>
Negativ, ein Stadtumbaugebiet ist keine gute Idee	<input type="checkbox"/>

13. Ich möchte noch folgendes anmerken / folgendes ist mir wichtig:

Sollten Sie Fragen haben oder Hilfestellung beim Ausfüllen des Bogens benötigen, steht Ihnen die Stadtverwaltung unter der Tel. Nr. 02621 / 914-163 bzw. 02621 / 914-242 gerne zur Verfügung.

10 Abbildungsverzeichnis

Abbildung 1: Untersuchungsbereich für die Vorbereitende Untersuchung (Quelle: WSW & Partner, Stand Mai 2017)	11
Abbildung 2: Ausschnitt aus dem Flächennutzungsplan der Stadt Lahnstein, Stand 1999, mit Abgrenzung des ehemaligen Sanierungsgebiets in Oberlahnstein (rote Umgrenzung)	17
Abbildung 3: Lage der Stadt Lahnstein (Quelle: Landschaftsinformationssystem der Naturschutzverwaltung Rheinland-Pfalz LANIS 2017, aufgerufen unter: http://map1.naturschutz.rlp.de/kartendienste_naturschutz/index.php , Stand 5. September 2017).....	18
Abbildung 4: Nahverkehrslinien in der Region Koblenz (Quelle: DB 2017, https://bauinfos.deutschebahn.com/rheinland-pfalz , Stand 5. September 2017).....	19
Abbildung 5: Liniennetzplan (Quelle: Verkehrsverbund Rhein-Mosel (Quelle: VRM, 2017, http://www.vrminfo.de/fileadmin/user_upload/Liniennetzplan_2017... , Stand 8. September 2017)	20
Abbildung 6: Flächennutzungsplan der Stadt Lahnstein, Stand 1999. Ausschnitt mit ungefähre Abgrenzung des Untersuchungsgebietes (hellblaue Linie) (Quelle: Stadt Lahnstein, 1999, bearbeitet durch WSW & Partner)	21
Abbildung 7: Abgrenzung des Untersuchungsgebiets (rote Linie) und der Bebauungspläne Nr. 22 - Entlastungsstraße (blau), Nr. 45 - Rheinquartier Lahnstein, Teilgebiet Nord (grün), Nr. 1 - Altstadtsanierung Lahnstein, Deckblatt 1 (orange), Nr. 2 - Altstadtsanierung Lahnstein, 1. Änderung (gelb), Nr. 19 - Altstadtsanierung Lahnstein: Hochstraße / Burgstraße / Hintermauergasse / Frühmesserstraße (rot) sowie Nr. 3 - Altstadtsanierung Lahnstein (violett) (Quelle: WSW & Partner)	22
Abbildung 8: Planzeichnung Bebauungsplan Nr. 22 - Entlastungsstraße.....	23
Abbildung 9: Planzeichnung Bebauungsplan Nr. 45- Rheinquartier Lahnstein, Teilgebiet Nord	24
Abbildung 10: Planzeichnung Bebauungsplan Nr. 1 - Altstadtsanierung Lahnstein, Deckblatt 1	25
Abbildung 11: Planzeichnung Bebauungsplan Nr. 2 - Altstadtsanierung Lahnstein, 1. Änderung	26
Abbildung 12: Planzeichnung Bebauungsplan Nr. 19 - Altstadtsanierung Lahnstein: Hochstraße / Burgstraße / Hintermauergasse / Frühmesserstraße	27
Abbildung 13: Planzeichnung Bebauungsplan Nr. 3 - Altstadtsanierung Lahnstein (Quelle: Stadt Lahnstein 1983)	28
Abbildung 14: Untersuchungsbereich für die Vorbereitenden Untersuchungen, Stand Mai 2017	30
Abbildung 15: Anteile der sanierungsbedürftigen Gebäude im Untersuchungsgebiet (100 % = ca. achthundert Gebäude) (WSW & Partner)	32
Abbildung 16: Gebäudezustand in einem Ausschnitt des Untersuchungsgebiets (Quelle: WSW & Partner, Stand Juni 2017).....	34
Abbildung 17: Gebäude mit Sanierungsbedarf in der Bürgermeister-Müller-Straße (Quelle: WSW & Partner)	34
Abbildung 18: Gebäude mit Sanierungsbedarf in der Hochstraße (Quelle: WSW & Partner)	34
Abbildung 19: Gebäude mit Sanierungsbedarf in der Adolfstraße (Quelle: WSW & Partner)	35
Abbildung 20: Gebäude mit (erheblichem) Sanierungsbedarf in der Weißergasse (Quelle: WSW & Partner)	35
Abbildung 21: Ergebnis der Bürgerbefragung - Schwerpunkte privater Sanierungsmaßnahmen nach Gewerken (WSW & Partner).....	36
Abbildung 22: Anteile der Eigentümer und Mieter im Untersuchungsgebiet (WSW & Partner).....	36
Abbildung 23: Quartiersweise bauliche Dichte im Innenstadtbereich. Ausschnitt aus dem Untersuchungsgebiet (Plan „Bauliche Dichte“); rot: GRZ bis 1,0; orange: GRZ bis 0,9; gelb: GRZ bis 0,8 (Quelle: WSW & Partner, Stand Juni 2017)	38
Abbildung 24: Lage der städtischen Grünflächen im Untersuchungsgebiet (Quelle: LANIS 2017, http://map1.naturschutz.rlp.de/kartendienste_naturschutz/index.php , Stand 15. September 2017)	39
Abbildung 25: Rheinanlagen (Quelle: WSW & Partner)	40
Abbildung 26: Hafendamm mit Hafenköpfchen (Quelle: WSW & Partner)	41
Abbildung 27: Unterführungen von der Innenstadt zum Rhein von links nach rechts: Verlängerungen von Zollgasse, Brunnenstraße, Kirchstraße, Katharinengasse (Quelle: WSW & Partner)	41
Abbildung 28: Schillerpark (Quelle: WSW & Partner)	41

Abbildung 29: Schwerpunktbereiche mit stadtbildprägender Bausubstanz (Quelle: WSW & Partner, Stand Juni 2017)	42
Abbildung 30: Hochstraße (Quelle: WSW & Partner).....	43
Abbildung 31: Gebäude mit Gestaltmängeln (Quelle: WSW & Partner).....	43
Abbildung 32: Gebäude in der Denkmalzone der Adolfstraße (Quelle: WSW & Partner).....	44
Abbildung 33: Hexenturm (links und Mitte) sowie Weinsberger Turm (rechts) (Quelle: WSW & Partner).....	44
Abbildung 34: Beispiele denkmalgeschützter Gebäude im Untersuchungsgebiet (Quelle: WSW & Partner)	47
Abbildung 35: Ausschnitt leerstehende Einzelhandels- und Gewerbeflächen sowie Wohnflächen im Untersuchungsgebiet (Stand Sommer 2017)	49
Abbildung 36: Leerstehende Einzelhandelsflächen in der Hochstraße und Burgstraße (Quelle: WSW & Partner)	49
Abbildung 37: Leerstehende Wohngebäude in Fischergasse, Adolfstraße und Weißergasse (Quelle: WSW & Partner).....	50
Abbildung 38: Ergebnisse der Bürgerbefragung zu den wichtigsten Aufgaben bei der Entwicklung des Stadtkerns (Quelle: WSW & Partner).....	51
Abbildung 39: Anteile der Gebäudenutzungen im Untersuchungsgebiet (WSW & Partner).....	52
Abbildung 40: Nutzungsmischung im Innenstadtbereich des Untersuchungsgebiets (Quelle: WSW & Partner)	53
Abbildung 41: Nutzungsmischung im Untersuchungsgebiet (Quelle: WSW & Partner).....	53
Abbildung 42: Karte „Zentrale Orte und Versorgungsgebiete“, Planungsgemeinschaft Mittelrhein-Westerwald, 2006.....	56
Abbildung 43: Einzelhandels- und Dienstleistungsbetriebe in der Hochstraße (Quelle: WSW & Partner)	57
Abbildung 44: Einzelhandels- und Dienstleistungsbetriebe in der Burgstraße (Quelle: WSW & Partner).....	58
Abbildung 45: Einzelhandels- und Dienstleistungsbetriebe in Adolfstraße (Quelle: WSW & Partner)	58
Abbildung 46: Lage des großflächigen Einzelhandels von Oberlahnstein (Quelle: Openstreetmap)	59
Abbildung 47: Rathaus in der Kirchstraße und -Service-Center in der Westallee (Quelle: WSW & Partner).....	62
Abbildung 48: Freiherr-vom-Stein-Schule in der Gymnasialstraße (Quelle: WSW & Partner).....	62
Abbildung 49: Berufsbildende Schule in der Schulstraße (Quelle: WSW & Partner)	63
Abbildung 50: Stadthalle am Salhofplatz (Quelle: WSW & Partner)	64
Abbildung 51: Evangelische Kirche in der Nordallee (Quelle: WSW & Partner).....	64
Abbildung 52: St.-Martin-Kirche in der Pfarrgasse (Quelle: WSW & Partner).....	65
Abbildung 53: Hexenturm am Salhofplatz (Quelle: WSW & Partner)	65
Abbildung 54: Stadtmauerhäuschen in der Hintermauergasse (Quelle: WSW & Partner)	66
Abbildung 55: Martinsschloss (Quelle: WSW & Partner)	66
Abbildung 56: Altes Rathaus in der Hochstraße (Quelle: WSW & Partner)	67
Abbildung 57: Altenzentrum in der Hochstraße (Quelle: WSW & Partner).....	67
Abbildung 58: Hochstraße (oben) und Adolfstraße (unten) (Quelle: WSW & Partner).....	70
Abbildung 59: Auswertung Bürgerbefragung: „Fühlen Sie sich in Ihrem Gebäude / Ihrer Wohnung gestört? (Quelle: WSW & Partner).....	71
Abbildung 60: Ergebnisse der Bürgerbefragung zu den wichtigsten Aufgaben bei der Entwicklung des Stadtkerns (Quelle: WSW & Partner).....	72
Abbildung 61: Parkplätze in der Innenstadt: Turmplatz, Salhofplatz und Rathaus (Quelle: WSW & Partner)	73
Abbildung 62: Parkplätze in den Rheinanlagen (Quelle: WSW & Partner)	73
Abbildung 63: Bahnhof und Bahnsteig (Quelle: WSW & Partner).....	74
Abbildung 64: Haltestellen im Untersuchungsgebiet in Oberlahnstein (Plan Verkehr, Anhang 8, Seite 130).....	75
Abbildung 65: Fußläufige Verbindung am Salhofplatz, Tiefgarage Blankenberg und Hochstraße sowie vom Bahnhof in die Innenstadt (Quelle: WSW & Partner)	76
Abbildung 66: Unterführungen von der Innenstadt zum Rhein von links nach rechts: Verlängerungen von Zollgasse, Brunnenstraße, Kirchstraße, Katharinengasse (Quelle: WSW & Partner)	77
Abbildung 67: Radwege im Untersuchungsgebiet (Plan „Verkehr“)	78

Abbildung 68: Unterführung an der Kirchstraße (Quelle: WSW & Partner)	78
Abbildung 69: Bevölkerungsentwicklung der Stadt Lahnstein (Quelle: Darstellung nach Daten des Stat. Landesamtes Rheinland Pfalz, 2017)	79
Abbildung 70: Verteilung der Altersgruppen in der Stadt Lahnstein (Quelle: WSW & Partner)	81
Abbildung 71: Befragungsergebnis hinsichtlich der privaten Einstellung (Quelle: WSW & Partner)	84
Abbildung 72: Befragungsergebnis hinsichtlich der privaten Mitwirkungsbereitschaft (WSW & Partner).....	84
Abbildung 73: Auftaktveranstaltung in Lahnstein (Quelle: WSW & Partner)	86
Abbildung 74: Ideen für einen „Arbeitstitel“ der Entlastungsstraße (Klausurtagung, 15. November 2017)	93
Abbildung 75: Leitbildentwicklung für (Ober)lahnstein (Klausurtagung, 15. November 2017)	95
Abbildung 76: Vorgeschlagene Abgrenzung des Stadtumbaugebietes	97

11 Kosten- und Finanzierungsübersicht

Die Kosten- und Finanzierungsübersicht beinhaltet die zum derzeitigen Zeitpunkt mit Mitteln der Städtebauförderung vorgesehenen Maßnahmen. Sie ist nachfolgend mit dem Stand vom 30. Januar 2020 auszugsweise (ohne Leer-Einträge) abgedruckt.

A Ausgaben (einschl. Vermögenswerte)										
Kostengruppen	Gesamt förderungsfähige Kosten	nachrichtlich: in Bewilligungen berücksichtigte Kosten	Vorjahre bei Auszahlungen berücksichtigte Ausgaben	Rest der in Bewilligungen berücksichtigten Kosten	2018	2019	2020	2021	2022	2023 ff.
	Soll (T€)	Ist (T€)	Ist (T€)	Ist (T€)	Soll (T€)	Soll (T€)	Soll (T€)	Soll (T€)	Soll (T€)	Soll (T€)
1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11
1. Vorbereitung der Gesamtmaßnahme										
1.1 Vorbereitung nach § 140 BauGB	71	0	50	-50	21	0	0	0	0	0
1.1.1 Vorbereitende Untersuchungen / ISEK	71		50	-50	21					
				0						
1.2 Sonstige Vorbereitungsmaßnahmen	40	0	0	0	0	15	15	5	5	0
1.2.1 Öffentlichkeitsarbeit, Workshops zu Einzelprojekten	20			0		10	10			
1.2.2 Verfügungsfond	20			0		5	5	5	5	
1.3 Städtebauliche Planung	235	0	25	-25	115	40	35	0	2	0
1.3.1 Mobilitätsentwicklungskonzept mit Zählungen und Prognosen	80			0	80					
1.3.2 Machbarkeits- und Wirtschaftlichkeitsstudie für Erschließungsstraße	25		25	-25						
1.3.3 Aufstellung/Änderung Bebauungspläne für Erschließungsstraße	25			0			25			
1.3.4 Bebauungspläne zur Steuerung innergebietlicher Entwicklungen	25			0		15	10			
1.3.5 Leerstandsmanagement / Citymanagement	50			0	30	20				
1.3.6 Gestaltungsfibel oder -satzung	5			0	5					
1.3.7 Beleuchtungskonzept	5			0		5				
1.3.9 Fortschreibung ISEK	20			0					2	
				0						
1.4 Vergütung von Sanierungsträgern	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
	0			0						
1.5 Vergütung von sonstigen Beauftragten/Beratern	80	0	0	0	16	16	16	16	16	0
Beratung privater und öffentlicher Sanierungsmaßnahmen und sonstigen Beauftragten	80			0	16	16	16	16	16	0
	0			0						
AS1 Summe der Ausgaben der Vorbereitung	426	0	75	-75	152	71	66	21	23	0
2. Ordnungsmaßnahmen										

2.1	Vorbereitende Bodenordnung einschl. des Erwerbs von Grundstücken	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
2.2	Bodenordnung einschl. Grunderwerb	2.420	0	0	0	460	860	850	50	0	0
2.2.1	div. Grundstücke zur Herstellung der Erschließungsstraße (ca. 30000 qm)	2.200			0	400	800	800			
2.2.2	div. Grundstücke z.B. zur Herstellung von Parkplätzen	200			0	50	50	50	50		
2.2.3	div. Grundstücke für Artenschutz- und Ausgleichsmaßnahmen	20			0	10	10				
		0			0						
2.3	Umzug von Bewohnern und Betrieben	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
					0						
					0						
2.4	Freilegung von Grundstücken	280	0	0	0	100	100	80	0	0	0
2.4.1	div. Grundstücke zur Herstellung von Parkplätzen	80			0			80			
2.4.2	div. Grundstücke zur Herstellung der Erschließungsstraße	200			0	100	100				
		0			0						
2.5	Herstellung und Änderung von Erschließungsanlagen	13.830	0	0	0	440	870	6.308	2.412	2.070	1.770
2.5.1	Herstellung der Erschließungsstraße (Planung, Gutachten, Abstimm.proz.)				0						
2.5.1.1	Bodengutachten	15			0	15					
2.5.1.2	Artenschutzgutachten	5			0	5					
2.5.1.3	Anpassung/Überarbeitung Schallgutachten	10			0		10				
2.5.1.4	Vermessung	30			0	20	10				
2.5.1.5	Ausschreibung Planungsleistungen gem. VgV	40			0	40					
2.5.2	Objektplanung, Bauleitung				0						
2.5.2.1	Grundlagenermittlung / Vorentwurf	300			0	300					
2.5.2.2	Entwurf / Genehmigungsplanung	400			0		400				
2.5.2.3	Ausführungsplanung, Vorbereitung Vergabe	300			0		300				
2.5.3	Planung Ausgleichsmaßnahmen / CEF Maßnahmen	10			0	10					
2.5.4	Europaweite Ausschreibung	100			0		100				
2.5.5	Herstellung der Erschließungsstraße (Variante 1b gem. Machbarkeitsstudie)				0						
2.5.5.1	Straßenflächen (ohne Grunderwerb, siehe Pos. 2.2.1)	7.030			0			3	2	2.070	

2.5.5. 2	Ingenieurbauwerke: Überführungen	1.412			0			1	412		
2.5.5. 3	Ingenieurbauwerke: Unterführung Frankenstraße	1.288			0			1.288			
2.5.5. 4	Ingenieurbauwerke: Stützwände	1.020			0			1.020			
2.5.6	Herstellung der Ausgleichs- und ggf. CEF Maßnahmen	100			0	50	50				
2.5.7	Aufwertung / Gestaltung: Zollgasse (ca. 400 qm à 200 Euro)	80			0						80
2.5.8	Aufwertung / Gestaltung: Kirchstraße (ca. 450 qm à 200 Euro)	90			0						90
2.5.9	Aufwertung / Gestaltung Katharinengasse (ca. 500 qm à 200 Euro)	100			0						100
2.5.1 0	Ausbau: Fuß und Radweg zum Hafenköpfchen (ca. 2 qm à 100 Euro)	200			0						200
2.5.1 1	Lahnquerung am Hafenköpfchen	700			0						700
2.5.1 2	Parkdeck am Bahnhof	600			0						600
					0						
2.6	Sonstige Ordnungsmaßnahmen	590	0	0	0	0	60	150	205	135	40
2.6.1	div. Maßnahmen insbes. zwischen Hochstraße u. Bgm.-Müller-Straße (Entkernung)	150			0		50	25	25	25	25
2.6.2	Beschilderungssystem	15			0					15	
2.6.3	Beleuchtung historischer und sonst. touristisch bedeutsamer Bereiche	25			0		10				15
2.6.4	Aufwertung der Rheinanlagen / öffentl. WC	250			0			125	125		
2.6.5	Herstellung von zusätzl. dezentralen Parkplatzflächen	95			0					95	
2.6.6	Herstellung Stellplätze Weißergasse	55			0				55		
					0						
2.7	Ordnungsmaßnahmen als Ausgleichsmaßnahmen (§ 147 Satz 2 BauGB)	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
		0			0						
AS2	Summe der Ausgaben der Ordnungsmaßnahmen	17.120	0	0	0	1	1.890	7.388	2.667	2.205	1.810
3.	Baumaßnahmen										
3.1	Modernisierung und Instandsetzung privater Gebäude	1	0	0	0	100	100	100	100	100	500
3.1.1	private Modernisierungen gem. Mod. Richtl. (ca. vier Maßnahmen/Jahr à 25000 Euro)	1			0	100	100	100	100	100	500
					0						
3.2	Modernisierung und Instandsetzung gemeindeeigener Gebäude	2.600	0	0	0	0	1	1.600	0	0	0
3.2.1	Sanierung und Umnutzung "Altes Rathaus"	2.600			0			1	1.600	0	0
					0						

AS3	Summe der Ausgaben der Baumaßnahmen	3.600	0	0	0	100	100	1.100	1.700	100	500
4. Sonstige Ausgaben/Vermögenswerte											
4.1	Vor- und Zwischenfinanzierung	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
					0						
AS4	Summe der sonstigen Ausgaben/Vermögenswerte	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
A Summe sämtlicher Ausgaben einschl. der Vermögenswerte (AS1 bis AS4)											
		21.146	0	75	-75	1.252	2.061	8.554	4.388	2.328	2.310

E Einnahmen (einschl. Vermögenswerte)											
Einnahmearten	Gesamt maßnahmen- bedingte Ein- nahmen	nachricht- lich: in Bewilli- gungen be- rücksichtigte Einnahmen	Vorjahre bei Auszah- lungen be- rücksichtigte Einnahmen	Rest der in Bewilligun- gen berück- sichtigten Einnahmen	2017	2018	2019	2020	2021	2022ff.	
	Soll (T€)	Ist (T€)	Ist (T€)	Ist (T€)	Soll (T€)	Soll (T€)	Soll (T€)	Soll (T€)	Soll (T€)	Soll (T€)	
1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	
1. Zweckgebundene Einnahmen											
				0							
1.4 Ausbaubeiträge, Ablösung von Ausgleichsbeträgen	162	0	0	0	0	0	0	0	0	0	
1.4.1 Ausbaubeiträge: Zollgasse (70% von 80000 Euro)	56			0							
1.4.2 Ausbaubeiträge: Kirchstraße (40% von 90000 Euro)	36										
1.4.3 Ausbaubeiträge: Katharinengasse (70% von 100000 Euro)	70										
ES1 Summe der zweckgebundenen Einnahmen	162	0	0	0	0	0	0	0	0	0	
2. Sonstige Einnahmen/Vermögenswerte											
2.1 Wertsteigerung bei gemeindeeigenen privat nutzbaren Grundstücken, die dem Ausgleichsbetrag entsprechen	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	
	0			0							
2.2 Wertausgleich zu Lasten der Gemeinde für verbleibende Grundstücke	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	
	0			0							

ES2	Summe der sonstigen Einnahmen / Vermögenswerte	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11
3.	Städtebauförderungsmittel										
3.1	Städtebauförderungsmittel (Eigenanteil) der Gemeinde	0		0		0	0	0	0	0	0
3.2	Städtebauförderungsmittel des Landes, einschl. der darin enthaltenen Bundesfinanzhilfen	0		0		0	0	0	0	0	0
3.3	Verfügbarer Rest Städtebauförderungsmittel *) (Eigenanteil) der Gemeinde				0						
3.4	Verfügbarer Rest Städtebauförderungsmittel *) des Landes, einschl. Bundesfinanzhilfen				0						
ES3	Summe der Städtebauförderungsmittel	0		0	0	0	0	0	0	0	0
E	Summe sämtlicher Einnahmen einschl. der Vermögenswerte (ES1 bis ES3)	162		0	0	0	0	0	0	0	0

Gegenüberstellung:

-
162960
0

	Gesamt		Vorjahre	Rest	2018	2019	2020	2021	2022	2023 ff.	
	Soll (T€)	Ist (T€)	Ist (T€)	Ist (T€)	Soll (T€)	Soll (T€)	Soll (T€)	Soll (T€)	Soll (T€)	Soll (T€)	
A	Ausgaben (einschl. Vermögenswerte)	21.146		75	-75	1.252	2.061	8.554	4.388	2.328	2.310
E	Einnahmen (einschl. Vermögenswerte)	162		0	0	0	0	0	0	0	
	Überschuss (+) / Unterdeckung (-) Jahr	-20.984		-75	75	-1.252	-2.061	-8.554	-4.388	-2.328	-2.310
	Überschuss (+) / Unterdeckung (-) gesamt	-20.984		-75	0	-1.252	-3.313	11.867	16.255	-18.583	20.893

