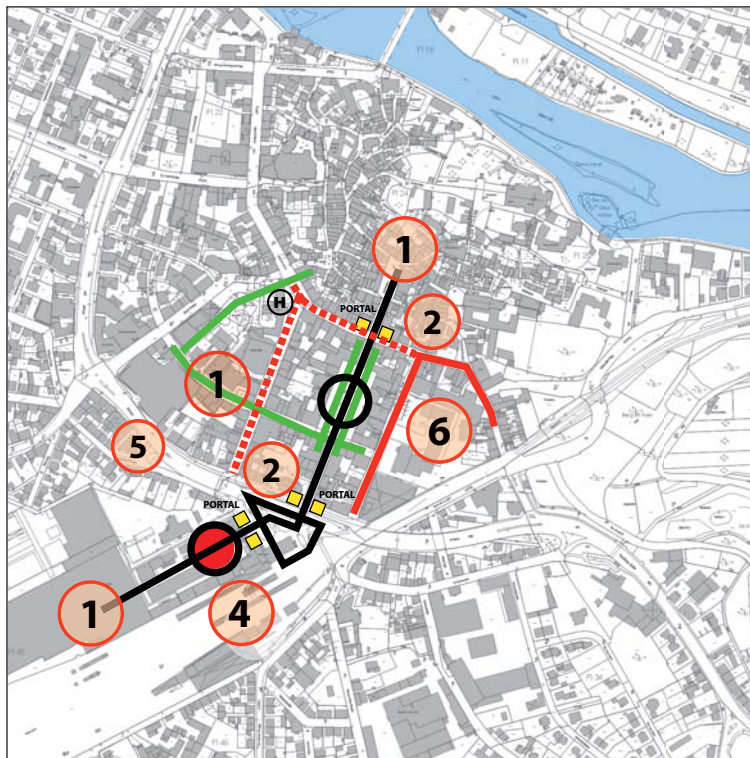


Aktive  
Kernbereiche  
in Hessen

1100 Limburg  
IM FLUSS DER ZEIT

AKTEURE  
GESTALTEN  
**RÄUME**  
VERBINDEN  
QUARTIERE



**LIMBURG AN DER LAHN**  
**INTEGRIERTES HANDLUNGSKONZEPT**  
TEIL 1 EINZELHANDELSKONZEPT  
TEIL 2 INNENSTADTKONZEPT

PLANERGRUPPE  
HYTREK  
THOMAS  
WEYELL  
WEYELL

**BBE**  
RETAIL EXPERTS

JULI 2010

AKTEURE  
GESTALTEN  
**RÄUME**  
VERBINDEN  
QUARTIERE

**LIMBURG AN DER LAHN  
INTEGRIERTES HANDLUNGSKONZEPT  
Teil 2 INNENSTADTKONZEPT  
JULI 2010**

**Auftraggeber**

**Der Magistrat der  
Kreisstadt Limburg a. d. Lahn**

Stadtentwicklungs- und Bauleitplanung  
Werner-Senger-Straße 10  
65549 Limburg  
Fon: 06431 203-0  
Fax: 06431 203-419  
e-mail: info@stadt.limburg.de

Projektleitung:  
Annelie Bopp-Simon

**Auftragnehmer**

**Planergruppe  
Hytrek, Thomas, Weyell und Weyell  
Architekten und Stadtplaner**

Taunusstraße 62  
65183 Wiesbaden  
Fon: 0611 20586-0  
Fax: 0611 20586-79  
e-mail: wi@htww.de

Reinhold Hytrek  
Jochen Menz  
Siegfried Zimny

**BBE Retail Experts**  
Unternehmensberatung  
GmbH & Co. KG

Aggripinawerft 30  
D-50678 Köln  
Fon: +49(0)221 93655-01  
Fax: +49(0)221 93655-101  
info@bbe-retail-experts.de  
www.bbe-retail-experts.de

## **Inhalt**

Vorwort	4
Zusammenfassung	5
Die Aufgabe: Ein integriertes Handlungskonzept für die Limburger Innenstadt	8
Geltungsbereich	9
Gesellschaftlicher Strukturwandel als Motor der Stadtentwicklung	11
Vorliegende Planungen und Konzepte	12
Das Kommunale Entwicklungskonzept für die Kreisstadt Limburg an der Lahn (vgl. Anlage)	13
Gesamtstadt Die „Strukturgebiete Wohnen“ in Limburg und wesentliche Wechselwirkungen mit dem Fördergebiet „Aktive Kernbereiche“	14
Fördergebiet „Passive“ Kernbereiche aktiv umgestalten	15
Übersichtsplan: „Passive“ Kernbereiche aktiv umgestalten	
Problemstellungen und Entwicklungspotenziale - Die SWOT-Analyse	16
Die Handlungsfelder auf Grundlage der SWOT-Analyse: THESEN	20
Ziele aus den Handlungsfeldern	27
Organisations- und Beteiligungsstruktur	28
Beteiligung der lokalen Akteure	31
Fazit und Wirkung der Veranstaltung am 11.11.2009	34
Projekt- und Datenblätter zu Projektorganisation, Zeitrahmen, Kostenrahmen	35
Stadt-Bilder zur Illustration von Sachverhalten und Projektideen	73
Kosten- und Finanzierungsübersicht	81
Zeit- und Maßnahmenplan	82
Das Innenstadtkonzept	83
<b>Anhang</b>	<b>84</b>
Planungsbedeutsame Statements (Kommunales Entwicklungskonzept 2009 TU Kaiserslautern)	
Verkehr - Stand der Diskussion (12/2008)	
Strukturgebiete WOHNEN in Limburg	

## **Vorwort**

Die Stadt Limburg macht durch das Projekt WERKStadt einen Entwicklungssprung, der Bereicherung und Herausforderung für die Innenstadt ist.

Für einzelne Maßnahmen liegen aus Planungsgutachten eine Vielzahl von Ideen vor, die auch in der Stadt diskutiert wurden.

Das Innenstadtkonzept formt aus den Erkenntnissen des Einzelhandelskonzeptes eine Palette von sechs Projekten, die viele bereits in der Stadt diskutierte Ideen integrieren.

Die Mittel des Programms für „Aktive Kernbereiche in Hessen“ helfen, diese sechs Projekte baulich zu realisieren.

Das den Bürgern wichtigste Anliegen, den öffentlichen Raum in Limburg ansehnlicher zu gestalten, findet in den beiden ersten Projekten RÄUME - VERBINDEN - QUARTIERE sowie AUF DER SUCHE NACH ÜBERSICHT seinen Niederschlag. Die vier ergänzenden Projekte sichern in vielen Handlungsfeldern, zusammen mit der interessierten Öffentlichkeit, die Akzeptanz aller Maßnahmen.

Die städtischen Gremien haben das Handlungskonzept beschlossen und werden mit der Unterstützung durch das Land Hessen die Limburger Innenstadt als „Aktiven Kernbereich“ im Sinne des Förderprogramms entwickeln.

Bürgermeister Martin Richard

## Zusammenfassung

Das außer Betrieb gegangene Ausbesserungswerk der Bahn wird durch das private Projekt WERKStadt schrittweise neu genutzt.

Große neue Verkaufsflächen in diesem Objekt der Industriekonversion bedeuten sowohl zentrumsnahe Angebote, die die Innenstadt attraktiver machen, als auch einen Entwicklungsschub für die gesamte Limburger Innenstadt. Dieser Entwicklungsschub birgt Chancen und Risiken gleichermaßen.

Ziel der Untersuchungen ist die Entwicklung eines Integrierten Handlungskonzeptes als Grundlage und Voraussetzung für die Anwendung des Förderprogramms „Aktive Kernbereiche“ in Hessen.

Zwei zeitgleich erarbeitete Gutachten ergeben zusammen das „Integrierte Handlungskonzept Limburg an der Lahn“ mit dem Teil 1 „Einzelhandelskonzept“ (Verfasser BBE, Köln) und dem Teil 2 „Innenstadtkonzept“ (HTWW, Wiesbaden). Die Konzepte sind miteinander abgestimmt.

In der Analyse der Stärken Schwächen, Chancen und Gefahren (SWOT-Analyse) wird herausgearbeitet, dass Limburg eine gute Ausgangsposition und Chancen im Wettbewerb mit konkurrierenden Städten hat.

Die Planungsaussagen bauen auf vorhandenen Untersuchungen auf, auch wenn kein beschlossenes Konzept für die Stadtentwicklung vorliegt. Für das Innenstadtkonzept ergänzen eigene Begehungen das vorliegende Bild der Stadt. Die Veranstaltung „Auf dem Weg zum Handeln“, in der lokale Akteure ihre Vorstellungen von zukünftigen Entwicklungen in den Planungsprozess einbrachten, war eine wichtige Korrektur, aber auch Bestätigung der bis dahin überlegten Projektideen.

Als **Handlungsfelder** wurden sechs Bereiche abgegrenzt, die für Diskussionen einen handhabbaren Rahmen abgeben.

- Verkehr und Öffentlicher Personennahverkehr ÖPNV
- Wohnen
- Handel und Gewerbe
- Kultur und Bildung
- Freizeit und Tourismus
- Grün/ Gestaltung/ Städtebauliche Dichte

Die Auswertung der einschlägigen Informationen, die eigene Einschätzung aus Begehungen, die Rückkopplung mit den Erkenntnissen des Einzelhandelskonzeptes und die Veranstaltung mit lokalen Akteuren führt zur Beschreibung der Stärken, Schwächen, Potenziale und Gefahren. Diese „SWOT-Analyse wird zu Zielen verdichtet. Einige wichtige Einzel-faktoren sind:

- Für den Förderbereich kann eine gute Ausgangsposition festgestellt werden.
- Gute Erreichbarkeit für Individual- und öffentlichen Verkehr, sowie ausreichender Parkraum lassen Spielraum für die notwendigen Verbesserungen, vor allem bei der Aufenthaltsqualität und besserer Gestaltung im öffentlichen Raum.
- Gebäude und Freiflächen zeigen in bestimmten Bereichen Reserven, die als Potenziale der Entwicklung Spielraum geben. Dies gilt für neue Wohnflächen ebenso wie für mehr gut gestaltetes Grün.
- Angebote für Jugendliche und junge Erwachsene werden seitens der lokalen Akteure erwartet.
- Die Bausubstanz im Fördergebiet bringt aus ihrer jeweiligen Entstehungszeit unterschiedliche Bedingungen für die im Einzelhandelskonzept vorgeschlagene

Modernisierung von Sortimenten und deren Präsentation mit. Zusammen mit den Anforderungen des energetisch optimierten Bauens sind hier zusammen mit den Eigentümern objektbezogene Lösungen zu entwickeln.

- Das Zusammenwirken von qualifizierter Beratung mit dem Kernbereichsmanagement kann gute Lösungen sicherstellen.
- Für Bereiche, in denen Aktivitäten erkennbar werden, sollten qualifizierte Blockkonzepte erarbeitet werden.
- Neben den Kernbereichen des Einzelhandels liegen Bereiche mit Nebennutzungen, die dem Wert ihrer räumlichen Lage in der Stadt nicht mehr entsprechen. Sie stellen ein Potenzial für Wohnformen dar, die den Bedürfnissen spezieller Gruppen (z.B. Einpersonenhaushalte, Senioren, u. a.) Rechnung tragen können und damit dem Kernbereich neue, aktive Elemente hinzufügen.

Der **Geltungsbereich** für das Programm Aktive Kernbereiche in Hessen entspricht unverändert der Programmanmeldung. Im Geltungsbereich sollen in den Handlungsfeldern die folgenden **Ziele** gelten:

#### *Wirtschaft*

Ziele der Einzelhandelsentwicklung mit Aufwertungen im Öffentlichen Raum verbinden, um den Kernbereich zu aktivieren. Qualitätsoffensive für Angebot und Präsentation

#### *Öffentlicher Raum*

Durchgängiges System der Orientierung und Information einrichten. Vorhandene Ressourcen weiter entwickeln.

#### *Wohnen*

Durch Wohnformen, die zur Innenstadt passen, neue Bewohner in die Innenstadt ziehen.

#### *Verkehr*

Neuen Konsens für den Verkehr in der Innenstadt entwickeln, damit Aufenthaltsqualität möglich wird.

#### *Grün/ Gestaltung/ Dichte*

Die sorgfältige Stadtbildpflege auch in der Neustadt und im öffentlichen Raum anwenden. Städtisches Grün maßvoll einsetzen. Flächenpotenziale in Gebäuden und im Freien nutzen.

#### *Kultur/ Bildung*

Höhere Bildungseinrichtung ansiedeln. Angebot für unterschiedliche Alters- und Lebensstilgruppen diversifizieren

Aus den vorangegangenen Untersuchungen und Bewertungen sowie aus der Abstimmung mit dem Einzelhandelskonzept wurden insgesamt sechs Projektideen entwickelt und bilden das Handlungskonzept für die Innenstadt.

Die sechs Projekte sind:

### **1 RÄUME- VERBINDEN- QUARTIERE**

Aufwerten der verbindenden Hauptachse und ihrer Abschnitte

### **2 AUF DER SUCHE NACH ÜBERSICHT FUSSGÄNGERLEITSYSTEM**

Wettbewerbsprojekt - Neue Architekturelemente gliedern die Übergänge zwischen den Quartieren.

### **3 AKTEURE GESTALTEN RÄUME - BAUbar**

Information - Kommunikation - Ideen  
Aus Kommunikation entstehen Ideen und daraus Projekte für ein aktives Limburg.

**4 UMGESTALTUNG DES EHEMALIGEN  
POSTHOFES ZU EINEM  
STÄDTISCHEN PLATZ**

Tagung und Tourismus in Bahnhofsnähe  
Ein gastlicher Ort für Gruppen aller Art  
am Eingang zur WERKStadt

**5 WOHNEN IN DER INNENSTADT**

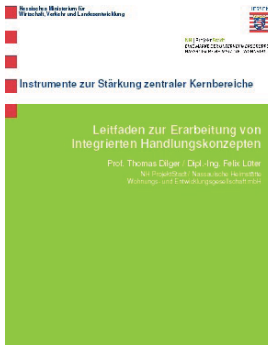
Wohnkonzepte in der Innenstadt -  
Besondere Wohnformen als wertvoller  
Beitrag zur belebenden Stabilisierung im  
Kernbereich.

**6 LEBEN IN LEERE RÄUME -  
LEERSTANDSMANAGEMENT**

Zwischennutzung gegen blinde Fenster  
„Passive“ Gebäude und Freiflächen  
aktivieren

Nach ihrer Beschlussfassung soll die-  
ses Handlungskonzept Grundlage sein  
für die weitere Vorbereitung durch die  
Verwaltung und die Organisation des Be-  
teiligungsprozesses durch das Kernbe-  
reichsmanagement (DSK/ Strunk).

Die Kosten- und Zeitvorschau für die  
Jahre der Programmdurchführung (2010-  
2015) wurden entsprechend dem Pla-  
nungsstand ermittelt und schließen ab  
mit Gesamtkosten von 6.998.940 EUR.



## Die Aufgabe: Ein integriertes Handlungskonzept für die Limburger Innenstadt

Grundlagen der folgenden Überlegungen zur Aufgabenstellung sind zum einen die Zielsetzungen des Förderprogramms „Aktive Kernbereiche in Hessen“ und zum anderen der Leitfaden zur Erarbeitung von „Integrierten Handlungskonzepten“, die im Auftrag des Hessischen Ministeriums für Wirtschaft, Verkehr und Landesentwicklung als „Instrument“ zur Stärkung zentraler Kernbereiche herausgegeben wurden.

Ausdrücklich wird hervorgehoben, dass ein integriertes Handlungskonzept kein festgestellter „Masterplan“, sondern ein kontinuierlich weiter zu entwickelndes Planungsinstrument darstellt. Herausgestellt werden das:

- prozesshafte Verfahren, das auf Fortschreibung angelegt ist und
- die konsensuale Erarbeitung durch das frühzeitige Einbeziehen aller relevanten Akteure.

Weiterhin von Bedeutung ist der konkrete Gebietsbezug zum innerstädtischen Kernbereich Altstadt, Neustadt/ Neumarkt und Bahnhofsquartier – jedoch unter Betrachtung dieses abgegrenzten Gebietes im Kontext seines Umfeldes (z.B. Zusammenhang: Verkehr, Wohnen, Einzelhandel etc.).

Ein Schlüsselbegriff ist die so genannte „integrierte Gesamtschau“ auf das Projektgebiet einschließlich seines Umfeldes. Dieser Begriff zielt ab auf die Vertiefung des Verständnisses für Zusammenhänge städtischer Teilräume durch soziale Interaktionen (komplexe Überlagerungen von Gewerbe, Verkehr, Tourismus, Unterhaltung etc.) mit dem Ziel, vorhandene Problemstellungen präziser, auch im Hinblick auf die Be-

wußtseinslagen betroffener Akteure einschätzen zu können. Aus diesem Grund werden nicht isolierte Teilräume, sondern integrierte **Themenfelder** benannt, die für den innerstädtischen Kernbereich von Bedeutung sind.

Zur Vermeidung reiner Anhäufung von Information ist eine zielorientierte Auswertung vorhandener Daten und Sachverhalte bzw. Planungen vorzunehmen und diese schon frühzeitig auf die Themenfelder zu beziehen.

Die Betrachtung dieser Themenfelder führt in der Analysephase zur Gegenüberstellung von Stärken, Schwächen, Chancen und Risiken, der sog. SWOT-Analyse, die dann themenfelderbezogen als Grundlage für die Akteursbeteiligung dient und mit dem jeweiligen Detailwissen von Akteuren und Betroffenen konfrontiert und gegebenenfalls modifiziert wird. Der so erzielte Konsens leitet zur eigentlichen Konzeptphase über, in der nach Entwicklung eines konsensfähigen Leitbildes und der endgültigen Definition von Handlungsfeldern Maßnahmen formuliert werden können. Diese fließen in ein Gesamtkonzept ein und werden nach der Erarbeitung des Zeit- und Finanzierungsplans unter Beteiligung der Öffentlichkeit diskutiert und von den städtischen Gremien beschlossen.

### Besonderheiten

Aufgrund der besonderen Bedeutung Limburgs als Einzugsgebiet für den ländlichen Regionalraum zwischen den Ballungszentren Rhein-Main und Rhein/Ruhr wird parallel ein Einzelhandelskonzept erarbeitet, das als integraler Bestandteil in das Konzept eingearbeitet wird. Eine weitere Besonderheit ergibt sich aus der Tatsache, dass kein städtebaulicher Rahmenplan vorliegt. Deshalb wurde in der Analysephase unter dem Begriff „Strukturgebiete – Wohnen in Limburg“ eine Charakterisierung der Stadteile mit Kernbereichsrelevanz dargestellt.

Das hier vorliegende Handlungskonzept ist als Programm eines anschlussfähigen kontinuierlichen Planungs- und Beteiligungsprozesses zu betrachten.

### **Geltungsbereich**

Die Aufnahme in das Städtebauförderprogramm „Aktive Kernbereiche in Hessen“ erfolgte auf der Grundlage der Bewerbung vom August 2008 mit dem Projekttitle „Räume-Verbinden-Quartiere“. Integrierte Innenstadtentwicklung in Limburg.

Für die Förderung von Einzelmaßnahmen aus dem Programm „Aktive Kernbereiche in Hessen“ gilt der Grundsatz der gebietsbezogenen Förderung. Aus diesem Grunde ist eine förmliche Festlegung des Fördergebietes erforderlich.

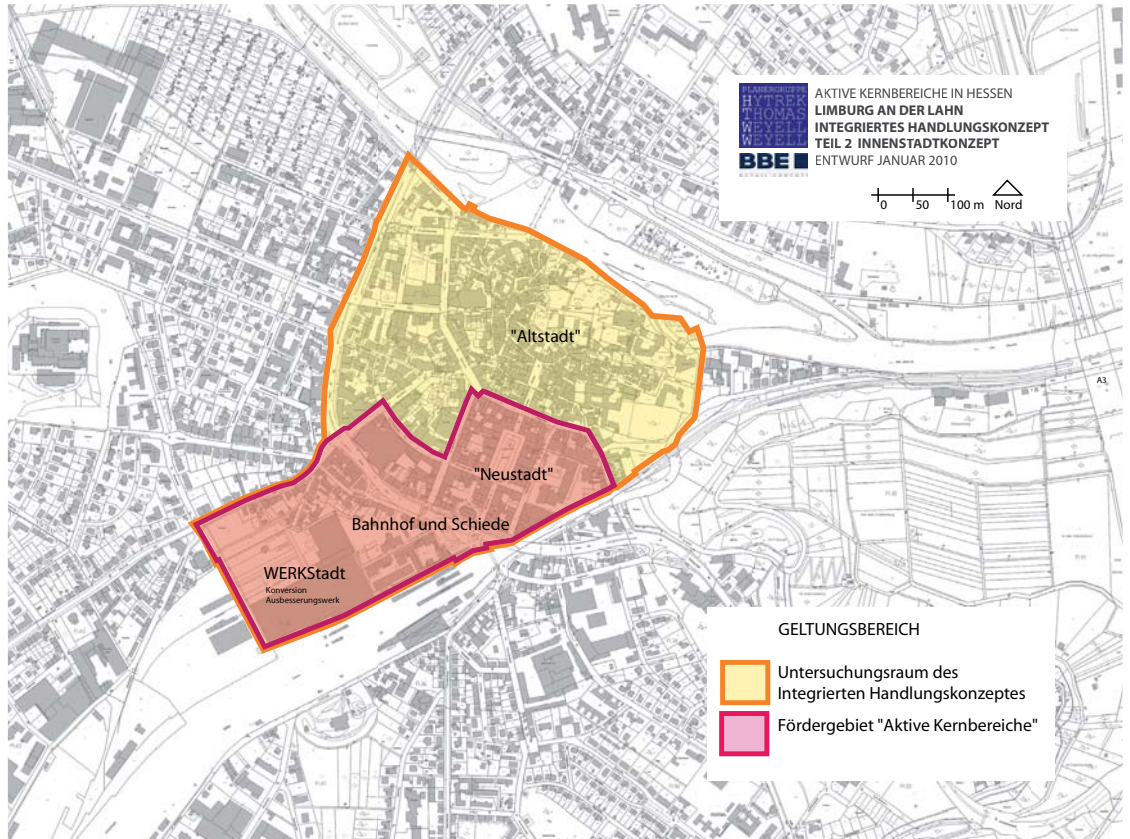
Die Stadtverordnetenversammlung hat am 29.06.2009 das Fördergebiet gemäß § 171b BauGB als Stadtumbaugebiet „Limburger Altstadt / Neustadt und Bahnhofsgelände“ festgelegt.

Das Fördergebiet umfasst einen Teil der Limburger Neustadt einschließlich Fußgängerzonen und Neumarkt sowie das Bahnhofsgelände mit dem angrenzenden ehemaligen Ausbesserungswerk der Deutschen Bahn. Die Schiede als innerstädtische Haupterschließung bildet die Schnittstelle und den Übergang zwischen den Quartieren.

Das Fördergebiet wird nordwestlich durch die Diezer Straße zwischen Schaumburger Straße und Werner-Senger-Straße sowie Hospitalstraße begrenzt. Die nordöstliche Grenze bilden die Grabenstraße (ab Einmündung Hospitalstraße) und die Frankfurter Straße. Im Südosten wird das Fördergebiet durch die Anlagen der Deutschen Bahn und südwestlich durch

die Joseph-Schneider-Straße begrenzt. Das Fördergebiet hat eine Größe von 20,3 ha.

Das Fördergebiet Altstadt / Neustadt und Bahnhofsgelände wurde vom Hessischen Ministerium für Wirtschaft, Verkehr und Landesentwicklung am 31.08.2009 bestätigt.



## **Gesellschaftlicher Strukturwandel als Motor der Stadtentwicklung**

Unter Bedingungen der Zunahme gesellschaftlicher Komplexität bieten Handlungen und damit Entscheidungsprozesse Chancen und Risiken. Zur Umsetzung einer zukunftsfähigen Stadtentwicklung sind deshalb frühzeitig die prozessbeteiligten Akteure und Betroffenen über einen intensiven Gedankenaustausch in den Planungsprozess einzubinden. Dadurch können konsensfähige Projekte auf den Weg gebracht und Entscheidungsunsicherheiten minimiert werden.

### ***Welchen Herausforderungen des Strukturwandels hat sich Limburg zukünftig zu stellen?***

Im folgenden wird eine Übersicht der allgemeinen Problemstellungen bzw. Rahmenbedingungen gegeben, die den Stadtentwicklungsprozess beeinflussen: Sozialer und wirtschaftlicher Strukturwandel unter Globalisierungsbedingungen bedeutet auch zukünftig:

- Ausweitung des Tertiärisierungsprozesses, d.h. Industriearbeitsplätze sind weiterhin zunehmend gefährdet und werden durch postindustrielle Wachstumszweige ersetzt (Stichworte sind Informations- und Dienstleistungsgesellschaft, Ausweitung der sog. Kreativ- und Erholungsbereiche, Ausbau des privaten Bildungssektors etc.)
- Der traditionelle Einzelhandel wird zunehmend durch Filialisierungstendenzen (in Ia-Lagen) und durch Wandel des Verbraucherverhaltens (Online-Shopping) herausgefordert und muss deshalb neue Wege finden, um Kunden zu werben.
- Der Ausbau des öffentlichen Fernverkehrsnetzes einschließlich der

Anbindung an die Autobahn verändern das Pendlerverhalten und steigern die Pendlerreichweiten. Arbeiten und Wohnen können durch die guten Verkehrsverbindungen immer weiter auseinander liegen.

- Anforderungen und Ansprüche an Wohnfunktionen steigen einerseits - besonders auch bei Älteren in guten finanziellen Verhältnissen - andererseits führen wirtschaftliche Turbulenzen und steigende Qualifikationsanforderungen zur Zunahme prekärer Soziallagen. Dadurch erhöht sich sowohl der Bedarf an Wohnqualität für besondere Ansprüche als auch der Bedarf an Wohnraum für sozial Schwache.
- Die Konfrontation mit nicht auflösbaren Widersprüchen wird zunehmend den Planungsprozess beschäftigen. Ein typisches Beispiel ist das Subsystem Verkehr: Einerseits möchten viele mit dem PKW bequem ins Zentrum gelangen (bis vor die Haustür), andererseits mindert das PKW-Aufkommen die Aufenthaltsqualität (im Extremfall bis zum Attraktivitätsverlust von zuvor intakten Teilbereichen). Die bereitzustellende Problemlösekapazität wird dadurch erhöht und die Anforderungen an Verwaltung und Planer nehmen zu.
- Die angespannte Finanzlage kommunaler Haushalte, hervorgerufen durch Finanz- und Wirtschaftskrise sowie der sich erhöhende Sozialetat, wird auch zukünftig die Kommunen beschäftigen.
- Zunehmende Zukunfts- und damit Entscheidungsunsicherheit durch unvorhersehbare gesellschaftliche Ereignisse machen ein kontinuierliches Controlling durch Stadt-

management,- Beteiligungs- und Marketingstrategien immer mehr zu einer zentralen Aufgabe im Stadtentwicklungsprozess.

Neben diesen vorgenannten Rahmenbedingungen ist es der demographische Wandel und die damit einhergehenden veränderten Verhaltensweisen, die eine Herausforderung für die zukünftige Stadtentwicklungsplanung bedeuten:

- Veränderung der Wohnungsmärkte mit einem prognostizierten Trend zur Verringerung der Eigenheimnachfrage und einer Zunahme der Nachfrage des altersgerechten Geschosswohnungsbaus mit hoher infrastruktureller Anschlussfähigkeit
- Negative Effekte aufgrund des Fehlens junger Leute und dem jetzt schon vorausgesagten Mangel an Qualität und Fachkräften.

Diese gesellschaftlichen Sachverhalte bilden die Rahmenbedingungen für eine zukünftige Stadtentwicklung und sind bei der Formulierung von Zielsetzungen, Leitbildern und Maßnahmen zu berücksichtigen. Es wird darauf ankommen, diese Anforderungen bei den Akteuren und Betroffenen als Problembewusstsein zu verankern, damit sich ein zukünftiger Planungsprozess konsensfähig gestalten lässt.

### **Vorliegende Planungen und Konzepte**

Neben den vorhandenen klassischen Planungsinstrumenten:

- Sanierungsgebiet westliche Altstadt (70er Jahre)
- Sanierungsgebiet östliche Altstadt (80er Jahre)
- Sanierungsgebiet Verwaltungs- und Kulturzentrum (70er Jahre)

- dem Flächennutzungsplan Limburg (Überarbeitung 2002)

liegen zwei aktuelle Konzepte vor, die sich zukunftsorientiert mit den Problemstellungen und Aufgaben der Stadtentwicklungsplanung Limburg befassen:

- das länderübergreifende Regionalentwicklungskonzept Limburg/Weilburg/Diez 2007 (Arge Bischoff und Partner, Büro für Stadt- und Regionalplanung) und
- das Kommunale Entwicklungskonzept für die Kreisstadt Limburg an der Lahn 2009 (Technische Universität Kaiserslautern, Lehrstuhl Regionalentwicklung und Raumordnung, Prof. Dr. Gabi Tröger-Weiß).

Die besondere Relevanz des Kommunalen Entwicklungskonzeptes besteht darin, dass umfangreiche und hochaktuelle Umfragen einschließlich ihrer Bewertung Teil des Konzeptes sind und Aufschluss über die Bewusstseinslage sowohl der Wohnbevölkerung als auch der Wirtschaftsakteure widerspiegeln. Die Ergebnisse dieser Umfrage bilden die Grundlage für das Stärken-Schwächen-Profil, das in seiner Auswertung zu einem Handlungs- und Umsetzungskonzept mit sechs zentralen Handlungsfeldern führte.

Mit dem Kommunalen Entwicklungskonzept wurde eine Fülle von Anregungen, Konzeptualisierungen und Bewertungen bereitgestellt, die zu prüfen sind und zum Teil für das Integrierte Handlungskonzept mit herangezogen werden können. Eine Stärke des Kommunalen Entwicklungskonzeptes ist die Erkundung von Einstellungen der Bewohner und Nutzer zu ihrer Stadt (Befragung der Haushalte und der Wirtschaft) sowie eine gute ausdifferenzierte Vorgabe zur Entwicklung Limburg-spezifischer Handlungsfelder. Kaum Berücksichtigung fanden jedoch Bezugnahmen auf konkrete stadträumliche Gegebenheiten.

## Das Kommunale Entwicklungskonzept für die Kreisstadt Limburg an der Lahn (KEK)

(TU Kaiserslautern, siehe Anhang)

### Hinweis zur Bevölkerungsprognose:

Die Bertelsmann Stiftung prognostiziert für den erweiterten Zeithorizont bis 2025 für die Stadt Limburg einen geringen Zuwachs von 1,1% (von 33.500 EW 2008 auf 33.870 EW 2025). Diese Zahlen bilden keinen Widerspruch zur Annahme eines Nullwachstums bis 2020. Entscheidend ist, dass die Bevölkerungsanzahl stabil bleibt und nicht abnimmt. Jedoch verändert sich die Altersstruktur der Bevölkerung und damit ihre Verhaltensweisen.

Quelle: Bertelsmann-Stiftung, Wegweiser Demographischer Wandel ([www.wegweiserdemographie.de](http://www.wegweiserdemographie.de))

### Quelle Befragungen:

2. Veranstaltung zum Demographie-Dialog Limburg 2020, -ausgewählte Ergebnisse der Befragung der Haushalte in der Stadt Limburg, TU Kaiserslautern, Prof.Dr. Gabi Troeger-Weiß, Dr.Ing. Hans-Jörg Domhardt, Dipl.Ing Benjamin Knop.

### Demographischer Wandel als gesellschaftliche Rahmenbedingung für die Stadtentwicklung

Während in den letzten Jahrzehnten die Stadt Limburg einen ausgeprägten Bevölkerungszuwachs hatte, hat der demographische Wandel zu einer spürbaren Abschwächung der Wachstumsdynamik geführt. Bis zum Jahr 2020 wird die Limburger Wohnbevölkerung voraussichtlich stabil bleiben, während für den Landkreis und Hessen Bevölkerungsrückgänge erwartet werden (vgl. KEK, Seite 103). Weiter herausgestellt wird die starke Zunahme des Anteils der über 65-jährigen und eine deutliche Abnahme junger Bevölkerungsgruppen. Daraus ergeben sich folgende (stichwortartig dargestellten) Aspekte, die zu berücksichtigen sind:

- die Zukunft der sozialen Einrichtungen (Tragfähigkeit, Auslastung, ÖPNV und Verkehrsinfrastruktur)
- Engpässe in der Versorgung von Senioren mit all ihren Ansprüchen (Pflege, ärztliche Versorgung)
- sinkende öffentliche Einnahmen aufgrund der Abnahme von Steuer-, Beitrags- und Gebührenezahlern
- sich verkleinernde Haushalte mit starker Zunahme von Singlehaushalten bei gleichzeitig wachsender Haushaltzahl und Pro-Kopf-Wohnfläche
- Veränderung der Wohnungsmärkte – prognostiziert wird ein nachlassender Trend zum Eigenheim, zunehmen wird der Trend zu altersgerechten Geschosswohnungen mit hoher infrastruktureller Anschlussfähigkeit

- negative Effekte für die Wirtschaft – es fehlen junge Leute und damit entsteht der Mangel an qualifizierten Fachkräften.

### Zielsetzungen und untersuchungsleitende Fragestellungen

Das KEK hat „strategische Handlungsfelder“ zum Ergebnis, denen „konkretisierende Entwicklungsziele sowie Maßnahmenvorschläge“ zugeordnet wurden. Betont wurde jedoch, dass sich diese Maßnahmen nur als Handlungsempfehlungen verstehen, die im Rahmen eines Projektmanagements zu konkretisieren sind (vgl. KEK Seite 112).

### Befragung: Haushalte/ Bevölkerung und Wirtschaft

Im weiteren Verlauf der Konzepterarbeitung wurde nach der Strukturanalyse eine umfangreiche Haushalts- (Bevölkerung) und Unternehmensbefragung (Wirtschaft) durchgeführt, um das so genannte *SUBJEKTIVE MEINUNGSBILD*, d.h. die Einstellungen und Vorschläge der Akteure zu erfassen. Aus der problemorientierten Strukturanalyse und der Haushaltsbefragung wurden Stärken-Schwächen-Profile zusammengetragen und zu einem kommunalen Entwicklungsleitbild zusammengefasst. Darauf folgte im letzten Schritt die Erstellung eines Handlungs- und Umsetzungskonzeptes.

### **Gesamtstadt**

#### **Die „Strukturgebiete Wohnen“ in Limburg und wesentliche Wechselwirkungen mit dem Fördergebiet „Aktive Kernbereiche“**

(vgl. Anhang: Strukturgebiete WOHNEN in Limburg)

### **Altstadt**

Die Altstadt ist kulturelles Zentrum der Stadt, touristischer Anziehungspunkt und Wohnbereich. Das Wohnen soll in enger Wechselwirkung mit den im Fördergebiet befindlichen Funktionen stehen. Die Altstadt ist besonders geeignet, zielgruppenorientiertes Wohnen aufzunehmen. Gegenseitige Störwirkungen zwischen innenstadtrelevanten Funktionen und Wohnen sind auf ein akzeptables Maß zu begrenzen. Den Wohnungen zugeordnete Freibereiche und der öffentliche Raum sind aufzuwerten.

### **Brückenvorstadt**

Die Brückenvorstadt verfügt über Strukturen, die einem Straßendorf mit intensiver gewerblicher Entwicklung im 19. und 20. Jh. entspricht. Wohnungsnahe Versorgungseinrichtungen sind teilweise vorhanden. Das Gebiet verfügt über Dienstleistungsfunktionen und Handwerksbetriebe, die auch in das Fördergebiet „Aktive Kernbereiche“ wirken.

### **Stadterweiterung Innenstadt (Neustadt)**

Dieses Stadtgebiet, das wichtige Funktionen der Stadt, des Handels, der Dienstleistung und des öffentlichen Lebens beherbergt, ist zum Teil selbst Bestandteil des Fördergebietes „Aktive Kernbereiche“. Die Wohnfunktion ist in diesem Gebiet zu stärken. Handel und Dienstleistung sind zu erhalten und qualitativ weiterzuentwickeln. Die funktionelle, gestalterische sowie ökologische und ökonomische Stärkung dieses Gebietes ist wesentlich für das funktionierende

Nebeneinander zwischen WERKStadt (süd-westliche Innenstadterweiterung), historisch gewachsener Innenstadt und Altstadt. Die Qualität der Freiflächenfunktionen und der öffentlichen Freiräume in diesem Gebiet sind wesentliche Projekte im Rahmen der „Aktiven Kernbereiche“.

### **Gründerzeitliche Stadterweiterung außerhalb der Schiede/ Ste.-Foy-Straße**

Das Gebiet ist hauptsächlich nördlich der Bahntrasse und in Ansätzen südlich der Bahntrasse das typische gründerzeitliche Erweiterungsgebiet. Geprägt durch Wohnen in den Obergeschossen und Handels- und Dienstleistungsbetrieben in vielen Erdgeschossen wurden Aufgaben der Nahversorgung wahrgenommen. Der Strukturwandel im Handel führt dazu, dass in diesen Gebieten zunehmend alternative Funktionen für ehemalige Ladengeschäfte in den Erdgeschossen oder auch für ehemalige Handwerksbetriebe zu entwickeln sind.

Die gründerzeitlichen Stadterweiterungen prägen die Stadteingänge, insbesondere die Zugänge und Zufahrten in das Fördergebiet „Aktive Kernbereiche“ sowie das Untersuchungsgebiet.

### **Geschossbau-Wohngebiete der 30iger Jahre und aus der Zeit nach 1945 sowie Eigenheimgebiete**

Diese Gebiete sind hauptsächlich südlich der Bahn, westlich und südwestlich der Stadterweiterung Innenstadt, nordöstlich der Altstadt und nördlich der Lahn großflächig vorhanden. Diese Gebiete sind überwiegend als gute und sehr gute Wohnlagen ausgewiesen, stark durchgrünt und gut erschlossen. Die Ausstattung der Gebiete mit wohnungsnahen Infrastruktureinrichtungen und Einrichtungen der wohnungsnahen Versorgung ist unterschiedlich ausgeprägt. Diese Gebiete sind im Bereich Handel, Dienstleistung, Kultur und Freizeitangebote auf die Angebote der Gesamtstadt und be-

sonders der Innenstadt angewiesen. Das Fördergebiet „Aktive Kernbereiche“ mit seinen Teilbereichen Innenstadterweiterung und südliche Innenstadterweiterung (WERKStadt), und natürlich die Altstadt, übernehmen für diese Wohngebiete zentrumsrelevante Funktionen.

Die Erreichbarkeit des Stadtzentrums und somit auch des Gebietes „Aktive Kernbereiche“ ist für die Wohngebiete wesentlich. Dabei gilt es die gewachsenen Zufahrtswege zur Stadt (Ausfallstraßen) attraktiv zu gestalten und durch die Wohngebiete führende Fuß- und Radwege anzubieten.

### **Fördergebiet „Passive“ Kernbereiche aktiv umgestalten**

#### **Die Suche nach „passiven Bereichen“**

Als „passiv“ werden hier Flächen in Gebäuden und im Freien bezeichnet, die zweckentfremdet genutzt werden (z.B. eine Wohnung als Lager), ohne dass sie eine echte Umnutzung darstellen (z.B. Scheune zu Wohnung).

Auf dem „Weg zum Handeln“ stellt sich die Frage, wo sich im Fördergebiet Gebäude und Freiflächen befinden, die nicht dauerhaft genutzt werden. Von leer stehenden Flächen aber auch von Flächen an den Erschließungsstraßen, die lediglich als Nebenflächen zu Geschäften verwendet werden, gehen nur wenig oder keine Aktivitäten für das gewünschte innerstädtische Leben aus. Ungenutzte Flächen sind ungenutzte Potenziale. Leere oder unansehnlich zugeklebte Fenster kehren optisch der Stadt „den Rücken“ und sind gestalterisch dem Image abträglich.

In Begehungen haben die Verfasser versucht, einen Überblick über „leer

stehende“ und „vermutlich leer stehende“ Flächen von Gebäuden an den Hauptstraßen zu erhalten. Neben- und Hintergebäude wurden dabei nicht berücksichtigt. Die Beurteilung ist außerordentlich schwierig und als seriöse Bestandsaufnahme im Grunde nur durch Ortsbesichtigung der Geschosse, um die es sich handelt, durchzuführen. Dies kann nur ein Rahmenplan leisten. Die Beschränkung „auf den Augenschein von der gegenüberliegenden Straßenseite“ ist naturgemäß fehleranfällig und nicht quantifizierbar. Dennoch zeigt die räumliche Verteilung drei Schwerpunkte im Bereich der Kreuzung Dr.-Wolf-Straße und Grabenstraße, am östlichen Ende der Grabenstraße mit Frankfurter Straße sowie am Südrand der Neustadt zur Schiede hin.

Aus dieser Feststellung wird die vorsichtige Empfehlung abgeleitet, im Rahmen des Förderprogramms durch das Kernbereichsmanagement eine Plattform anzubieten, auf der Hausbesitzer fachliche Unterstützung bei der Bemühung erhalten können, bestehende Geschossflächen, die schwer oder gar nicht vermarktable sind, marktgerecht herzurichten.

Ziel für die gestalterische Aufwertung der Innenstadt ist es weiterhin, der negativen Wirkung „blinder“ Fenster entgegenzuwirken.

Die passiven Geschossflächen und Fenster, die den Fassaden bisher keinerlei Ausdruck verliehen, bilden ein mögliches Potenzial für die Aktivierung des Kernbereich Limburgs.

## **Problemstellungen und Entwicklungspotenziale - Die SWOT-Analyse**

Um spezifische Handlungsfelder für die Limburger Innenstadtentwicklung formulieren zu können, bedarf es zunächst der Ermittlung des zukünftigen Handlungsbedarfs: welche Bereiche sind in Ordnung, wo liegen die Probleme und wo sind die Entwicklungspotenziale? Dabei ist zu beachten, dass Mängel und Defizite in der Regel auch Entwicklungspotenziale enthalten. Das jüngste Beispiel ist das Projekt WERKStadt: ein stillgelegtes Bahngelände in zentraler Lage gibt Raum für ein Handels- und Dienstleistungszentrum.

Im folgenden werden unter Einbeziehen von Erkenntnissen des Kommunalen Entwicklungskonzeptes und Erfahrungen eigener Begehungen stadtstrukturelle Mängel und Probleme den möglichen städtebaulichen Potenzialen und Entwicklungschancen gegenübergestellt. Die Darstellung erfolgt in der Weise, dass problematische Teilaspekte oder Strukturdefizite einzeln aufgeführt und vorangestellt werden. Entwicklungspotenziale und -chancen werden daran anschließend zusammengefasst und in Fettdruck dargestellt.

### **Siedlungsstruktur/ Siedlungsentwicklung**

#### **SCHWÄCHEN UND RISIKEN**

- Solitäre Lage der einzelnen Stadtteile, teilweise ohne Bezug zur Kernstadt (z.B. Ahlbach).
- Die Entwicklungsdynamik der Kernstadt wird von den natürlichen Rahmenbedingungen des Landschaftsraums begrenzt.
- Die natürlichen Grenzen (topographische Verhältnisse) stellen höhere Anforderungen an stadt-

räumliche Verdichtungen und deren stadträumliche Gestaltung.

#### **STÄRKEN UND POTENZIALE**

**Limburg hat aufgrund seiner Einbindung in den Landschaftsraum und durch die „Anmutungsqualitäten“ der Lahn und der Lahnaue ein hervorragendes Entwicklungspotenzial für Wohnen, Tourismus, Naherholung und Freizeit. Die Integration zukünftiger (Bau)Maßnahmen in den Landschaftsraum stellt hohe Anforderungen an das Ökologische Planen und Bauen, lässt aber andererseits auch einen qualitativ hochwertigen Stadtraum entstehen.**

#### **Verkehr und ÖPNV**

*(zum Stand der Entwicklung der Verkehrsplanung vgl. Anhang)*

Durch die Lage der Stadt Limburg zwischen den entfernt gelegenen Großräumen Frankfurt und Köln ist sie Einzugsbereich für ca. 250.000 EW des Umlandes. Demzufolge spielt der Quell- und Zielverkehr eine dominierende Rolle, der vom Transitverkehr überlagert wird. Weiterhin von Bedeutung ist die Anbindung an die ICE-Trasse Köln-Frankfurt, die jedoch noch besser durch den ÖPNV an den Stadtkern angebunden werden könnte.

Der Bushalt „Hospital“ ist zentrale Haltestelle des ÖPNV in der Innenstadt. Von hier aus gehen die Fahrgäste zu ihren Arbeitsplätzen, Wohnungen oder zum Einkaufen. Die Bedeutung dieser Haltestelle als „Frequenzbringer“ gibt die Richtung an für Verbesserungen im öffentlichen Raum, insbesondere für die Umgestaltung von Grabenstraße / Hospitalstraße und eine bessere Anbindung zur Plötze hin.

### *SCHWÄCHEN UND RISIKEN*

- Stark befahrene, durch Limburg führende Hauptstraßen bilden erhebliche Lärmquellen und beeinträchtigen die Wohn- und Lebensqualität maßgeblich.
- Anbindung des ICE-Bahnhofs ist noch nicht optimal
- Aufenthaltsqualität im ICE-Bahnhof sollte verbessert werden.

### *STÄRKEN UND POTENZIALE*

**Limburg ist gut lokal und überregional in den ÖPNV und Fernverkehr eingebunden. Auch das nahe und ferne Straßennetz bietet gute Anbindungsmöglichkeiten, um den Stadtkern zu erreichen. Die Unterbringung des ruhenden Verkehrs in zentraler Lage ist ebenfalls gegeben. Für die Entlastung der Innenstadt vom Transitverkehr liegen seit längerem Planungen für Umgehungsstraßen einschließlich Varianten vor, die nach Umsetzung eine Entlastung der Innenstadt ermöglichen würden.**

### ***Bevölkerungsentwicklung und Sozialstruktur:***

#### *SCHWÄCHEN UND RISIKEN*

- Kommender Überalterungsprozess mit hohen Zuwachsraten der über 65-jährigen
- Rückgang des Anteils der bis 20-jährigen
- Anstieg der Hochbetagten (über 80-jährige)
- zu geringes Angebot für junge Leute von 16-26 Jahren.

#### *STÄRKEN UND POTENZIALE*

**Limburg ist aufgrund seiner guten infrastrukturellen medizinischen Versorgung und Apothekendichte ein**

**potenzieller Standort für Seniorenwohnen. Von Bedeutung ist deshalb ein seniorengerechtes Wohnangebot, das mittelfristig umgesetzt werden sollte. Der Rückgang des jüngeren Bevölkerungsanteils kann durch eine konsequente familienfreundliche Stadtentwicklungspolitik mit den entsprechenden Folgeeinrichtungen kompensiert werden.**

### ***Wirtschaftsstruktur und Arbeitsmarkt***

#### *SCHWÄCHEN UND RISIKEN*

- Der hohe Anteil von (Einzel-) Handelsunternehmen birgt ein Risiko im Zusammenhang mit branchenspezifischen Prozessen des Strukturwandels (Wandel im Handel: kleinteilige Privatunternehmen werden in guten Lagen zunehmend durch Handelsketten verdrängt oder durch Großmärkte an der städtischen Peripherie aus der Konkurrenz geworfen).
- Hohe Ein- und Auspendlerraten vornehmlich zu Stoßzeiten können sich negativ auf das Konsumverhalten auswirken (man kauft lieber im Großmarkt an der Peripherie als in der Innenstadt ein).
- Teilweise negative Einschätzung des Arbeitsplatzangebotes (aus: Umfrage Limburg 2020, vgl. S.13)

#### *STÄRKEN UND POTENZIALE*

**Limburg hat durch seinen hohen Anteil an Handelsunternehmen und Dienstleistungen gute Voraussetzungen für eine zukünftige positive Wirtschaftsentwicklung, da sich der tertiäre Sektor flexibler an soziale und wirtschaftliche Strukturwandlungsprozesse anpassen kann als andere Sektoren der Wirtschaft.**

## **Tourismus**

### **SCHWÄCHEN UND RISIKEN**

- Das Qualitätsniveau touristischer Angebote ist gut. Es fehlen jedoch Hotels im Mehrsterne-Bereich. Dies gilt auch für die Gastronomie.
- Die durchschnittliche Aufenthaltsdauer der Touristen lag 2007 bei 1,6 Tagen, gegenüber 2,7 Tagen im Landkreis und 2,3 im Land Hessen (das spricht andererseits jedoch auch für den Tagestourismus aufgrund guter Verkehrsanbindungen).

### **STÄRKEN UND POTENZIALE**

**Im Innenstadtbereich (Neustadt, WERKStadt) stehen Flächen zur Entwicklung zusätzlicher Hotellerie zur Verfügung. Vorhandene Flächenreserven in zentraler Lage südlich der Bahn bilden ebenfalls ein Standortpotenzial und sind auf ihre Eignung für hochwertige Nutzungen zu untersuchen.**

## **Einzelhandel**

*(ausführlich behandelt im Teil 1 des Handlungskonzeptes von BBE)*

### **SCHWÄCHEN UND RISIKEN**

- Waren des langfristigen Bedarfs werden zu einem hohen Anteil außerhalb Limburgs gekauft.
- Es fehlen Fachgeschäfte mit höherwertigen Sortimenten.
- Die Gestaltung der Geschäfte sowohl innen als auch außen ist in einigen Fällen wenig einladend.
- Die Entwicklung der WERKStadt macht in der Neustadt eine „intuitiv wahrnehmbare“ Vernachlässigung erst sichtbar (Gesamteindruck)

### **STÄRKEN UND POTENZIALE**

**Limburg hat durch die sehr hohe Einzelhandelszentralität einen Standortvorteil in der Region. Durch das parallel aufgestellte Einzelhandelskonzept (Handlungskonzept Teil 1) werden Wege zu einer Qualifizierung des Einzelhandels aufgezeigt.**

## **Standort Innenstadt**

### **SCHWÄCHEN UND RISIKEN**

- Hohe Mietpreise in Hauptlagen tragen zur Verdrängung traditioneller, individueller Geschäfte bei.
- Kleinteilige Betriebsgrößenstruktur in der Innenstadt behindert die Konkurrenzfähigkeit einiger Läden.
- Verkehrsaufkommen mit hohem Anteil an Ziel- und Quellverkehr führt in den Verkehrsspitzen zu Stau und Lärmbelastungen.
- Die Grabenstraße mit ihrem Verkehrsaufkommen bildet eine Trennlinie zwischen den Einkaufslagen der Alt- und Neustadt.
- Es fehlen in den Fußgängerbereichen gestaltete Orte zum Verweilen (Begrünung, Sitzgelegenheiten, Überdachungen).

### **STÄRKEN UND POTENZIALE**

**Am Beispiel der sanierten Altstadt und der jüngst entwickelten „WERKStadt“ zeigt sich die Entwicklungsfähigkeit Limburgs. Die Neustadt wirkt dadurch etwas vernachlässigt. Sie bietet aber trotz der Verkehrsbelastung Entwicklungspotenziale, die aufgezeigt werden müssen. Dies betrifft sowohl die Qualifizierung von brachliegenden oder untergenutzten Grundstücken und Gebäuden als auch die Entwicklung der Freiflächen zwischen Graben-**

**straße und Schiede. Empfohlen wird die Entwicklung eines flächendeckenden Freiraumkonzeptes.**

### **Wohnstandorte in Limburg**

(siehe Anhang: Strukturgebiete *WOHNEN* in Limburg)

Für Limburg gibt es - abgesehen von den Sanierungsplanungen für die historische Altstadt - kein Stadtentwicklungskonzept und keinen städtebaulichen Rahmenplan. Deshalb wurde im Rahmen dieses Handlungskonzeptes eine Übersicht zu den Wohngebieten der Gesamtstadt erarbeitet. Sie bietet keinen Ersatz für eine differenziertere Bestandsaufnahme im Rahmen eines Stadtentwicklungskonzeptes, sondern gibt eine grobe Vorstellung zur Einordnung der unterschiedlichen Wohnlagen hinsichtlich ihrer Bautypologie, der Qualität des Wohnumfeldes und der städtebaulichen Dichte.

### **Wohnstandort Innenstadt**

#### *SCHWÄCHEN UND RISIKEN*

- Bei der Beurteilung der Stadt Limburg als Wohnstandort wird die Verkehrsbelastung als zentrales Negativargument erwähnt (Befragung von Haushalten, Limburg 2020).
- Die Richtlinien zur Vergabe städtischer Wohnbaugrundstücke benachteiligen bestimmte Bevölkerungskreise (KEK, Seite 106).

#### *STÄRKEN UND POTENZIALE*

**Limburg hat eine breite Palette unterschiedlicher Wohnquartiere und Wohnformen. Viele Menschen leben in der Nähe von Limburg im ländlichen Raum und entgehen dadurch den „Zumutungen“ der Ballungszentren. Andererseits ist zu bedenken, dass**

**zukünftig aufgrund des anteiligen Anstiegs der älteren Bevölkerung viele Menschen in der Nähe ärztlicher Versorgungseinrichtungen leben müssen, da die Mobilität im zunehmenden Alter nachlässt. Es sind deshalb regionale Wanderungsbewegungen vom Land in die Städte zu erwarten. Limburg kann sich aufgrund seiner stadträumlichen Entwicklungspotenziale (z.B. in der Neustadt) darauf einstellen und die Innenentwicklung für Wohnfunktionen fördern.**

### **Erziehung und Bildung**

#### *SCHWÄCHEN UND RISIKEN*

- Das breite Schulangebot hat noch keine integrative Gesamtschule.
- Die Schülerzahlen an den Limburger Grund-, Haupt- und Realschulen sind rückläufig.

#### *STÄRKEN UND POTENZIALE*

**Die zukünftige Bildungsplanung ist aktuell ein gesellschaftliches Problem und wird gegenwärtig auf allen politischen Ebenen kontrovers diskutiert. Bildungsplanung ist grundsätzlich langfristig angelegt. Sie beginnt heute schon im Kindergarten/ Kinderkrippe und endet keineswegs mit der Berufsausbildung. Bildung geht weit über das berufliche Spezialwissen hinaus. Gefragt sind heute soziale Kompetenzen, transdisziplinäres Wissen über Komplexität und Zusammenhänge und interkulturelles Wissen, um unsere Mitmenschen aus unterschiedlichen Kulturen zu verstehen. Durch den Rückgang der Schüleranzahl werden möglicherweise Unterrichtsräume oder sogar Gebäudeteile vakant. Diese Räumlichkeiten kann Limburg als Potenzial für zukünftige Bildungsaktivitäten nutzen, ohne in Neubau investieren zu müssen.**

### **Senioren und Gesundheitswesen**

#### *SCHWÄCHEN UND RISIKEN*

- zukünftig werden mehr Freizeit- und Erholungsangebote für Senioren gebraucht

#### *STÄRKEN UND POTENZIALE*

Die Infrastruktur „medizinische Versorgung“ und die vorhandene Apothekendichte Limburgs können als gut bezeichnet werden. Die Beachtung und Entwicklung des Zusammenspiels von medizinischer Versorgung, Freizeit und Erholung - unter besonderer Berücksichtigung der Bedürfnisse älterer Menschen - wird auch zukünftig ein zentrales Thema der Stadtentwicklung bleiben.

### **Freizeit und Kultur**

#### *SCHWÄCHEN UND RISIKEN*

- Es fehlt ein Zentrum mit Wellness-Angeboten (Schwimmbad, Sauna, Gastronomie etc.).
- Es fehlen Grünanlagen und Parks in der Stadt.
- Ein Teil der Sport- und Turnhallen ist renovierungsbedürftig; mit der Sanierung wurde bereits begonnen.
- Das Radwegeangebot in der Innenstadt ist zu forcieren.
- Das Lahnufer wird in Teilbereichen nicht optimal genutzt.
- Das innerstädtische Verkehrsleit- und Informationssystem ist zu optimieren.

#### *STÄRKEN UND POTENZIALE*

**Hier sind die Schwächen zugleich auch Potenziale für Aufwertungen,**

wenn man vom fehlenden Wellness-Angebot einmal absieht. Es geht darum, Limburgs schon vorhandene Ressourcen qualifiziert auszubauen und für den Tourismus werbewirksam herauszustellen.

### **Die Handlungsfelder auf Grundlage der SWOT-Analyse: THESEN**

#### **EINFÜHRUNG**

Schlüsselbegriffe zukünftiger Stadtentwicklung sind u. a. *Integration und Prozess, Risiko und Chance*. Unter den gegebenen Bedingungen wirtschaftlicher Unübersichtlichkeit, die ihre Ursache strukturell auch in globalisierten und damit unabsehbaren Komplexitätssteigerungen hat (vgl. Niklas Luhmann: Soziale Systeme), sind komplexere Denkansätze notwendig, um den Stadtplanungsprozess einerseits so offen wie möglich zu halten und andererseits konsensfähige Entscheidungen treffen zu können. Integrieren kann man nur, was als ausgehandelte Kompromisse akzeptiert wird. Akzeptanz wiederum setzt die Einsicht in den notwendigen Integrationsprozess voraus. Aufgabe ist demnach, möglichst viele beteiligte Akteure und Betroffenen-Vertreter mit einzubeziehen, die dann ihre Chancen nutzen, aber auch die möglichen Risiken erkennen sollten.

#### **THESEN ZUM HANDLUNGSFELD VERKEHR**

Für die zukünftige Stadtentwicklung bedeutet das System Verkehr für Limburg die größte planerische Herausforderung. Einerseits werden an den Menschen, insbesondere im ländlichen Raum, hohe Anforderungen an die individuelle Mobilität gestellt. Nicht jeder Ort im ländlichen Raum ist gut mit öffentlichen Verkehrsmitteln zu erreichen. Dazu kommt, dass individuelle Bedürfnisse eng mit dem

individuellen Verkehrsmittel PKW verknüpft sind: dahinter stecken bequeme Erreichbarkeit, kurze Reisezeiten, geringe Reisekosten und vor allem individuelle Handlungsfreiheit.

Gegenüberstellung Verkehr / Lebens- und Aufenthaltsqualität

Auf der einen Seite:

- bequeme Erreichbarkeit
- kurze Reisezeit
- geringe Reisekosten
- individuelle Handlungsfreiheit

und auf der anderen Seite:

- Wohnqualität
- Aufenthaltsqualität
- Sicherheit für schwächere Verkehrsteilnehmer ohne PKW
- Geringe Flächenversiegelung
- Minderung der Lärmbelastung
- Minderung der Schadstoffbelastung
- Natur- und Erholungsflächen im Innenbereich
- Berücksichtigung spezifischer Nutzergruppen ohne PKW: Kinder, Jugendliche, Mütter ohne PKW, Senioren ohne PKW

Der individuellen Mobilität steht der Anspruch auf Lebensqualität und vor allem Aufenthaltsqualität im Innenstadtbereich gegenüber. Damit verbunden sind körperliche Unversehrtheit, d.h. möglichst geringe Lärm- und Schadstoffbelastung (nicht nur durch Abgase sondern auch durch Feinstäube aus Reifenabrieb).

Weiterhin ist die Erreichbarkeit des historischen Stadtkerns, von Dienstleistungen, kulturellen Einrichtungen und Einzelhandel, vor allem für flanierende Fußgänger (und Radfahrer) attraktiv zu gestalten und die Sicherheit der schwächeren Verkehrsteilnehmer (Kinder, Jugendliche, Mütter und Senioren oder PKW) im öffentlichen Straßenraum planerisch zu beachten.

Ansprüche an hohe individuelle Mobilität und Anforderungen an Lebensqualität, Aufenthaltsqualität, Tourismus und Sicherheit sind untereinander abzuwägen und so zu gestalten, dass bestehende Konflikte weiter reduziert werden können.

Die wichtigste Verbesserung der Verkehrssituation ist die *Verkehrsvermeidung*. Verkehr wird vor allem dadurch vermieden, dass städtebaulich der Nutzungsmischung unbedingt Vorrang eingeräumt werden muss. Das bedeutet Vorrang von Nachverdichtungen unter Beachtung von verträglichen Nutzungsmischungen und Verringerung der Entwicklung in den Randbereichen und Ortsteilen.

Neben der Verkehrsvermeidung ist die *Verkehrsverlagerung* ebenfalls eine Strategie zur Verbesserung der Verkehrssituation. Dies bedeutet in erster Linie Attraktivitätssteigerung des Fußwegenetzes bis hin zu möglichen Ausdehnungen der Fußgängerzone: Umgestaltung der öffentlichen Bereiche für Fußgänger und fahrradfreundlichen Aufenthalt sowie Unterbringung der Fahrräder, Grüngestaltung, Stationen zum Aufenthalt, z.B. durch Überdachungen.

Transit- und Schwerlastverkehr sind mittel- bis langfristig aus dem Kernbereich herauszuhalten (Umgehung). Weiterhin sind Betriebe bzw. gewerbliche Aktivitäten, die sich störend auf Wohn- und Versorgungsfunktionen auswirken können, aus der Kernzone zu verlagern und in konfliktfreiere Randzonen anzusiedeln.

Durch Konzentration der PKW-Stellplätze in gut erreichbare Parkhäuser lässt sich die Anzahl der Kurzzeit-Stellplätze im öffentlichen Straßenraum auf das notwendige Minimum begrenzen (z.B. Stellplätze für Behinderte, Stellplätze vor Apotheken).

„Schwächere“ verkehrsbeteiligte Gruppen sind zukünftig noch stärker zu berücksichtigen, zumal davon auszugehen ist, dass die Gruppe der Älteren in Limburg zunehmen wird. Auch für die Gruppe der Stadt- und Landschaftstouristen kann durch organisatorische Maßnahmen auf das Verkehrsverhalten Einfluss genommen werden. So sollte mit pauschalisierten Kombinationsangeboten: Bahn/ Rad/ Wanderer in Verbindung mit Besuchen von Kulturstätten (Museum etc.) um Touristen geworben werden. Derartige Programme sollten geeignet sein, die Aufenthaltsdauer über den Tagestourismus hinaus zu verlängern.

## THESEN ZUM HANDLUNGSFELD WOHNEN

Schlüsselbegriff ist *Die Kompakte Stadt* mit dem Vorrang für:

- Innenentwicklung vor Randentwicklung bzw. Ortsteilerweiterung
- Nachverdichtung vor Neubauflächen
- Mischstrukturen vor Monostrukturen.

Grundsätzlich ist der Innenentwicklung Vorrang einzuräumen. Das bedeutet, dass insbesondere die Gründerzeitbereiche auf Nachverdichtungspotenziale hin untersucht werden sollten. Zugleich ist das Wohnen im Kernbereich insgesamt durch folgende Maßnahmen attraktiver zu gestalten:

- Nicht störende Dienstleistungseinrichtungen und Handel sollten mit Wohnen kombiniert werden (Mischstruktur).
- Der öffentliche Raum ist entsprechend aufzuwerten. Insbesondere sind Maßnahmen gegen den Durchgangsverkehr und zur Geschwindigkeitsverringerung umzusetzen.

- Traditionelle Wohnformen für Kleinfamilien sind für den Bedarf an Sonderwohnformen für die Belange von Senioren, Paaren und Wohngruppen auf Zeit sowie Alleinstehenden zu ergänzen (Einbeziehen der Immobilienfachleute in den Stadtentwicklungsprozess wäre hierzu aufschlussreich).

Im Zuge des so genannten Sozialen Wandels werden zukünftig Erwartungen an ein differenziertes Wohnungsangebot gestellt:

- *Seniorenzahl wächst beständig:*  
Spezieller Wohnraum, der auf die Bedürfnisse von Senioren eingeht sowohl im Erschließungsbereich (Aufzug, rollstuhlgerecht etc.) als auch im Freiflächenbereich. Dieser Wohnraum ist möglichst nah an Kernstadtfunktionen anzubinden (ärztliche Versorgung, Krankenhaus, kurze Wege zu den Geschäften etc.).
- *Segregation vermeiden:*  
Schaffung von Wohnraum für den gehobenen Bedarf einerseits, sowie Wohnraum für das Existenzminimum andererseits schließen sich nicht aus. Zukünftig ist damit zu rechnen, dass sich die sozialen Verhältnisse unter schwierigeren wirtschaftlichen Rahmenbedingungen weiter ausdifferenzieren. Es ist deshalb planerisch mehrgleisig zu verfahren, d.h. sowohl preiswerter Wohnraum als auch anspruchsvoller Wohnraum sind parallel zu erhalten und zu entwickeln. Zu beachten ist, dass für die sozial Schwachen Mindeststandards eingehalten werden, um soziale Segregationserscheinungen zu vermeiden.

- *Mehr Vielfalt an Wohnungsgrößen und -zuschnitten:*

Wohnen für Einpersonenhaushalte (mit der Möglichkeit, dass eine zweite Person sowohl temporär als auch langfristig „mitwohnen“ kann) wird in Zukunft eine bedeutende Rolle spielen. Eine zunehmende Vielfalt unterschiedlicher Haushaltsformen und -größen erfordert eine Flexibilisierung des Wohnungsmarktes. Auf diese Weise lassen sich Fehlinvestitionen und Leerstand vermeiden.

- *Werben um Wohnbevölkerung mit attraktiven Angeboten:*

Heute genügt es nicht mehr, dass Städte sich passiv gegenüber der Bevölkerungsentwicklung verhalten. Es wird darauf ankommen, mit zielgruppenspezifisch ausgerichteten Wohnangeboten privater Investoren neue Bewohner für Limburg als Wohnstandort zu interessieren. Unter Beachtung der jeweiligen Anforderungen und Ansprüche sind die unterschiedlichen potenziellen Gruppen gezielt anzusprechen. Dazu gehören:

- Familien und Familienfreundlichkeit
- Senioren und Seniorenfreundlichkeit bzw. -tauglichkeit
- Einsteigerwohnen; Werbung von jugendlichen Zielgruppen und - damit verbunden die Unterstützung entsprechender kultureller bzw. Freizeiteinrichtungen (Wellnessbad, Disco, Internetportal).
- „Luxuslofts“ aus der Umnutzung von Nicht-Wohnbauten mit besonderem „Flair“.

## **THESEN ZUM HANDLUNGSFELD WIRTSCHAFT**

Im Grundsatz geht es darum, die Limburger Kernstadt als Standort für Einzelhandel, Dienstleistungen, Tourismus, Kultur, Erholung und Unterhaltung weiter zu entwickeln, auch, um Unternehmen der obengenannten Branchen zu motivieren, sich in Limburg anzusiedeln. Für die Wirtschaft allgemein gilt, dass in der Regel die „harten“ Standortfaktoren ohnehin funktionieren müssen (technische Infrastruktur etc.). Von Bedeutung ist auch die Qualität der so genannten „weichen Standortfaktoren“: Stadtgestalt, Image der Stadt, Aufenthaltsqualität, Bildungsangebote, effiziente Verwaltungsabläufe etc., die für die Ansiedlung „qualifizierter Arbeitskräfte“ von Bedeutung sind.

In einer „Informationsgesellschaft“ sollte die städtische Kommunikation mit dem Ziel einer optimierten Information möglicher Investoren bzw. Handels- und Dienstleistungsunternehmen nicht unterschätzt werden (Beschleunigung von Planungs- und Genehmigungsverfahren, Optimierung administrativer Abläufe, Entwicklung und Pflege von Internet und Informationssystemen zu wirtschaftsrelevanten Daten etc.).

### *Wohnstandort Limburg für qualifizierte Arbeitskräfte*

Besserverdienende, die sich in der Innenstadt ansiedeln, stellen in der Regel höhere Ansprüche an ihre „Adresse“ und das Wohnumfeld, aber auch an die soziokulturelle Infrastruktur und den Erholungswert ihres Wohnstandortes. Schon deshalb sind, wie in den Handlungsfeldern oben beschrieben, zukünftig Aufwertungsmaßnahmen erforderlich, insbesondere aber im Bereich zwischen Grabenstraße und Schiede.

### *Technologietransfer*

In einer Informationsgesellschaft kommt es wesentlich darauf an, dass zwischen den Unternehmen ein Technologietransfer und Gedankenaustausch in Richtung Innovation stattfinden kann. Im Zusammenhang mit der ICE-Anbindung bietet sich die Einrichtung eines Technologie- und Gründerzentrums zur Förderung jüngerer Unternehmensinitiativen an, auch deshalb, weil Limburg zwischen den beiden großen Ballungsgebieten beste Standortvoraussetzungen hat.

### *Innenstadt und Einzelhandel / Dienstleistungen*

Zur Sicherung der langfristigen Wettbewerbsfähigkeit der Limburger Innenstadt sind eine Reihe notwendiger Maßnahmen erforderlich. Dies betrifft vorrangig:

- das äußere Erscheinungsbild einiger zentral gelegener Ladengeschäfte im Rahmen der Aufwertung des öffentlichen Raums und
- die kontinuierliche Einbindung von Interessengruppen (z.B. Altstadt-kreis) in den Stadtentwicklungsprozess zur Entwicklung innovativer Vermarktungskonzeptionen in der Limburger Kernstadt. Initiative und gemeinsames Handeln der Einzelhandelsakteure und Dienstleister sind hier ebenfalls gefragt, um gemeinsam Aufwertungen an der Schnittstelle der privaten Einzelhandelsgeschäfte mit dem öffentlichen Freiraum zu erreichen.

Seitens der Stadt sind für die Modernisierung von Einzelhandels- und Dienstleistungskonzepten notwendige Bedingungen zu schaffen. Dazu gehören:

- Aufenthalts- und damit auch Einkaufsfördernde Gestaltung des öffentlichen Raums.

- Bauordnungsrechtliche Erleichterungen bei der Veränderung der Anlage von Ladengeschäften (Erweiterungsflächen etc.).
- Umsetzung der Ergebnisse und Maßnahmen des Einzelhandelskonzepts (BBE)

## **THESEN ZUM HANDLUNGSFELD KULTUR / BILDUNG**

Der Begriff Stadtkultur besagt, dass sich das Kulturelle auf alle Lebensbereiche bezieht und sich nicht nur auf Bildung beschränkt. Wir sprechen von Wohnkultur, Kultur des Zusammenlebens, Sprachkultur etc. Gemeint ist damit der Steigerungsprozess der immateriellen oder präziser, der „symbolischen“ Lebensformen. Während früher Städte mit traditionellem Gewerbe und industriellen Standorten Identität geschaffen haben, geschieht dies heute im Wandel globalisierter Rahmenbedingungen mehr und mehr durch so genannte kulturelle Alleinstellungsmerkmale.

### *Was bedeutet Stadtkultur in Limburg?*

Das vorhandene kulturelle „Netzwerk“ wird weiterhin ein differenziertes Angebot für unterschiedliche Zielgruppen zur Verfügung stellen. Darunter fallen Teilbereiche wie:

- Kulturtourismus (Zusammenhang von Stadtgeschichte, Kirchengeschichte, historische Landschaftsbetrachtung, lokale und regionale Natur- und Kulturgeschichte etc.). Fremde sollen für die gewachsene Stadtkultur Limburgs und ihrer Umgebung interessiert werden, so dass Anreize geschaffen werden, über den normalen Erholungskontext hinaus auch das Kulturprogramm in Anspruch zu nehmen (beispielhaft sei hier die

besondere Domführung durch die Franziskaner-Schwester Teresia erwähnt, über die Anfang Februar dieses Jahres das Hessische Fernsehen ausführlich berichtete).

- *Bildung als Voraussetzung für die Teilnahme an sozialer Kommunikation*

Abgesehen von der Berufsbildung, die vor allem auch das Engagement der Wirtschaft erfordert, dienen die Einrichtungen der Allgemeinbildung in einer Stadt dazu, den Bürgern Wissen und soziokulturelle Kompetenzen zu vermitteln. Wer heute am kulturellen Leben teilhaben will, benötigt weitaus mehr Kenntnisse als frühere Generationen, um sich kompetent einbringen zu können. Insbesondere gilt das auch für die Integration von Menschen mit Migrationshintergrund, denn deren Nachkommen tragen dazu bei, den deutschen Bevölkerungsschwund auszugleichen.

#### *Bildungseinrichtungen*

Bildung beginnt in der Kinderkrippe, führt über die vorschulische Kindergartenzeit und die allgemeinbildenden Schulformen bis zur Berufs-, Fach- und Hochschulbildung. Darüber hinaus gibt es die Einrichtungen der Erwachsenenbildung in den Volkshochschulen sowie die Einrichtungen und Kurse, die auf spezielle Bedürfnisse Älterer und ihrer Bedürfnisse eingehen. Im Rahmen der kommunalen Bildungsplanung wäre zu prüfen, ob die Limburger Bildungspotenziale ausgeschöpft werden. Einrichtungen der Erwachsenenbildung sind eine geeignete „Plattform“ der Begegnung von Menschen, die sonst kaum etwas voneinander wissen.

## **THESEN ZUM HANDLUNGSFELD FREIZEIT / TOURISMUS**

Freizeit-Kultur zielt im Gegensatz zur so genannten Hochkultur auf körperliche Betätigung und Unterhaltung und dient bis auf wenige „exzessive“ Ausnahmen in der Regel der Erholung und Entspannung. Während der Bereich der Freizeit sowohl Bevölkerung als auch Fremde betrifft, sind Freizeitaktivitäten im Rahmen des Tourismus mehr oder weniger auf ortsfremde Besucher zugeschnitten. Beide Bereiche überschneiden sich und werden deshalb im Zusammenhang behandelt.

Die wohl herausragende naturlandschaftliche Gegebenheit ist die Lahn, die gemeinsam mit der Altstadt das signifikante Alleinstellungsmerkmal Limburgs ausmacht. Der Bereich Schleuseninsel und das angrenzende landschaftliche Umfeld sowie der Übergang zur Altstadt sind in den nächsten Jahren im Sinne eines zusammenhängenden Freizeitbereichs aufzuwerten. Hier schlummern Potenziale, die bisher zu geringer Beachtung gefunden haben. Dieses Projekt beinhaltet darüber hinaus den Ausbau der Fußgänger- und Radwegebeziehungen zwischen Kernstadt, Lahntal und Kulturdenkmälern, d.h. die Vernetzung des Lahnufers mit angrenzenden Bereichen, unter Berücksichtigung der Errichtung einer Fußgängerbrücke, die wesentlich zur Attraktivität des Lahnufers beitragen würde.

Das Thema des Kunstpreis Limburg 2010 ist „KUNST AN DER LAHN - KUNST IN DER LAHN“. Von den Beiträgen sind wichtige Impulse für die Entwicklung des Lahnufers zu erwarten.

In Limburg fehlt ein zentral gelegenes Wellness-Zentrum, mit den entsprechenden Bademöglichkeiten sowohl im Sommer als auch im Winter. Es geht darum, dass sowohl an warmen Sommertagen, als auch an regnerischen Tagen der Übergangsjahreszeiten sowie der kalten

Winterzeit körperliche Betätigungen in attraktiver Umgebung sowohl innen als auch außen möglich werden. Vorgeschlagen wird dazu ein Freizeit- und Naherholungskonzept Innenstadt/ Lahnufer, das in den nächsten Jahren Schritt für Schritt umgesetzt werden sollte.

Die Belange des Naturschutzes sind dabei nicht als „Hemmschwelle“ für bauliche Entwicklungen zu sehen, sondern dienen als „Messlatte“ für die anzustrebende hohe Qualität baulicher Lösungen und ihrer Integration in den Landschaftsraum.

#### *Gastronomie*

Von Bedeutung ist die Gastronomie in Verbindung mit Freizeit- und Tourismuseinrichtungen. Werbetechnisch sinnvoll wäre die Verfassung eines Gastronomie-/ Restaurantführers, der über das differenzierte Angebot informiert. Dabei ist der Zusammenhang zwischen Freizeitgestaltung, Unterhaltungsangebot und Gastronomieangebot herauszustellen.

### **THESEN ZUM HANDLUNGSFELD GRÜN / GESTALTUNG / DICHTEN**

Die Oberflächengestaltung des öffentlichen Raumes mit seiner Stadtmöblierung, die Grüngestaltung und die vorhandene städtebauliche Dichte bilden einen Wirkungszusammenhang, der die besondere Aufenthaltsqualität herstellt. Zum gegenwärtigen Zeitpunkt sind Teilbereiche außerhalb der historischen Kernstadt - das kann man den Umfrageergebnissen und der eigenen Bestandsaufnahme entnehmen - nicht sehr einladend. Es fehlt der Limburger Innenstadt an qualitativ hochwertigen Erlebnissen des öffentlichen Raumes (von der historischen Altstadt abgesehen).

Außerhalb des historischen Altstadt-kerns fehlt eine ablesbare Gestaltung. Es ist deshalb erforderlich, für diesen Bereich der Neustadt ein flächendeckendes

Stadtgestaltungskonzept zu entwickeln, das dem Image, das Limburg durch die historische Altstadt genießt, auch in diesen Bereichen gerecht wird.

Die Grüngestaltung des öffentlichen Raumes dient nicht nur der Verbesserung der Luftverhältnisse, sondern erfüllt darüber hinaus wichtige Funktionen:

- Trennung von Fahrverkehr und Fußgängerwegen
- Orientierungsleitlinien durch Begleitgrün (Alleen)
- Aufwertung kleiner Platzbereiche im Gründerzeitmilieu.

#### *Stadtbodengestaltung*

Die Oberflächengestaltung des öffentlichen Raumes ist sowohl in funktioneller als auch in ästhetischer Hinsicht an der Imagebildung einer Stadt beteiligt. Traditionelle Verlegearten schaffen eine andere Atmosphäre als moderne Plattenbeläge, d.h. mit Oberflächengestaltung können bestimmte atmosphärische Differenzierungen vorgenommen und initiiert werden. Dazu bedarf es allerdings der konzeptionellen Bearbeitung der öffentlichen Räume im Bereich Neustadt.

#### *Städtebauliche Dichte*

Stadtkultur entsteht durch Überlagerung verträglicher Nutzungen. Die so geschaffene Dichte macht das typische Stadterlebnis aus. Der Bereich Innenstadt ist deshalb auf die Möglichkeit der Nachverdichtung hin zu untersuchen.

## **ZIELE AUS DEN HANDLUNGS-FEL- DERN**

### **VERKEHR**

Neuen Konsens für den Verkehr in der Innenstadt entwickeln, damit Aufenthaltsqualität möglich wird.

### **WOHNEN**

Durch Wohnformen, die zur Innenstadt passen, neue Bewohner in die Innenstadt ziehen.

### **HANDEL / GEWERBE**

Ziele der Einzelhandelsentwicklung mit Aufwertungen im öffentlichen Raum verbinden, um den Kernbereich zu aktivieren.

Qualitätsoffensive für Angebot und Präsentation.

### **KULTUR / BILDUNG**

Höhere Bildungseinrichtung ansiedeln.

Angebot für unterschiedliche Alters- und Lebensstilgruppen diversifizieren.

### **FREIZEIT / TOURISMUS**

Durchgängiges System der Orientierung und Information einrichten.

Vorhandene Ressourcen weiter entwickeln.

### **GRÜN / GESTALTUNG / DICHTEN**

Die sorgfältige Stadtbildpflege auch in der Neustadt und im öffentlichen Raum anwenden.

Städtisches Grün maßvoll einsetzen.

Flächenpotenziale in Gebäuden und im Freien nutzen.

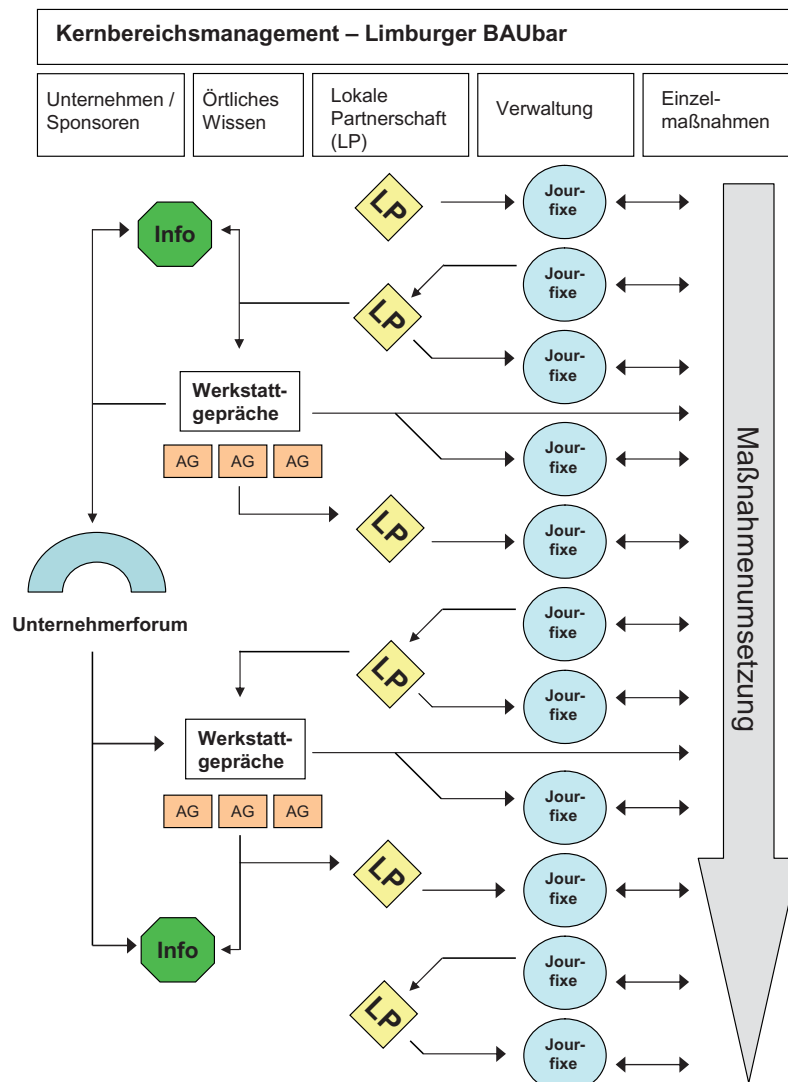
## ORGANISATIONS- UND BE- TEILIGUNGSSTRUKTUR

Die in dem Innenstadtkonzept genannten Einzelmaßnahmen sind gemäß den Anforderungen des Förderprogramms Aktive Kernbereiche in öffentlich-privater Partnerschaft umzusetzen. Vor diesem Hintergrund ist eine zentrale Aufgabe des Kernbereichsmanagements, funktionstüchtige und transparente Organisations- und Beteiligungsstrukturen zu entwickeln und nachhaltig zu etablieren. Für den „Aktiven Kernbereich Limburg, Altstadt / Neustadt und Bahnhofsgelände“ ist der Aufbau der folgenden Organisations- und Beteiligungsstruktur vorgesehen:

### Verwaltungsinterne Abstimmungs- runden

Das Kernbereichsmanagement und die Verwaltung sind im Rahmen der Programmumsetzung eng miteinander verzahnt. Zur Gewährleistung einer zügigen Programmumsetzung ist der Aufbau von transparenten Kommunikationsstrukturen und Abstimmungsprozessen innerhalb der Verwaltung unter Beteiligung des Kernbereichsmanagements erforderlich. Vor diesem Hintergrund wird das Kernbereichsmanagement monatlich verwaltungsinterne Abstimmungsunden (Jour-fixe) durchführen.

### Organisationsstruktur



### Limburger BAUbar

Zur kontinuierlichen Beteiligung der lokalen Akteure ist die Einrichtung eines zentralen Ortes als Anlaufstelle erforderlich. In der Limburger BAUbar können sich interessierte Bürger und lokale Akteure über aktuelle Einzelmaßnahmen informieren und Fragen zur Kernbereichsentwicklung im direkten Gespräch mit dem Kernbereichsmanagement klären. Darüber hinaus ist beabsichtigt in der Limburger BAUbar Abstimmungsgespräche und Informationsveranstaltungen durchzuführen. Zur Etablierung dieser Anlaufstelle sollte das Projektbüro an einem zentralen Standort angesiedelt sein und die Möglichkeit zur publikumswirksamen Gestaltung eines Schaufensters oder Schaukastens mit aktuellen Projektinformationen aufweisen.

### Lokale Partnerschaft

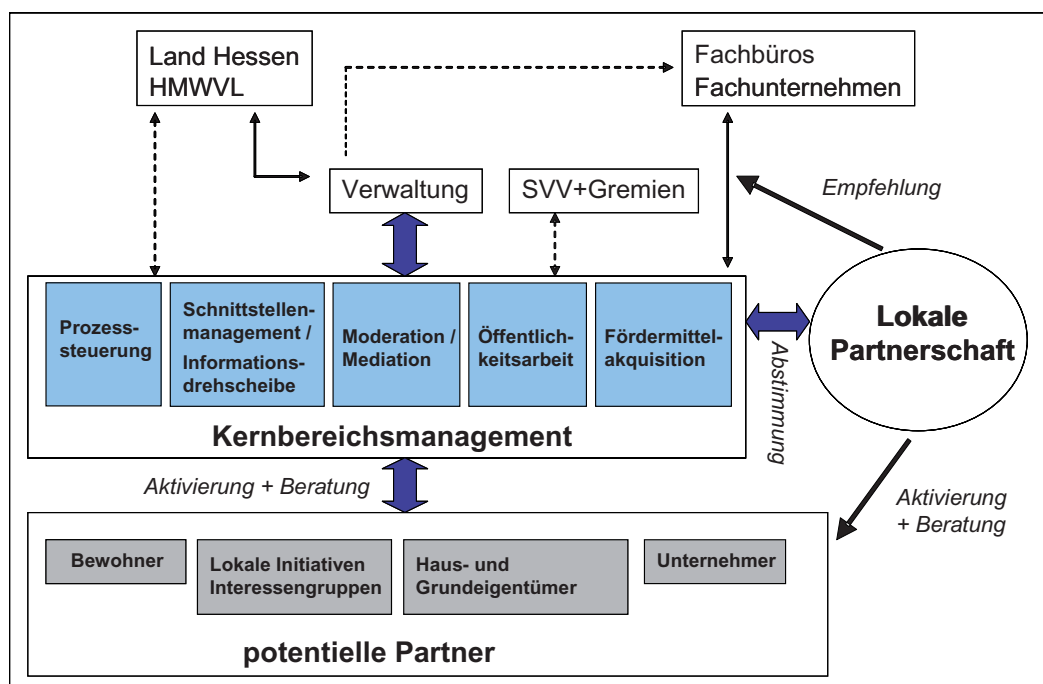
Derzeit setzt sich die Lokale Partnerschaft aus 14 Mitgliedern öffentlicher, privater und zivilgesellschaftlicher Akteure zusammen. Innerhalb des Programmverlaufs werden das Kernbereichsmanagement und die Mitglieder der Lokalen Part-

nerschaft weitere Akteure zur Teilnahme an der Lokalen Partnerschaft einladen und motivieren.

Die Aufgabe der Lokalen Partnerschaft umfasst die inhaltliche Beratung von Arbeitsergebnissen, die Entscheidungsvorbereitung und die Kontrolle des Gesamtprojektes. Darüber hinaus dienen die Mitglieder der Lokalen Partnerschaft als Multiplikatoren, die in der Bevölkerung und bei Unternehmen für die Teilnahme an dem Programm „Aktive Kernbereiche Limburg, Altstadt / Neustadt und Bahnhofsgelände“ werben. Darüber hinaus übernimmt die Lokale Partnerschaft die Trägerfunktion für den Verfügungsfonds und stellt somit aktiv Fördermittel für Maßnahmen Dritter bereit.

Um die Wahrnehmung dieser Aufgaben zu ermöglichen, ist die Lokale Partnerschaft kontinuierlich in das Projekt einzubeziehen und sollte in einem achtwöchigen Turnus tagen. Im Rahmen dieser Arbeitssitzungen wird das Kernbereichsmanagement die Lokale Partnerschaft über aktuelle Themen informieren, sich von der Lokalen Partnerschaft beraten lassen und weitere Arbeitsschritte abstimmen.

### Beteiligungsstruktur



### **Werkstattgespräche**

Die Umsetzung von Einzelmaßnahmen im Kernbereich einer Stadt wirken sich auf alle lokalen Akteure vor Ort aus. Diese Akteure erhalten im Rahmen der Maßnahmenumsetzung die Möglichkeit zur Beteiligung. Vor diesem Hintergrund wird das Kernbereichsmanagement zur Einbindung aller gesellschaftlicher Gruppen ein bis zweimal pro Jahr ein Werkstattgespräch durchführen. Unter dem Titel „Örtliches Wissen“ setzen sich die Teilnehmer der Werkstattgespräche wie folgt zusammen:

- Vertreter aus Politik und Verwaltung
- lokale Kooperationspartner aus Wirtschaft, Einzelhandel und Öffentlichkeit
- Initiativen und Institutionen der Limburger Innenstadt
- Architekten, Experten zu projektrelevanten Fachthemen
- interessierte BürgerInnen

Die Werkstattgespräche werden als Nachmittagsveranstaltung an zwei Freitagen im Jahr durchgeführt werden und setzen sich aus maximal 60 Teilnehmern zusammen. Die Veranstaltung besteht aus einer Plenumsitzung zum Beginn und zum Ende der Veranstaltung sowie einer Arbeitsphase in moderierten Kleingruppen zu aktuellen Themen bzw. Einzelmaßnahmen. Im Rahmen der Kleingruppen können die lokalen Akteure ihre Vorstellungen und Anregungen zur Umsetzung der einzelnen Maßnahmen vortragen und diskutieren.

### **Unternehmerforen**

Da die Programmumsetzung nicht nur aus Mitteln des Landes- und der Kommunen finanziert werden soll, ist die explizite Einbindung von Unternehmen eine bedeutende Zielsetzung für das Kernbereichsmanagement. Vor diesem Hintergrund wird einmal jährlich ein Unternehmerforum mit maximal 60 Teilnehmern als Abendveranstaltung durchgeführt. Im Rahmen dieser Veranstaltungen werden

den Unternehmern aktuelle Einzelmaßnahmen vorgestellt, der Nutzen dieser Einzelmaßnahmen für die Unternehmen dargelegt und ihnen Möglichkeiten zur finanziellen oder anderweitigen Beteiligung aufgezeigt.

### **Informationsveranstaltungen**

Im Rahmen der Programmumsetzung wird das Kernbereichsmanagement kleinere Informationsveranstaltungen für bestimmte Zielgruppen mit maximal 20 Teilnehmern in der Limburger BAUbar durchführen. Eine Veranstaltung für Einzelhändler könnte beispielsweise zu dem Thema „Business Improvement Districts“ oder für Eigentümer zum Thema „Leerstandsmanagement“ durchgeführt werden. Im Rahmen dieser Informationsveranstaltungen werden einer Akteursgruppe gezielte Informationen und Hilfestellungen vermittelt, die Impulse für ein späteres Handeln im Sinne der gewünschten Kernbereichsentwicklung geben können. Darüber hinaus besteht die Möglichkeit, durch die Informationsveranstaltungen den Kontakt und direkten Austausch zwischen Kernbereichsmanagement und den lokalen Akteuren weiter zu fördern.

**Beteiligung der lokalen Akteure  
– Expertenrunde 11.11.2009 zur  
Erarbeitung eines Integrierten  
Handlungskonzepts Limburg**

**Statements zu den Handlungsfeldern**

**1. Verkehr**

- 1.1 Verknüpfung von Gewerbe und Verkehr ist stark ausgeprägt, gewerblicher Verkehr belastet die Stadt erheblich. Im historisch gewachsenen Bereich der Stadt wurden in den letzten 20 bis 30 Jahren Entwicklungen verfolgt, die in Teilbereichen an Grenzen stoßen; Konzepte sind zu erneuern (z.B. Anbindung und Übergänge Grabenstraße).
- 1.2 Der fließende Verkehr wird beim Einfädeln behindert. Zur Stadt hin verjüngen sich die Spuren. Die meisten Konflikte treten im Bereich der Schiede auf. Es besteht nicht ausreichend Raum zum Einfädeln in die Innenstadt. Die Verkehrsflächenaufteilung behindert den Verkehrsfluss.
- 1.3 Die Fußgängerverbindungen zwischen Alt- und Neustadt sollen besser miteinander verbunden werden (Gabenstraße). Fahrpläne des ÖPNV und des Überlandverkehrs sind besser miteinander zu koordinieren.
- 1.4 In der Innenstadt sind die Verkehrsmöglichkeiten für Fahrräder weiter zu verbessern. Die gegenwärtige Situation verursacht, dass man eher einen weiten Bogen um die Stadt fährt. Ein Durchführen des Radwegenetzes ist wünschenswert.
- 1.5 Es wird eingeschätzt, dass das Machbare erledigt ist (Kreisel). Für eine Verkehrsneuordnung ist eine Umgehungsstraße erforderlich.
- 1.6 Wünschenswert sind der attraktive Ausbau der Fußgängerzone und

das Heranführen des ÖPNV. Die Bahn ist noch immer eine Trennung für den ÖPNV, der beidseits der Bahn ankommt.

- 1.7 Bemerkung: Der Verkehrsraum ist „endlich“.

**2. Wohnen**

- 2.1 Es gibt Gebiete in der Innen- und Altstadt, in denen das Wohnen unattraktiver geworden ist. Funktionen in den Erdgeschossen und im öffentlichen Raum (z.B. Gaststätten) haben Auswirkungen auf die Wohnqualität.
- 2.2 Der Leerstand bei Wohnräumen ist zum Teil auch auf das Mietniveau zurückzuführen. Gleiches gilt für Geschäfte. Es ist in Teilbereichen ein erhebliches Konfliktpotenzial zwischen Geschäftsnutzung und Wohnen vorhanden (Unruhe durch Anlieferung, gastronomische Nutzungen etc.). Ziel ist die Entwicklung innerstädtischen Wohnens unter bestimmten Aspekten attraktiver zu machen.
- 2.3 Handel und Gastronomie behindern zum Teil attraktives Wohnen. Es wird eine Plattform gewünscht, auf der die Konflikte ausgetragen und gelöst werden (Ordnungsdezernentin).
- 2.4 Es wird festgestellt, dass es einen gewissen Trend zum Wohnen in der Innenstadt gibt. Die sichere Versorgung in der Innenstadt ist erforderlich. Das Wohnen soll möglichst altersgerecht gestaltet werden. Frage: Ist ein Trend zum Wohnen in der Innenstadt zu beobachten?
- 2.5 Es ist zu bemerken, dass problematische Immobilien in Entfernung zur Stadt zunehmend schwieriger zu vermarkten sind. Der Trend kann also bestätigt werden.
- 2.6 Für wen ist Wohnen in der Altstadt attraktiv?

### 3. Handel und Gewerbe

- 3.1 Stagnierende Einkommensbedingungen bzw. rückläufige Einkommen verursachen „Einbrüche“ für Handel und Gewerbe. Das ist für die Stadt und für die Region zu beobachten. Die Chancen für Limburg liegen in der Verbesserung der Qualität. Die kompakte Stadt ist attraktiv. Eine bessere Ausrichtung des Handels auf Qualität ist wünschenswert, da eine weitere Verdrängung die Händler in der Innenstadt zu „Verlierern“ macht.
- 3.2 Das quantitative Angebot ist nicht zu erhöhen, Qualitäten sehr wohl. Bestimmte Sortimente sind nicht ausreichend in der Innenstadt oder innenstadtnah vorhanden. Das Bekleidungshaus Karstadt in der Innenstadt soll erhalten werden. Kleine exklusivere Geschäfte sind sehr wünschenswert.
- 3.3 Die Vielfalt und Attraktivität des Handels und seine Zentralität ist in Limburg sehr hoch. Die Entwicklung in Richtung höherwertiger Qualität wird als richtig bestätigt. Bei der Entwicklung der WERKStadt spielt die Barrierefreiheit eine besondere Rolle. Der gesamte Bereich der WERKStadt ist für das barrierefreie Einkaufen gestaltet. Frage: Wo gestaltet sich die Qualität außerhalb des Angebotes? Wo gibt es Kiez-Charakter? Wo entwickelt sich ein Zusammenhang von Einrichtungen untereinander?
- 3.4 Barrieren im städtebaulichen Raum und Barrieren für bestimmte Bevölkerungsgruppen sollen nach Möglichkeit ausgeschlossen werden. Notwendig ist die Befassung mit den Lücken in der Innenstadt. Flächen sind wieder zu beleben.
- 3.5 Im öffentlichen Raum sollen Ruhe- zonen mit Aufenthaltsqualität (auch ohne kommerzielle Nutzung) geschaffen werden.
- 3.6 Besonders wichtig ist die Entwicklung der Achse zwischen der WERKStadt und der Altstadt. Hier können Angebotserweiterungen mit mehr Qualität dargeboten werden.
- 3.7 Mieten sind für Ladenmieter zum Teil uninteressant. Die Mieterwartungen der Hauseigentümer entsprechen nicht den Möglichkeiten der Händler. Gibt es andere Modelle?
- 3.8 Nicht ausreichend vorhanden sind in der Innenstadt Unterhaltungselektronik. Darüber hinaus fehlen ein Baumarkt und ein Gartencenter. Konkurrenzstädte sind Koblenz und Wiesbaden, zukünftig eventuell Montabaur (FOC). In der Innenstadt sind 231 Betriebe angesiedelt. Davon verfügen 70% unter 100 m<sup>2</sup> Verkaufsraumfläche.

### 4. Kultur und Bildung

- 4.1 Für Limburg wäre die Ansiedlung einer Hochschule und/ oder eines Teilbereichs einer Hochschule bzw. einer anderen überregional wirkenden Bildungsstätte von Vorteil.
- 4.2 In Limburg ist das Angebot für jüngere Bürger (16 – 26 Jahren) zu verbessern.

### 5. Freizeit und Tourismus

- 5.1 Das Freizeitangebot hat sich in den letzten Jahren verbessert, z.B. das Angebot für Radfahrer in Verbindung mit Radwandertourismus.
- 5.2 Lahntourismus, Erlebnistourismus für Kinder.

- 5.3 Es wird ein Standort für einen zentralen Busparkplatz gebraucht. Die schlechte Lage, die Aussteigepunkte und die Beschilderung in der Innenstadt sind für die Führung der Gäste ungünstig.
- 5.4 Möglichst qualitative Erweiterungen im Bereich Freizeit und Tourismus. Eisbahn und Freizeitbahn sind wünschenswert.
- 5.5 Einheitliches Orientierungssystem in der Stadt.
- 5.6 Hotelangebot für Kurzurlaube nicht unbedingt im Hochpreissegment.
- 6. Grün/ Gestaltung/ Städtebauliche Dichte**
  - 6.1 Stadtgrün entwickeln (Schiefe), mehr Qualität bei der Gestaltung der Fußgängerzone.
  - 6.2 Limburg hat sehr ausgeprägte Grünstrukturen. Ergänzung und Erweiterung in der Innenstadt ist wünschenswert.
  - 6.3 Es ist nicht möglich, sich bei allen Dingen für mehr zu entscheiden. Es ist erforderlich sich für eine gute Auswahl und verträgliche Mischung zu entscheiden.
  - 6.4 Platzgrün gestalten.
  - 6.5 Mehr Grün und fußläufige Anbindungen entwickeln.
  - 6.6 Der Grüngürtel um Limburg ist umgesetzt (Verwaltung).
  - 6.7 Es sollen nichtkommerzielle Ruhe-zonen geschaffen werden.
  - 6.8 Treffpunkte:
    - Europaplatz
    - Wochenmarkt
    - Kornmarkt.

## Fazit und Wirkung der Veranstaltung „Lokale Akteure“ am 11.11.2009

### **Hinweis:**

*Unter dem Oberbegriff: „das Limburger Dutzend“ wurden 12 Projektvorschläge öffentlich diskutiert, die im weiteren Planungsverlauf auf 6 zu realisierende Projekte reduziert wurden.*

Die zweistündige Veranstaltung zeichnete sich durch hohe Konzentration und Disziplin bei allen Teilnehmern und Redebeiträgen aus. Das Interesse am Thema und die Bereitschaft zur Mitwirkung sind sehr groß.

Durch das breit angelegte Thema war naturgemäß die Art der Beiträge nur teilweise konkret.

Der Wunsch nach konkreten Ergebnissen ist stark.

Der Tätigkeit des Kernbereichsmanagements kommt für die Umsetzung der Projektvorschläge des Limburger Dutzends besondere Bedeutung zu.

Es wird empfohlen, die Länge der Veranstaltung nicht über zwei Stunden bei sehr guter inhaltlicher Vorbereitung und klarem Arbeitsziel so vorzubereiten, dass die erreichten Arbeitsergebnisse als weiterführend angenommen werden können.

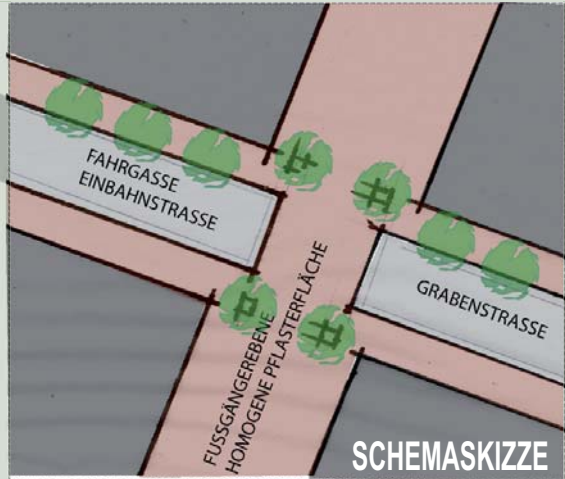
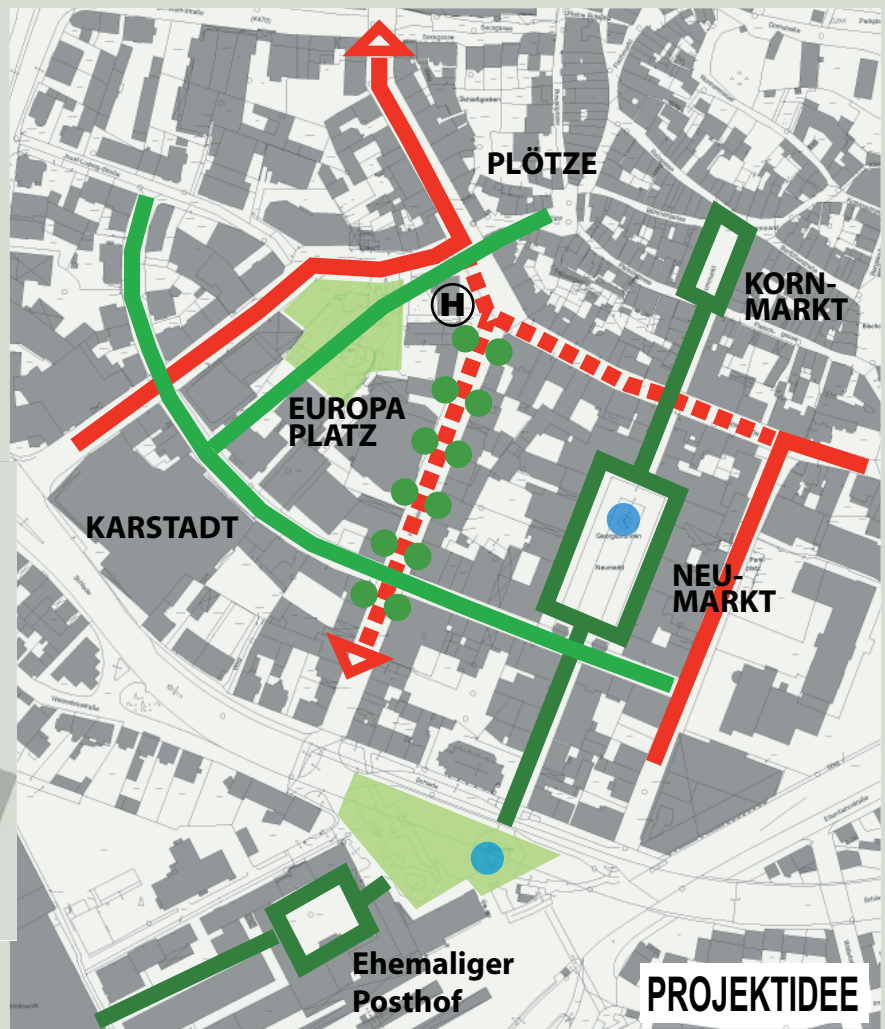
Auf die enge Verzahnung mit der vorbereitenden, begleitenden und weiterführenden fachlichen Arbeit an den jeweiligen Themen sollte besonderer Wert gelegt werden.

Gut strukturierte Abläufe mit jeweiligen Erfolgsetappen werden für den Gesamterfolg entscheidend sein.

Auftauchende Konflikte sollten nicht umgangen, sondern parallel auf fachlicher Ebene mit Lösungsvorschlägen versehen und zurück in die Diskussion gebracht werden.

Die Dokumentation aller Arbeitsschritte und öffentlichen Veranstaltungen sollte für jedermann nachvollziehbar in der BAUbar präsent sein.

Die Vorschläge und alle Hinweise auf die wünschenswerte Struktur des Programmprozesses, sind im Zusammenwirken von „Das Limburger Dutzend“ und dem Kernbereichsmanagement aufgenommen und können dadurch wirksam werden.



## BESTANDSSITUATION UND AUFGABE

Die drei Stadträume Altstadt-Neustadt-Werkstadt sind über die NordSüd verlaufende Achse (dunkelgrün) verbunden - jedoch nicht barrierefrei. Der Neumarkt müsste mehr Marktplatz als Parkplatz sein und der Stadtboden - die Oberflächengestalt wird Thema. Es fehlen - das sagen die Nutzer - Orte zum Verweilen im öffentlichen Raum.

## PROJEKTIDEE

### **RÄUME - VERBINDEN - QUARTIERE**

Die Stadtachse ist das Rückgrat der Limburger Innenstadt und wird durch ein zusammenhängendes Stadtgestaltungskonzept aufgewertet. Der Neumarkt erhält eine Unterflurgarage oder das Parkhaus am Bahnhof wird erweitert. Die Oberflächen werden teilweise umgestaltet und erhalten eine höhere Aufenthaltsqualität. Die Stadtachse verbindet die querenden Geschäftsstraßen bzw. Fußgängerbereiche. Die Kreuzungen sind stadträumlich bedeutsam und besonders zu behandeln. Die trennende Wirkung der Grabenstraße könnte durch Verkehrsentlastung vermindert werden, der Kreuzungsbereich als Übergang fußgängerfreundlicher gestaltet werden. Grabenstraße und Fußgängerbereich sind schrittweise aufzuwerten. Neumarkt und ehemaliger Posthof werden neu gestaltet. Ein Dach über einer Teilfläche des Neumarkt macht Märkte und Veranstaltungen wetterunabhängig. Durch die Überarbeitung der Verkehrsführung und Veränderung vorhandener Straßenquerschnitte wird der öffentliche Straßenraum für den Fußgänger - und damit vor allem auch für den Einzelhandel und Dienstleistungsbereich - aufgewertet.



# Pralles City-Leben unterm Glasdach

**Löwenplatz-Premiere** – Über tausend Besucher ergötzen sich an kulturellen Schmäckerln und füllen auch die Geschäfte

VON PETER THOMAS

Die Raubkatze steht im Regen, doch die Gäste bleiben im Trockenen. Während unter dem neuen Glasdach die Einweihung des Treffpunkts Löwenplatz gefeiert wird, spendet der Morgen ein paar kühle Tropfen. Das Wasser rinnt besichtig über die großen Platten des luftigen Neubaus, ohne die mehreren hundert Gäste der Premiere zu belasten. Drüben, über den Stufen, die zur Volksbank führen, perlt der Niesel vom Bronzefuß des Löwen, hier begeistert sich das Publikum am bessischem Kabarett und Flamenco, an Modenschau und mitreisendem Blues.

### An verkaufsoffenen Sonntag erinnert

Wo seit Monaten Baustelle war, pulsiert am Samstag ein städtisches Leben, das die Geschäftsleute der Innenstadt gern häufiger sehen. Wie Thomas Bach, Inhaber des Schuhhauses in der Märkstrasse, fühlen sich viele Geschäftsleute an den verkaufsoffenen Sonntag erinnert. Denn die Eröffnung mit umfangreichem Programm lockt nicht nur weit über 1000 Besucher unter das neue Dach im geografischen Mittelpunkt der Stadt, wo viele Geschäfte Informationsstände aufgebaut haben. Der Samstag bescherte auch den Fachgeschäften in der City eine überdurchschnittliche hohe Besucherfrequenz.

Mit diesem Andrang nicht gerechnet



In der Woche wurde dort überdachte Platz bespielt. Tendenz steigend. Als erste Höhepunkte nennt Jansen die „Küsswählener Gartentage“ 2002 und das nächste Theaterprojekt von „Schon gesehen“.

Dass sich der Platz unter dem Dach ebenso ins Amphitheater verwandeln lässt wie in eine Musikbühne zeigt das Programm am Samstag: Setzen die musikalischen Auftritte (begeistert auch die Flamenco-Formation „Jaleco“) flirte und mitreißende Akzente, spricht Walter Renneisen mit seinem Programm „Vergess' emol deu Reid nedd!“ auf beste den bessischen Humor an. Den Pointen des Schauspielers setzt im zweiten Teil des Programms die Fantomimn Maiko Jansen noch eine künstlerische Spitze auf: Mit ihrer frechen Interpretation des bessischen Sprachwitzes durch Geste und Mimik gibt sie Renneisens Retmen eine neue, satirische Schärfe.

### „Gesteigerte Aufenthaltsqualität“

In diesem fröhlichen Rahmen fällt es Oberbürgermeister Stefan Giesowski leicht, zufrieden und feierlich die neue Mitte der Stadt zu eröffnen. Der Verwaltungschef freut sich über die „gesteigerte Aufenthaltsqualität“ und das Leben, das mit dem Dach in die Innenstadt komme. Zufrieden gibt auch Architekt Herbert Weyell dem Ort seine Wünsche mit auf den Weg, spricht von den Qualitäten des Löwen – Stärke, Lebendigkeit, Offenlichkeit. Dann folgt

**BEISPIEL RÜSSELSEIM HTWW**

## PROJEKTIDEE RÄUME - VERBINDEN - QUARTIERE

liegt im Handlungsfeld 1-6

<del>VERKEHR</del>	WOHNEN	<del>HANDEL/GEWERBE</del>	KULTUR & BILDUNG	<del>ÖFFENTL. RAUM</del>	<del>GRÜN GESTALTG. DICHT</del>
--------------------	--------	---------------------------	------------------	--------------------------	---------------------------------

agiert im SWOT-Feld

<del>Stärken</del>	Schwächen	<del>Potenzial</del>	Risiko
--------------------	-----------	----------------------	--------

hat den Planungsstand

<del>Konzept</del>	Entwurf	Entwurf Fortschreibung
--------------------	---------	------------------------

hat die Zeitschiene



hat den Prozess-Status



### ERARBEITUNG DER GESTALTUNGSGRUNDLAGEN DURCH

- Material und Verlegung
- Mobiliar und Grün
- Müll und Stadttechnik
- Farbe, Fassaden, Werbung
- Gestaltungsberatung für Punkte s.o.
- Baubar und Leerstandsmanagement
- Stadtbodenkonzept Zentrumsbereich
- Neumarkt umgestalten

**Einzelmaßnahmenbeschreibung RÄUME - VERBINDEN - QUARTIERE**

**I. Eckdaten:**

<b>Einzelmaßnahmenbezeichnung</b>	RÄUME - VERBINDEN - QUARTIERE
Einzelmaßnahmennummer	1.1 bis 1.7
Durchführungszeitraum	gesamte Programmlaufzeit
Träger der Einzelmaßnahme	Stadt Limburg
Eigentümer der Einzelmaßnahme	Stadt Limburg
Nutzer der Einzelmaßnahme	Öffentlichkeit

**II. Projektbeschreibung:**

**Ist-Situation / Problemlage**

**Stärken**

Die Achse Altstadt - Neustadt - Bahnhof ist seit dem Bau der Eisenbahn vorhanden und hat historisches Gewicht. Ihr visueller Endpunkt ist der Dom.  
 Die Konversion des Bahnausbesserungswerkes zum starken Einzelhandelsstandort ist erfolgreich fortgeschritten. Der 2. Bauabschnitt wird das hohe Entwicklungspotenzial seiner günstigen Lage zur Innenstadt weiter ausschöpfen.  
 Mit dem Dom als visuellem Endpunkt erstreckt sich die Stadtachse aus der Altstadt heraus über den Neumarkt bis zum Bahnhofplatz. Mit der Anbindung der WERKStadt erhält die Stadtachse einen neuen Endpunkt. Die WERKStadt rundet das Angebot der Innenstadt ab. Die Innenstadt wird dadurch größer, attraktiver und ihre öffentlichen Räume in Zukunft auch schöner.

**Schwächen**

Der Zugang zur WERKStadt vom Bahnhofplatz aus entspricht noch dem Werkszugang eines Bahnausbesserungswerkes.  
 Der neu gestaltete Bahnhofplatz und die Nutzungskonzentration der WERKStadt lassen jetzt Schwächen im Innenstadtbereich deutlich erkennen:

- Zustand und Gestaltung der Fußgängerzone sind in die Jahre gekommen und verschlissen.
- Funktionen und Gestaltung auf dem Neumarkt entsprechen nicht mehr den heutigen Anforderungen.
- Zwischen Gehen, Parken und Fahren kommt es in der Graupfortstraße - Grabenstraße - Hospitalstraße zu Konflikten zwischen den Wünschen und der Wirklichkeit.

### **Ziele / Planung**

Das Hauptziel des Integriertes Handlungskonzeptes verkörpert sich in seinem Hauptprojekt RÄUME-VERBINDEN-QUARTIERE.

Die beschriebenen Einzelziele dienen der neuen Verbindung zwischen Altstadt, Neustadt und WERKStadt und machen es möglich, dass sich die Innenstadt in ihrer gesamten Nutzungsvielfalt positiv entwickeln kann.

Folgende Punkte sind bei den anstehenden Planungen besonders wichtig:

1. Sichere Querung von Fußgängerströmen über die Fahrstraßen
2. Die Bahnhofstraße und die Werner-Senger-Straße sollen als Fußgängerzone funktional und gestalterisch erneuert werden
3. Attraktive Aufenthaltsmöglichkeit ohne Kaufzwang
4. Attraktive Ausbildung von innerstädtischem Grün, Spielmöglichkeit für Kinder, Parken von Fahrrädern
5. Material und Verlegeart des Stadtbodens sollen sorgfältig entwickelt werden, um ggf. auch außerhalb der Fußgängerzone zum Einsatz zu kommen
6. Die Benutzung des Neumarktes soll erweitert (Dach) und neu geordnet werden.
7. Die Verkehrsabläufe in der Graupfortstraße, Grabenstraßen und Hospitalstraße sind neu zu ordnen

### **Arbeitsstand / Weitere Schritte**

Als erster Arbeitsschritt nach dem Integrierten Handlungskonzept soll ein Gestaltungskonzept für den gesamten beschriebenen Bereich die Grundlagen für die einzelnen Realisierungsabschnitte zustimmungsfähig machen.

Das Gestaltungsleitbild und dessen Umsetzung in ein Gestaltungshandbuch beinhalten:

- Abgleich und Berücksichtigung bestehender Richtlinien sowie eine Vorort-Kartierung
- Dokumentation der Vorort-Kartierung
- Vor- und Nachbereitung eines eintägigen Teilnehmungsworkshops zum Thema „Öffentlicher Raum“
- Aufbereitung der Workshop-Ergebnisse
- Abstimmung der Workshop-Ergebnisse mit Verwaltung und Politik
- Visualisierung der Richtlinien des Gestaltungsleitbildes in ein Gestaltungshandbuch

Voraussetzung für die komplette Erneuerung der Oberflächen ist die Sanierung/ Neuerrichtung des Kanals in gesamter Länge.

Im Hinblick auf die technische Schwierigkeit und die unterschiedliche Konflikträchtigkeit bei der Beteiligung der Öffentlichkeit werden die Realisierungsabschnitte des Projektes 1 in folgender zeitlicher Reihenfolge angestrebt:

- 1.1 Erarbeitung von Gestaltungsgrundlagen für Material, Mobiliar, Grün (2010)
- 1.2 Bahnhofstraße Süd (2011)
- 1.3 Werner-Senger-Straße Ost (2012)
- 1.4 Neumarkt (2013) - Überprüfung einer Überdachung
- 1.5 Bahnhofstraße Nord (2013)
- 1.6 Werner-Senger-Straße West (2014)
- 1.7 Grabenstraße (2014)

Maßnahmen an der Grabenstraße, Graupfortstraße und Hospitalstraße müssen im Gesamtverkehrsablauf des innerstädtischen Verkehrs und der übergeordneten Anforderungen (Havarieumleitung) eingepasst und abgewogen werden.

**III. Finanzierung:**

Geschätzte Gesamtkosten in EUR	4.853.337
im Programm Aktive Kernbereiche förderfähige Kosten in EUR	4.853.337
Förderpriorität (1./ 2./ 3.)	1. Priorität über die gesamte Programmlaufzeit

Projekt 1 - RÄUME VERBINDEN QUARTIERE

1.1 Gestaltungsbild/-handbuch

1.4 Platzgestaltung Neumarkt

1.5 Bahnhofstraße - Nord

1.2 Bahnhofstraße - Süd

1.3 Weimer-Senger-Straße - Ost

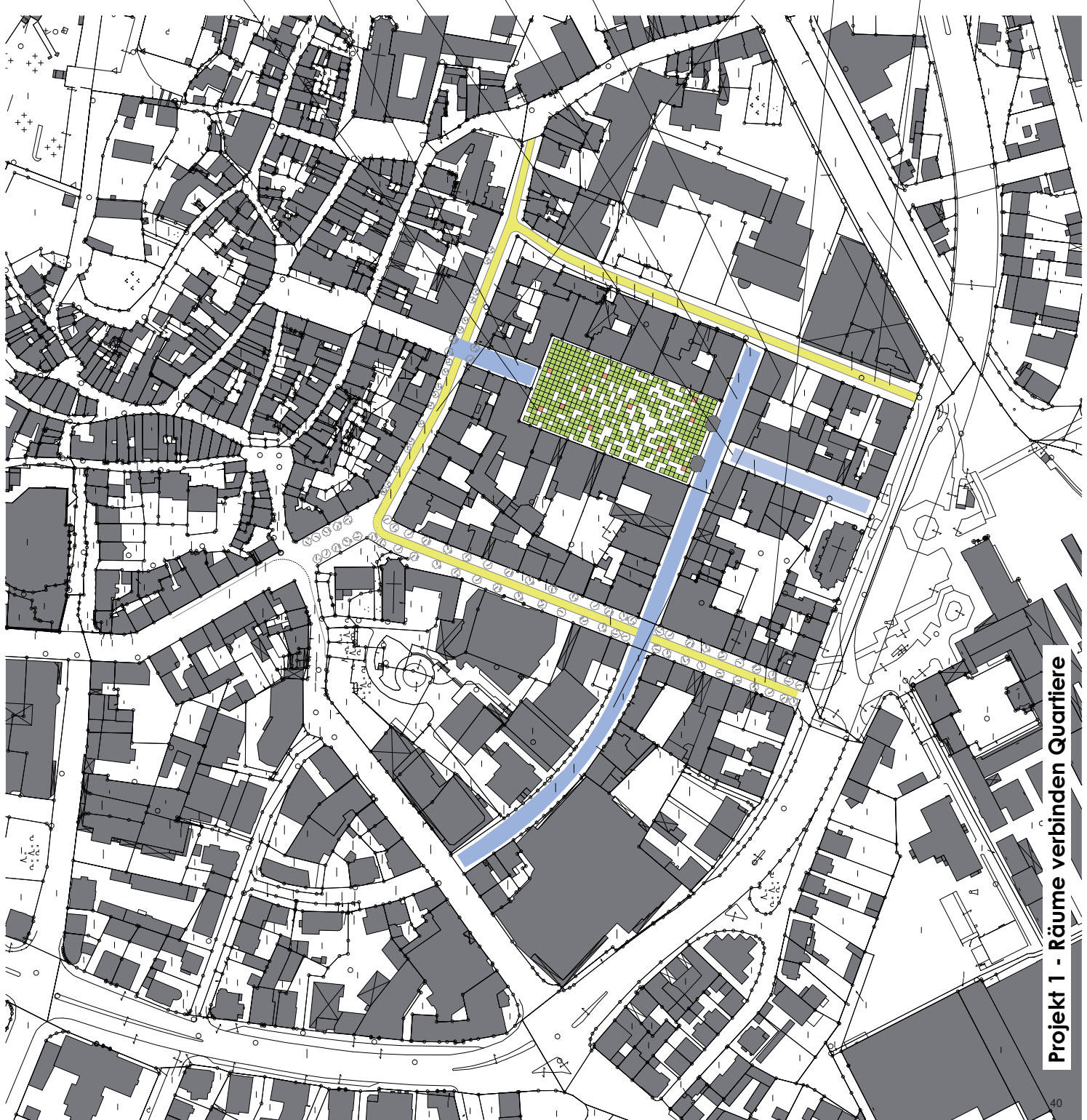
1.6 Weimer-Senger-Straße - West

Verkehrsströme optimieren - Freiräume aufwerten  
(in Abstimmung mit übergeordneten Anforderungen)

1.7 Verkehrsraum Grabenstraße neu ordnen

Verkehrsraum Hospitalstraße neu ordnen

Verkehrsraum Graupfortstraße neu ordnen



	A	B	C	D	E	F	G	H	I	J	K	L	M	N
1	Aktive Kernbereiche Limburg an der Lahn													
2	Projekt 1: RÄUME - VERBINDEN --QUARTIERE													
3	Kostenermittlung in EUR incl. 19%MWSt													
4	Grundlage: IHK - Innenstadtkonzept - Entwurf April 2010													
5														
	Zeitliche Reihenfolge	Abschnitt	Fläche in qm	Komplett- Erneuerung in EUR/qm	Kanalbau anteilig für Strassenentwässerung EUR/qm	Beleuchtung EUR/qm	Mobiliar in EUR/qm	archäologische Fundbeh andlung EUR/qm	Besondere Einbauten	Betrag	EUR gesamt	Baunebenkosten 15%	incl. 15% für Baunebenkosten	Bemerkung
6														
7	1.1	Gestaltungslitbild /-handbuch										25.000	25.000	
8	1.2	Bahnhofstraße (Süd)	952	230	20	30	13	5	keine	0	283.696	42.554	326.250	Starterprojekt 2011
9	1.3	Werner-Senger-Straße Ost	1.783	230	20	30	13	5	Spielgeräte	50.000	581.334	87.200	668.534	
10	1.4	Neumarkt	4.430	230	20	30	13	5	Summe Einbauten	620.000	1.940.140	291.021	2.231.161	
11									Dach	300.000				
12									Brunnen	200.000				
13									Fahrradparkierung	20.000				
14									Kunstwerk	100.000				
15														
16	1.5	Bahnhofstraße (Nord)	416	230	20	30	13	5			123.968	18.595	142.563	
17	1.6	Werner-Senger-Straße West	1.770	230	20	30	13	5	Spielgeräte	50.000	577.460	86.619	664.079	
18	1.7	Grabenstraße	2.322	230	20	30	13	5			691.956	103.793	795.749	In Abhängigkeit vom
19	o.Nr.	Graupfortstraße	o.Angabe	230	20	30	13	5	Fahrradparkierung	20.000	o.Angabe	o.Angabe	o.Angabe	gesamtstädtischen
20	o.Nr.	Hospitalstraße	o.Angabe	230	20	30	13	5	Fahrradparkierung	20.000	o.Angabe	o.Angabe	o.Angabe	Verkehrskonzept
21		<b>gesamt</b>	<b>11.673</b>								<b>4.198.554</b>	<b>654.783</b>	<b>4.853.337</b>	
22														
23														
24		die flächenhaften Kostensätze entsprechen Limburger Erfahrungen und sind mit dem Tiefbauamt abgestimmt												
25		nicht enthalten; sonstige Ver- und Entsorgung												

**Kostenarten**

**RÄUME - VERBINDEN - QUARTIERE**

	<b>Kostenart</b>	<b>EUR</b>	<b>Erläuterung</b>
<b>I.</b>	Vorbereitung der Einzelmaßnahme	654.783	Gestaltungsleitbild und /-handbuch 15% Baunebenkosten
<b>II.</b>	Steuerung		
<b>III.</b>	Vergütung für Beauftragte		
<b>IV.</b>	Öffentlichkeitsarbeit		
<b>V.</b>	Grunderwerb		
	Erwerb von Grundstücken		
	Kosten des Zwischenerwerbs		
<b>VI.</b>	Ordnungsmaßnahmen		
	Bodenordnung		
	Festlegung von Grundstücken		
	Umzug von Bewohnern und Betrieben		
	Sonstige Ordnungsmaßnahmen		
<b>VII.</b>	Verbesserung der Verkehrsverhältnisse		
<b>VIII.</b>	Wohnumfeldmaßnahmen		
	Öffentlich	4.198.554	Baukosten
	Privat		
<b>IX.</b>	Neubau von Gebäuden		
	Wohngebäude		
	Gemeinbedarfseinrichtungen		
	Sonstige		
<b>X.</b>	Modernisierung und Instandsetzung von Gebäuden		
	Wohngebäude		
	Gemeinbedarfseinrichtungen		
	Sonstige		
<b>XI.</b>	Zwischennutzung		
	Gebäude		
	Freiflächen		
	Abbruchmaßnahmen		
<b>XII.</b>	Verlagerung oder Änderung von Betrieben		
	<b>Summe</b>	4.853.337	
	<b>Sonstige Finanzierungsquellen:</b>		



**BESTAND**



**PROJEKTIDEE**



**PLANUNG**

Eingangsportal an der Bahnhofstraße  
als Corporate Design zur Innenstadt

Leuchstelen als wiederkehrendes  
Gestaltungselement

Pflaster der Neugestaltung am Bahnhofsvorplatz

Planausschnitt von Büro Stadt-Land-Bahn, Boppard

## BESTANDSSITUATION UND AUFGABE

Ausgangslage Limburg:

Das Projekt "WERKStadt" markiert einen Sprung in der Stadtentwicklung.

Das Gefüge der Stadtquartiere wird beeinflusst.

Nutzungen, Funktionen und Inhalte ändern sich.

Orte in der Stadt wandeln Rolle und Charakter.

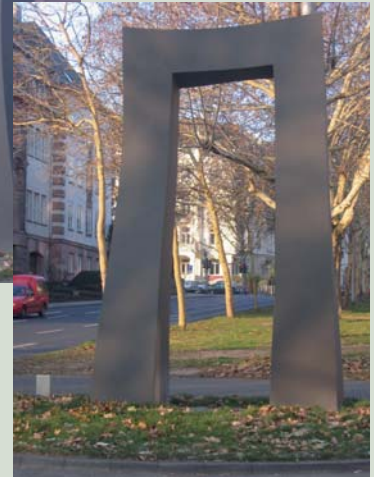
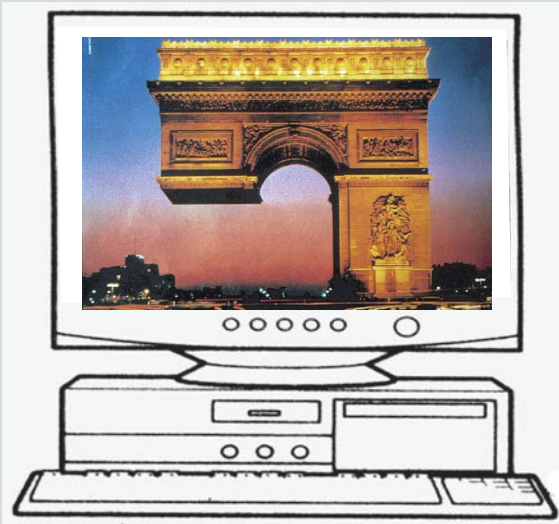
Die Gestaltung der öffentlichen Freiflächen in Limburg ist wenig attraktiv.

## PROJEKTIDEE

### **AUF DER SUCHE NACH ÜBERSICHT: FUSSGÄNGERLEITSYSTEM**

Ziel: Ein Wettbewerb unter Künstlern und Gestaltern soll klären, auf welche Weise "Internetportale" "Architekturportale" stärken können, um die europäische Stadtkultur einer historischen Kleinstadt weiterzuführen. Auf dem Weg zu einem Konzept für den gesamten öffentlichen Raum soll die Verknüpfung zwischen "Portal in der Informatik" und "Portal in der Architektur" ausgelotet und in eine Form für Limburg gebracht werden. Der Veränderungsprozess soll den Kernbereich aktiv und attraktiv hinterlassen.

(Vgl. auch Anlage: Ausschreibungstext)



## PROJEKTIDEE FUSSGÄNGERLEITSYSTEM

liegt im Handlungsfeld 1-6

<del>VERKEHR</del>	WOHNEN	HANDEL/ GEWERBE	<del>KULTUR &amp; BILDUNG</del>	<del>ÖFFENTL. RAUM</del>	<del>GRÜN GESTALTG. DICHTEN</del>
--------------------	--------	--------------------	-------------------------------------	------------------------------	---

agiert im SWOT-Feld

Stärken	Schwächen	<del>Potenzial</del>	Risiko
---------	-----------	----------------------	--------

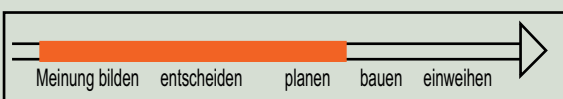
hat den Planungsstand

<del>Konzept</del>	Entwurf	Entwurf Fortschreibung
--------------------	---------	------------------------

hat die Zeitschiene



hat den Prozess-Status



Symbolisches Tor am Landeshaus  
in Wiesbaden, gestaltet von  
Gabor Torok

## WETTBEWERBSVORBEREITUNG UND DURCHFÜHRUNG

- Auswahlgremium
- Arbeitsgruppe Auslobung
- Vorbereitung, Auslobung, Betreuung
- Vorprüfung
- Preissumme
- Modellbaukosten
- Preisgericht
- Sachkosten, Raummiete

**Einzelmaßnahmenbeschreibung AUF DER SUCHE NACH ÜBERSICHT  
 - FUSSGÄNGERLEITSYSTEM -**

**I. Eckdaten:**

<b>Einzelmaßnahmenbezeichnung</b>	AUF DER SUCHE NACH ÜBERSICHT - FUSSGÄNGERLEITSYSTEM -
Einzelmaßnahmennummer	2.1 bis 2.4
Durchführungszeitraum	April bis Juni 2010 (Mehrfachbeauftragung) Beginn erster Standort 2010 Fertigstellung zweiter bis vierter Standort 2011
Träger der Einzelmaßnahme	Stadt Limburg
Eigentümer der Einzelmaßnahme	Stadt Limburg
Nutzer der Einzelmaßnahme	Öffentlichkeit

**II. Projektbeschreibung:**

**Ist-Situation / Problemlage**

Mit der Inbetriebnahme des ersten Bauabschnittes der WERKStadt mit dem zentrumsnah gelegenen Parkplatz und zahlreichen Geschäften wird ein Sprung in der Stadtentwicklung markiert. Das innenstadtnahe Vakuum der leeren Werkhallen des Bahnausbesserungswerkes ist beendet. Die große neue Verkaufsfläche beeinflusst das Gefüge der Stadtquartiere nachhaltig. Nutzungen, Funktionen und Inhalte haben sich verändert und werden sich weiter verändern. Dadurch wandeln sich die Rolle und der Charakter von „Orten“ in der Stadt.

Unter der gewichtigen Änderung leidet die Orientierung von Passanten, Kunden und Touristen.

**Ziele / Planung**

An vier klar definierten Standorten sollen räumlich gestalterisch wirksame Elemente angeordnet werden, die allen Benutzern der Innenstadt Orientierung, Hilfe, Informationen etc. geben, damit sie sich neu und besser im Gefüge der Stadtquartiere der Innenstadt bewegen und zurechtfinden können.

Ausgehend von vier Standorten mit dem Titel „Portale“ soll ein Konzept entwickelt werden, das mit künstlerischen und gestalterischen Mitteln eine durchgängige und wiedererkennbare Idee zur Fußgängerorientierung im Sinne eines Fußgängerleitsystems entwirft und dabei auf die konkreten örtlichen Rahmenbedingungen der vier Standorte eingeht. Die Verbesserung der Orientierung / Beschilderung soll dazu beitragen, dass die Quartiere Altstadt-Neustadt-WERKStadt städtebaulich und funktional besser verbunden werden. Das Konzept soll geeignet sein, auf weitere Standorte in der Stadt übertragen werden zu können.

Für einen der vier Standorte soll das Konzept als Vorentwurf ausgearbeitet werden. Einige Fragen und Feststellungen werden als Hinweis zur Thematik: RÄUME-VERBINDEN-QUARTIERE aufgeworfen:

- Das Konzept zur Fußgängerorientierung und -führung zwischen Altstadt, Neustadt (Fußgängerzone) und WERKStadt
- Das Gestaltungskonzept für den öffentlichen Raum.

Unter „Portal“ versteht die Architektur ein großes, repräsentatives Tor als Eingang oder Übergang, die Informatik einen zentralen Zugang zu Anwendungen, Prozessen, Informationen und Diensten. Die Konzepte sollen an den vier Orten die Verknüpfung zwischen „Portal in der Informatik“ und „Portal in der Architektur“ ausloten und für Limburg in eine Form bringen. Die vier Standorte bilden den Einstieg in ein umfassendes Fußgängerleit-Konzept für den gesamten öffentlichen Raum. Der besondere Reiz der Aufgabe mit künstlerischer Fantasie zu einer Lösung zu kommen, zeigt sich sehr gut an den vier festgelegten, sehr verschiedenen Standorten:

- 2.1 Übergang Bahnhofplatz/ Neustadt
- 2.2 Tor zum Stadtplatz im ehemaligen Posthof
- 2.3 Innenfläche des Kreisels Diezer Straße
- 2.4 Übergang Neustadt/ Altstadt

**Arbeitsstand / Weitere Schritte**

Am 26.03.2010 wurde in der Hessisches Ausschreibungsdatenbank (HAD) ein Interessenbekundungsverfahren eröffnet. Ausgewiesene Stadtplaner, Landschaftsplaner, Architekten, freie Künstler und Kunsthandwerker werden einzeln und/ oder im Team aufgefordert sich zu bewerben.

Fünf Personen/ Gruppen sollen in Form einer Mehrfachbeauftragung Lösungen finden.

Die erste Maßnahme soll mit Beginn der Adventszeit 2010 fertig gestellt sein. Der vorläufige Terminplan für die Mehrfachbeauftragung ist:

Information der 5 Teilnehmer aus dem Auswahlverfahren	bis Donnerstag, den 29.04.2010
Versand der Unterlagen	Freitag, den 30.04.2010
Rückfragen an das Büro HTWW bis Kolloquium	Montag, den 10.05.2010
Abgabe der Arbeiten	Montag, den 17.05.2010
Sitzung des Beratergremiums	Freitag, den 18.06.2010
	Donnerstag, den 01.07.2010

Die erste Maßnahme soll 2010 realisiert werden. Die übrigen Maßnahmen sollen 2011 realisiert werden.

**III. Finanzierung:**

Geschätzte Gesamtkosten in EUR	400.000
im Programm Aktive Kernbereiche förderfähige Kosten in EUR	400.000
Förderpriorität (1./ 2./ 3.)	1. Priorität, Bewilligung liegt vor, Projekt läuft

**Kostenarten**

**AUF DER SUCHE NACH ÜBERSICHT**

	<b>Kostenart</b>	<b>EUR</b>	<b>Erläuterung</b>
I.	Vorbereitung der Einzelmaßnahme	20.000	Ideenfindung
II.	Steuerung		
III.	Vergütung für Beauftragte		
IV.	Öffentlichkeitsarbeit		
V.	Grunderwerb		
	Erwerb von Grundstücken		
	Kosten des Zwischenerwerbs		
VI.	Ordnungsmaßnahmen		
	Bodenordnung		
	Festlegung von Grundstücken		
	Umzug von Bewohnern und Betrieben		
	Sonstige Ordnungsmaßnahmen		
VII.	Verbesserung der Verkehrsverhältnisse		
VIII.	Wohnumfeldmaßnahmen		
	Öffentlich	380.000	220.000,- bewilligt in 2009
	Privat		
IX.	Neubau von Gebäuden		
	Wohngebäude		
	Gemeinbedarfseinrichtungen		
	Sonstige		
X.	Modernisierung und Instandsetzung von Gebäuden		
	Wohngebäude		
	Gemeinbedarfseinrichtungen		
	Sonstige		
XI.	Zwischennutzung		
	Gebäude		
	Freiflächen		
	Abbruchmaßnahmen		
XII.	Verlagerung oder Änderung von Betrieben		
	<b>Summe</b>	400.000	
	<b>Sonstige Finanzierungsquellen:</b>		



BEISPIEL: INFOTREFF  
SANIERUNG BAHNHOFSVIERTEL  
FRANKFURT AM MAIN

## IST-SITUATION

Die Einbindung und Vernetzung der lokalen Akteure in die Umsetzung des Integrierten Handlungskonzeptes sind ein wesentlicher Bestandteil des Förderprogramms Aktive Kernbereiche in Hessen. Vor diesem Hintergrund sind die Einrichtung einer zentralen Anlaufstelle sowie die kontinuierliche, aktive Information und Beteiligung der lokalen Akteure erforderlich. Darüber hinaus ist zur Aufstockung der Finanzierungsmittel für die Umsetzung der Einzelmaßnahmen ein finanzielles Engagement der lokalen Akteure anzustreben.

## PROJEKTIDEE

### **AKTEURE GESTALTEN RÄUME - BAUbar**

Als Anlaufstelle und Infotreff für die lokalen Akteure dient die LIMBURGER BAUbar, in der das Kernbereichsmanagement aktuelle Informationen zu Einzelmaßnahmen ausstellt und dort ein VorOrt-Büro betreibt.

Die LIMBURGER BAUbar verfügt auch über einen Versammlungsraum, in dem kleinere Informationsveranstaltungen sowie Arbeitsgruppensitzungen durchgeführt werden können.

Darüber hinaus wird das Kernbereichsmanagement Vertreter aus Politik und Verwaltung, die Lokale Partnerschaft sowie Vertreter der Wirtschaft, Hauseigentümer, Experten und interessierte BürgerInnen im Rahmen von Werkstattgesprächen und Unternehmerforen regelmäßig zur aktiven Beteiligung an den Planungs- und Umsetzungsprozessen der verschiedenen Einzelmaßnahmen einladen.

Eine finanzielle Beteiligung der lokalen Akteure an der Maßnahmenumsetzung wird über die Einrichtung eines Verfügungsfonds gewährleistet.



BEISPIEL: INFOTREFF SANIERUNG BAHNHOFSVIERTEL FRANKFURT AM MAIN

## PROJEKTIDEE AKTEURE GESTALTEN RÄUME - BAUbar

liegt im Handlungsfeld 1-6

VERKEHR	<del>WOHNEN</del>	<del>HANDEL / GEWERBE</del>	<del>KULTUR &amp; BILDUNG</del>	ÖFFENTL. RAUM	GRÜN GESTALTG. DICHTEN
---------	-------------------	---------------------------------	-------------------------------------	------------------	------------------------------

agiert im SWOT-Feld

Stärken	Schwächen	<del>Potenzial</del>	<del>Risiko</del>
---------	-----------	----------------------	-------------------

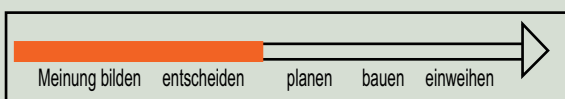
hat den Planungsstand

<del>Konzept</del>	Entwurf	Entwurf Fortschreibung
--------------------	---------	------------------------

hat die Zeitschiene



hat den Prozess-Status



ORGANISATION DES PROJEKTES

- Standortfestlegung und Einrichtung der BAUbar
- Programmerstellung und Festlegung der Öffnungszeiten
- thematische Planung öffentlicher Veranstaltungen
- Einrichtung eines Verfügungsfonds

**Einzelmaßnahmenbeschreibung AKTEURE GESTALTEN RÄUME - BAUbar**

**I. Eckdaten:**

<b>Einzelmaßnahmenbezeichnung</b>	<b>DIE LIMBURGER BAUbar</b>
Einzelmaßnahmennummer	3.1
Durchführungszeitraum	2010 bis 2015 + 3 Nachlaufjahre
Träger der Einzelmaßnahme	Stadt Limburg/ Kernbereichsmanagement
Eigentümer der Einzelmaßnahme	N.N.
Nutzer der Einzelmaßnahme	Kernbereichsmanagement Lokale Partnerschaft Sonstige lokale Akteure (Anwohner, Eigentümer, Gewerbetreibende etc.)

**II. Projektbeschreibung:**

**Ist-Situation / Problemlage**

Gemäß dem Grundsatz einer integrierten Stadtentwicklung sind der Einbezug und die Vernetzung der lokalen Akteure ein wesentlicher Bestandteil des Förderprogramms Aktive Kernbereiche in Hessen. Vor diesem Hintergrund ist die Einrichtung eines öffentlichen und zentralen Ortes als Anlaufstelle für die Lokale Partnerschaft sowie Anwohner, Eigentümer und Gewerbetreibende erforderlich. An diesem Ort können sich alle lokalen Akteure und Interessenten über den aktuellen Sachstand einzelner Projekte informieren.

Darüber hinaus können Sitzungen der Lokalen Partnerschaft oder der Arbeitsgruppen zur Bearbeitung verschiedener Themen im Rahmen des Förderprogramms Aktive Kernbereiche durchgeführt oder Kontakte für die Realisierung gemeinsamer Projekte geknüpft werden.

**Ziele / Planung**

Im Rahmen der Maßnahmenumsetzung des Integrierten Handlungskonzeptes soll die LIMBURGER BAUbar als Infotreff für den Austausch von Zukunftsvisionen und Projektideen als eines der ersten Projekte umgesetzt werden. Als Kommunikationsplattform im Rahmen des Förderprogramms Aktive Kernbereiche in Limburg a. d. Lahn sollte sich die BAUbar in einem zentral gelegenen, ebenerdigen Ladengeschäft mit Schaufenstern für Info-Ausstellungen befinden. Da die BAUbar auch für kleinere Informationsveranstaltungen und Arbeitsgruppentreffen der Lokalen Partnerschaft genutzt wird, ist das Vorhandensein eines kleinen Versammlungsraumes, einer Miniküche sowie Sanitärräumen erforderlich.

Darüber hinaus dient die BAUbar als Vor-Ort-Büro für das Kernbereichsmanagement mit einem Büroarbeitsplatz. Im Rahmen festgelegter Öffnungszeiten können sich die lokalen Akteure in der BAUbar vom Kernbereichsmanagement zu Einzelmaßnahmen beraten lassen.

Da die WERKStadt gegenüber der Fußgängerzone in der Innenstadt variable Räumlichkeiten anbietet, ist die Verortung der BAUbar an diesem Standort sinnvoll. Die Anbindung an ein bereits bestehendes Café ist wünschenswert.

#### **Arbeitsstand / Weitere Schritte**

- Klärung der Trägerschaft
- Standortfestlegung
- Einrichtung der BAUbar
- Programm-Erstellung und Festlegung der Öffnungszeiten
- Organisation der informellen Beratung

#### **III. Finanzierung:**

Geschätzte Gesamtkosten in EUR	70.000
im Programm Aktive Kernbereiche förderfähige Kosten in EUR	70.000
Förderpriorität (1./ 2./ 3.)	1. Priorität

**Einzelmaßnahmenbeschreibung AKTEURE GESTALTEN RÄUME - BAUbar**

**I. Eckdaten:**

<b>Einzelmaßnahmenbezeichnung</b>	<b>ÖFFENTLICHE VERANSTALTUNGEN</b>
Einzelmaßnahmennummer	3.2
Durchführungszeitraum	2010 bis 2015 + 3 Nachlaufjahre
Träger der Einzelmaßnahme	Stadt Limburg/ Kernbereichsmanagement
Eigentümer der Einzelmaßnahme	N.N.
Nutzer der Einzelmaßnahme	Kernbereichsmanagement Lokale Partnerschaft Sonstige lokale Akteure (Anwohner, Eigentümer, Gewerbetreibende etc.)

**II. Projektbeschreibung:**

**Ist-Situation / Problemlage**

Im Rahmen der Maßnahmenumsetzung des Integrierten Handlungskonzeptes sind Moderation und Mediation entscheidende Bestandteile, die den Projektzeitraum fortlaufend begleiten. Sie sind der Garant für eine zielgerichtete und erfolgreiche Projektrealisierung. Hier ist es notwendig, die verschiedenen Akteure und Gruppen zur Umsetzung des Erneuerungsprozesses zusammenzuführen, zu aktivieren und sie innerhalb des Prozesses fachlich zu begleiten.

In Limburg a. d. Lahn ist die besondere Herausforderung, die lokalen Akteure der drei Stadtquartiere Altstadt, Neustadt und Bahnhofsgelände für eine kooperative Entwicklung des gesamten Kernbereiches zu aktivieren und zwischen verschiedenen Interessen zu vermitteln.

**Ziele / Planung**

Vor diesem Hintergrund werden durch das Kernbereichsmanagement die folgenden Veranstaltungen regelmäßig durchgeführt:

1. Werkstattgespräche

Zur Einbindung aller gesellschaftlicher Gruppen in die Maßnahmenumsetzung des Integrierten Handlungskonzeptes werden zweimal jährlich öffentliche Werkstattgespräche unter dem Titel „Auf dem Weg zum Handeln“ angeboten. Die Werkstattgespräche sollen als Nachmittagsveranstaltungen an zwei Freitagen im Jahr durchgeführt. Die maximal 60 Teilnehmer der Werkstattgespräche setzen sich wie folgt zusammen:

- Vertreter aus Politik und Verwaltung
- Lokale Partnerschaft

- lokale Kooperationspartner aus Wirtschaft, Einzelhandel und Öffentlichkeit
- Initiativen und Institutionen der Limburger Innenstadt
- Architekten, Experten zu projektrelevanten Fachthemen
- interessierte BürgerInnen

Die Veranstaltung beginnt mit einer Plenumssitzung, in der über den aktuellen Sachstand und aktuelle Fragestellungen von Einzelmaßnahmen berichtet wird. Anschließend folgt eine Arbeitsphase in moderierten Kleingruppen, die sich jeweils mit verschiedenen Themen bezogen auf die Einzelmaßnahmen auseinandersetzen. Hier ist beispielsweise die Bildung von Kleingruppen zu den Themen „öffentlicher Raum“, „Verkehr“ und „Einzelhandel“ denkbar. Zum Abschluss der Veranstaltung stellen die Kleingruppen ihre Arbeitsergebnisse in Form von Handlungsempfehlungen für die weitere Umsetzung der Einzelmaßnahmen vor. Die Zielsetzung der Werkstattgespräche ist auch, dass sich die Kleingruppen als dauerhafte Arbeitsgruppen etablieren und somit kontinuierlich zur Projektumsetzung beitragen.

### 2. Unternehmerforum

Zur Aktivierung von Unternehmern und Sponsoren wird einmal jährlich ein Unternehmerforum als Abendveranstaltung mit maximal 60 Teilnehmern durchgeführt.

### 3. Sonstige Informationsveranstaltungen

Neben den regulären Veranstaltungen können maßnahmenbezogene Informationsveranstaltungen für bestimmte Zielgruppen (Einzelhändler, soziale Initiativen, etc.) durchgeführt werden. Hier ist beispielsweise die Durchführung einer Informationsveranstaltung zum Aufbau eines Business Improvement Districts gemäß dem Gesetz zur Stärkung von innerstädtischen Geschäftsquartieren (INGE) sinnvoll. Im Rahmen dieser Informationsveranstaltung soll der bereits begonnene Mobilisierungsprozess mit dem Ziel der Gründung und Errichtung eines „BID Limburger City“ fachlich erneut angestoßen werden.

Die Einladung zu den Veranstaltungen erfolgt je nach Ausrichtung über öffentliche ausliegende Flyer sowie Plakate oder über die gezielte schriftliche Einladung von Akteuren.

Aufgrund der hohen Teilnehmerzahl werden die Werkstattgespräche und das Unternehmerforum nicht in der BAUbar stattfinden. Kleinere Informationsveranstaltungen und die Sitzungen der Arbeitsgruppen können hingegen in dem vorgesehenen Versammlungsraum der BAUbar durchgeführt werden.

### **Arbeitsstand / Weitere Schritte**

- Thematische Planung der öffentlichen Veranstaltungen
- Terminierung der öffentlichen Veranstaltungen
- Logistische Organisation der Veranstaltungen
- Erstellung von Flyern

**III. Finanzierung:**

Geschätzte Gesamtkosten in EUR	30.000
im Programm Aktive Kernbereiche förderfähige Kosten in EUR	30.000
Förderpriorität (1./ 2./ 3.)	2. Priorität

**Einzelmaßnahmenbeschreibung AKTEURE GESTALTEN RÄUME - BAUbar**

**I. Eckdaten:**

<b>Einzelmaßnahmenbezeichnung</b>	<b>EINRICHTUNG EINES VERFÜGUNGSFONDS</b>
Einzelmaßnahmennummer	3.3
Durchführungszeitraum	2010 bis 2015
Träger der Einzelmaßnahme	Lokale Partnerschaft
Eigentümer der Einzelmaßnahme	Lokale Partnerschaft
Nutzer der Einzelmaßnahme	Lokale Partnerschaft Sonstige lokale Akteure (Anwohner, Eigentümer, Gewerbetreibende etc.)

**II. Projektbeschreibung:**

**Ist-Situation / Problemlage**

Der Einbezug der lokalen Akteure vor Ort ist eine wichtige Basis für die erfolgreiche Umsetzung des Integrierten Handlungskonzeptes für den Aktiven Kernbereich in Limburg a. d. Lahn. Neben der Beteiligung und kontinuierlichen Information der lokalen Akteure sowie ihrer Einbindung im Rahmen von Veranstaltungen soll die Möglichkeit bestehen, auch finanziell die Programmumsetzung zu unterstützen. Grundsätzlich soll der Einsatz von Projektfördermitteln durch Gelder, die von den verschiedenen Akteuren des Aktiven Kernbereiches beigesteuert werden, ergänzt werden.

**Ziele/ Planung**

Um die Eigeninitiative und Identifizierung der Akteure des Aktiven Kernbereichs mit dem Förderprogramm zu stärken, empfiehlt das Hessische Ministerium für Wirtschaft, Verkehr und Landesentwicklung in seinen Leitlinien zum Förderprogramm „Aktive Kernbereiche in Hessen“ die Einrichtung eines Verfügungsfonds. Mit diesem speziell für den Aktiven Kernbereich Limburg a. d. Lahn eingerichteten Fonds wird die Möglichkeit eröffnet, Gelder zu verwalten, die von lokalen Akteuren aus Wirtschaft, Immobilien- und Standortgemeinschaften oder von Privaten vor Ort zur Unterstützung der Programmumsetzung beigesteuert werden. Aus dem Etat des Förderprogramms werden diese Gelder nochmals um 50% aufgestockt.

Die Mittel des Verfügungsfonds werden also zur Hälfte durch den Beitrag der Akteure vor Ort gebildet. Die andere Hälfte ergibt sich durch die Aufstockung der Gelder um 50% des bestehenden Betrags durch Mittel von Bund, Land und Kommune im Rahmen des Förderprogramms Aktive Kernbereiche in Hessen. Somit beeinflusst die Mitwirkungsbereitschaft der lokalen Akteure die Höhe der im Verfügungsfonds enthaltenen Mittel – die Perspektive auf eine Mittelaufstockung um 50% kann die Mitwirkungsbereitschaft durch die lokalen Akteure verstärken.

Die Mittel des Verfügungsfonds sind im Rahmen der Zuwendungsbestimmungen der Richtlinien des Landes Hessen zur Förderung der Nachhaltigen Stadtentwicklung (RLiSE) einzusetzen. Gleichzeitig können jedoch auch Maßnahmen finanziert werden, die laut dieser Richtlinien als nicht förderfähig gelten. Dies ist möglich, so lange die eingesetzten Gelder nicht aus den 50% Fördermittelanteil des Verfügungsfonds stammen. So ist ein flexiblerer und individueller Mitteleinsatz für Einzelprojekte möglich. Die Abstimmung über den Einsatz der finanziellen Mittel aus dem Verfügungsfonds soll in der Lokalen Partnerschaft erfolgen.

Mit dem Verfügungsfonds wird eine Finanzierungsgrundlage geschaffen, die für die Umsetzung von bisher nicht im Integrierten Handlungskonzept definierten Einzelmaßnahmen oder kleineren Zusatzprojekten flexibel einsetzbar ist. Die Einrichtung des Verfügungsfonds ist für die gesamte Projektlaufzeit angesetzt.

**Arbeitsstand / Weitere Schritte**

- Klärung der Trägerschaft, Organisation und Verwaltung

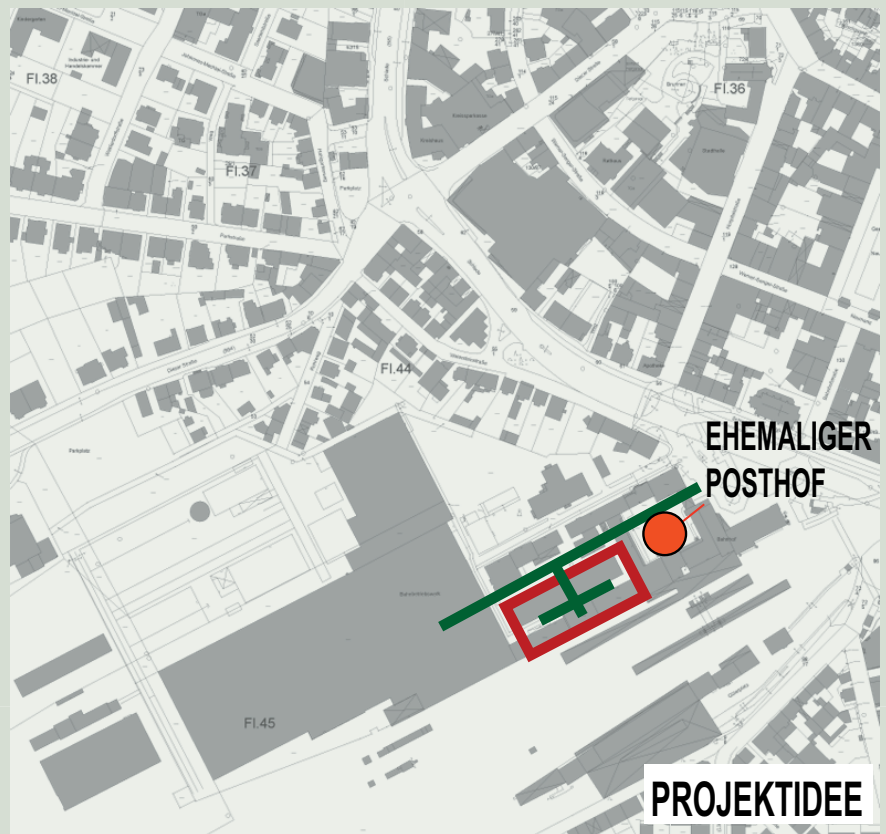
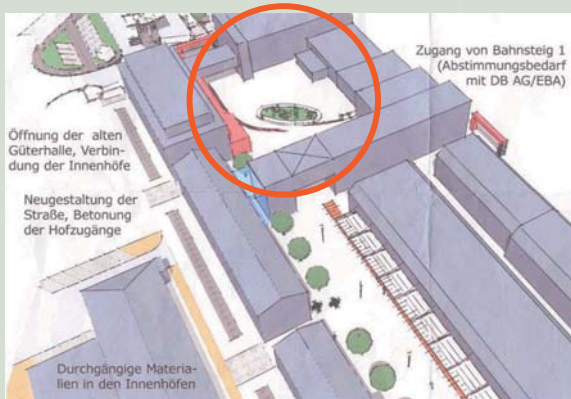
**III. Finanzierung:**

Geschätzte Gesamtkosten in EUR	100.000
im Programm Aktive Kernbereiche förderfähige Kosten in EUR	50.000 (50% sind extern eingezahlte Mittel)
Förderpriorität (1./ 2./ 3.)	1. Priorität

**Kostenarten**

**AKTEURE GESTALTEN RÄUME - BAUbar**

	<b>Kostenart</b>	<b>EUR</b>	<b>Erläuterung</b>
I.	Vorbereitung der Einzelmaßnahme		
II.	Steuerung		
III.	Vergütung für Beauftragte		
IV.	Öffentlichkeitsarbeit	30.000	
V.	Grunderwerb		
	Erwerb von Grundstücken		
	Kosten des Zwischenerwerbs		
VI.	Ordnungsmaßnahmen		
	Bodenordnung		
	Festlegung von Grundstücken		
	Umzug von Bewohnern und Betrieben		
	Sonstige Ordnungsmaßnahmen		
VII.	Verbesserung der Verkehrsverhältnisse		
VIII.	Wohnumfeldmaßnahmen		
	Öffentlich		
	Privat		
IX.	Neubau von Gebäuden		
	Wohngebäude		
	Gemeinbedarfseinrichtungen	70.000	
	Sonstige		
X.	Modernisierung und Instandsetzung von Gebäuden		
	Wohngebäude		
	Gemeinbedarfseinrichtungen		
	Sonstige		
XI.	Zwischennutzung		
	Gebäude		
	Freiflächen		
	Abbruchmaßnahmen		
XII.	Verlagerung oder Änderung von Betrieben		
XIII.	Gesonderte Kostenart Verfügungsfond	100.000	
	<b>Summe</b>	200.000	
	<b>Sonstige Finanzierungsquellen:</b>	Externe Ergänzungsmittel durch verschiedene Akteure des Aktiven Kernbereiches	



Der geplante Stadtplatz innerhalb der WERKStadt -  
Plangrundlage: Büro Stadt-Land+Bahn, Boppard

## BESTANDSSITUATION UND AUFGABE

Limburg hat Bedarf an einem zentral gelegenen Ort für Kultur, Tagung und Unterhaltung.

## PROJEKTIDEE

### **UMGESTALTUNG DES EHEMALIGEN POSTHOFES**

Für die Schaffung eines neuen urbanen Endpunktes der Stadtachse ist die Umgestaltung des ehemaligen Posthofes zu einem städtischen Platz ein Glücksfall. Mit seiner Geschlossenheit bietet er beste Voraussetzungen für die Anbindung der WERKStadt und die notwendige eigene Atmosphäre, die ihn in die Reihe der stadtbildprägenden Plätze in Alt- und Neustadt stellt.

Höchste Qualität bei der Auswahl der Nutzungen und bei der Gestaltung von Fassaden und Platzfläche werden erwartet.

- Eine Machbarkeitsstudie klärt die Eckwerte der Nutzung.
- Eine Mehrfachbeauftragung bringt Ideen für die Gestaltung.

Wegen der hohen Erwartung in der Öffentlichkeit ist die Stadt Limburg bereit, das Projekt durch die öffentliche Partnerschaft zu unterstützen.



Umgestaltungsbereich ehemaliger Posthof in der WERKStadt

# PROJEKTIDEE UMGESTALTUNG DES EHEMALIGEN POSTHOFES

liegt im Handlungsfeld 1-6

VERKEHR	<del>WOHNEN</del>	<del>HANDEL/ GEWERBE</del>	<del>KULTUR &amp; BILDUNG</del>	<del>ÖFFENTL. RAUM</del>	GRÜN GESTALTG. DICHTE
---------	-------------------	--------------------------------	-------------------------------------	------------------------------	-----------------------------

agiert im SWOT-Feld

<del>Stärken</del>	Schwächen	<del>Potenzial</del>	Risiko
--------------------	-----------	----------------------	--------

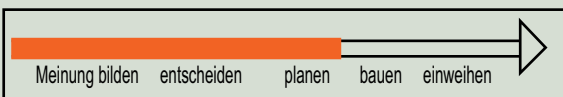
hat den Planungsstand

<del>Konzept</del>	Entwurf	Entwurf Fortschreibung
--------------------	---------	------------------------

hat die Zeitschiene



hat den Prozess-Status



## PROJEKTENTWICKLUNG

- - Investorgespräche
- - Klärung der Randbedingungen für div. Nutzungen
- - PKW-Erschließung und Anlieferung
- - Lärmschutz
- - Freiflächengestaltung, Gastronomie □ □ □
- Aussenbewirtschaftung

**Einzelmaßnahmenbeschreibung UMGESTALTUNG DES EHEM. POSTHOFES  
 ZU EINEM STÄDTISCHEN PLATZ**

**I. Eckdaten:**

<b>Einzelmaßnahmenbezeichnung</b>	<b>UMGESTALTUNG DES EHEMALIGEN POSTHOFES ZU EINEM STÄDTISCHEN PLATZ</b>
Einzelmaßnahmennummer	4.1 Machbarkeitsstudie 4.2 Baumaßnahme „UMGESTALTUNG DES EHEMALIGEN POSTHOFES ZU EINEM STÄDTISCHEN PLATZ“
Durchführungszeitraum	2010 Machbarkeitsstudie und Mehrfachbeauftragung 2011 Baumaßnahme
Träger der Einzelmaßnahme	feuer-werk.immobilien GmbH
Eigentümer der Einzelmaßnahme	feuer-werk.immobilien GmbH/ Stadt Limburg
Nutzer der Einzelmaßnahme	Öffentlichkeit

**II. Projektbeschreibung:**

**Ist-Situation / Problemlage**

Nach Inbetriebnahme des 1. Bauabschnittes der WERKStadt als innenstadtnahes Zentrum für den Einkauf ist jetzt der 2. Bauabschnitt in Vorbereitung. Er umfasst eine zukünftige Ladenpassage zwischen dem ehemaligen Posthof und den großen Werkhallen des ehemaligen Ausbesserungswerkes.

Der Innenhof des ehemaligen Postgebäudes erhält eine völlig neue Funktion, weil er als Übergangplatz zwischen dem Bahnhofsplatz und der zukünftigen Ladenpassage zur WERKStadt in besonderer Weise geeignet ist, Raum im Freien für den öffentlichen Aufenthalt für Menschen zu bieten. Öffentliche Einrichtungen der Stadt werden gegenwärtig in die nördliche Randbebauung des Platzes integriert. Ordnungsamt und Touristikzentrale beleben dann mit ihrem Publikumsverkehr den zukünftigen Platz.

Die bauliche Erscheinung des ehemaligen Posthofes ist weder in seiner Oberfläche noch in seiner nordwestlichen Randbebauung dem zukünftigen Stadtplatz angemessen.

**Ziele / Planung**

Stadt und Bauherr der WERKStadt sind „auf der Suche nach Übergang“, so lautet der Titel des Interessenbekundungsverfahrens.

Der ehemalige Posthof soll städtischer Platz mit öffentlicher Belebung werden.

An der Nahtstelle zwischen der Neustadt/ Bahnhofsvorplatz und dem neuen Stadtquartier „WERKStadt“ stellt dieser Platz quasi das „Scharnier“, mit dem und über das die WERKStadt in das bestehende Stadtgefüge integriert wird. Aufgrund dieser außerordentlich hohen Bedeutung hatten sowohl die Stadt Limburg als auch der Investor/ Eigentümer der WERKStadt ein gemeinsames, hohes Interesse an der Funktionalität und der städtebaulichen/ architektonischen Qualität des Platzbereiches.

Die Gestaltung der Platzoberfläche und der Übergang zur zukünftigen Ladenpassage sollen der hohen Erwartung an Qualität im öffentlichen Raum entsprechen.

Aus dem Interesse der Stadt Limburg an diesem Projekt und an einem hochwertigen Ergebnis, ist die Bereitschaft entstanden, das Projekt in öffentlich/ privater Partnerschaft voranzubringen.

**Arbeitsstand / Weitere Schritte**

Das Interessenbekundungsverfahren AUF DER SUCHE NACH ÜBERGANG läuft gegenwärtig.

Eine zwischengeschaltete Machbarkeitsstudie soll die hochbaulichen Anforderungen definieren, die in der danach beabsichtigten Mehrfachbeauftragung an fünf Büros architektonisch/ gestalterisch zu klären sind.

Die Ergebnisse sollen im Herbst 2010 vorliegen.

Nächste Schritte:

- Beauftragung einer Machbarkeitsstudie
- Bauliche Maßnahme (Kostenübernahme durch Investor)

**III. Finanzierung:**

Geschätzte Gesamtkosten in EUR	653.604
im Programm Aktive Kernbereiche förderfähige Kosten in EUR	653.604
Förderpriorität (1./ 2./ 3.)	2. Priorität - Projekt läuft

**Kostenart**

**UMGESTALTUNG DES EHEM. POSTHOFES  
 ZU EINEM STÄDTISCHEN PLATZ**

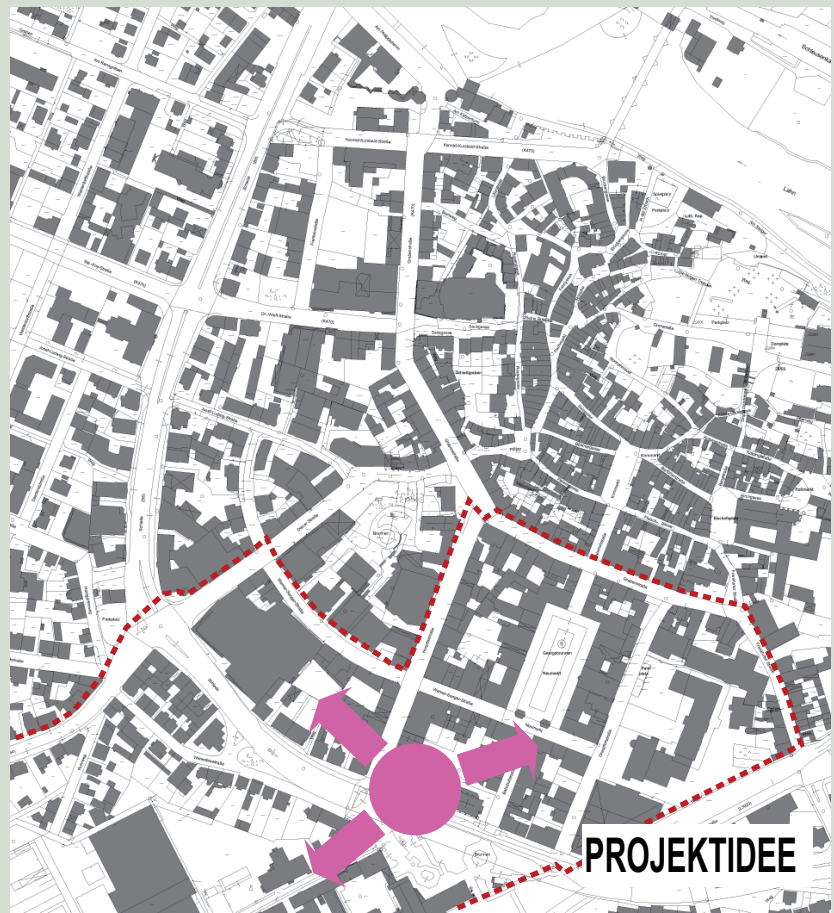
	<b>Kostenart</b>	<b>EUR</b>	<b>Erläuterung</b>
<b>I.</b>	Vorbereitung der Einzelmaßnahme	102.644	Machbarkeitsstudie 20.000 EUR Planung Stadtplatz 82.644 EUR
<b>II.</b>	Steuerung		
<b>III.</b>	Vergütung für Beauftragte		
<b>IV.</b>	Öffentlichkeitsarbeit		
<b>V.</b>	Grunderwerb		
	Erwerb von Grundstücken		
	Kosten des Zwischenerwerbs		
<b>VI.</b>	Ordnungsmaßnahmen		
	Bodenordnung		
	Festlegung von Grundstücken		
	Umzug von Bewohnern und Betrieben		
	Sonstige Ordnungsmaßnahmen		
<b>VII.</b>	Verbesserung der Verkehrsverhältnisse		
<b>VIII.</b>	Wohnumfeldmaßnahmen		
	Öffentlich	550.960	Baumaßnahme Stadtplatz
	Privat		
<b>IX.</b>	Neubau von Gebäuden		
	Wohngebäude		
	Gemeinbedarfseinrichtungen		
	Sonstige		
<b>X.</b>	Modernisierung und Instandsetzung von Gebäuden		
	Wohngebäude		
	Gemeinbedarfseinrichtungen		
	Sonstige		
<b>XI.</b>	Zwischennutzung		
	Gebäude		
	Freiflächen		
	Abbruchmaßnahmen		
<b>XII.</b>	Verlagerung oder Änderung von Betrieben		
	<b>Summe</b>	653.604	
	<b>Sonstige Finanzierungsquellen:</b>		



**BESTAND**



**BESTAND**



**PROJEKTIDEE**

## BESTANDSSITUATION UND AUFGABE

Die Innenstädte gewinnen für das Wohnen zunehmend an Bedeutung. Steigende Kosten des Individualverkehrs, Zunahme der Ein-Personen-Haushalte mit stärkeren Kontaktbedürfnissen im Umfeld und der zunehmende Anteil älterer Menschen im Stadtbild deuten auf diesen Sachverhalt. Die Nähe von Arzt, Apotheke und der Anspruch auf individuelle medizinische Versorgung ist nur am zentralen Ort möglich. Dazu kommen höhere Anforderungen an Wohnformen für individuelle Bedürfnisse. Aufzüge werden für Ältere unentbehrlich, Jüngere suchen attraktiven und bezahlbaren Wohnraum in kleineren Einheiten und in zentraler Lage. Der Einzelhandel benötigt, um konkurrenzfähig zu bleiben, erdgeschossige Ladeneinheiten mit Erweiterungsoptionen und hoher Flexibilität.

## PROJEKTIDEE

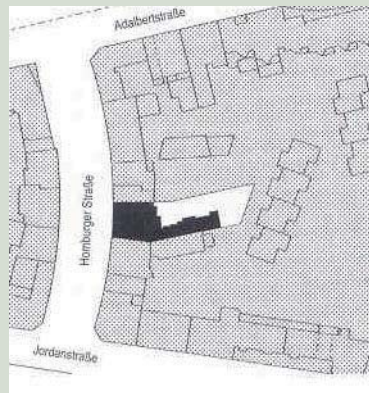
### **NEUES WOHNEN IN DER INNENSTADT**

Aufruf an die Eigentümer, an dem sich Nachbarn im Geltungsbereich beteiligen können, wenn sie ihr Anwesen mit möglichst vielen benachbarten Eigentümern gemeinsam überplanen lassen wollen.

- Ziele:
- - Moderne Wohnungen und Wohnformen in der Innenstadt (auch: Bildung von Wohngruppen)
- - Sanierungsstau in einem Teilbereich der Innenstadt beenden und brach liegende Ressourcen aktivieren
- - Erstellen von Machbarkeitsstudien unter Einbeziehen der Interessen der Eigentümer
- - Durchführung von Wettbewerb und Planungsverfahren nach den Prinzipien einer Mediation
- - PILOTPROJEKT THEMA MISCHNUTZUNG: "Wohnen im Bürohaus"
- - PILOTPROJEKT "Energetische Mustersanierung"



Beispiel Blockkonzept Studentenwerk Frankfurt /Main  
Planer: Holger Wallat



## PROJEKTIDEE NEUES WOHNEN IN DER INNENSTADT

liegt im Handlungsfeld 1-6

VERKEHR	<del>WOHNEN</del>	<del>HANDEL/ GEWERBE</del>	KULTUR & BILDUNG	ÖFFENTL. RAUM	<del>GRÜN GESTALTG. DICHTER</del>
---------	-------------------	--------------------------------	---------------------	------------------	---

agiert im SWOT-Feld

<del>Stärken</del>	Schwächen	<del>Potenzial</del>	Risiko
--------------------	-----------	----------------------	--------

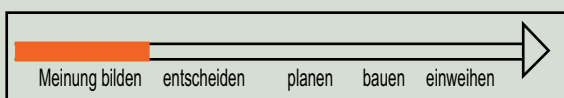
hat den Planungsstand

<del>Konzept</del>	Entwurf	Entwurf Fortschreibung
--------------------	---------	------------------------

hat die Zeitschiene



hat den Prozess-Status



- BLOCK-KONZEPTE
- - Bedarfsermittlung mittel- und langfristig
- - Bestandsaufnahme / Analyse Nutzung / Erschließung □
- - Bestandsaufnahme / Analyse Stadtgestalt /Grün □
- - Entwicklungspotenziale und Ziele
- - Entwicklungskonzepte (Szenarien) □ □
- 
- 
- 
- 
- 



**Einzelmaßnahmenbeschreibung NEUES WOHNEN IN DER INNENSTADT**

**I. Eckdaten:**

<b>Einzelmaßnahmenbezeichnung</b>	<b>NEUES WOHNEN IN DER INNENSTADT</b>
Einzelmaßnahmenummer	5
Durchführungszeitraum	gesamte Programmlaufzeit
Träger der Einzelmaßnahme	Private Eigentümer in Kooperation mit der Stadt Limburg
Eigentümer der Einzelmaßnahme	Privat N.N.
Nutzer der Einzelmaßnahme	N.N.

**II. Projektbeschreibung:**

**Ist-Situation / Problemlage**

**Stärken**

Die Innenstadt ist ein prädestinierter Standort für besondere Wohnformen. Die Nähe zu allen zentralen Einrichtungen, zu Einrichtungen der Gesundheitsfürsorge sowie zu den kulturellen Angeboten in der Stadt ist für bestimmte Bevölkerungsgruppen besonders attraktiv.

Die kurzen Wege lassen es zu, weitgehend auf das Auto als Transportmittel innerhalb der Stadt zu verzichten.

**Schwächen**

Das Wohnen in der Innenstadt kann mit hohen Belastungen verbunden sein. Die Nähe zu Nutzungen, von denen nachbarschaftliche Belästigungen ausgehen, starke Lärmbelastung durch Verkehr, ungünstige und teils überalterte Wohnungsgrundrisse ohne wohnungsnaher Freiflächen oder Balkone erschweren innerstädtisches Wohnen.

Derartige Konflikte bewirken eine Scheu vieler Hauseigentümer und Investoren vor Mischnutzungen innerhalb einer Immobilie.

Der Grundstückszuschnitt und die baulichen Strukturen haben in vielen Bereichen der Innenstadt lähmende Auswirkungen auf die Investitionstätigkeit bei Eigentümern.

**Ziele / Planung**

Für Bereiche, in denen durch die Lagegunst des Einkaufsbereiches nicht von vornherein die Wirtschaftlichkeit einer Immobilie gegeben ist, soll versucht werden für einen oder mehrere Bereiche den Sanierungsstau zu beenden. Dies aktiviert brach liegende Ressourcen in der Stadt.

Es soll untersucht werden, in welchem Umfang Büroflächen für die Wohnnutzung in der Innenstadt sinnvoll umgenutzt werden können.

### Arbeitsstand / Weitere Schritte

Durch aktives Zugehen auf die Eigentümer im Fördergebiet in Form eines Aufrufes, sollen Nachbarschaften herausgefunden werden, bei denen einerseits der Wille zur Veränderung der eigenen Anwesen und andererseits die Bereitschaft zur Kooperation mit benachbarten Eigentümern und der Stadt erkennbar wird.

Aus den Ergebnissen dieses Aufrufes und der öffentlichen Kommunikation in der BAUbar sollen konkrete Einzelmaßnahmen entstehen, z.B.:

- Eigentümergeinschaften als Projektträger
- Blockkonzepte als städtische Planungsunterstützung an den Stellen, an denen sich private Initiative erkennen lässt

Aus den Kontakten des Kernbereichsmanagements heraus sollen in Abstimmung mit den jeweiligen Eigentümern Projekte entwickelt werden, die den Programmzielen entsprechen. Angestrebt werden Maßnahmen sowohl an Gebäuden als auch bei wohnungsnahen Freiflächen.

Alle Maßnahmen erfordern jeweils eine Machbarkeitsstudie in der auch der Einsatz von Fördermitteln aus anderen Förderprogrammen zu untersuchen sind.

### III. Finanzierung:

Geschätzte Gesamtkosten in EUR	300.000
im Programm Aktive Kernbereiche förderfähige Kosten in EUR	300.000
Förderpriorität (1./ 2./ 3.)	3. Priorität

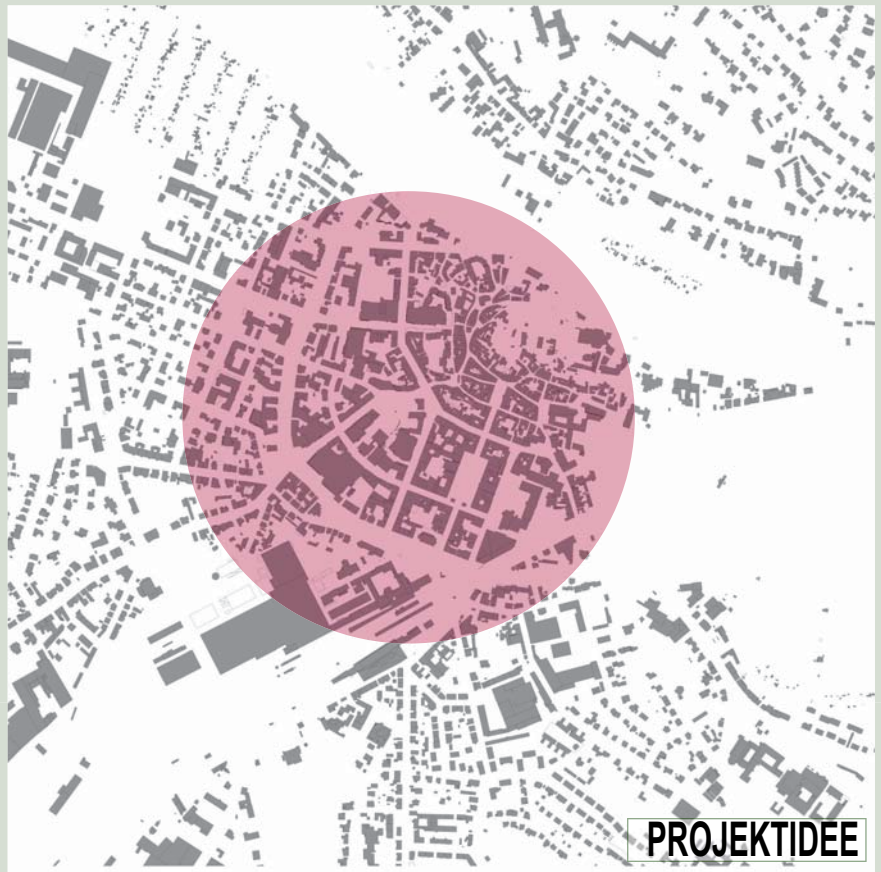
**Kostenarten**

**NEUES WOHNEN IN DER INNENSTADT**

	<b>Kostenart</b>	<b>EUR</b>	<b>Erläuterung</b>
I.	Vorbereitung der Einzelmaßnahme		
II.	Steuerung		
III.	Vergütung für Beauftragte		
IV.	Öffentlichkeitsarbeit		
V.	Grunderwerb		
	Erwerb von Grundstücken		
	Kosten des Zwischenerwerbs		
VI.	Ordnungsmaßnahmen		
	Bodenordnung		
	Festlegung von Grundstücken		
	Umzug von Bewohnern und Betrieben		
	Sonstige Ordnungsmaßnahmen		
VII.	Verbesserung der Verkehrsverhältnisse		
VIII.	Wohnumfeldmaßnahmen		
	Öffentlich		
	Privat	75.000	3 x 25.000 EUR
IX.	Neubau von Gebäuden		
	Wohngebäude		
	Gemeinbedarfseinrichtungen		
	Sonstige		
X.	Modernisierung und Instandsetzung von Gebäuden	75.000	3 x 25.000 EUR
	Wohngebäude		
	Gemeinbedarfseinrichtungen		
	Sonstige		
XI.	Zwischennutzung		
	Gebäude		
	Freiflächen		
	Abbruchmaßnahmen		
XII.	Verlagerung oder Änderung von Betrieben		
	<b>Summe</b>	150.000	
	<b>Sonstige Finanzierungsquellen:</b>	andere Förderprogramme, z.B. Wohnen im Bürohaus/ Energetische Sanierung	



BESTAND



PROJEKTIDEE

## IST-SITUATION

Limburg verzeichnet gegenwärtig nur vereinzelte Leerstände von Ladenlokalen. Zur Erfassung ihrer Leerstände verfügt die Stadt Limburg bereits über eine elektronische Datenbank, in der die entsprechenden Ladenlokale mit relevanten Objektinformationen verwaltet werden. Grundsätzlich ist die Entwicklung des Leerstandes kontinuierlich zu beobachten und zu analysieren, da bereits vereinzelte "leere" Schaufenster ein negatives Image einzelner Geschäftsstraßen hervorrufen kann.

## PROJEKTIDEE

### **LEBEN IN LEERE RÄUME: LEERSTANDSMANAGEMENT**

Ein professionelles Leerstandsmanagement erfordert die kontinuierliche Fortschreibung und Analyse der Leerstandsentwicklung in den einzelnen Geschäftsstraßen. Neben der Evaluation ist insbesondere die Kommunikation mit den Eigentümern der leer stehenden Ladenlokale und mit möglichen Folge- bzw. Zwischennutzern ein wesentliches Element dieses Projektes. Hierzu gehören auch die gemeinsame Erstellung von neuen Nutzungskonzepten für einzelne Ladenlokale, persönliche Beratungsgespräche und öffentliche Informationsveranstaltungen.



## PROJEKTIDEE LEBEN IN LEERE RÄUME: LEERSTANDSMANAGEMENT

liegt im Handlungsfeld 1-6

VERKEHR	<del>WOHNEN</del>	<del>HANDEL/ GEWERBE</del>	<del>KULTUR &amp; BILDUNG</del>	<del>ÖFFENTL. RÄUME</del>	GRÜN GESTALTG. DICHTEN
---------	-------------------	--------------------------------	-------------------------------------	-------------------------------	------------------------------

agiert im SWOT-Feld

Stärken	<del>Schwächen</del>	Potenzial	<del>Risiko</del>
---------	----------------------	-----------	-------------------

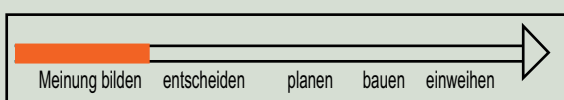
hat den Planungsstand

<del>Konzept</del>	Entwurf	Entwurf Fortschreibung
--------------------	---------	------------------------

hat die Zeitschiene

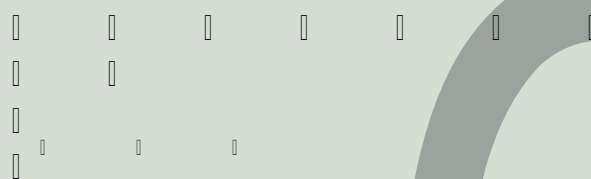


hat den Prozess-Status



### ORGANISATION EINES LEERSTANDSMANAGEMENTS FÜR LÄDEN

- - Einbeziehen des Einzelhandels
- - Einbeziehen der Haus- und Wohnungseigentümer
- - Zuständigkeit (Wirtschaftsförderung?)
- - Datenbank-Erstellung
- - Internet-Auftritt
- - Konzepterstellung und Kosten



**Einzelmaßnahmenbeschreibung LEBEN IN LEERE RÄUME**

**I. Eckdaten:**

<b>Einzelmaßnahmenbezeichnung</b>	<b>LEBEN IN LEERE RÄUME</b>
Einzelmaßnahmennummer	6
Durchführungszeitraum	gesamte Programmlaufzeit
Träger der Einzelmaßnahme	Stadt Limburg/ Kernbereichsmanagement
Eigentümer der Einzelmaßnahme	N.N.
Nutzer der Einzelmaßnahme	private Eigentümer temporäre / dauerhafte Nutzer der leerstehenden Räumlichkeiten (Künstler, soziale Organisationen, ...)

**II. Projektbeschreibung:**

**Ist-Situation / Problemlage**

Innerhalb des Fördergebietes treten durch Geschäftsaufgaben vereinzelt Leerstände von Ladenlokalen auf. Um langfristige ökonomische Folgen für die Eigentümer und die Stadt Limburg zu verhindern, müssen die leerstehenden Ladenlokale möglichst kurzfristig mit einer attraktiven Folgenutzung belegt werden. Hierbei kann die Folgenutzung sowohl langfristig als auch temporär angelegt sein.

Zur Erfassung der Leerstände verfügt die Stadt Limburg bereits über eine elektronische Datenbank, in der die leer stehenden Ladenlokale mit relevanten Objektinformationen verwaltet werden.

**Ziele / Planung**

Das Kernbereichsmanagement wird in Zusammenarbeit mit der Stadt Limburg die Leerstandssituation auf Grundlage der vorhandenen Datenbank kontinuierlich beobachten und analysieren. Im Rahmen der kontinuierlichen Analyse kann die Stadt Limburg die Entwicklung der Geschäftsstraßen beobachten und einem Abwärtstrend frühzeitig entgegenwirken. Die Ergebnisse der Analyse werden halbjährlich in einem Bericht zur Entwicklung der Leerstandssituation zusammengefasst und bewertet. Darüber hinaus erarbeitet das Kernbereichsmanagement unter Berücksichtigung der Aussagen des Einzelhandelskonzeptes sukzessive Vorschläge zu möglichen Folge- und Zwischennutzungen sowie zur Neukonzeption einzelner Ladenlokale. Als Zwischennutzung kommt beispielsweise die vorübergehende Nutzung eines Ladenlokals als Atelier für eine Kunstausstellung in Frage oder die Nutzung der Räumlichkeiten durch soziale Einrichtungen.

Ein wesentlicher Leistungsschwerpunkt im Rahmen des Leerstandsmanagements ist die Kommunikation mit den Eigentümern und deren Beratung zur Standortentwicklung. In Einzelgesprächen werden Informationsdefizite ausgeglichen, Vorbehalte abgebaut und Perspektiven zur Verbesserung der Nutzung aufgezeigt. Hierbei ist auch die Vernetzung der Eigentümer mit Interessenten für die dauerhafte oder temporäre Nutzung von Ladenlokalen besonders bedeutend. Je nach Umfang der Leerstände ist auch die Durchführung einer Informationsveranstaltung zum Thema „Leerstände“ in der BAUbar denkbar (siehe Projekt 3.2).

Damit das Kernbereichsmanagement sich als direkter Ansprechpartner für das Leerstandsmanagement etabliert, sollte neben der direkten Ansprache der Eigentümer von leerstehenden Ladenlokalen auch ein Info-Flyer aktiv auf die Vermittlerfunktion des Kernbereichsmanagements aufmerksam machen.

**Arbeitsstand / Weitere Schritte**

- Analyse und Bewertung der Leerstandssituation
- Erstellung eines Info-Flyers
- Kontaktaufnahme zu den Eigentümern der leerstehenden Ladenlokale
- gegebenenfalls Konzeption einer Informationsveranstaltung zum Thema „Leerstände“

**III. Finanzierung:**

Geschätzte Gesamtkosten in EUR	50.000
im Programm Aktive Kernbereiche förderfähige Kosten in EUR	50.000
Förderpriorität(1./ 2./ 3.)	3. Priorität

**Kostenart**

**LEBEN IN LEERE RÄUME**

	<b>Kostenart</b>	<b>EUR</b>	<b>Erläuterung</b>
I.	Vorbereitung der Einzelmaßnahme		
II.	Steuerung		
III.	Vergütung für Beauftragte		
IV.	Öffentlichkeitsarbeit		
V.	Grunderwerb		
	Erwerb von Grundstücken		
	Kosten des Zwischenerwerbs		
VI.	Ordnungsmaßnahmen		
	Bodenordnung		
	Festlegung von Grundstücken		
	Umzug von Bewohnern und Betrieben		
	Sonstige Ordnungsmaßnahmen		
VII.	Verbesserung der Verkehrsverhältnisse		
VIII.	Wohnumfeldmaßnahmen		
	Öffentlich		
	Privat		
IX.	Neubau von Gebäuden		
	Wohngebäude		
	Gemeinbedarfseinrichtungen		
	Sonstige		
X.	Modernisierung und Instandsetzung von Gebäuden		
	Wohngebäude		
	Gemeinbedarfseinrichtungen		
	Sonstige		
XI.	Zwischennutzung		
	Gebäude	40.000	
	Freiflächen	10.000	
	Abbruchmaßnahmen		
XII.	Verlagerung oder Änderung von Betrieben		
	<b>Summe</b>	<b>50.000,00</b>	
	<b>Sonstige Finanzierungsquellen:</b>		

**Die folgenden Fotos illustrieren einige Sachverhalte und Gedanken zu den vorgeschlagenen Projektideen**



Der Dom über Limburg dominiert das Stadtbild als Wahrzeichen.



Die Raumfolge Europaplatz und „Pustebume“ braucht eine gute Anbindung zur Plätze in der Altstadt.



Grabenstraße und Hospitalstraße  
brauchen einen neuen Konsens über  
die Flächenzuordnung .....



....das wird Passanten, Kunden und  
Touristen anreizen, dort gern  
vorbeizugehen und sich dort aufzuhalten.



Die Fußgängerfurt der Bahnhofstraße über die Schiede kommt nach ihrer Umgestaltung ohne Schilderwald aus... Ein Vorbild für andere Querungen.



Der Stadtboden und technisch notwendige Einbauten brauchen mehr Sorgfalt, um zu funktionieren UND sehenswert zu sein.



Die Flächen für Parken, Fahren und Gehen spiegeln hier die Sichtweise früherer Jahrzehnte wieder. Es ist Zeit für eine neue Überlegung.



Die Schiede hat durch einige Bäume noch Reste eines Boulevard. Dieser Charakter könnte wieder verstärkt werden.



Erst eine Umgehungsstraße wird Schwerlastverkehr in der Schiede reduzieren. Ganz verschwinden wird er nicht.



In der Diezer Straße sind vielleicht Einzelbäume im Streifen der Längsparker möglich. Das Straßenbild würde dadurch gewinnen.



Die Hospitalstraße „ruft“ nach Alleebäumen. Was an Verkehr in die Neustadt herein und hinaus fließt, soll reduziert werden und nicht ausschließlich den Straßencharakter bestimmen.



Schiede – Diezer Straße  
Ist die wichtigste Kreuzung der Innenstadt



Ein räumlicher Abschluss fehlt hier.



Der städtische Raum verträgt offene Flanken nur schlecht.



Hochwertige Gebäude und nur funktionale Freiflächen sind unpassend in einer attraktiven Innenstadt



Der Neumarkt birgt große Potenziale, dass die Innenstadt als Kernbereich aktiver wird.



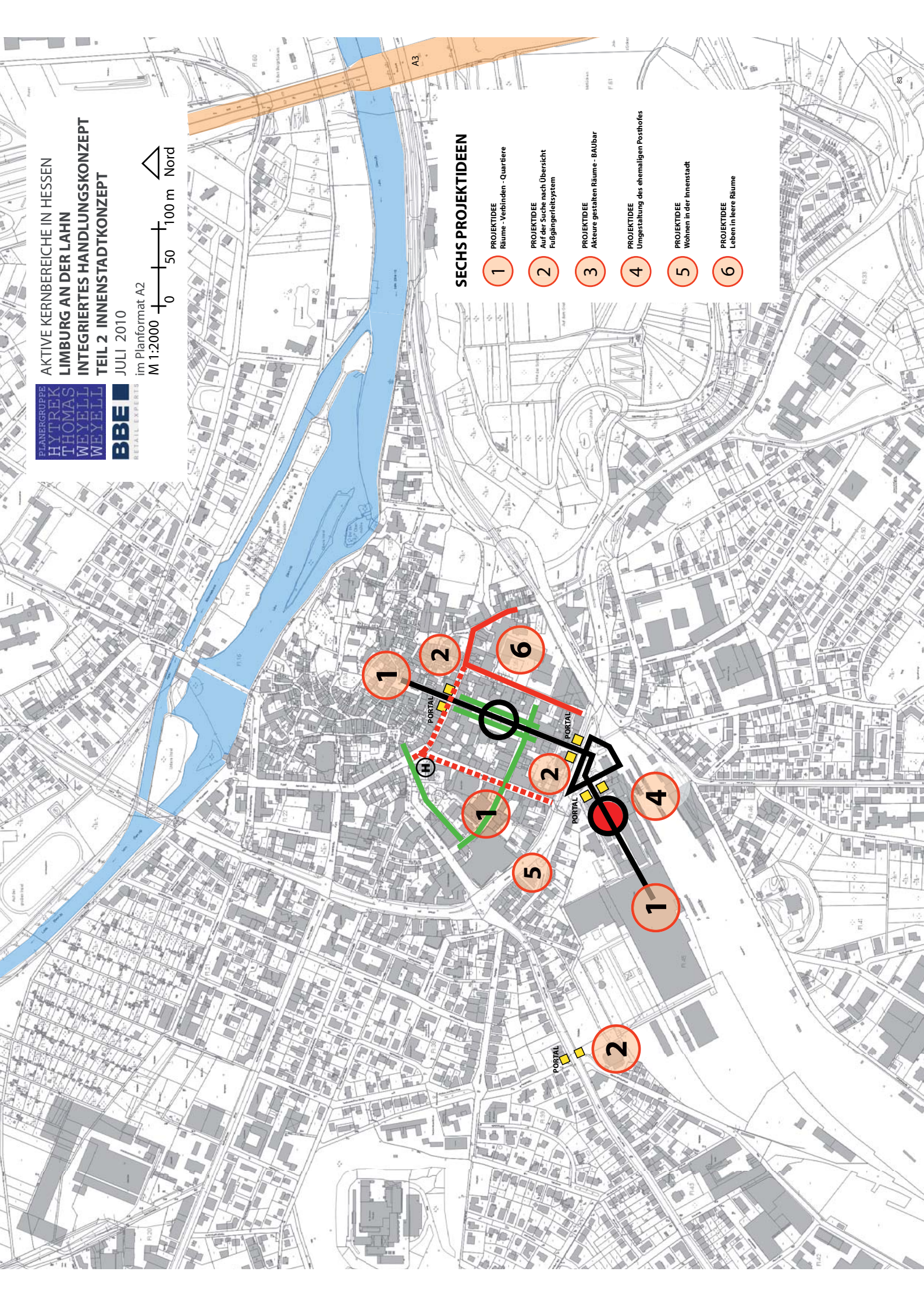
Der Dom über der Lahn.  
Fluss und Natur kommen hier direkt bis  
an die Stadt. Der Limburger Kunstpreis  
„Kunst an der Lahn, Kunst in der Lahn“  
wird diese Qualität neu sichtbar machen.

Kosten- und Finanzierungsübersicht

Maßn.- Nr.	Maßnahmenbezeichnung (Projekttitle)	Gesamtkosten in EUR	Finanzierung Kernbereiche	Förderfähige Kosten Programme Aktive Kernbereiche	Förderpriorität (1./2./3.)	Finanzierung aus dem Programm Aktive Kernbereiche Förderfähige Kosten in EUR, bezogen auf Förderantragsjahre						
						...2009	...2010	...2011	...2012	...2013	...2014	...2015
	Kernbereichsmanagement	360.000		360.000			50.000	70.000	70.000	70.000	70.000	30.000
	Integriertes Handlungskonzept	99.500		99.500								
	Beitrag Zentrum Aktive Kernbereiche	60.000		60.000			10.000	10.000	10.000	10.000	10.000	
1.0	RÄUME - VERBINDEN - QUARTIERE											
1.1	Gestaltungsleitbild/ Gestaltungshandbuch	25.000		25.000	1		25.000					
1.2	Bahnhofstraße Süd	326.250		326.250	1		42.554	283.696				
1.3	Werner-Senger-Straße Ost	668.534		668.534	1			87.200	581.334			
1.4	Neumarkt	2.403.661		2.403.661	1				313.521	2.090.140		
1.5	Bahnhofstraße Nord	142.563		142.563	1				18.595	123.968		
1.6	Werner-Senger-Straße West	664.079		664.079	1					86.619	577.460	
1.7	Grabenstraße	795.749		795.749	2					103.793	691.956	
o.Nr.	Hospitalstraße	o.Angabe		o.Angabe	o.Priorität							
o.Nr.	Graupfortstraße	o.Angabe		o.Angabe	o.Priorität							
2.0	AUF DER SUCHE NACH ÜBERSICHT	400.000		400.000	1		220.000	180.000				
2.1	Übergang Bahnhofplatz/ Neustadt											
2.2	Tor zum Stadtplatz im ehemaligen Posthof											
2.3	Innenfläche des Kreisels Diezer Straße											
2.4	Übergang Neustadt/ Altstadt											
3.0	AKTEURE GESTALTEN RÄUME											
3.1	Die Limburger BAUbar	70.000		70.000	1		15.000	15.000	15.000	15.000	10.000	
3.2	Öffentliche Veranstaltungen	30.000		30.000	2		6.000	6.000	6.000	6.000	6.000	
3.3	Verfügungsfonds	100.000	50.000	50.000	1		10.000	10.000	10.000	10.000	10.000	
4.0	UMGESTALTUNG DES EHEM. POSTHOFES											
4.1	Machbarkeitsstudie	20.000		20.000	2		20.000					
4.2	Platzgestaltung (Bau)	633.604		633.604					82.644	550.960		
5	NEUES WOHNEN IN DER INNENSTADT	150.000		150.000	3			40.000	40.000	40.000	30.000	
6	LEBEN IN LEERE RÄUME	50.000		50.000	3		10.000	10.000	10.000	10.000	10.000	
<b>Summe gesamt</b>		<b>6.998.940,00</b>		<b>6.948.940</b>	<b>6.948.940</b>		<b>408.554</b>	<b>711.896</b>	<b>1.157.094</b>	<b>3.116.480</b>	<b>1.415.416</b>	<b>30.000</b>

Zeit- und Maßnahmenplan

Maßn.- Nr.	Maßnahmenbezeichnung (Projektitel)	Umsetzungszeitraum																
		2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019						
	Kernbereichsmanagement																	
	Integriertes Handlungskonzept																	
	Beitrag Zentrum Aktive Kernbereiche RÄUME - VERBINDEN - QUARTIERE																	
1.0	Gestaltungseleitbild/ Gestaltungshandbuch																	
1.1	Bahnhofstraße (Süd)																	
1.2	Werner-Senger-Straße Ost																	
1.3	Neumarkt																	
1.4	Bahnhofstraße (Nord)																	
1.5	Werner-Senger-Straße West																	
1.6	Grabenstraße																	
1.7	Hospitalstraße																	
o.Nr.	Hospitalstraße																	
o.Nr.	Graupfortstraße																	
2.0	AUF DER SUCHE NACH ÜBERSICHT																	
2.1	Übergang Bahnhofplatz/ Neustadt																	
2.2	Tor zum Stadtplatz im ehemaligen Posthof																	
2.3	Innenfläche des Kreißels Diezer Straße																	
2.4	Übergang Neustadt/ Altstadt																	
3.0	AKTEURE GESTALTEN RÄUME																	
3.1	Die Limburger BAUbar																	
3.2	Öffentliche Veranstaltungen																	
3.3	Verfügungsfonds																	
4.0	UMGESTALTUNG DES EHEM. POSTHOFES																	
4.1	Machbarkeitsstudie																	
4.2	Mehrfachbeauftragung																	
4.3	Platzgestaltung (Bau)																	
5	NEUES WOHNEN IN DER INNENSTADT																	
6	LEBEN IN LEERE RÄUME																	



### SECHS PROJEKTIDEEN

- 1** PROJEKTIDEE  
Räume - Verbinden - Quartiere
- 2** PROJEKTIDEE  
Auf der Suche nach Übersicht  
Fußgängerleitsystem
- 3** PROJEKTIDEE  
Akteure gestalten Räume - BAUbar
- 4** PROJEKTIDEE  
Umgestaltung des ehemaligen Posthofes
- 5** PROJEKTIDEE  
Wohnen in der Innenstadt
- 6** PROJEKTIDEE  
Leben in leere Räume

## ANHANG

### Zusammenfassung der Befragungsergebnisse

(aus: 2. Veranstaltung zum Demographie-Dialog Limburg 2020 und Kommunales Entwicklungskonzept 2009)

### Verkehr

### Stand der Diskussion

### Strukturgebiete Wohnen in Limburg

### **Zusammenfassung der Befragungsergebnisse (Kommunales Entwicklungskonzept 2009)**

Alle waren sich einig im Fall der folgenden drei Aussagen:

- Limburg ist ein Standpunkt mit attraktiven Sehenswürdigkeiten
- Limburg ist ein attraktiver Wohnstandort
- Limburg ist ein Standort mit attraktivem Landschaftsraum

### **Bewertung des Wohnstandortes Limburg**

Die Mehrzahl der Haushalte gibt dem Wohnstandort Limburg die Note gut. Nur 1/10 äußerten sich negativ. Interessant ist die Tatsache, dass Verkehr am Anfang und Ende der Bewertung steht. Die höchste Bewertung hat die Verkehrsanbindung mit dem Notendurchschnitt 2,2. Die schlechteste Note bekam das Verkehrsaufkommen bzw. Verkehrslärm mit 3,8. Während das Stadtbild relativ gut bewertet wird (2,5), wurden die Nutzungseigenschaften der Stadt, öffentliche Begegnungsstätten (Ortsmitte, Plätze) schlechter bewertet (3,0). Insgesamt bewerten mehr als 60% der befragten Haushalte die innerstädtische Verkehrssituation als großes Defizit (hohes Verkehrsaufkommen, mangelnder Verkehrsfluss). Auch der Aspekt Stadtentwicklung - Gestaltungsmängel wurde von ca. 25% negativ bewertet. Dazu gehört die Gestaltungsqualität einiger Teilbereich der Innenstadt (Fußgängerzone, Bahnhofsumfeld etc). Als Maßnahmenvorschläge wurden von befragten Haushalten vor allem genannt: Schaffung fußläufig erreichbarer Geschäfte, attraktivere Gestaltung von Ortsmitte und Plätzen sowie Renovierung unattraktiver Bausubstanz und Verbesserung des Angebotes des ÖPNV. Auch die stärkere Begrünung von Wohngebieten wurde angeregt sowie die notwendige Verkehrsberuhigung.

Ein großes Defizit ist der Bereich Beruf, Ausbildung und Studium. Mehr als die Hälfte der befragten Haushalte nennen diesen Bereich als möglichen Wegzugsgrund und 26% der befragten Haushalte nennen Verkehrslärm und hohes Verkehrsaufkommen als mögliches Wegzugsmotiv. Es könnte also sein, dass die Mischung aus Wirtschaftsschwäche und ökologischer Belastung der Innenstadt im Zusammenwirken ein Risiko für Abwanderung darstellt. Es wird dringend empfohlen, dieser Problematik einen hohen Stellenwert einzuräumen.

### **Gewünschte Wohnformen im Alter**

41% der Befragten wären bereit, im Alter die „eigenen vier Wände“ zu verlassen und in eine Wohnanlage mit betreutem Wohnen ziehen. Allerdings stößt die klassische Wohnform des Altenpflegeheims mit nur 3,5%! auf eine sehr geringe Akzeptanz. Das bedeutet, dass zukünftig alternative Wohnformen für Ältere zu entwickeln sind.

### **Mobilität: Fahrten zur Arbeit**

Die Mehrzahl der Befragten nutzt für Fahrten zur Arbeit den eigenen PKW (62%), während nur 15% Bahn und Bus nutzen. Die Übrigen kommen zu Fuß oder sind mit dem Fahrrad unterwegs. Der Zeitaufwand für die Fahrt zur Arbeit für die einfache Strecke bewegt sich bei etwas mehr als die Hälfte der Befragten in einem Bereich von bis zu 15 Minuten, während knapp 1/3 der Haushalte für den einfachen Weg zur Arbeit mehr als 30 Minuten benötigt.

### **Bewertung des Arbeitsplatzes / Arbeitsplatzangebotes**

Die Mehrzahl der Befragten beurteilt das Angebot an Arbeitsplätzen in Limburg als schlecht (von 203 Befragten gaben nur 26% Personen ein gut bis sehr gut).

### **Bewertung des Einzelhandelsstandortes**

Die Mehrzahl der Haushalte nutzt die Vielzahl der am Stadtrand von Limburg angesiedelten großflächigen Betriebe, während Lebensmittel selten in den Stadtteilen oder in der Innenstadt erworben werden (die Situation hat sich durch die Ansiedlung des Supermarkts/ Lebensmitteldiscounters im ehemaligen Bahnausbesserungswerkes sicherlich positiv verändert). Für Einkäufe von Waren wird überwiegend der PKW genutzt (78%!). Hier wird der Kofferraum zur Einkaufstasche. Es sind immerhin jedoch noch 30% der Befragten, die zum Shoppen auch als Fußgänger die Limburger City nutzen (vorzugsweise Innenstadtbewohner). Auch die Waren des langfristigen Bedarfs werden fast ausschließlich mit dem PKW erworben (94%), was in der Natur der Sache liegt (Transport sperriger Güter etc.).

Das Einzelhandelsangebot wird von den meisten Befragten (40%) als gut oder mittelmäßig bezeichnet. Man wünscht sich mehr Lebensmittelanbieter, ein hochwertigeres originelles Warenangebot und ein exklusiveres Bekleidungsangebot.

### **Bewertung des Erziehungs- und Bildungssektors**

Die schlechteste Beurteilung erhalten die Kinderbetreuungseinrichtungen für unter 3-jährige (Durchschnittsnote 3,3). Die Verbesserungsvorschläge reichen von Verringerung der Gruppen/ Klassengrößen im Kindergarten und in den Schulen über vermehrte individuelle Förderung von Begabten und Leistungsschwachen bis zum Ausbau der Ganztagsbetreuung in Schulen und Kindergärten.

### **Bewertung der Freizeitaktivitäten**

Die Mehrzahl der Befragten verbringen ihre Freizeit in Limburg. Überwiegend sind dies naturbezogene Formen der

Freizeitgestaltung (Wandern, Radfahren), wobei auffällig ist, dass Freizeitangebote für Senioren mit einer Durchschnittsbewertung von 3,4 als ein Defizit erscheinen. Hier liegt eine deutliche Diskrepanz zwischen dem vorhandenen Angeboten und der Nachfrage.

Die Befragten wünschen sich ein großes Freizeit- und Wellnessbad, attraktivere innerstädtische Park- und Grünanlagen, mehr Konzerte und ein größeres Angebot an Diskotheken und Tanzlokalen.

### **Zusammenfassendes Ergebnis**

Die Haushaltsbefragung zeigt, dass die ortsansässige Bevölkerung Limburg als attraktiven Standort wahrnimmt (Durchschnittsnote von 2,8).

### **Befragung der Unternehmen**

Bei der Einschätzung der aktuellen Geschäftssituation rechnet die Mehrwert der befragten Betriebe mit wachsenden Umsätzen. Nur 10% der Unternehmen stellt sich auf Umsatzrückgänge ein. Die erwartete Umsatzentwicklung erhielt eine Durchschnittsnote von 2,45. In der Einschätzung des demographischen Wandels (Überalterung, weniger Auszubildende) sehen (nur) ca. 31% der befragten Unternehmen ein Problem. Hier scheint ein mangelndes Problembewusstsein vorzuliegen, zumal der demographische Wandel drastische Auswirkungen auf den Rückgang der Konsumentenzahl, Nachfrageverschiebung, Kaufhausrückgänge, Fachkräftemangel etc. hervorrufen kann. Bei der Frage, welche Konsequenzen sich aus dem demographischen Wandel für den eigenen Betrieb ergeben, antworteten die problemorientierten Betriebe mit:

- veränderten Kundenstrukturen
- Kunden- und Absatzrückgang
- Fachkräftemangel
- zunehmender Wettbewerbsdruck
- Investitionszurückhaltung
- Überalterung der Arbeitnehmer

### **Bewertung des Wirtschaftsstandortes Limburg**

Es besteht eine vergleichsweise hohe Zufriedenheit der Unternehmen mit dem Standort Limburg (Durchschnitt 2,6). Gründe sind zentrale geographische Lage, gute Erreichbarkeit, attraktive Stadt, gutes Arbeitskräfteangebot und überschaubare Stadtgröße sowie lebendige Innenstadt, wobei die beiden Erstgenannten, die gute Verkehrsanbindung und zentrale geographische Lage, bei weitem die wichtigsten Faktoren bilden.

- Kritisch gesehen wird die Verkehrssituation in der Innenstadt und das zu gering differenzierte Einzelhandelsangebot. Auch das Zusammenspiel von Wirtschaft und Verwaltung scheint nicht ganz unproblematisch; dies betrifft vor allem die bisweilen als „langwierig“ beurteilten Genehmigungsverfahren.

Verbesserungswürdig sind aus Sicht der Unternehmen folgende Sachverhalte:

- Senkung kommunaler Abgaben
- unbürokratisch arbeitende Behörden
- Verbesserung der innerstädtischen Verkehrssituation
- Verstärkte Standortmarketing-Aktivitäten
- Attraktivere Gestaltung des öffentlichen Raums
- Attraktiveres Angebot des ÖPNV
- Stärkere Kooperation der Unternehmen am Standort Limburg
- Beschleunigung von Planungs- und Genehmigungsverfahren sowie eine „offenere“ Verwaltung.

## **VERKEHR**

### **Stand der Diskussion**

#### **1. Planungsentwicklung 1990 bis heute**

1990 wurde die Aufstellung eines Gesamtverkehrsplans beschlossen. Dieser „Gesamtverkehrsplan“ wurde wegen nicht ausreichender Aktualität dem Stadtarchiv übergeben und ist dort einsehbar.

Daraufhin wurde 1996 ein Verkehrsentwicklungsplan als Modellvorhaben: Modellstadt sozialökologischer Verkehr erarbeitet, der bis heute die geltende Grundlage der folgenden Verkehrsprobleme abgibt. Damals wurde vom Ausschuss für Stadtentwicklung, Wirtschaft und Verkehr der Bau von Umgehungsstraßen als wirkungsvollste Verringerung des MIV in der Stadt angesehen, während des Modellvorhaben sozialökologischer Verkehr nicht vorrangig für die Verlegung des „Durchgangsverkehrs“ plädiert, sondern in erster Linie auf Verkehrsvermeidung des nicht notwendigen MIV bzw. Verkehrsoptimierung und Änderung des Verkehrsverhaltens setzt. Dazu gehören:

- Optimierung des Stadtbussystems/ ÖPNV-Beschleunigung
- Ausbau und Verbesserung des Parkleitsystems
- Verbesserung der Lichtsignalsteuerungen
- Ausbau der Radverkehrsanlagen (Radwege und Radfahrstreifen)
- Optimierung der Mobilitätsberatung

Das Limburg für das Modellvorhaben ausgewählt wurde, hängt auch damit zusammen, dass schon in den 90iger Jahren die besondere Problematik des Verkehrs als innerstädtische Problemquelle erkannt wurde. Eine empirische Untersuchung im Rahmen des Modellvorhaben kam zum Schluss, dass die Mobilität (MIV) im Vergleich zu den Durchschnittswerten in Deutschland sehr hoch ist (Deutschland 51%/ 55%, Limburg 62%/ 69% jeweils für Stadt/ Umland). Damit hat man sich als Ziel gesetzt, die Verkehrsverteilung und den Verkehrsmitteln so zu gestalten, dass der Bundesdurchschnitt erreicht wird.

#### **Was inzwischen aufgrund des Modellvorhabens umgesetzt wurde**

- Das Angebot der Stadtlinie in die Stadteile wurde optimiert, was sich an den hohen Fahrgastzuwächsen in den letzten Jahren von über 10% sichtbar niederschlägt.
- Ein Parkleitsystem wurde seit 2003 entwickelt und die Koordination der Lichtsignalanlagen verbessert („Grüne Welle“).
- Es existiert inzwischen ein Radwegenetzplan, der schrittweise umgesetzt wird (Ziel: Schließung der wichtigen Radwegelücken).
- Das Angebot für Radfahrer (Bike+Ride-Anlagen am Bahnhof) und an Bushaltestellen sowie gekennzeichnete Radverkehrsstreifen und eine Beschilderung des Radwegenetzes wurden inzwischen umgesetzt.

#### **Nicht umgesetzt wurden folgende Maßnahmen:**

- Sperrung der alten Lahnbrücke für den MIV. Dies ist aufgrund der Einhaltung der „grünen Welle“ nicht möglich.
- Weitere Parkeinrichtungen in der Innenstadt sind nach erfolgter Prüfung nicht nötig.

- Die Ausweitung der Fußgängerzone in der Grabenstraße, die als trennendes Element zwischen Altstadt und Gründerzeitring überwunden werden sollte, ist aus verkehrstechnischen Gründen nur schwer umzusetzen und damit ad acta gelegt.
- Eine Fußgängerbrücke über die Lahn kann nur im Zusammenhang mit dem weitgreifenden Ausbau des Lahnuferbereichs (Erholungskonzept Lahnufer sollte entwickelt werden!) umgesetzt werden.

### **Ortsumgehung Süd: Limburg-Diez-Holzheim (B54)**

Zu diesem Thema wurden seit 2005 umfangreiche empirische bzw. prognostische Untersuchungen durchgeführt, mit dem Ergebnis, dass als Durchgangsverkehr definierte Ströme einen durchschnittlichen Anteil von 25% des Gesamtverkehrsaufkommens ausmachen. Eine Fortschreibung des Verkehrsentwicklungsplans/ des Modellvorhabens wird derzeit nicht als sinnvoll angesehen, da erst folgende Auswirkungen abgewartet werden:

- Aufwertung des Bahnhofsvorplatzes
- Auswirkung der Umkehrung der Einbahnrichtung Konrad-Kurzbold-Straße
- weiterer Ausbau des Radverkehrs
- weitere Verbesserung des öffentlichen Nahverkehrs in der Region
- Weiterhin ist der noch ausstehende Bundesverkehrswegeplan abzuwarten, von dem die Entscheidung zur Südumgehung weitestgehend abhängt. Man will deshalb die nächsten 4 bis 6 Jahre abwarten und danach neu entscheiden.

Ziel: Verbesserungen, die trotz bestehendem Konflikt sinnvoll sind. Dazu zählen z.B. die Aufwertung der Kreuzungen (Schiede) durch die Freiflächengestaltung mit Großgrün und die fußgängerfreundlichere Umgestaltung der Grabenstraße.

## **VERKEHR –**

### **Stand der Diskussion**

#### **2. Bericht zur Parkplatzsituation in der Limburger Innenstadt**

##### **Übersicht**

Die überwiegende Anzahl der Parkeinrichtungen befinden sich zwischen der äußeren Innenstadt-Ring Schiede/ Trogstrecke und dem inneren Ring Grabenstraße. Das Parkleitsystem teilt diesen Bereich in die Parkzone „Zentrum West“ und Parkzone „Zentrum Ost“. Insgesamt befinden sich in der Innenstadt 1.800 Stellplätze, von denen ca. 70% an das Parkleitsystem angeschlossen sind.

##### **Untersuchung zur Auslastung der an das Parkleitsystem angeschlossenen Parkeinrichtungen**

Als Ergebnis der Diskussion in den politischen Gremien - auf Grundlage durchgeführter Untersuchungen - lässt sich folgender Sachverhalt zusammenfassen:

Es besteht eine durchschnittliche Auslastung aller Parkeinrichtungen zwischen 10.00 und 17.00 Uhr von ca. 65%. Eine Auslastung von über 90% aller Parkplätze in der Innenstadt kommt im

Jahr nur an rund 40 Stunden vor. Mit anderen Worten nur in 1% aller Fälle kann es vorkommen, dass man keinen Parkplatz in der gewünschten Parkzone oder in der Innenstadt findet.

Dies bedeutet, dass kein weiterer Bedarf an Stellplätzen bzw. an Tiefgaragenbauten vorhanden ist. Im Zusammenhang mit der Bedarfsprüfung für eine Tiefgarage am Neumarkt ergab sich demzufolge, dass eine Investition von 3,0 bis 3,5 Mio. Baukosten unter diesen Bedingungen nicht zu vertreten ist, es sei denn, dass gleichzeitig das städtebaulich problematischste Parkhaus aufgegeben und dadurch Raum für lukrativere Nutzungen frei würde, sodass das Gesamtsystem profitiert.

Darüber hinaus wird angemerkt, dass im Bereich des Bahnhofsgeländes sowie im Bereich Diezer Straße zusätzlich Stellplätze geschaffen werden, die das Parkraumproblem in der Innenstadt weiter entspannen und Spielraum schaffen für Gestaltverbesserungen.

### **Zentrale Aussagen des Modellvorhabens: Modellstadt sozialökologischer Verkehr Limburg an der Lahn**

Zum gegenwärtigen Zeitpunkt liegen keine alternativen Verkehrsentwicklungsstudien oder Pläne vor, sodass auch heute, so wie bisher, das Modellvorhaben als Verkehrskonzept für Limburg anzunehmen ist.

### **Allgemeine planerische Ziele und mögliche Maßnahmen zur Verbesserung der Verkehrssituation**

#### *Verringerung des Verkehrsaufkommens*

Oberstes Ziel der Verkehrsplanung ist die Verringerung des PKW-Verkehrsaufkommens statt verkehrstechnischer Bewältigung immer größerer Verkehrsmengen und dies unter der Beibehaltung oder eventuell sogar Steigerung der Mobilität für den einzelnen Bürger. Dies soll durch vier Ansätze erreicht werden:

- *Verkehrsvermeidung*, d.h. nicht notwendiger Verkehr soll grundsätzlich vom Netz genommen werden
- *Verkehrsverlagerung*, dies heißt nicht den Verkehr auf neue Trassen zu verlagern, sondern vermehrte Nutzung des Umweltverbundes, d.h. Nutzung der öffentlichen Verkehrsmittel, die zu optimieren sind
- *Verkehrsoptimierung*, der notwendige Verkehr soll in seiner Abwicklung möglichst umweltschonend und sozial verträglich gestaltet werden
- *Kompensation*, d.h. Berücksichtigung soziologischer sowie ökologischer Interessen bedeutet den Schutz sensibler Nutzungen und besonders Betroffener (z.B. in der Mobilität eingeschränkte Personen, Ältere, Kinder etc.)

Es wird davon ausgegangen, dass die Ziele ortsspezifisch erreichbar sind und dass mit dem zunehmenden Wertewandel unter Bedingungen des sozialen Wandels ein Bewusstsein für eine Umorientierung innerhalb der physischen Mobilität möglich ist.

#### *Vermeidung von Verkehrsaufkommen*

Verkehrsvermeidung ist in erster Linie Reduzierung der Verkehrsleistung, d.h. im Wesentlichen die Verringerung der Distanz zwischen Quelle und Ziel. Es soll die Mobilität erhalten bleiben,

jedoch der Verkehr verringert werden. Dies funktioniert nur auf Basis eines sich verändernden Mobilitätsverhaltens.

Folgende Maßnahmen sind von Bedeutung:

- An oberster Stelle Nachverdichtung im Innenbereich statt extensive Nutzung der Rand- und Außenbereiche. Dabei sind Mindestdichten einzuhalten und es ist abzuwägen, ob in ausgewählten Bereichen höhere Dichten zumutbar sind, zugunsten einer Verringerung von Emission und anderer Belastungen durch MIV.
- Reine Wohngebiete sind möglichst zu vermeiden. Angestrebt werden Mischnutzungen. Ziel dabei sind kurze Wege zwischen Wohnort und Arbeitsstätten, Versorgungs- und Freizeiteinrichtungen.
- Genehmigung von großflächigen Einzelhandelsbetrieben auf der „grünen Wiese“ sind „Schreckensvisionen“ und unbedingt zu vermeiden.
- Absprachen und Koordination im interkommunalen Kontext sind notwendig um Verkehrskonzepte über den beschränkten Stadtraum Limburgs hinaus sinnvoll mit o.g. Zielvorstellung zu erreichen.
- Wichtig ist die Öffentlichkeitsarbeit: Einrichtung eines Mobilitätsbüros am Bahnhof, zur Förderung von Fahrgemeinschaften sowie Informationen über alternative Reisemöglichkeiten, Initiierung von Car-Sharing und Sonderangeboten des ÖPNV etc.

#### *Verkehrsverlagerung*

Verkehrsverlagerung bedeutet Wechsel des Verkehrsmittels unter Beibehaltung der Wegebeziehung ohne Reduzierung der Verkehrsleistung. Diese Verlagerung vom PKW zu umweltfreundlichen Verkehrsmitteln mit enorm viel höherer Effektivität ist mit Maßnahmen zur Angebots- und Qualitätsverbesserung im Bereich des Fußgänger-, Rad- und öffentlichen Verkehrs zu koppeln:

- für die Stadtplanung bedeutet das Ausbau eines dichten und abgestuften Verkehrsnetzes
- Ausdehnung der Fußgängerzonen ( evtl. auch Einbahnstraßen mit verbreiterten Fußwegen) insbesondere Grabenstraße und Neumarkt
- Fußgänger- und fahrradfreundliche Straßenraumquerschnitte
- Querungshilfen und Verbreiterung des Bürgersteigs in höher belasteten Straßen
- Aufbau eines differenzierten Alltags- und Freizeitnetzes für den Radverkehr
- Ergänzung der Tempo-30-Zonen zur Verbesserung der Verkehrssicherheit der nicht motorisierten Verkehrsteilnehmer (Schulkinder!)
- Witterungsgeschützte und diebstahlsichere Abstellanlagen für Fahrräder an den wichtigen Punkten
- Bike+Ride-Systeme
- Verknüpfung von Schienen-, Bus- und Radverkehr
- Verkehrsverlagerung des motorisierten Individualverkehrs (MIV)
- Quartiersfremder Durchgangsverkehr ist auf den Hauptverkehrsstraßen zu belassen, dies funktioniert nur, wenn in den angrenzenden Wohngebieten durch massive Eingriffe (Barrieren, Einbahnstraßen, Geschwindigkeitsbegrenzungen, Rückbau der Straßenverschnitte) entsprechend gehandelt wird. Weiterhin ist eine deutliche Verminderung von Kurzzeitstellplätzen im öffentlichen Straßenraum anzustreben. Dies gilt besonders für empfindliche Bereiche mit hoher Fußgängerfrequenz (Grabenstraße, Hospitalstraße). Parallel dazu sind Einwohnerparkzonen im erweiterten Innenstadtbereich einzurichten und die Überwachung des ruhenden Verkehrs zur Eindämmung von

- Falschparkern ist zu forcieren. In diesem Zusammenhang ist auch die Qualität des Parkleitsystems von Bedeutung, um die PKW in die Parkhäuser, weg von der Straße zu lotsen.

## STRUKTURGEBIETE WOHNEN in Limburg

### 1. Historische Altstadt

Die Lage der historischen Altstadt am Dom- und Schlossberg gibt der Altstadt ein einzigartiges Gepräge.

Die Altstadt, Entwicklung von Ost nach West mit wertvoller und sehr wertvoller historischer Bausubstanz ist geprägt durch Fachwerkbauten in Sichtfachwerk aus dem 13. bis 18. Jh. Es sind Burghöfe und Stiftsherrenhäuser, Wohnhäuser wohlhabender Patrizier und zahlreiche Hallenhäuser, die typischen Geschäfts- und Wohnhäuser der Handelsherren. Die Gebäude sind überwiegend dreigeschossig. Die Traufständigkeit mit ausgebautem Dach ist typisch. Der ehemals ummauerte Stadtkern steht unter Denkmalschutz. Die Stadtmauer, die etwa auf der Nordgrenze der heutigen Grabenstraße verläuft, wurde 1818 aufgegeben. Danach erfolgte hier teilweise eine typische Bebauung aus dieser Zeit (Biedermeier). Zahlreiche Gebäude wurden von Grund auf saniert und einer adäquaten Nutzung zugeführt. Neben dem Wohnen ist die Altstadt durch kleinteilige Handels- und Dienstleistungseinrichtungen sowie Gastronomie sehr dicht bebaut. Der Grünbesatz ist außerhalb vom Domberg gering (enge Höfe).

Mit der Sanierung der baulichen Substanz gelang die Neubelebung städtischen Lebens. Die Lage an der Lahn mit der ab 1315 gebauten Lahnbrücke ist lange Zeit bedeutende Zollstation an der alten Handelsstraße von Köln nach Frankfurt und prägten das historische Limburg als Handelsstadt.

Die Nutzung der Gebäude ist meist angemessen. Leichte Tendenzen zum Leerstand der Obergeschosse sind erkennbar.

Erheblicher Gestaltungsbedarf besteht bei den Freiflächen im öffentlichen Raum.

Die Erreichbarkeit ist durch die zentrumsnahe Lage des ÖPNV, und des Bahnhofes sowie in und um die Altstadt befindliche Parkhäuser gut.



## 2. Brückenvorstadt (seit 1358 Neustadt)

Entwicklung der Brückenvorstadt nördlich der Lahn im Umfeld der alten Lahnbrücke. Ausdehnung bis zur nördlichen Schiede. Spätere Ausdehnung ähnlich einem Straßendorf, jedoch zunehmend mit kleinstädtischen Baustrukturen über die Schiede hinaus in nordöstlicher Richtung. Die Bebauung ist überwiegend zweigeschossig bis eingeschossig. Gebäude aus dem 19. Jh. und bis in die 60iger Jahre des 20. Jh. prägen die Baustruktur. Wohnnutzung und Kleingewerbe charakterisieren überwiegend das Gebiet.



## 3. Stadterweiterung Innenstadt – Neustadt, Frankfurter Vorstadt (ehem. Hammervorstadt) und Diezer Vorstadt

Die Anlage der Vorstadt war bereits im 14. Jh. durch den Ausbau der Schiede als Wall- und Grabenanlage vorgeprägt. In Teilen war bereits ab der 1. Hälfte des 14. Jh. entlang der heutigen Grabenstraße und der Frankfurter Straße eine dichtere Bebauung sowie flächig eine lockere Bebauung vorhanden. Nach 1808 wird die Bautätigkeit intensiver. Ab 1860 entsteht die Neustadt um den Neumarkt (bereits zuvor historischer Jahrmarkt) zwischen Graupfortstraße und Schulstraße (heute Hospitalstraße). Die zunächst gründerzeitlich geprägte Baustruktur entwickelt sich erst in südlicher Richtung (Hammervorstadt) intensiver und anschließend in nördlicher Richtung (Diezer Vorstadt). Die dichte Bebauung ist bis 1914 weitgehend abgeschlossen.

Besonders ausgeprägt ist die Verbindung von der Altstadt am Fuße des Dombergs vom Kornmarkt über Bahnhofstraße und Neumarkt zum Bahnhof (1858). Die Verbindung zwischen Kornmarkt und Neumarkt ist offensichtlich mit dem Bau der Neustadt ausgebaut worden.

Die gründerzeitliche Baustruktur ist in Teilen stark überformt. Zum Teil wurden in diesem Gebiet sehr große Ersatzbauten in jüngerer Zeit errichtet. Die Raumstruktur der gründerzeitlich geprägten Erweiterung ist in wesentlichen Teilen erhalten. Die Bebauung ist dreigeschossig, bei jüngeren Gebäuden viergeschossig mit steigender Tendenz. Die hohe Bebauungsdichte wird durch einen sehr hohen Versiegelungsgrad der Freiflächen ergänzt. Der Grün- und Großgrünanteil ist gering. Grundstücke werden hauptsächlich zum Abstellen von PKW genutzt.

Wohnnutzung ist in den Obergeschossen vorhanden. In den Gründerzeitgebäuden ist die Wohnnutzung intensiver als in später errichteten Gebäuden. Neuere Gebäude sind auch in den Obergeschossen intensiv gewerblich genutzt (Büros, Praxen, Kanzleien, Verwaltung). Leerstände sind partiell hauptsächlich den verkehrsbelasteten Straßen (Schieße) aber auch bei den Gewerberäumen zunehmend festzustellen (Ladengeschäfte).



Werner-Senger-Straße



#### 4. Gründerzeitliche Stadterweiterung – außerhalb der Schiede/ Ste.-Foy-Straße

Gründerzeitgebiet in den Hauptachsen ohne Bauwuch und mit Geschäften in den Erdgeschossen. In den etwas lockerer bebauten Abschnitten mit Bauwuch als reine Wohn- oder Verwaltungsgebäude errichtet. Ergänzungsbebauung aus unterschiedlichen Bauzeiten (30iger Jahre, 50iger Jahre und 60iger Jahre des 20. Jh.). Überwiegend dreigeschossige Bebauung. Intensive Wohnnutzung mit Ausdünnungserscheinungen in den durch Verkehr erheblich belasteten Straßen (Schiede, Diezer Straße). Die Durchgrünung ist mittelmäßig ausgeprägt.



Parkstraße

#### 5. Gründerzeitliche Stadterweiterung – südlich der Bahn/ Eisenbahnstraße/ Schiede/ Im Schlenkert

Die gründerzeitliche Stadterweiterung südlich der Bahn wurde durch verkehrsplanerische Eingriffe (Schiede-Tunnel) erheblich verändert. Der räumliche Zusammenhang des Gebietes wurde durch die Barriere zerstört. Während der Abschnitt zwischen Eisenbahnstraße (Bahnantrasse), Frankfurter Straße und Schiede zur „Insel“ wurde orientiert sich der südliche Teil zur Straße „Im Schlenkert“. Die Straße selbst ist als Haupteerschließungsstraße für die Südstadt selbst eine erhebliche Barriere.



## 6. Gründerzeitliche Stadterweiterung – südlich der Bahn/ Holzheimer Straße

Die Bebauung unmittelbar an der Holzheimer Straße ist zumindest einseitig etwa bis zur Moritz-Hilf-Straße durch die Gründerzeit geprägt. Hauptsächlich zweigeschossige Bebauung im Wechsel einseitige Grenzbebauung und Bauwuch, ähnlich einer Doppelhausbebauung. Überwiegende Wohnnutzung wird durch gewerbliche Nutzung auf den Grundstücken ergänzt.



Holzheimer Straße



## 7. EFH, ZFH, Doppelhausbebauung „Am Zehntenstein“/ Ludwig-Corden-Straße

Durch Einfamilienhäuser, Zweifamilienhäuser und Doppelhäuser geprägtes Strukturgebiet mit überwiegender zweigeschossiger Bebauung aus den 20iger bis 60iger Jahren des 20. Jh. und wenigen späteren Ergänzungen. Dachgeschosse weitgehend zu Wohnzwecken ausgebaut. Gute Durchgrünung des Gebietes mit Erholungsgärten. Solide Bebauung in gutem Bauzustand, individuelle Wohnformen mit höherem Standard, in einigen Gebäuden durchmischt mit Arztpraxen und Kanzleien.



## 8. EFH, ZFH, Doppelhausbebauung, kleine Mehrfamilienhäuser, „Wiesenstraße“/ „Hochstraße“

Bebauung überwiegend zweigeschossig aus den 30iger bis 60iger Jahren. Einfamilien- und Zweifamilienhäuser, Doppelhäuser sowie kleine Mehrfamilienhäuser, stark durchgrüntes Gebiet mit Erholungsgärten. Solide Bausubstanz in gutem Erhaltungs- und Nutzungszustand.

9. Geschosswohnungsbau –30iger Jahre 20. Jh. „Hubert-Hilf-Straße“ / „Moritz-Hilf-Straße“

Dreigeschossige geschlossene Blockrandbebauung in gutem baulichen Zustand.



**10. EFH, ZFH, Doppelhausbebauung, kleine Mehrfamilienhäuser, Goethestraße/  
Egenolfstraße**

Lockere Einfamilien und Zweifamilienhausbebauung, das maßgeblich in den 50iger und 60iger Jahren des 20. Jh. entstanden ist, mit Anteilen von Doppelhäusern oder kurzen Hausketten, geringe Anteile von kleinen Mehrfamilienhäusern überwiegend ein- und zweigeschossige freistehende lockere Bebauung. Die Erholungsgärten geben dem Gebiet durch ihren hohen Grünanteil ein starkes Gepräge. Die Bausubstanz ist überwiegend in gutem baulichen Zustand. Die Nutzung ist nahezu vollständig „Wohnen“.



**11. EFH, ZFH, Doppelhausbebauung, kleine Mehrfamilienhäuser, Lessingstraße, Hölderlinstraße, Eichendorfstraße**

Lockere Einfamilien und Zweifamilienhausbebauung, das maßgeblich in den 60iger und teilweise in den 50iger Jahren des 20. Jh. entstanden ist, mit Anteilen von Doppelhäusern oder kurzen Hausketten, geringe Anteile von kleinen Mehrfamilienhäusern überwiegend ein- und zweigeschossige freistehende lockere Bebauung. Die Erholungsgärten geben dem Gebiet durch ihren hohen Grünanteil ein starkes Gepräge. Die Bausubstanz ist überwiegend in gutem baulichen Zustand. Die Nutzung ist nahezu vollständig „Wohnen“.



## 12. Kleine Einfamilienreihenhäuser, Herderstraße

Einfamilienreihenhausbebauung aus den 50iger/ 60iger Jahren des 20.Jh., sehr kleinteilig, noch einheitliches Erscheinungsbild der Siedlung vorhanden. Nach Augenschein bauliche und hauptsächlich energetische Sanierung erforderlich.



**13. Kleine Einfamilienreihenhäuser und Geschosswohnungsbau im Mittelpunkt der Siedlung, Breslauer Straße, Dresdener Straße, Am Meilenstein**

Kleinteilige eigenständige Siedlung in herausgehobener topographischer Situation nördlich der Frankfurter Straße.



Breslauer Straße



Dresdener Straße

**14. Blumenröder Straße, Hochstraße**

