

STADT WETZLAR



Wetzlar



Integriertes Handlungskonzept

Stadtumbaugebiet „Quartiere an der Lahn“

Stadtumbau Wetzlar

„Quartiere an der Lahn“

Integriertes Handlungskonzept

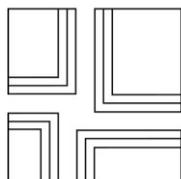
Endbericht August 2018

Beschluss der Stadtverordnetenversammlung: 27.09.2018

Auftraggeber: Stadt Wetzlar
vertreten durch:
Amt für Stadtentwicklung Wetzlar
Frau Sandra Jente

Auftragnehmer: Rittmannsperger Architekten GmbH
64285 Darmstadt

Erarbeitet von: Dipl.-Ing. Dipl.-Ing. Michael Böhme
Dipl.-Ing. Michael Meyer
M. Sc. Architektur Anna Heer
M. Sc. Stadtplanung Sandra Herrmann



Rittmannsperger Architekten

GmbH

Ludwigshöhstraße 9

64285 Darmstadt

Fon (06151) 96800 Fax 968012

INHALT

Vorwort	8
Zusammenfassung.....	10
1 Einführung	13
1.1 Ausgangslage und Planungsanlass	13
1.2 Bestehende Konzepte.....	14
1.3 Das Untersuchungsgebiet	17
1.4 Vorgehensweise und Verfahrensablauf.....	18
1.5 Organisations- und Beteiligungsstruktur	19
2 Gesamtstädtischer Zusammenhang und Rahmenbedingungen.....	20
2.1 Räumliche Einordnung.....	20
2.2 Demografische und wirtschaftsstrukturelle Entwicklung	22
Demografische Entwicklung.....	22
Wirtschaftsstrukturelle Entwicklung.....	26
2.3 Umweltbezogene Aspekte	28
Grüne Infrastruktur.....	28
Blaue Infrastruktur	29
Klimaschutz, Stadtklima und Klimaanpassung	29
Wohnraumbedarf und Flächeninanspruchnahme im Außenbereich & Innenentwicklung	30
Biodiversität und Naturschutz.....	30
3 Städtebauliche und sozialräumliche Analyse des Untersuchungsgebiets.....	31
3.1 Bevölkerung und Demografie	31
Aktuelle Bevölkerungsstruktur.....	31
Ausländeranteil und Integration.....	31
3.2 Wohnen.....	31
Strukturdaten Wohnen in Wetzlar	31
Haushalte und Wohnformen	32
Wohnen im Gebiet	33
Bodenrichtwerte	34
Kinder im Gebiet.....	35
3.3 Städtebau und Stadtgestalt.....	36
Siedlungsentwicklung und Denkmalschutz	36
Nutzungen, Baustruktur und Bausubstanz.....	37

Öffentlicher Raum und Freiflächen.....	46
3.4 Grüne und blaue Infrastruktur	50
Privates Grün	51
Die Lahn und ihre Uferbereiche.....	52
3.5 Verkehr und Mobilität	54
Motorisierter Individualverkehr	54
ÖPNV	55
Ruhender Verkehr im Gebiet	55
Fußgängerverbindungen und Radwege.....	56
3.6 Energie, Umwelt- und Klimaschutz	59
Stadtklima und Klimaanpassung	59
Erneuerbare Energien, Energieeffizienz und Klimaschutz.....	59
Boden- und Naturschutz	60
3.7 Soziale Infrastruktur, Kultur, Freizeit und Sport	62
Bildung und Betreuung, soziale Einrichtungen und Kultur.....	62
Hotellerie und Gastronomie	63
Sport und Freizeit	63
3.8 Wirtschaftsstruktur und Arbeit	65
Einzelhandel und Nahversorgung	65
4 Stärken, Schwächen, Chancen und Risiken.....	67
4.1 Einflüsse der Gesamtstadt auf die Gebietsentwicklung	67
4.2 Gebietsentwicklung	68
5 Das Fördergebiet	69
6 Handlungsfelder und Entwicklungsziele	71
6.1 Verkehr	71
6.2 Nutzungen	71
6.3 Stadtgestalt und Baukultur.....	71
6.4 Grün- und Freiflächen.....	72
6.5 Sozialstruktur.....	72
7 Maßnahmen und Projekte.....	73
8 Steuerung und Finanzierung des Stadtumbaus.....	127
8.1 Kosten- und Finanzierungsübersicht	127
8.2 Organisations- und Beteiligungsstruktur.....	128
9 Pläne	129

9.1 Gebietseinteilung	131
9.2 Schwarzplan.....	133
9.3 Gebäudenutzung	135
9.4 Stadtgestalt	137
9.5 Grün und Freiflächen	139
9.6 Verkehr	141
9.7 Maßnahmen und Projekte	143
9.8 Vorschlag Fördergebietsabgrenzung	144
10 Quellen.....	145

VORWORT



**Liebe Bürgerinnen und Bürger,
liebe Einwohnerinnen und Einwohner,**

mit Beschluss des Innenstadtentwicklungskonzepts (ISEK) hat die Stadtverordnetenversammlung im November 2012 den Grundstein für die zukunftsfähige Weiterentwicklung der Wetzlarer Innenstadt gelegt. Mit der Erstellung des ISEK entschied sich die Stadt bewusst, die deutlich zu spürenden Herausforderungen der Stadtentwicklung strategisch-konzeptionell zu begegnen. Aufbauend auf diesem wurden gemeinsam mit den Bürgern bereits mehrere richtungsweisende Konzepte wie der Rahmenplan Bahnhofstraße oder das Konzept für die Integration der innerstädtischen Wasserläufe (KIWA) erstellt.

2016 wurde das Gebiet „Wetzlar - Quartiere an der Lahn“ in das Städtebauförderungsprogramm „Stadtumbau Hessen“ aufgenommen. Für unsere Stadt ist der Stadtumbau eine große Chance in der Anpassung an die baulichen, infrastrukturellen und klimatischen Herausforderungen von Heute und Morgen. Programmziel ist es dabei, städtebauliche Maßnahmen zu Fragen des Klimaschutzes, der Klimaanpassung sowie zur Anpassung an demografische und wirtschaftsstrukturelle Veränderungen in einem integrierten Ansatz zu vereinen.

Mit dem vorliegenden Integrierten Handlungskonzept „Wetzlar - Quartiere an der Lahn“ (IHK) legt unsere Stadt einen weiteren Fokus auf die

große innerstädtische Achse zwischen Bahnhof/„Forum“ und Altstadt einschließlich seiner Grünräume und Wasseradern. Dieser vielfältige Stadtraum bildet das Rückgrat zwischen der Bahnhofstraße, dem Tor zur Innenstadt, und der Altstadt, dem Herzen Wetzlars. Ungeachtet der wichtigen Stellung im Stadtgefüge sind in den Quartieren entlang der Bahnhofstraße, dem Karl-Kellner-Ring und der Langgasse trotz einzelner positiver Entwicklungen leider auch städtebauliche Missstände und ein Bedeutungsverlust der ehemals pulsierenden Einkaufslagen zu spüren.

Die entwickelten Maßnahmen und Projekte verfolgen daher auf Grundlage einer gesamtheitlichen Betrachtung der vorhandenen Potenziale das gemeinsame Ziel, die Wohn- und Lebensqualität der an der Lahn gelegenen Quartiere nachhaltig zu verbessern, modernen innerstädtischen Wohn- und Arbeitsraum zu schaffen, öffentliche Grünflächen zu attraktivieren und damit auch die vorhandene innerstädtische Nutzungsmischung zu stärken. Dabei kommt der Einbindung der Lahn und der vorhandenen Grünräume in das Stadtgefüge eine zentrale Rolle zu. Ein zentrales Ziel liegt einerseits in der Schaffung einer attraktiven Verbindung von der Bahnhofstraße zur Lahn, andererseits aber auch in der Herstellung eines durchgängigen Uferwegs entlang unseres schönen Flusses.

Wie bereits in der Vergangenheit geschehen, bildet die Beteiligung der Bürgerschaft und Institutionen einen wesentlichen Baustein im Planungsprozess. Ich möchte mich bei allen bedanken, die sich engagiert mit Ideen, Vorschlägen und konstruktiver Kritik im Rahmen der lokalen Partnerschaft oder in Bürgerworkshops eingebracht haben und freue mich auf die nächsten Schritte zur Umsetzung der entwickelten Maßnahmen im Dialog mit Ihnen.

Herzlichst, Ihr

A handwritten signature in blue ink, appearing to read 'H. Semler'. The signature is fluid and stylized, with a large loop at the beginning and a checkmark-like flourish at the end.

Harald Semler
Bürgermeister

ZUSAMMENFASSUNG

Die Stadt Wetzlar, die am Zusammenfluss von Lahn und Dill gelegen ist, wurde 2016 mit dem Gebiet „Quartiere an der Lahn“ in das Städtebauförderungsprogramm „Stadtumbau in Hessen“ aufgenommen, da im Gebiet zahlreiche Problemlagen sowie strukturelle und funktionale Missstände vorzufinden sind. Das Förderprogramm unterstützt Kommunen bei der Anpassung an die baulichen, infrastrukturellen und klimatischen Herausforderungen von Heute und Morgen. Ziel des Programms ist es, städtebauliche Maßnahmen zu Klimaschutz, Klimaanpassung sowie zur Anpassung an demografische und wirtschaftsstrukturelle Veränderungen in einem integrierten Ansatz zu vereinen. Grundlage für den Stadtumbauprozess und die Programmumsetzung bildet das vorliegende Integrierte Handlungskonzept (IHK).

Die Stadt Wetzlar übernimmt gemeinsam mit der Stadt Gießen die Funktion eines Oberzentrums und ist ein wichtiger Wirtschaftsstandort, der einen starken Kaufkraftzufluss verzeichnen kann. Als Standort international bekannter Unternehmen bietet die Stadt ein vielseitiges Arbeitsplatzangebot, hat jedoch eine weniger hohe Bedeutung als Wohnstandort. Das Stadtbild Wetzlars ist geprägt von den beiden Flüssen Lahn und Dill, entlang derer sich Grünzüge in die Stadt ziehen. Hier besteht ein hohes Entwicklungspotential, da derzeit insbesondere die Lahn nur unzureichend in die Stadtstruktur einbezogen und zugänglich ist (z.B. unterbrochener Fuß- und Radweg entlang der Lahn).

Fördergebietsabgrenzung

Das ca. 53,4 ha große Untersuchungsgebiet hat ca. 1.190 Einwohner. Es wird begrenzt von der Brücke der Hochstraße B 49 im Norden und dem Parkplatz an der Großen Lahinsel im Süden. Das Untersuchungsgebiet umfasst die am westlichen Lahnufer liegenden Innenstadtquartiere bis zur Moritz-Hensoldt-Straße und Seibertstraße im Westen. Die Lahn selbst ist mit ihrem östlichen Uferbereich und der Colchester-Anlage ebenfalls eingeschlossen.

Das Untersuchungsgebiet lässt sich unter städtebaulichen Gesichtspunkten in vier Teilgebiete untergliedern. Dies sind im Norden das Quartier rund um die Bahnhofstraße, welches starken Transformationsprozessen unterliegt, sowie der großmaßstäblich bebaute, in Nord-Süd-Richtung langgestreckte Karl-Kellner-Ring mit Umgebung. Im Süden des Gebiets befinden sich das Teilgebiet rund um den historischen Bereich Langgasse/Hintergasse und das von Freiflächen geprägte Gebiet östlich der Lahn.

Siehe Plan: 9.1 Gebietseinteilung

Kurzcharakteristik des Fördergebiets

Das Untersuchungsgebiet „Quartiere an der Lahn“ im Nordwesten der Innenstadt und südlich des Bahnhofs zieht sich entlang der Lahn und ist gekennzeichnet durch eine sehr zentrale Lage im Siedlungsgefüge. Kurze Wege zu den meisten Einrichtungen des täglichen Bedarfs sowie eine gute verkehrliche Anbindung (MIV mit Bundesstraße und Autobahn sowie ÖPNV mit Zug und Bus) sind Stärken des Gebiets. Einzelhandel, Wohnen, Verwaltung und Dienstleistungen machen einen bunten Mix aus Nutzungen aus, sodass eine sehr gute Versorgungssituation mit Gütern des täglichen Bedarfs zu verzeichnen ist. Allerdings fällt auf, dass insbesondere entlang der Einkaufsbereiche ein leichter Trading-Down-Effekt abzulesen ist, der mit Leerständen und Mindernutzungen einhergeht. Für die Zukunft bildet daher die Gestaltung des Strukturwandels im Einzelhandel eine zentrale Rolle. Chancen ergeben sich durch die großen und teils ungenutzten Einzelhandelsflächen, die im Gebiet zur Verfügung stehen. Die Wohnnutzung spielt trotz Wohnraumnachfrage in Wetzlar im Gebiet derzeit eine untergeordnete Rolle. Entsprechend gibt es auch keine Schulen und Kitas sowie nur wenige kulturelle Angebote im Quartier.

Eine spürbare Prägung hat das Gebiet durch das Leitbild der autogerechten Stadt erhalten und ist daher heute einer hohen Verkehrsbelastung sowie dadurch bedingter Emissionen ausgesetzt.

Zum Durchgangsverkehr, dem Ziel- und Quellverkehr kommt noch Liefer- und Parksuchverkehr dazu. Große (z.T. hochwertige) Freiflächen, teilweise direkt an der Lahn gelegen, werden oftmals zum Parken verwendet.

Aus städtebaulicher Sicht ist das Untersuchungsgebiet als heterogen zu bezeichnen; an mehreren Stellen fällt eine unmaßstäbliche Bebauung negativ auf. Während teils großmaßstäbliche Bauten insbesondere entlang der Verkehrsachsen das Stadtbild prägen, ist der kleine Teil der historischen Innenstadt rund um die Langgasse kleinteilig bebaut. Einige Gebäudeensembles und Stadtstrukturen weisen deutliche städtebauliche Missstände auf; darüber hinaus besteht bei mehreren Liegenschaften Sanierungs- und Modernisierungsbedarf. Im Hinblick auf den Klimaschutz und Klimaanpassungsmaßnahmen sind hier Maßnahmen zur Energieeffizienzsteigerung geboten. An mehreren Stellen herrscht zudem Ordnungs- und Strukturierungsbedarf der überbauten Flächen und Freiräumen.

Insgesamt sind in den „Quartieren an der Lahn“ nur wenige öffentliche Räume, gestaltete Plätze und Spielflächen vorhanden. Von den vorhandenen sind einige qualitativ und funktional unzureichend gestaltet, die Aufenthaltsqualität differiert stark, sodass nur sehr wenige öffentliche Räume positiv herausstechen. Die vorhandenen Freiflächen bilden jedoch ein gutes Potential für die Weiterentwicklung des Gebiets. Westlich der Lahn finden sich nahezu keine Grün- und Freiflächen; das Gebiet ist zu großen Teilen versiegelt. Es ist hier von einem spürbaren Defizit zu sprechen, da auch die Bereiche an der Lahn kaum Aufenthaltsmöglichkeiten bieten. Östlich der Lahn liegt mit der Colchester-Anlage eine wichtige Grünressource für die Innenstadt, welche für Naherholungs- und Freizeit Zwecke genutzt wird.

Die zentrale blaue Infrastruktur bildet die Lahn, die jedoch im Gebiet trotz der unmittelbaren Nähe fast nicht wahrnehmbar ist. Von den westlichen Quartieren aus gibt es kaum Verbindungen und Sichtachsen zum stadtbildprägenden Fluss. Ferner sind eine fehlende Durchgängig-

keit des Lahnufers sowie ungestaltete Freiräume entlang des Flusses zu verzeichnen, wobei das Wetzlarer Konzept zur Integration der innerstädtischen Wasserläufe (KIWA von 2018) darauf abzielt, das enorme Potential zu nutzen. Positiv hervorzuheben sind die vorhandenen Freizeitangebote an der Lahn (Freibad, Radweg, Wandern, Kanu, Angeln etc.).

Aufgrund der hohen Verkehrsbelastung, der eingeschränkten Zahl und Qualität von öffentlichen Räumen sowie dem fehlenden Einbezug der Lahn weist das Quartier derzeit eine unzureichende Wohn- und Lebensqualität auf. Es gilt, den heutigen Herausforderungen aktiv zu begegnen und die „Quartiere an der Lahn“ als innerstädtischen Wohn- und Arbeitsstandort zu qualifizieren.

Handlungsfelder, Entwicklungsziele und Maßnahmen

Gemeinsam mit interessierten Einwohnern der Stadt Wetzlar wurden im Rahmen des Bürgerdialogs Ziele und Maßnahmenansätze für den Stadtbau erarbeitet. Daraus resultierten die fünf Handlungsfelder Verkehr, Nutzungen, Stadtgestalt und Baukultur, Grün- und Freiflächen sowie Sozialstruktur. Parallel dazu wurde eine lokale Partnerschaft initiiert, die den Stadtbau begleitet. Die Lokale Partnerschaft setzt sich aus Vertretern von Wirtschaft, Zivilgesellschaft und Verwaltung zusammen und versteht sich als Begleitstruktur, die regelmäßig oder bei Bedarf zusammenkommt und am Stadtbauprozess beratend und initiierend mitwirkt.

Entwicklungsziele für das **Handlungsfeld Verkehr** sind zum einen die Neuordnung des fließenden und ruhenden Verkehrs sowie einiger Kreuzungsbereiche und die damit verbundene räumliche und funktionale Aufwertung und Sanierung des Straßenraums. Im Sinne einer nachhaltigen Mobilität sollen das Fuß- und Radwegenetz ausgebaut und qualifiziert werden sowie Angebote der Elektromobilität gefördert werden. Übergeordnetes Entwicklungsziel ist damit die Verwirklichung einer stadtvträglichen umweltfreundlichen Mobilität.

Damit diese Ziele erreicht werden können, sollen folgende Maßnahmen umgesetzt werden:

Schaffung einer öffentlichen Zuwegung Parkhaus / Bahnhofstraße, Neugestaltung Straßenräume (Langgasse, Bahnhofstraße, Inselstraße und Eduard-Kaiser-Straße, Moritz-Hensoldt-Straße und Seibertstraße, Karl-Kellner-Ring, Hausertorstraße), Umgestaltung Kreuzungsbereiche, Verkehrskonzept, Fortschreibung des Parkraumkonzepts sowie die Fortführung der Radwege.

Die Entwicklungsziele im **Handlungsfeld Nutzungen** sehen vor, dass die vorhandene Nutzungsmischung gestärkt werden soll, während gleichzeitig Wohnraum durch Neubau und Umnutzungen geschaffen wird. Parallel sind die Rahmenbedingungen für Wohnnutzung zu verbessern und entsprechende Angebote z.B. in den Bereichen Betreuung und Bildung, Kultur und wohnungsnahe Dienstleistungen zu ergänzen. Angestrebt werden ferner die Aufwertung der Geschäftszone und des quartierseigenen gastronomischen Angebots. Zusammengefasst werden können diese Ziele unter dem Leitgedanken, das Quartier als einen attraktiven Wohn- und Arbeitsstandort unter Einbeziehung der besonderen Lage am Fluss zu beleben.

Zur Erreichung dieser Ziele sollen u.a. folgende Maßnahmen initiiert werden: Rückbau Lahnhof, Neunutzungskonzepte/Machbarkeitsstudien (Einzelliegenschaften), Projektinitiierung Quartier Idingstraße / Seibertstraße, Neugestaltung Haarplatz.

Im **Handlungsfeld Stadtgestalt und Baukultur** wurde zum einen als Ziel identifiziert, Plätze und Straßen umzubauen und neu zu gestalten, um die Aufenthaltsqualität zu steigern. Zudem soll historische und qualitativ hochwertige Bebauung erhalten und aufgewertet werden, während gleichzeitig ein Rück- bzw. Umbau der unmaßstäblichen Bebauung geplant ist. In diesem Zuge sollen ferner Baulücken geschlossen werden. Stadtgestalt und Baukultur sind als wichtige Standortfaktoren zu fördern und zu qualifizieren.

Um diese Ziele umzusetzen, sind folgende Maßnahmen geplant: Anreizprogramm, Gestaltungskonzept Randbebauung am Buderusplatz,

Beleuchtungskonzeption und Illumination, Umgestaltung unmaßstäblicher Bebauung, Aufwertung Altstadteneingänge, Gestaltungskonzept Öffentlicher Raum: Freiflächen und Plätze und die Erstellung eines Rahmenplans Lahnufer.

Im Hinblick auf das **Handlungsfeld Grün- und Freiräume** wurden folgende Entwicklungsziele abgeleitet: Die naturnahe Gestaltung des Lahnufers einschließlich der Verbesserung der Aufenthaltsqualität entlang des Flusses sowie die Ergänzung von Zuwegungen, der ökologische Umbau des Freibads und Entsiegelung der versiegelten Flächen. Auch die Begrünung und Entkernung privater Flächen soll angegangen werden. Darüber hinaus wird die Schaffung quartiersbezogener Frei-, Erholungs- und Spielflächen für alle Altersgruppen und die Begrünung von Plätzen und des Stadtraums empfohlen. Wesentlicher Leitgedanke ist es, den Flussraum als Lebensraum für Erholung, Freizeit und Tourismus zu entwickeln.

Zur Erreichung dieser Ziele sollen folgende Maßnahmen angegangen werden: Verbesserung der Zuwegung zur Lahn, Neubau eines Spielplatzes/Quartiersplatzes, Umbau vom Sportfreibad zum Naturfreibad, Freiflächengestaltung, Erschließung und Neugestaltung entlang der Lahn, Neugestaltung Lahnuferweg, Erstellung Rahmenplan Lahnufer, Wettbewerb, Planung und Bau „Neue Fußgängerbrücke Colchester-Anlage“ sowie die Sicherung, Stärkung und Entwicklung der grünen und blauen Infrastruktur.

Im **Handlungsfeld Sozialstruktur** gilt es, das Image der Bahnhofstraße zu verbessern und die Identität im Quartier zu stärken. Zudem ist das Ziel, Segregationstendenzen entgegenzuwirken und soziale Durchmischung zu fördern. Um Symbioseeffekte mit der Förderung des Quartiers als Wohnstandort zu erzielen, sollen vermehrt Kultur- und Freizeitangebote sowie Kindertageseinrichtungen geschaffen werden.

Damit diese Ziele erreicht werden können, sollen die Maßnahmen „Toilette für alle“ und die Sanierung des Hauses der Jugend in der Hausertorstraße umgesetzt werden.

1 EINFÜHRUNG

Mit dem 2016 neu ausgerichteten Städtebauförderprogramm „Stadtumbau in Hessen“, das vom Hessischen Ministerium für Umwelt, Klimaschutz, Landwirtschaft und Verbraucherschutz koordiniert wird, wurden die bisherigen Schwerpunkte (Anpassung an die Herausforderungen der demografischen Entwicklung und des wirtschaftlichen Strukturwandels) um die Themenfelder Klimaschutz und Klimaanpassung ergänzt.

Ziel des Programms ist die Anpassung der Städte und Gemeinden an die baulichen, infrastrukturellen und klimatischen Herausforderungen von Heute und Morgen. Die bauliche Anpassung der Stadt- und Siedlungsstrukturen sowie der Gebäude und Infrastrukturen zur Bewältigung des demografischen und wirtschaftsstrukturellen Wandels sind für das Programm von zentraler Bedeutung. Hiermit eng verknüpft ist auch die Wohnraumversorgung.

Während des zehnjährigen Förderzeitraums sollen Kommunen u.a. in die Lage versetzt werden, städtebauliche Maßnahmen zum Klimaschutz umzusetzen und sich auf die Folgen des Klimawandels vor Ort einzustellen. Vor diesem Hintergrund sollen Konzepte ausgearbeitet und umgesetzt werden, wobei insbesondere die grüne und blaue Infrastruktur eine zentrale Rolle spielen.

1.1 AUSGANGSLAGE UND PLANUNGSANLASS

Die Stadt Wetzlar, die am Zusammenfluss von Lahn und Dill gelegen ist, wurde 2016 mit dem Gebiet „Quartiere an der Lahn“ in das Städtebauförderungsprogramm „Stadtumbau in Hessen“ aufgenommen. Für dieses Gebiet ist gemäß der Richtlinie des Landes Hessen zur Förderung der Nachhaltigen Stadtentwicklung (RiLiSE) und dem Baugesetzbuch (BauGB) ein städtebauliches Entwicklungskonzept aufzustellen, in dem die Grundlagen, Ziele, Strategien und Einzelmaßnahmen sowie eine Zeit- und Finanzierungsplanung dargestellt sind.

Im Untersuchungsgebiet sind einige Problemlagen sowie strukturelle und funktionale Missstände vorzufinden. Die Bedeutung der Einkaufsstraße zwischen Langgasse und Bahnhof hat in den vergangenen Jahren abgenommen, wobei Ansätze eines Trading-Down-Effekts im Gebiet zu verzeichnen sind. Auch Leerstände und fehlende Investitionen in Gebäude (Modernisierung, energetische Sanierung) tragen dazu bei, dass das Gebiet an Attraktivität verliert. Dazu kommt, dass insbesondere auf dem Karl-Kellner-Ring eine hohe Verkehrsbelastung herrscht und insgesamt ein hoher Versiegelungsgrad vorliegt. Trotz der Lage direkt an der Lahn ist der Bezug zwischen der Stadt und dem Fluss kaum wahrnehmbar, das Wasser ist nur eingeschränkt zugänglich und erlebbar. Damit einher geht ein Mangel an attraktiven Freiräumen und Aufenthaltsqualitäten im Untersuchungsgebiet. Diese Problemlagen wurden in verschiedenen Analysen, Konzepten und Planungen der Stadt Wetzlar erkannt und sollen nun im Rahmen des Stadtumbaus und weiteren Initiativen (z.B. Konzept zur Integration der innerstädtischen Wasserläufe KIWA) und Förderprogrammen (z.B. EFRE) intensiv angegangen werden.

2004 wurden Regelungen zum Stadtumbau im Baugesetzbuch verankert, zeitgleich wurde das Städtebauförderungsprogramm „Stadtumbau West“ ins Leben gerufen.

Im § 171a BauGB wird der Stadtumbau folgendermaßen beschrieben:

(2) Stadtumbaumaßnahmen sind Maßnahmen, durch die in von erheblichen städtebaulichen Funktionsverlusten betroffenen Gebieten Anpassungen zur Herstellung nachhaltiger städtebaulicher Strukturen vorgenommen werden. Erhebliche städtebauliche Funktionsverluste liegen insbesondere vor, wenn ein dauerhaftes Überangebot an baulichen Anlagen für bestimmte Nutzungen [...] besteht oder zu erwarten ist, oder wenn

die allgemeinen Anforderungen an den Klimaschutz und die Klimaanpassung nicht erfüllt werden.

(3) *Stadtumbaumaßnahmen dienen dem Wohl der Allgemeinheit. Sie sollen insbesondere dazu beitragen, dass*

- 1. die Siedlungsstruktur den Erfordernissen der Entwicklung von Bevölkerung und Wirtschaft sowie den allgemeinen Anforderungen an den Klimaschutz und die Klimaanpassung angepasst wird,*
- 2. die Wohn- und Arbeitsverhältnisse sowie die Umwelt verbessert werden,*
- 3. innerstädtische Bereiche gestärkt werden,*
- 4. nicht mehr bedarfsgerechte bauliche Anlagen einer neuen Nutzung zugeführt werden,*
- 5. einer anderen Nutzung nicht zuführbare bauliche Anlagen zurückgebaut werden,*
- 6. brachliegende oder freigelegte Flächen einer nachhaltigen, insbesondere dem Klimaschutz und der Klimaanpassung dienenden städtebaulichen Entwicklung oder einer mit dieser verträglichen Zwischennutzung zugeführt werden,*
- 7. innerstädtische Altbaubestände nachhaltig erhalten werden.*

Vor diesem Hintergrund ist der Stadtumbau ein passender Handlungsrahmen, um den vielseitigen Schwächen des Untersuchungsgebiets zu begegnen und seine Stärken weiter auszubauen. Um den komplexen Anforderungen des Stadtumbauprozesses gerecht zu werden, kann Stadtumbau nur durch integrierte, abgestimmte Stadtentwicklung bewältigt werden. Der Stadtumbau verfolgt einen ganzheitlichen Planungsansatz unter Beachtung sozialer, städtebaulicher, kultureller, ökonomischer und ökologischer Handlungsfelder.

Grundlage für den Stadtumbauprozess und die Programmumsetzung bildet das Integrierte Handlungskonzept (IHK), das für alle kommunalen Handlungsfelder ausgehend von einer zuvor erstellten Bestandsanalyse sowohl Leitbilder und Ziele als auch Maßnahmen und Projektvorschläge einschließlich Kosten- und Finanzierungskonzept formuliert. Das Handlungskonzept

(„Drehbuch“) des Stadtumbaus ist das Ergebnis eines kooperativen Planungsprozesses, auf dessen Grundlage investive und nicht-investive Projekte im Gebiet „Quartiere an der Lahn“ unter Einsatz von Fördermitteln entwickelt und realisiert werden können.

Der Stadtumbau setzt sich aus den im BauGB aufgeführten Instrumenten und dem Städtebauförderungsprogramm „Stadtumbau“ zusammen. Folglich ergibt sich das Verfahren aus dem BauGB und – in Hessen – den Richtlinien des Landes Hessen zur Förderung der nachhaltigen Stadtentwicklung (RiLiSE). Mithilfe der Fördermittel sollen die bereits vorhandenen zum Teil großräumigen Konzepte und Planungen der Stadt Wetzlar, die im folgenden Kapitel knapp vorgestellt werden, zum Gebiet gebündelt und auf das Untersuchungsgebiet maßstabsgerecht heruntergebrochen werden. Die Prozesse zum Stadtumbau sollen so zusammenfließen und in einer ganzheitlichen Art und Weise angegangen werden.

1.2 BESTEHENDE KONZEPTE

In den vergangenen Jahren hat die Stadt Wetzlar zahlreiche strategische Konzepte und Entwicklungsprogramme erarbeitet, die für das Untersuchungsgebiet von Relevanz sind. Darunter fallen u.a.:

❖ Innenstadtentwicklungskonzept Wetzlar (ISEK) 2012

Eine wichtige Grundlage für die teilräumliche Konkretisierung bildet das Innenstadtentwicklungskonzept der Stadt Wetzlar, welches sich als strategischer Orientierungsrahmen versteht. Für die Innenstadtk Quartiere und das Feld Verkehr und Mobilität wurden Handlungsempfehlungen formuliert, die sich an den entwickelten drei Leitbildern orientieren. Im Zuge der Erarbeitung und der Analyse der Innenstadtk Quartiere wurde deutlich, dass die Bahnhofstraße, der Karl-Kellner-Ring und die angrenzenden Uferbereiche der Lahn funktionale und räumliche Missstände aufweisen und vom ISEK als „Schwerpunktgebiet“ dargestellt werden

(vgl. ISEK 2012, S. 42, Abbildung „Schwächen der Innenstadt“). Das Untersuchungsgebiet, welches in das Stadtumbauprogramm in Hessen aufgenommen wurde, ist fast deckungsgleich mit diesem Schwerpunktgebiet.

❖ **Rahmenplan Bahnhofstraße 2015**

Für das Quartier Bahnhofstraße wurde 2015 ein Rahmenplan erarbeitet, der die Aussagen des ISEK für das Quartier Bahnhofstraße konkretisiert. Aufbauend auf einer Analyse des Gebiets wurden unter Beteiligung von interessierten Bürgern Ideen für 8 Handlungsfelder entwickelt, Umsetzungsstrategien formuliert und Planungsvisionen erarbeitet. Resultierend entstanden Maßnahmenpakete für das Quartier, die in Sofortmaßnahmen, städtische Tief- und Hochbaumaßnahmen, private Baumaßnahmen, nicht bauliche Maßnahmen zur Optimierung des Prozesses und übergeordnete und langfristige Maßnahmen unterteilt wurden.

❖ **Energie- und Klimaschutzkonzept Aßlar, Leun, Solms und Wetzlar 2012/2013**

Das vorliegende Energie- und Klimaschutzkonzept für die Städte Aßlar, Leun, Solms und Wetzlar wurde im Zeitraum von Juni 2012 bis März 2013 erstellt. Ermittelt wurden die Energiebilanzen für die Sektoren Private Haushalte, stadteigene Liegenschaften, Verkehr, Industrie sowie Gewerbe, Handel und Dienstleistungen auf gesamtstädtischer und interkommunaler Ebene. Dabei wurden für die einzelnen Verbrauchssektoren Einspar- und Effizienzpotenziale beim Energieverbrauch aufgezeigt und Möglichkeiten für den weiteren Ausbau der Bereitstellung von Strom und Wärme aus erneuerbaren Energien diskutiert. Aus diesen erschließbaren Energieeffizienz- und Erneuerbaren-Energie-Potentialen leitet sich das Potential zur CO₂-Reduzierung ab. Das Konzept entwickelt einen konkreten Maßnahmen-/Handlungskatalog sowohl auf interkommunaler als auch städtischer Ebene und formuliert ein Monitoringkonzept.

❖ **Maßnahmenkonzept zur qualitativen Verbesserung des Lahn-Kanutourismus**

in den LEADER-Regionen Lahn-Dill-Wetzlar und Gießener Land 2015

Das Konzept auf regionaler Ebene setzt sich aus einer Bestandsanalyse und einer Strategieentwicklung zum (Kanu-)Tourismus und Naturschutz zusammen. Dabei werden Ziele aufgestellt und konkrete Handlungsmaßnahmen erarbeitet und vorgestellt. Diese umfassen vor allem Öffentlichkeitsarbeit und Marketing, Bildungsmaßnahmen, Qualitätsmanagement, die Optimierung der Infrastruktur, Naturschutzmaßnahmen sowie die Einrichtung einer Koordinationsstelle.

❖ **Konzept für den ruhenden Verkehr in der Altstadt 2015**

Das Parkraumkonzept, welches sich als strategischer Handlungsrahmen für die Optimierung des ruhenden Verkehrs versteht, umfasst die Altstadt sowie die Langgasse als historische Kernstadt Wetzlars. Es untersucht den Bestand und die Auslastung der Parkstände im öffentlichen Raum und entwickelt ein Konzept zur Optimierung. Dabei werden Maßnahmen zur Organisation des ruhenden Verkehrs (Steuerung/Bewirtschaftung), zur Erweiterung des Angebotes für öffentlich nutzbaren Parkraum (Verlagerung, Öffnung) und zur Information zum ruhenden Verkehr vorgeschlagen, die teilweise auch die Parkplätze auf der Lahninsel und auf der Colchester-Anlage betreffen.

❖ **Konzept zur Aufwertung des Bereichs zwischen dem Einkaufszentrum „Forum“ und der Wetzlarer Altstadt (2008)**

Das Konzept, welches v.a. vor dem Hintergrund der Eröffnung des Forums in Auftrag gegeben wurde, sieht eine Konzentration der Einzelhandelsflächen und Zonenbildung in der Bahnhofstraße vor. Gleichzeitig wird ein Rückbau bzw. die Umnutzung des Lahn- hofs, des Herkules-Centers und des damals noch bestehenden Mauritius-Kaufhauses sowie die Schaffung von Zugangsmöglichkeiten zur Lahn empfohlen. Darüber hinaus wird vorgeschlagen, den Karl-Kellner-Ring zu einer Low-Budget-Einzelhandelszone zu entwickeln und die Langgasse als kleinteiligen Einzelhandelsstandort zu erhalten.

❖ **Bürgergutachten und Planungen zum Freibad Domblick 2015**

Das Bürgergutachten zur Zukunft des Freibads bildet die Grundlage für die weitere Entscheidungsfindung. Ergebnis war, am Standort ein naturnahes, familienfreundliches Bad zu schaffen, das die Lahn besser erlebbar macht (Öffnung zum Fluss) und Angebote für viele Nutzergruppen bietet. Dabei sind attraktivitätssteigernde Maßnahmen nötig (z.B. Events, Sauberkeit) und es soll eine Gastronomie angesiedelt werden. Deutlich wurde, dass die fehlenden Parkplätze am jetzigen Standort ein großes Problem darstellen und die Erreichbarkeit bei der Umsetzung ein wichtiges Thema wird.

❖ **Vergnügungsstättenkonzept für die Stadt Wetzlar 2016**

Das Vergnügungsstättenkonzept soll die Stadt Wetzlar in die Lage versetzen, perspektivische Ansiedlungswünsche von Vergnügungsstätten so zu lenken, dass mögliche Störpotentiale und Konflikte mit anderen Nutzungen zukünftig vermieden werden können. Ziel des Konzepts ist, eine gesamtstädtische Leitlinie für eine städtebaulich verträgliche Ansiedlung von Vergnügungsstätten zu formulieren und rechtssichere Zulässigkeits- und Ablehnungsentscheidungen zu ermöglichen. Aufgrund seiner zentralen Lage und bauplanungsrechtlichen Darstellung als Kerngebiet ist das Untersuchungsgebiet konkreter Gegenstand des Vergnügungsstättenkonzepts.

Zum Schutz des Ortsbildes der Innenstadt und einer hohen Aufenthaltsqualität sowie der Unterbindung einer Verdrängung von gewünschten Nutzungen wird empfohlen, Vergnügungsstätten der Unterart Spiel in der Innenstadt nur in abgegrenzten Positivbereichen zuzulassen; die Zulässigkeit der Unterart Erotik ist auf Gewerbegebiete zu beschränken. Als Positivbereich innerhalb des Untersuchungsgebiets wird der Karl-Kellner-Ring empfohlen. Zur Reduzierung städtebaulicher Störpotentiale soll die ausnahmsweise Zulässigkeit auf Ober- und Untergeschosse beschränkt werden.

Als Entwicklungsziele für das Bahnhofsquartier, den Karl-Kellner-Ring und die Langgasse wird unter anderem formuliert, die Nutzungsmischung zu stärken, leerstehende Ladenlokale neuen Nutzungen zuzuführen und einen (weiteren) Trading-Down-Effekt zu verhindern.

Darüber hinaus werden derzeit verschiedene Konzepte und Planungen erarbeitet, die eng mit dem Untersuchungsgebiet verknüpft sind:

❖ **Einzelhandels- und Zentrenkonzept für die Stadt Wetzlar**

Anknüpfend an das ISEK wird aktuell ein gesamtstädtisches Konzept erarbeitet, das die Innenstadt als zentralen Versorgungsbereich sowie die Nahversorgungszentren in den Stadtteilen stärken und entwickeln soll. Dies geschieht insbesondere vor dem Hintergrund des Strukturwandels im Einzelhandel und seinen Auswirkungen.

❖ **Konzept zur Integration der innerstädtischen Wasserläufe (KIWA)**

Das sich derzeit in Beratung befindliche Konzept hat zum Ziel, das hohe Potential, das Lahn und Dill für die Stadt besitzen, zu nutzen. Unter Beachtung verschiedener rechtlicher Rahmenbedingungen und Vorgaben aus Planungen werden aufbauend auf einer Bestandsanalyse gemeinsam mit interessierten Bürgern Ideen und umsetzbare Maßnahmen für die Bereiche an der Lahn entwickelt.

1.3 DAS UNTERSUCHUNGSGEBIET

Das Untersuchungsgebiet erstreckt sich nordwestlich der Altstadt entlang der Lahn bis zum Einkaufszentrum „Forum“ am Bahnhof. Das Gebiet wird von Nord nach Süd geprägt durch die große Achse vom Bahnhof zur Altstadt, welche parallel zur Lahn verläuft.

Das geplante Programmgebiet umfasst eine Fläche von ca. 53,4 ha und hat ca. 1.190 Einwohner. Es wird begrenzt von der Brücke der Hochstraße B 49 im Norden und dem Parkplatz an der Großen Lahninsel im Süden. Das Untersuchungsgebiet umfasst die am westlichen Lahnufer liegenden Innenstadtquartiere bis zur Moritz-Hensoldt-Straße und Seibertstraße im Westen. Die Lahn selbst ist mit ihrem östlichen Uferbereich und der Colchester-Anlage ebenfalls eingeschlossen.



Abbildung 1: Untersuchungsgebiet

1.4 VORGEHENSWEISE UND VERFAHRENSABLAUF

Von Juni 2017 bis August 2017 wurde vom Büro Rittmannsperger Architekten GmbH, Darmstadt, die Bestandserhebung für das Integrierte Handlungskonzept durchgeführt.

Bei der Erarbeitung des vorliegenden Konzepts kann auf zahlreiche **vorhandene Untersuchungen und Datenbestände**, die seitens der Stadt Wetzlar, öffentlicher Statistikstellen und weiterer Institutionen zur Verfügung gestellt wurden, aufgebaut werden. Darüber hinaus wurden mehrere **Ortsbegehungen** mit fotografischer Erfassung durchgeführt.

Die dritte Ebene der Bestandsaufnahme und Analyse erfolgte mithilfe von Abstimmungsgesprächen mit der Verwaltung und im Austausch

mit Bewohnern und Akteuren vor Ort (**Bürgerveranstaltungen**). Am 15.07.2017 fand ein ganztägiger Bürgerdialog statt, dessen Ziel es war, Ideen, Hinweise, Anregungen, Vorstellungen, Erwartungen und Befürchtungen der Bürger Wetzlars zu erhalten und in den Prozess mit einfließen zu lassen.

Die Ergebnisse der Bestandsaufnahme wurden für jedes Handlungsfeld aufbereitet und in einer **SWOT-Analyse** (dt. Abk. für Analysis of strengths, weakness, opportunities and threats; die Stärken-Schwächen-Chancen-Risiken-Analyse) zusammengefasst. Aufbauend darauf wurden für die einzelnen Handlungsfelder Entwicklungsziele und Maßnahmen herausgearbeitet.

Der Erarbeitungsprozess ist in der untenstehenden Abbildung dargestellt.

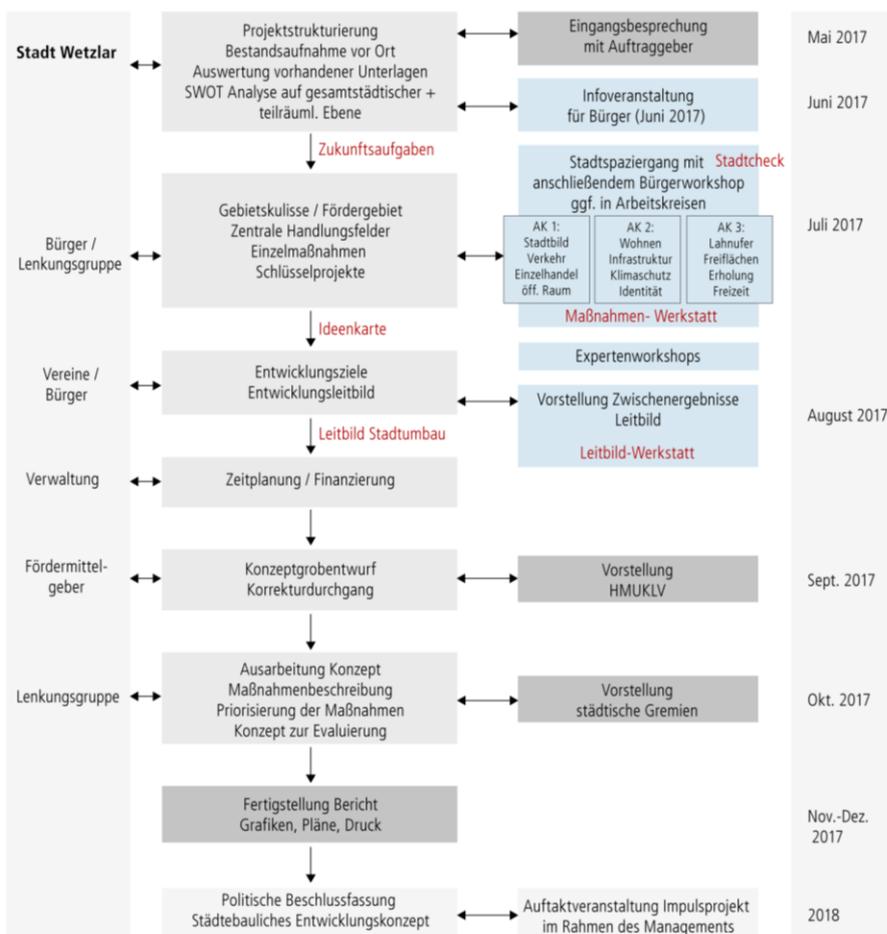


Abbildung 2: Verfahrensablauf Handlungskonzept Wetzlar

1.5 ORGANISATIONS- UND BETEILIGUNGSSTRUKTUR

Im Rahmen der integrierten Stadtentwicklung und des ganzheitlich ausgelegten Stadtumbauprozesses ist die Einbindung privater und öffentlicher Akteure von zentraler Bedeutung.

Lokale Partnerschaft

Als Begleitstruktur zur Vorbereitung und Umsetzung des Stadtumbaus im Fördergebiet „Quartiere an der Lahn“ wurde der Aufbau einer Lokalen Partnerschaft im August 2016 vom Magistrat der Stadt Wetzlar beschlossen (siehe Kapitel 8.2).

Bürgerbeteiligung

Im Rahmen des am 15.07.2017 stattgefundenen Bürgerdialogs wurden von rund 40 Wetzlarer Bürgern Ziele und Maßnahmenansätze für den Stadtumbau erarbeitet. Dabei wurden in drei parallelen Arbeitskreisen zu den Themen „Langgasse“, „Karl-Kellner-Ring“ sowie „Bahnhofstraße“ zunächst Stadtteilrundgänge zum Austausch und zur Ideensammlung durchgeführt. Im Anschluss daran wurde in Kleingruppen in zwei Phasen weitergearbeitet. Dabei umfasste die Dialogphase 1 als Einstieg in die Thematik die Formulierung von Erwartungen, Vorstellungen und auch Befürchtungen zum Stadtumbau. Phase 2 vertiefte dann diese Zielvorstellungen und ermöglichte es den Bürgern, Maßnahmenansätze zu entwickeln, zu diskutieren und zu präsentieren. Die Ergebnisse wurden dokumentiert und flossen in die Erarbeitung des Handlungskonzepts ein.



Abbildung 3: Bürgerworkshop 15.07.2017



Abbildung 4: Bürgerworkshop 15.07.2017

2 GESAMTSTÄDTISCHER ZUSAMMENHANG UND RAHMENBEDINGUNGEN

2.1 RÄUMLICHE EINORDNUNG

Die Stadt Wetzlar liegt im Lahn-Dill-Kreis in Mittelhessen und wird von der Lahn und der Dill durchflossen. Sie erstreckt sich auf meist hügeligem Terrain und ist von verschiedenen Mittelgebirgen umgeben: im Süden befindet sich der Taunus, im Nordwesten grenzen der Westerwald und im Nordosten das Rothaargebirge an. Aus Norden fließt die Dill in Richtung Stadt, welche im Stadtgebiet in die Lahn mündet und gemeinsam mit dieser

Namensgeber des Landkreises ist.

Der alte Kernstadtbereich Wetzlars ist in 12 Stadtbezirke untergliedert, außerdem gehören die Stadtteile Blasbach, Dutenhofen, Garbenheim, Hermannstein, Münchholzhausen, Nauborn, Naunheim, Steindorf zu Wetzlar (siehe Abbildung unten). Auf rund 7.570 ha leben insgesamt rund 51.650 Einwohner (Stand: 31.12.2015).

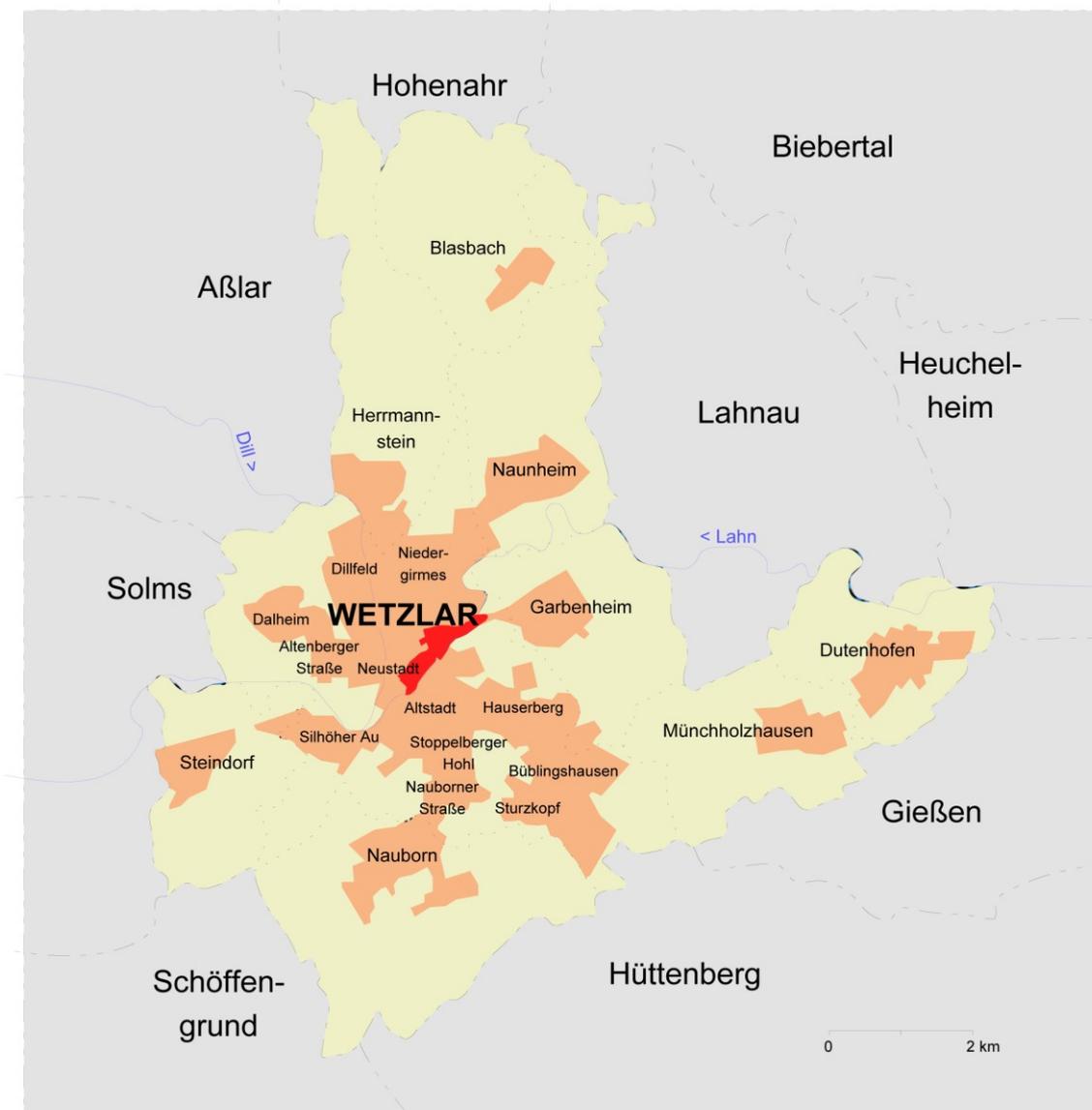


Abbildung 5: Wetzlar und Umgebung

Die nächstgelegenen größeren Städte sind Gießen (15 km), Marburg (47 km), Limburg an der Lahn (42 km) sowie Siegen (70 km). Der Ballungsraum Rhein-Main ist rund 70 km entfernt. In raumordnerischer Hinsicht bildet Wetzlar in Funktionsverbindung mit Gießen gemäß dem LEP 2000 ein Oberzentrum.

Die Bundesautobahn A 45 verläuft mit drei Abfahrten durch den Osten und Norden des Stadtgebiets (Sauerlandlinie Dortmund–Aschaffenburg); die kurze A 480 führt im Westen an Teilen der Stadt vorbei. Als zentrale West-Ost-Verbindung fungiert die Bundesstraße B49, die auch die Anbindung von der Stadt Wetzlar zur A 3 bei Limburg an der Lahn (rund 40 km) sicherstellt. Die A 5 ist über die A 45 in knapp 30 km zu erreichen. (Siehe Abbildung unten)

Im Hinblick auf den Bahnverkehr liegt der Bahnhof Wetzlar an der Dillstrecke Siegen–Gießen und der Lahntalbahn Koblenz–Wetzlar, die hauptsächlich von Nahverkehrszügen befahren werden. Direkt angefahren werden daher die größeren Städte Frankfurt am Main, Fulda, Koblenz, Limburg an der Lahn, Gießen, Friedberg (Hessen), Marburg und Siegen.

Der öffentliche Nahverkehr wird im Rahmen des Rhein-Main-Verkehrsverbundes (RMV) organisiert, wobei sich dieser auf den Bus konzentriert. Durch die Stadtbuslinien sind die meisten Stadtteile miteinander verbunden, wesentliche Umsteigeplätze sind der zentrale Omnibusbahnhof/ZOB direkt am Bahnhof und die innenstadtnahe Haltestelle Leitzplatz. Darüber hinaus verkehrt der sog. Citybus (Kleinbus), der die Fußgängerzone in der Altstadt mit dem Bahnhof und dem Forum Wetzlar im 30-Minuten-Takt verbindet.

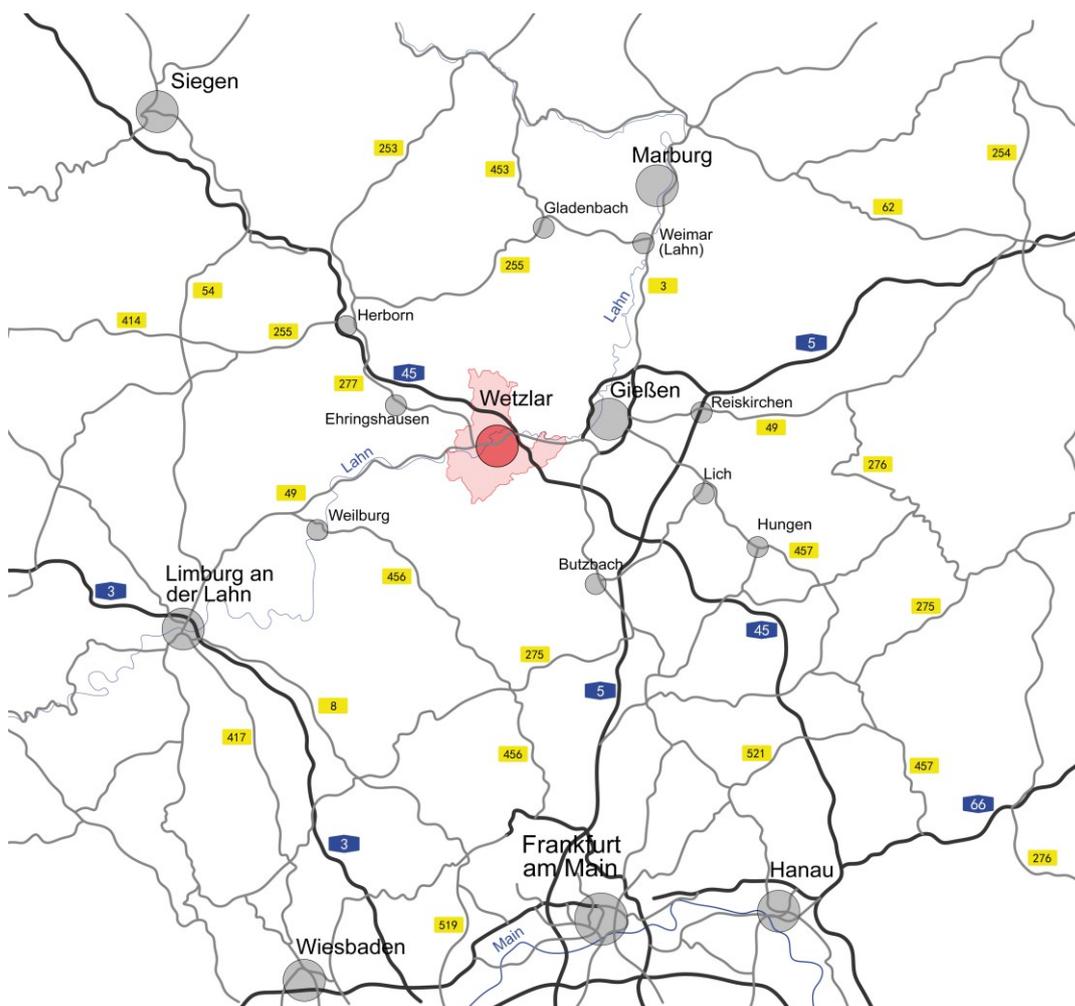


Abbildung 6: Verkehrliche Anbindung Wetzlar

2.2 DEMOGRAFISCHE UND WIRTSCHAFTSSTRUKTURELLE ENTWICKLUNG

Demografische Entwicklung

Die zukünftigen Strukturen der Gesellschaft werden durch die demografische Entwicklung bestimmt, welche von der Fertilität, der Mortalität sowie der Migration der Bevölkerung geprägt wird. Veränderte Bevölkerungsstrukturen sowie unterschiedliche Bevölkerungsbewegungen führen dazu, dass die Bevölkerung der Bundesrepublik Deutschland bis zum Jahr 2050 deutlich schrumpfen wird. Die Veränderung der Bevölkerungsstruktur wirkt sich in vielen Bereichen auf Städte und Gemeinden aus. Es geht beispielsweise um Wohnraum, die Auslastung von sozialen und technischen Infrastrukturen (Kindergärten, Schulen, Krankenhäuser, Leitungsnetze und Kläranlagen etc.), um die Anforderungen an den öffentlichen Raum, um Fachkräftesicherung und nicht zuletzt um Mobilität.

Das Land Hessen zählt zu den entwicklungsstärksten Bundesländern Deutschlands. Die aktuellen Themen Bevölkerungsrückgang und Überalterung der Bevölkerung sind hier dementsprechend weniger drängend als in vielen anderen Bundesländern. Nichtsdestotrotz zeichnen sich bei der Entwicklung der Bevölkerung innerhalb Hessens starke Unterschiede zwischen Wachstums- und Schrumpfsregionen ab. Besonders in Mittelhessen prägen kleinteilige Differenzen (auf Regionen- und Landkreisebene) das Bild. Die prägnante Zusammenfassung des demografischen Wandels „Wir werden weniger, älter und bunter“ gilt in den meisten Regionen und damit auch im Lahn-Dill-Kreis.

Bevölkerungsentwicklung

Die Gesamtstadt Wetzlar hatte Ende 2016 52.446 Einwohner. Wie in Abbildung 7 auf Seite 23 ersichtlich, blieb in den vergangenen zehn Jahren die Bevölkerungszahl recht stabil und unterlag nur geringen Schwankungen. Während zwischen 2005 und 2010 die Bewohneranzahl leicht zurückging (-1,9 %), wuchs die Bevölkerung nach dem Zensus 2011 wieder (+3,2 %).¹

Betrachtet man die Bevölkerungsdynamik genauer, so zeigt sich, dass der **natürliche Saldo** (d.h. die Differenz aus der Anzahl der Geburten und Sterbefälle) seit über einem Jahrzehnt stets negativ ist. Die daraus resultierende theoretisch rückläufige Einwohnerzahl kann jedoch durch Zuzüge kompensiert werden: Während vor 2010 noch mehr Fort- als Zuzüge erfasst wurden, konnte seit 2011 ein positiver und kontinuierlich steigender **Wanderungssaldo** verzeichnet werden. Diese Änderung im Wanderungssaldo spiegelt sich in der absoluten Bevölkerungsentwicklung wider.²

Auffällig ist, dass der Anteil der **nichtdeutschen Bevölkerung** in Wetzlar seit dem Jahr 2013 deutlich zugenommen hat. Während der Ausländeranteil 2012 noch bei unter 12 % lag, war Ende 2016 ein Anteil von 15,6 % zu verzeichnen. Dies hat einen langjährigen Trend zum Hintergrund: Seit 2006 zogen stets mehr Ausländer als Deutsche zu. Besonders deutlich zeigt sich dies in den Jahren 2014 und 2015, in denen -199 Deutsche abwanderten, während über +1.000 Nichtdeutsche nach Wetzlar zuzogen. Das bedeutet, dass der positive Wanderungssaldo auf Zuzügen von Migranten basiert, mit hoher Wahrscheinlichkeit zu einem großen Teil durch Geflüchtete.³

¹ Vgl. Hessisches Statistisches Landesamt (2017a)

² Vgl. Bertelsmann Stiftung – Wegweiser Kommune (2017b)

³ Vgl. Bertelsmann Stiftung – Wegweiser Kommune (2017b)



Abbildung 7: Bevölkerungsentwicklung Wetzlar 2005 bis 2016⁴

Bevölkerungsstruktur

Die **Bevölkerungsdichte** beträgt 2015 in Wetzlar 683 Einwohner pro km². Im Landkreis liegt der Durchschnitt bei 237 EW/km², während die benachbarte Stadt Gießen mit über 1.160 EW/km² einen deutlich höheren Wert aufweist.⁵

Die **Altersstruktur der Bevölkerung** in Wetzlar zum Ende des Jahres 2016, die in der nebenstehenden Abbildung dargestellt ist, weist leichte Abweichungen von den Durchschnittswerten des Regierungsbezirks Gießen auf. Während in Wetzlar noch etwas mehr Kinder unter 6 Jahren leben, fällt ins Auge, dass im gesamten Regierungsbezirk 2,4 % mehr Personen zwischen 15 und 64 Jahren, und damit im erwerbsfähigen Alter, wohnhaft sind. Gleichzeitig lebten Ende 2015 etwas mehr Einwohner über 65 Jahren in Wetzlar als im Regierungsbezirk.⁶ Das bedeutet für die Stadt einen höheren Anteil an Kindern und Senioren, während die Bevölkerung im erwerbsfähigen Alter vergleichsweise weniger stark vertreten ist.

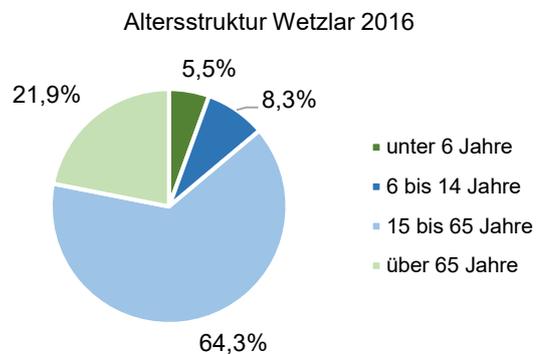


Abbildung 8: Altersstruktur Wetzlar 31.12.2016

Auffällig ist, dass sich 2015 im Vergleich mit den Werten aus dem Jahr 2005 der demografische Wandel bereits klar zeigt, wie die nachstehende Abbildung verdeutlicht. Die Anteile der Jüngeren (0-15 Jahre) sind teilweise drastisch gesunken, während der Anteil der Rentner und Senioren im Zeitraum zwischen 2005 und 2015 um 2,6 % angestiegen ist.⁷ Dieser klare Hinweis auf die Veränderung der Altersstruktur hin zu einer deutlich älteren Gesellschaft zeigt Handlungsbedarf für die Kommunen und Gebietskörperschaften auf.

⁴ Daten: Vgl. Hessisches Statistisches Landesamt (2017a)

⁵ Vgl. Hessisches Statistisches Landesamt (2017a)

⁶ Vgl. Hessisches Statistisches Landesamt (2017a)

⁷ Vgl. Hessisches Statistisches Landesamt (2017a)

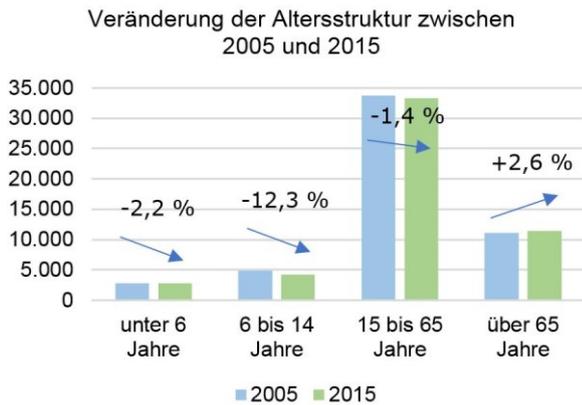


Abbildung 9: Veränderung der Altersstruktur in Wetzlar zwischen 2005 und 2015⁸

Bevölkerungsprognose

Für die Stadt Wetzlar liegen zwei unterschiedliche Prognosen vor, wobei zu beachten ist, dass sich – im Gegensatz zur Entwicklung der Geburtenrate und Lebenserwartung – das Wanderungsverhalten im Zeitverlauf durch ausgeprägte Schwankungen auszeichnet. Daher ist die Prognose der zukünftigen räumlichen Bevölkerungsentwicklung mit hohen Unsicherheiten behaftet, dies gilt insbesondere vor dem Hintergrund der aktuell hohen Zuwanderungen durch Geflüchtete.

Die Hessen Agentur legt bei ihrer Vorausschätzung von 2016 die regionsspezifischen demografischen Entwicklungsmuster aus der Vergangenheit (Geburtenrate und Sterbefälle) sowie das Wanderungsverhalten für den Zeitraum von 2005 bis 2014 zugrunde. Bis 2020 soll die Stadt Wetzlar noch leicht wachsen (+1,4 %), zwischen 2020 und 2030 wird eine Schrumpfung um -1,5 % prognostiziert. Diese Entwicklung wird gleichermaßen für den Regierungsbezirk Gießen vorhergesagt, während der Landkreis Lahn-Dill stärker schrumpfen wird.⁹

Die Bertelsmann Stiftung berechnet – ausgehend von der natürlichen Entwicklung und dem Wanderungsmuster der Jahre 2009 bis 2012 – für den Zeitraum zwischen 2012 und 2030 einen Rückgang der Einwohnerzahlen von Wetzlar.

Während die Stadt -3,1 % ihrer Einwohner verliert, wird der Stadt Gießen ein Zuwachs von +3,6 % prognostiziert. Der Lahn-Dill-Kreis soll im gleichen Zeitraum um -6,7 % schrumpfen.¹⁰

Unabhängig von der absoluten Entwicklung der Einwohnerzahl in Wetzlar wird sich die **Altersstruktur der Bevölkerung** verändern. Gemäß dem Bundestrend wird zukünftig die Gesellschaft immer älter werden, während der Anteil der jüngeren Bevölkerung abnehmen wird.

Die untenstehende Abbildung veranschaulicht, wie sich die Altersstruktur der Wetzlarer Bevölkerung gemäß dem bundesdeutschen Trend verändern wird. Ausgehend vom Jahr 2012 findet eine Verschiebung und Alterung der Gesellschaft bis 2030 statt: Der Anteil der Rentner und Senioren wird immer stärker zunehmen, während der Anteil der Kinder und Jugendlichen abnimmt.

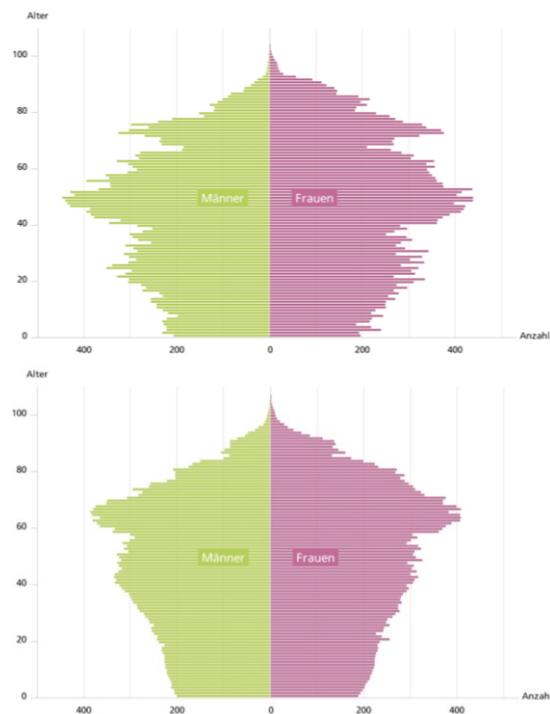


Abbildung 10: Altersaufbau der Bevölkerung in Wetzlar 2012 und 2030¹¹

Betrachtet man diese Dynamik genauer, so wird deutlich, dass Wetzlar bis 2030 einen vergleichsweise leichten Rückgang von Kindern unter 10 Jahren verzeichnen wird, besonders aber der Anteil der jungen Erwachsenen zurückgehen

⁸ Vgl. Hessisches Statistisches Landesamt (2017a)

⁹ Vgl. HA Hessen Agentur GmbH (2017)

¹⁰ Vgl. Bertelsmann Stiftung – Wegweiser Kommune (2017a)

¹¹ Bertelsmann Stiftung – Wegweiser Kommune (2017a)

wird. Dem gegenüber steht ein deutliches Wachstum der Altersgruppe 65+, wie die folgende Abbildung aufzeigt.



Abbildung 11: Änderung der Altersstruktur von 2012 auf 2030 (%)¹²

Den Landkreis Lahn-Dill erwarten ähnliche Entwicklungen, wobei die einzelnen prozentualen Veränderungen deutlich stärker ausfallen werden als in Wetzlar. Die Nachbarstadt Gießen hingegen kann zwischen 2012 und 2030 einen Zuwachs an Kindern und Jugendlichen verzeichnen; gleichzeitig nimmt dort die Altersgruppe der 65-79-Jährigen dramatisch zu (+51,4 %).¹³

Dementsprechend wird das Durchschnittsalter der Einwohner in Wetzlar, welches sich 2015 auf 44,4 Jahre belief, bis 2030 auf 46,7 bzw. 47,3 Jahre steigen.^{14, 15}

Die Entwicklung einer **älter werdenden Bevölkerung** verweist auf die Notwendigkeit, auf die Belange und Ansprüche dieser Altersgruppe einzugehen. Die Bereitstellung von Freizeit und Bildungsangeboten für alle Altersgruppen gehören genauso zu einer kommunalen Infrastruktur wie öffentliche Treffpunkte oder (ambulante) Pflege- und Betreuungseinrichtungen auch für Senioren und ältere Menschen. Viele dieser Aufgaben sind freiwillig von einer Kommune zu leisten und werden oftmals von der Privatwirtschaft übernommen. Dementsprechend kann sich die Stadt durch eine besondere Qualität auszeichnen und

als Impulsgeber wirken. Der Zusammenarbeit mit v.a. der Privatwirtschaft kommt hier eine entscheidende Bedeutung zu. Eine besondere Herausforderung für viele Kommunen stellt bei einer alternden Gesellschaft die Umgestaltung des städtischen Raumes hin zu einer barrierearmen bzw. barrierefreien Umgebung dar, in der sich die Menschen in ihrem Alltag problemlos fortbewegen und am öffentlichen Leben teilhaben können. Diese öffentliche Aufgabe spielt bei der zukünftigen Stadtentwicklung eine zentrale Rolle, wie die prognostizierte Entwicklung der Altersstruktur belegt.

Da im letzten Jahrzehnt bereits gleichzeitig ein **Rückgang der Kinderzahlen** in Wetzlar verzeichnet wird und dieser sich voraussichtlich weiter fortsetzen wird, gilt es insbesondere bei der Bereitstellung von Infrastrukturen für Klein- und Schulkinder die langfristige Entwicklung im Blick zu behalten. Ein bedarfsdeckendes und attraktives Betreuungsangebot für Kinder und Jugendliche ist maßgeblich für einen Standort, um eine stabile Bewohnerstruktur zu halten und neue Bewohner hinzuzugewinnen. Besonders das Angebot an Bildungseinrichtungen sowie die örtliche Lebensqualität ist für junge Familien entscheidend bei der Wahl ihres Wohnortes. Hier gilt es für Wetzlar, über die Pflichtaufgaben hinaus ein qualitativ besonders hochwertiges Angebot zu schaffen. Es sollten in Kooperation mit privaten Akteuren Bildungs- und Betreuungsangebote entwickelt und bereitgestellt werden, die den Standort Wetzlar in speziellem Maße auszeichnen. Dabei muss jedoch ein Augenmerk auf nachhaltige und langfristig tragbare Strukturen gelegt werden, da die Anzahl der Kinder in Zukunft zurückgehen wird.

¹² Bertelsmann Stiftung – Wegweiser Kommune (2017a)

¹³ Vgl. Bertelsmann Stiftung – Wegweiser Kommune (2017b)

¹⁴ Vgl. Bertelsmann Stiftung – Wegweiser Kommune (2017b)

¹⁵ Vgl. HA Hessen Agentur GmbH (2017)

Wirtschaftsstrukturelle Entwicklung

Entsprechend der raumordnerischen Einordnung ist Wetzlar als **Oberzentrum** in Funktionsverbindung mit Gießen ausgewiesen und ist folglich ein Standort für hochwertige, spezialisierte Einrichtungen mit zum Teil landesweiter oder nationaler Bedeutung. Die Kooperation der Oberzentren Gießen, Marburg und Wetzlar, die über Regionalachsen mit den Ballungsräumen Köln und Frankfurt verbunden sind, sichert daher überregional bedeutsame Einrichtungen mit entsprechendem Arbeitsplatzangebot und bilden die Verknüpfungspunkte großräumiger Verkehrssysteme. Der Verdichtungsraum Gießen-Wetzlar bildet das Zentrum der Region Mittelhessen.¹⁶

Der Prognos Zukunftsatlas 2016 klassifiziert im deutschlandweiten Ranking der Regionen den Lahn-Dill-Kreis als „Region mit ausgeglichenem Chancen-Risiko Mix“ (Klasse 5 von 8, wobei Klasse 1 beste Chancen und 8 ein sehr hohes Risiko bedeutet). Im Rahmen des Digitalisierungskompasses, bei dem untersucht wird, welche Chancen die Digitalisierung der jeweiligen Region ermöglicht, werden dem Landkreis „gute Chancen“ zugeschrieben (Klasse 4 von 6).¹⁷

Wirtschaftsstruktur

Die Stadt Wetzlar ist Standort einiger international tätiger und bekannter Unternehmen. Besonderen Stellenwert haben die Metall- und Elektroindustrie, die Feinmechanik und die Optik, wobei Industrie- und Kommunikationstechnologien hier neue Möglichkeiten eröffnen. Ergänzend finden sich einige kleine und mittelständische Handwerksunternehmen und vorwiegend mittelständisch strukturierte Dienstleistungsunternehmen.¹⁸

Neben der Wirtschaftsförderung der Stadt Wetzlar gibt es den Verein Region Mitte Hessen mit Mitgliedern aus Wirtschaft, Wissenschaft und Politik, der darauf abzielt, ein wachstumsfreundliches Innovations- und Gründerumfeld zu erzeugen. Darüber hinaus wurde das „Wetzlar Network“ geschaffen, das ein Industrienetzwerk

für die Bereiche Optik, Elektronik und Mechanik ist und den regionalen Wirtschaftsraum stärken und seine Entwicklung aktiv voranzutreiben will.¹⁹

Arbeit und Beschäftigung

Mitte 2016 waren rund 18.450 **sozialversicherungspflichtig beschäftigte Arbeitnehmer** am Wohnort in Wetzlar verzeichnet. Beschäftigte am Arbeitsort waren 28.770, wovon 8,2 % ausländische Arbeitnehmer waren. Die Zahl der sozialversicherungspflichtig Beschäftigten und damit auch die Zahl der Arbeitsplätze stieg in den vergangenen Jahren kontinuierlich.²⁰ Insbesondere seit 2011 ist ein deutlicher Anstieg der sozialversicherungspflichtig beschäftigten Arbeitnehmer am Wohnort zu verzeichnen (+11,1 %). Dieser korreliert vermutlich mit dem verstärkten Zuzug (positiver Wanderungssaldo) und dem im vorherigen Kapitel dargestellten leichten Bevölkerungswachstum seit 2011.

Laut einer Studie befindet sich Wetzlar unter den Top 20 deutscher Mittelstädte zwischen 50.000 und 100.000 EW im Hinblick auf die Zahl der sozialversicherungspflichtig Beschäftigten pro 1.000 EW.²¹ Entsprechend hat Wetzlar eine Arbeitsplatzzentralität von 1,6, was die höhere Bedeutung der Stadt als Arbeitsort denn als Wohnort aufzeigt (Anzahl der sozialversicherungspflichtig Beschäftigten am Arbeitsort höher als Zahl der Beschäftigten am Wohnort). Die anderen Zentren in der Region (Gießen, Marburg, Limburg) weisen hier Werte zwischen 1,7 und 2,0 auf.²²

Dabei verrichten knapp über die Hälfte der Arbeitnehmer am Arbeitsort ihre Tätigkeit im Dienstleistungsbereich, der primäre Sektor spielt keine Rolle mehr in Wetzlar, wie die untenstehende Abbildung zeigt. Im Durchschnitt des Regierungsbezirks Gießen ist der Anteil des produzierenden Gewerbes etwas höher, dafür werden weniger Dienstleistungen erbracht. Betrachtet man die Verteilung der **Wirtschaftssektoren** in der benachbarten Universitätsstadt Gießen, so wird klar ersichtlich, dass diese einen

¹⁶ Vgl. Regierungspräsidium Gießen (2010)

¹⁷ Vgl. Prognos (2016)

¹⁸ Vgl. Magistrat der Stadt Wetzlar (2017a)

¹⁹ Vgl. Magistrat der Stadt Wetzlar (2017a)

²⁰ Vgl. Hessisches Statistisches Landesamt (2017a)

²¹ Vgl. GMA Gesellschaft für Markt- und Absatzforschung mbH (2013)

²² Vgl. Bertelsmann Stiftung – Wegweiser Kommune (2017b)

deutlich höheren Anteil im tertiären Sektor als Wetzlar verzeichnen kann. Hier ist der Strukturwandel bereits deutlich weiter fortgeschritten, sodass fast 89 % aller Arbeitnehmer im Jahr 2015 im 3. Sektor tätig sind, während in Wetzlar erst 71,1 % der Beschäftigten eine solche Tätigkeit ausüben.²³

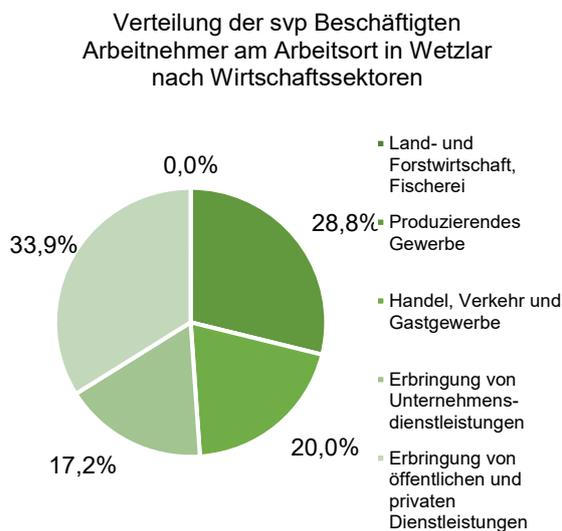
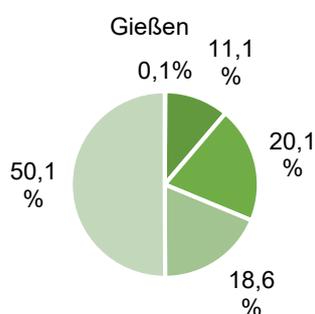


Abbildung 12: Verteilung der sozialversicherungspflichtig beschäftigten Arbeitnehmer am Arbeitsort in Wetzlar nach Wirtschaftssektoren



Diesem Bild entsprechend liegt in Wetzlar der Anteil der Hochqualifizierten am Arbeitsort bei 13,3 % (am Wohnort: 13,4 %), während er in Gießen bei 19,2 % und im Lahn-Dill-Kreis bei 9,8 % liegt.²⁴

Die Arbeitslosenquote in Wetzlar lag 2016 bei 9,3 %, während diese im Landkreis bei ungefähr 5,5 % lag.^{25, 26} Nach Angaben der Bertelsmann Stiftung lag 2015 in Wetzlar die **SGB II Quote**

bei 11,3 %, d.h. über 11 % der Bevölkerung unter 65 Jahren erhalten Leistungen nach SGB II, was deutlich über dem Kreisdurchschnitt (6,0 %) liegt und auch mehr Personen als in Gießen (9,7 %) betrifft.²⁷ Die ALG II-Quote liegt in Wetzlar knapp 2 % höher.

Pendler

Entsprechend der Arbeitsplatzzentralität weist Wetzlar seit Jahren einen positiven Pendlersaldo auf (+10.660 Personen Mitte 2015). Während rund 20.090 Arbeitnehmer einpendeln, verlassen ca. 9.430 sozialversicherungspflichtig Beschäftigte Wetzlar zum Arbeiten.²⁸ Dies zeugt von starken Verflechtungen in der Region.

Kaufkraft und Einzelhandel

Die zentralen innerstädtischen Versorgungsbe-
reiche der Stadt Wetzlar umfassen die Altstadt,
die Langgasse, den Karl-Kellner-Ring und die
Bahnhofstraße mit den Einkaufszentren Forum
und Coloraden mit ca. 58.000 m² Verkaufsflä-
che, wovon das Forum alleine bereits 28.000 m²
Verkaufsfläche hat.²⁹ In den großen Einkaufs-
zentren dominieren Filialbetriebe, während in
der Altstadt und in der Langgasse häufig ein
kleinteiliger inhabergeführter Einzelhandel zu
finden ist. Diese Aufteilung ist in vielen anderen
Kommunen so ebenfalls zu verzeichnen und
stellt einen allgemeinen Trend im Einzelhandel
dar. Die Einkaufszentren wirken sich teilweise
negativ auf den vorhandenen Ladenbesatz in
der Altstadt bzw. in der Umgebung aus (Leer-
stand, Schließungen, Trading Down), da die Be-
sucher oft im Forum verbleiben und die Altstadt
etwas mehr als 1 km weit entfernt ist. Die prob-
lematische Wirkung von Einkaufszentren auf die
Ladengeschäfte in den Einkaufsstraßen wird in
vielen Städten diskutiert. Derzeit wird ein ge-
samtstädtisches Einzelhandels- und Zentren-
konzept erarbeitet.

Die Stadt Wetzlar verfügt über eine vergleichs-
weise hohe Verkaufsflächenausstattung im Ver-
hältnis zu der Zahl ihrer Einwohner. Pro 1.000

²³ Vgl. Hessisches Statistisches Landesamt (2017a)

²⁴ Vgl. Bertelsmann Stiftung – Wegweiser Kommune (2017b)

²⁵ Vgl. Magistrat der Stadt Wetzlar (2017b)

²⁶ Vgl. Bundesagentur für Arbeit (2017)

²⁷ Vgl. Bertelsmann Stiftung – Wegweiser Kommune (2017b)

²⁸ Vgl. Hessisches Statistisches Landesamt (2017a)

²⁹ Vgl. Stadt + Handel (2017)

EW weist die Stadt rund 3.500 m² Einzelhandelsverkaufsfläche auf.³⁰

Gemäß der Bertelsmann Stiftung beträgt die **Kaufkraft pro Haushalt** in Wetzlar 41.600 €, während diese Kenngröße in Gießen mit 33.690 € niedriger und im Lahn-Dill-Kreis mit 46.480 € höher liegt.³¹ Die **einzelhandelsrelevante Kaufkraft** je Einwohner als Wohlstandskennziffer liegt gemäß der IHK Lahn-Dill 2016 in Wetzlar bei 6.338 €. Das Kaufkraftniveau der Stadt liegt mit einem Index von 96,3 niedriger als der nationale Durchschnitt; ebenso weisen die meisten Kommunen des Landkreises Index-Werte etwas unterhalb des gesamtdeutschen Durchschnitts auf.³² Die Einzelhandelskaufkraft pro Einwohner ist zwischen 2008 und 2013 um rund 17 % (+805 €) gestiegen.³³

Die **Einzelhandelszentralität** ist ein Indikator für die Standortattraktivität. Sie steht im direkten Zusammenhang mit den Kundenströmen zwischen den Städten und ihrem Umland und beschreibt den Kaufkraftzufluss bzw. -abfluss einer Kommune oder Region. Die Einzelhandelszentralitätsziffer der Stadt Wetzlar 2017 beträgt gemäß der IHK Lahn-Dill 210,0, was bedeutet, dass dort ein sehr starker Kaufkraftzufluss vorherrscht (2013: 196,9³⁴). Auch der Umsatz pro Kopf im Einzelhandel ist im Vergleich zum Landkreis sehr hoch.³⁵

2.3 UMWELTBEZOGENE ASPEKTE

Zu allen Themen, die die Umwelt und den Naturschutz betreffen, informiert die Stadt Wetzlar umfassend auf ihrer Internetpräsenz.³⁶ Dabei klärt sie zu den Hintergründen auf und zeigt auf, welche Handlungsansätze, Projekte und Tätigkeiten die Stadt verfolgt. Beispielhaft sind hier die Lärmaktionsplanung, der Luftreinhalteplan (Landkreis) und das EU-LIFE-Projekt "LiLa - Living Lahn" zu nennen.

Grüne Infrastruktur

Die Stadt Wetzlar weist ein großes Potential an grüner und blauer Infrastruktur auf. Durch ihre Lage auf hügeligem Terrain beiderseits des Lahntals hat die Stadt vielseitige Grünstrukturen und ist insbesondere geprägt durch die beiden Flüsse Lahn und Dill, die im Stadtgebiet zusammenfließen. Entlang der Flüsse, die charakteristische Landschaftselemente bilden, ziehen sich Grünzüge in die Stadt.

Der Anteil an Grünflächen pro Einwohner liegt in Wetzlar bei 60,2 m², was ein deutlich höherer Wert ist als in anderen hessischen Großstädten. Insgesamt hat die Stadt etwa 370 ha Grünflächen, was u.a. Friedhöfe, Bäume (Baumkataster), Kinderspiel- und Bolzplätze und diverse Sport- und Freizeitanlagen umfasst.³⁷

Insbesondere für die Kern- und Innenstadt sind der Grüngürtel rund um die Altstadt sowie einige zentral gelegene Sport- und Parkanlagen – z.T. auf den Lahninseln (Colchester-Anlage, Stadion z.B.) – hervorzuheben. Einige hochwertige Freiräume werden jedoch als Parkplätze genutzt; die potentiellen Aufenthaltsqualitäten an der Lahn werden bislang nur eingeschränkt genutzt und die Flüsse werden unzureichend eingebunden.

Direkt an der Altstadt in Wetzlar beginnt der „Lahnpark“, der sich vom Nordosten Wetzlars bis Gießen erstreckt. Unter den Überthemen Natur, Erholen, Bewegen und Entdecken soll der Lahnpark, dessen Kernbereich rund 1.300 ha groß ist, eine Aufwertung der regionalspezifischen Landschaft in der Lahnaue als regionaler Grünbereich fördern. Die Kommunen Gießen, Heuchelheim, Lahnaue und Wetzlar wollen mit dem Lahnpark im Sinne eines Naturparks ein Miteinander in den Bereichen Natur, Erholung, Tourismus und Landwirtschaft schaffen.³⁸

³⁰ Vgl. GMA Gesellschaft für Markt- und Absatzforschung mbH (2013)

³¹ Vgl. Bertelsmann Stiftung – Wegweiser Kommune (2017b)

³² Vgl. IHK Lahn-Dill (2016)

³³ Vgl. Magistrat der Stadt Wetzlar (2017a)

³⁴ Vgl. Magistrat der Stadt Wetzlar (2017a)

³⁵ Vgl. IHK Lahn-Dill (2016)

³⁶ Unter <https://www.wetzlar.de/leben-in-wetzlar/umweltschutz/index.php> sind vielseitige und weiterführende Informationen zu allen Themen verfügbar.

³⁷ Vgl. Magistrat der Stadt Wetzlar (2017c)

³⁸ Vgl. Lahnpark GmbH (2014)

Blaue Infrastruktur

Die Stadt Wetzlar ist geprägt durch die beiden Flüsse Lahn und Dill. Während die Altstadt mit ihrem Dom auf einem Hügel thront und weite Teile der Stadt in Hanglage gebaut sind, bildet das Lahntal einen landschaftlichen Kontrast.



Abbildung 13: Blick zur alten Lahnbrücke

Insbesondere in der Innenstadt prägt die Lahn mit ihren Gräben die Stadt, wobei im ISEK 2012 auch das Leitbild „Wir leben an Lahn und Dill“ formuliert wurde. Viele Planungen der Stadt beschäftigen sich mit der Lahn und den Zugängen zu ihr, darunter z.B. der Rahmenplan Bahnhofstraße, das Bürgergutachten zum Freibad Domblick, das Lahnpark-Projekt sowie das Konzept Lahntourismus. Besonders hervorzuheben ist in diesem Kontext das „Konzept zur Integration der innerstädtischen Wasserläufe“, kurz KIWA, das momentan in den städtischen Gremien beraten wird. Ziel des Konzepts ist die Nutzung des hohen Potentials, das die Wasserläufe für den Wohn- und Arbeitsstandort innehaben, sowie die Konkretisierung der Vorgaben aus dem ISEK. Die Planung umfasst dabei die Uferbereiche der Lahn von der Naunheimer Lahninsel bis zum Bodefeld sowie die Uferbereiche der Dill von der Stadtgrenze bis zur Mündung. Unter Beachtung verschiedener rechtlicher Rahmenbedingungen und Vorgaben aus Planungen wurden aufbauend auf einer Bestandsanalyse gemeinsam mit interessierten Bürgern Ideen und umsetzbarer Maßnahmen entwickelt.

Neben vielen anderen Planungs- und Umweltschutzkonzepten gibt es das Projekt "LiLa Living

Lahn", das zwischen 2015 und 2025 durch das EU-Umweltförderprogramm LIFE unterstützt wird. Hauptziele sind zum einen, die Lahn in ihrem gesamten Verlauf ökologisch aufzuwerten und gleichzeitig den Fluss und das Leben am Fluss lebenswerter zu machen sowie zum anderen, ein Gesamtkonzept unter Berücksichtigung der Anforderungen aus Schifffahrt, Wasserkraft, Naturschutz, Gewässerökologie und Erholung zu erarbeiten.

Klimaschutz, Stadtklima und Klimaanpassung

Die Städte Solms und Wetzlar haben 2012 gemeinsam mit den Kommunen Aßlar und Leun ein Energie- und Klimaschutzkonzept erarbeitet, welches in verschiedenen Szenarien eine Erhöhung des Anteils örtlicher, erneuerbarer Energien sowie die Senkung des Energieverbrauchs vorsieht.⁴⁰ Das Projekt wird als „Klimainitiative Wetzlar“ weitergeführt und bündelt alle Aktivitäten, die im Bereich Klimaschutz und Energie durchgeführt werden. Dazu werden in Verbindung mit der Energie- und Klimainitiative Lahn-Dill-Kreis zahlreiche Maßnahmen vorgeschlagen, wie der Ausbau von Wasserkraft, Windkraft, Bioenergie und Photovoltaik, (energetische) Modernisierung von Gewerbeanlagen, öffentlichen Gebäuden und Wohnhäusern und die Umstellung auf Elektromobilität. Weitere Aspekte sind Bildungs- und Informationsveranstaltungen, kurze Wege, Anbindung an innovative, alternative öffentliche Verkehrsmittel, Radverkehrsförderung, Erhöhung des Grünanteils sowie die Vermarktung von regionalen Produkten. Die Umsetzung wird durch einen geförderten Klimaschutzmanager koordiniert.

³⁹ Joe Shoe, 2005, https://commons.wikimedia.org/wiki/File:Lahnbr%C3%BCcke_Wetzlar_01.jpg

⁴⁰ Vgl. Beschluss StVV

Wohnraumbedarf und Flächeninanspruchnahme im Außenbereich & Innenentwicklung

Gemäß dem Regionalplan 2010 hat die Stadt Wetzlar zwischen 2002 und 2020 einen Wohnsiedlungsflächenbedarf in Höhe von 62 ha. Legt man die Bevölkerungsentwicklung der letzten fünf Jahre zugrunde, so ist davon auszugehen, dass weiterhin eine Nachfrage nach Wohnbauflächen vorhanden ist. In den vergangenen 10 Jahren wurden in Wetzlar einige Neubaugebiete im Außenbereich ausgewiesen und bebaut, die v.a. zu Wohnzwecken (freistehende Gebäude, lockere Bebauung) genutzt werden. Dabei wurde ein größeres Baugebiet in der Kernstadt erschlossen und vollständig vermarktet (Rasselberg), weitere Flächeninanspruchnahme erfolgte durch Wohngebiete in den Stadtteilen. Derzeit wird an vier weiteren Bebauungsplänen gearbeitet, die neue Wohnbaugrundstücke zur Verfügung stellen sollen.⁴¹

In den vergangenen Jahrzehnten wurden mehrere Konversionsflächen erfolgreich entwickelt; hervorzuheben sind hier die Konversion der ehemaligen Sixt von Armin-Kaserne der Bundeswehr und der ehemaligen Spilburg-Kaserne östlich der Innenstadt mit Gewerbegebieten, Hochschulstandorten und Wohngebieten. Im Rahmen der Überführung der bisherigen Bundeswehrliegenschaften in eine zivile Nachfolgenutzung wurde die Stadtentwicklungsgesellschaft Wetzlar mbH (SEG) 1994 gegründet.⁴²

Seit 2016 gibt es das städtische Förderprogramm „Jung kauft Alt“ zur Förderung der Nutzbarmachung von leerstehenden Gebäuden. Das Förderprogramm soll einen Anreiz geben, Gebäude, die mindestens drei Jahre in den Ortskernen leer stehen, für Interessenten attraktiv zu machen. Zu diesem Zweck fördert die Stadt Wetzlar den Erwerb von leerstehenden Altbauten für Wohnzwecke.⁴³

Biodiversität und Naturschutz

Umfassende Aussagen zum Naturschutz werden unter anderem im KIWA (2018), im Konzept zur qualitativen Verbesserung des Lahntourismus (2014/2015) sowie in der in diesem Zusammenhang durchgeführten Biotoptypenkartierung getroffen, auf die an dieser Stelle verwiesen werden soll.⁴⁴ Hierbei wurde herausgearbeitet, wo die besonders wertvollen und sensiblen Bereiche der Lahn liegen und unterschiedliche Maßnahmen empfohlen, wie ein verträgliches Miteinander von Kanutourismus und Naturschutz gefördert werden kann.

⁴¹ Vgl. Magistrat der Stadt Wetzlar (2017c)

⁴² Vgl. HA Hessen Agentur GmbH und Hessisches Ministerium für Wirtschaft, Verkehr und Landesentwicklung (2012)

⁴³ Vgl. Magistrat der Stadt Wetzlar (2017c)

⁴⁴ Lahntourismus-Konzept abrufbar unter: http://www.lahn-park-mittelhessen.de/cms/show_content.php?content_id=12&lang=de

3 STÄDTEBAULICHE UND SOZIALRÄUMLICHE ANALYSE DES UNTERSUCHUNGSGEBIETS

3.1 BEVÖLKERUNG UND DEMOGRAFIE

Die Daten zu den (zukünftigen) Strukturen der Gesellschaft bilden eine wichtige Grundlage in politischen und wirtschaftlichen Entscheidungsprozessen, um auf Veränderungen rechtzeitig reagieren zu können. Insbesondere die sich aus den Veränderungen ergebenden Anforderungen an den zukünftigen Wohnraumbedarf und an die Infrastruktur sind im Stadtumbau von Bedeutung.

Wie sich die Bevölkerungsstruktur und der demografische Wandel im Untersuchungsgebiet gestalten und welche Konsequenzen und Handlungsanleitungen sich daraus für den Stadtumbau auf kommunaler Ebene ableiten lassen, wird in diesem Kapitel dargestellt.

Aktuelle Bevölkerungsstruktur

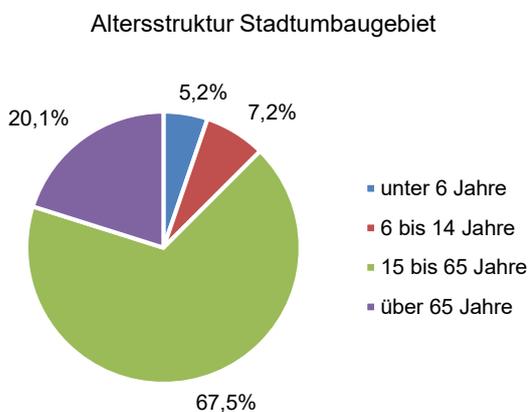


Abbildung 14: Altersstruktur Stadtumbaugebiet

Im Untersuchungsgebiet lebten Anfang Januar 2018 1.189 Personen. Das entspricht ca. 2% der städtischen Gesamtbevölkerung. Davon sind 5,2% unter 6 Jahren, 7,2% zwischen 6 und 14 Jahren, 67,5% zwischen 15 und 65 Jahren und 20,1% über 65 Jahre alt.

Ausländeranteil und Integration

Ausländeranteil Stadtumbaugebiet

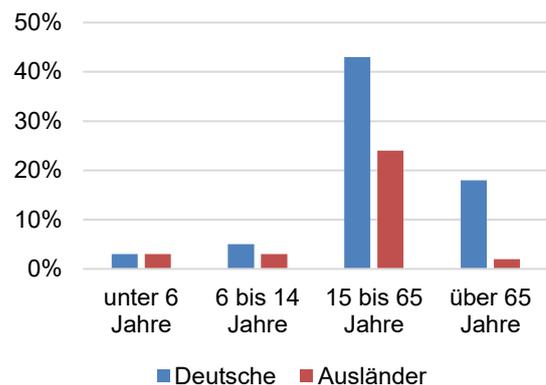


Abbildung 15: Ausländeranteil Stadtumbaugebiet

Der Ausländeranteil im Gebiet beträgt 31%. Dabei ist der prozentuale Ausländeranteil bei den 15-65-jährigen am geringsten.

3.2 WOHNEN

Strukturdaten Wohnen in Wetzlar

Gesamt wurden Ende 2015 in Wetzlar 25.419 Wohnungen in Wohn- und Nichtwohngebäuden gezählt, die durchschnittlich eine Wohnfläche von 92,9 m² haben.⁴⁵ Entsprechend dem städtischen Charakter haben in Wetzlar deutlich mehr Wohnungen weniger als 80 m² Wohnfläche als im Vergleich zum Landkreis und zum Regierungsbezirk (45,6% zu 32,8% im Regierungsbezirk) (Stand: 2011). Dies korreliert mit den kleineren Haushaltsgrößen, die im folgenden Kapitel näher beleuchtet werden.

Von diesen Wohngebäuden stammen zum Zeitpunkt des Zensus 2011 rund 15% aus dem

⁴⁵ Vgl. Hessisches Statistisches Landesamt (2017a)

Zeitraum zwischen den beiden Weltkriegen (1919-1939), im Landkreis sind es nur 10,6 %, im Regierungsbezirk 9,6 %. Über die Hälfte aller Wohngebäude in Wetzlar stammt aus der Zeit zwischen 1949 und 1978, was deutlich mehr ist als in den Vergleichseinheiten (z.B. Regierungsbezirk Gießen: 43,5 %). Dementsprechend sind in Wetzlar weniger neuere Gebäude (1980 bis heute) vorhanden. Tendenziell kann also vermutet werden, dass vermehrt ein Sanierungs- und Modernisierungsbedarf aufgrund des Alters der Gebäude vorhanden ist.

Die Gebäude sind zu 80,6 % im **Eigentum** von Privatpersonen; Wohnungseigentümergeinschaften besitzen 9,0 % (Landkreis 7,4 %, Regierungsbezirk 8,0 %). Deutlich stärker vertreten als selbst im hessischen Durchschnitt sind kommunale sowie private Wohnbauunternehmen mit 3,1 % bzw. 2,0 %. Wohnungsgenossenschaften besitzen 2,0 %. Folglich werden viele Wohnungen vermietet; die Eigentümerquote beträgt 44,2 %, was sowohl unter dem hessischen als auch dem nationalen Durchschnitt liegt.

Zum Zeitpunkt des Zensus standen 3,8 % der Wohnungen leer, was dem hessischen Durchschnitt entspricht. Auf den Leerstand im Gebiet wird im Kapitel „Städtebau und Stadtgestalt“ näher eingegangen.

Haushalte und Wohnformen

Beim Zensus 2011 wurden insgesamt 23.509 **Haushalte** in Wetzlar ermittelt. Hauptsächlich handelt es sich hierbei mit 38,6 % um Einpersonenhaushalte, was sichtbar über dem Durchschnitt des Landkreises (30,9 %) und des Regierungsbezirks Gießen (33,0 %) liegt. Paare mit Kindern hingegen sind nur mit einem Anteil von 24,7 % vertreten, wobei dieser Wert im Landkreis und Regierungsbezirk wiederum höher liegt. Dementsprechend niedrig ist auch die Anzahl der Haushalte mit zwei und mehr Personen. Darüber hinaus gibt es überdurchschnittlich viele Haushalte, die ausschließlich aus Seni-

oren bestehen. Diese Daten spiegeln die Tendenz zu kleinen bzw. Single-Haushalten wider, während Familien bzw. große Haushalte vergleichsweise wenig vertreten sind.⁴⁶

Zum Stichtag 9. Mai 2011 lag die durchschnittliche **Haushaltsgröße** in Wetzlar bei 2,16 Personen pro Haushalt. Diese Größe wird sich in Zukunft weiter verringern, wie die Entwicklung in der Bundesrepublik im vergangenen Jahrhundert zeigt. Die weiter zunehmende Lebenserwartung führt zu mehr Ein- und Zweipersonenhaushalten mit Haushaltsmitgliedern im Seniorenalter. Hinzu kommt die geringere Kinderzahl je Elternpaar, die Zunahme der Partnerschaften mit getrennter Haushaltsführung sowie die hohe berufliche Mobilität. Eine wichtige Rolle spielt auch die Individualisierung und die Pluralisierung der Lebensstile. All diese Faktoren führen zu einer Zunahme der Ein- und Zweipersonenhaushalte. Gemäß diesem Trend soll die durchschnittliche Haushaltsgröße in Deutschland, die 2011 noch bei 2,02 Personen/Haushalt lag, 2030 bei 1,88 Personen liegen.⁴⁷ Dies bedeutet, dass die Zahl der Privathaushalte voraussichtlich in den kommenden rund 10 Jahren weiter steigen wird und erst mit entsprechendem Bevölkerungsrückgang die Zahl der Privathaushalte und damit auch die Wohnraumnachfrage sinken wird.⁴⁸ Gleichzeitig steigt die Nachfrage nach Wohnungen für ein oder zwei Personen.

Dieser Trend bei den Haushaltstypen führt in Verbindung mit dem steigenden Komfortbedarf zu **steigenden Pro-Kopf-Wohnflächen**. In Wetzlar lag die durchschnittliche Wohnfläche pro Person Ende 2014 bei 45,9 m² (2005 lag diese noch bei 41,3 m²), welche gemäß dem Bundestrend auch weiter zunehmen wird.⁴⁹ Zwischen 2000 und 2014 nahm in Deutschland die Wohnfläche pro Kopf um 5 m²/EW zu und wird in den alten Bundesländern bis 2030 auf rund 54 m² pro Person ansteigen.⁵⁰ Das stellt Aufgaben an den Umgang mit dem Bestand: Wohnungen, die nicht mehr den heutigen (Komfort-)Bedürfnissen entsprechen, sind diesen anzupassen.

⁴⁶ Vgl. Statistische Ämter des Bundes und der Länder (2014)

⁴⁷ Vgl. Bundeszentrale für politische Bildung (2012)

⁴⁸ Vgl. BBSR (2015)

⁴⁹ Vgl. Hessisches Statistisches Landesamt (2017b)

⁵⁰ Vgl. Bundeszentrale für politische Bildung (2012) und BBSR (2015)

Dies kann beispielsweise sowohl durch Grundrissänderungen als auch die Zuordnung von wohnungsbezogenen Freiräumen erfolgen.

Wohnen im Gebiet

Im Untersuchungsgebiet spielt das Wohnen bislang eine eher untergeordnete Rolle. Aufgrund der Lage in der Innenstadt werden die Erdgeschosszonen und teilweise auch die Obergeschosse oft von Einzelhandel und Dienstleistungen genutzt. Daneben sind insbesondere entlang des Karl-Kellner-Rings Büros und Verwaltungen ansässig.

Im **Bahnhofsquartier** finden sich v.a. im südlichen Bereich der Bahnhofstraße Wohnungen in den Obergeschossen, westlich der Gloelstraße beginnen tendenziell Wohngebiete. Die Gebäude in der Bahnhofstraße sind unterschiedlich alt, auch die Bausubstanz der Gebäude ist unterschiedlich zu bewerten. Es liegen die typischen Vorteile und Problemlagen wie in den meisten Innenstadtgebieten vor: Kurze Wege eröffnen hohe Wohnqualitäten, das städtische Umfeld hat belebte öffentliche Räume, jedoch mindert ein geringer Grün- und Freiflächenanteil die Wohnumfeldqualität und Immissionen beeinträchtigen die Lebensqualität.



Abbildung 16: Bahnhofstraße



Abbildung 17: Bahnhofstraße

Am Lahnufer östlich der Bahnhofstraße wurden zwei Wohngebäude, die als Punkthäuser das Wohnen am Wasser ermöglichen. Derzeit laufen die Planungen für die Neuentwicklung weiterer Wohnflächen in Lahnufnähe.

Entlang des **Karl-Kellner-Rings** gibt es nur sehr wenige Wohnungen, die Straße ist durch Einzelhandel, Dienstleistungen und Verwaltungs-/Bürogebäude geprägt. Die starke Verkehrsbelastung und die damit einhergehenden Emissionen sind nur bedingt verträglich mit einer Wohnnutzung. In den westlich gelegenen Parallelstraßen zum Karl-Kellner-Ring gestaltet sich die Situation ähnlich, wobei hier an das Untersuchungsgebiet vermehrt Wohngebäude anschließen.



Abbildung 18: südlicher Bereich Karl-Kellner-Ring



Abbildung 19: nördlicher Bereich Karl-Kellner-Ring

Entfernt man sich ein kleines Stück von der großen Kreuzung Karl-Kellner-Ring/Neustädter Platz so findet sich entlang der Straße Neustädter Platz vor allem Wohngebäude. Kleinteilige Strukturen mit vereinzelt Einzelhandel/Gastronomie im Erdgeschoss prägen insbesondere die Idingstraße sowie den Block zwischen Brettchneiderstraße und Neustädter Platz. Einige Wohngebäude in diesem Bereich sind jedoch sanierungsbedürftig und an heutige Wohnbedürfnisse anzupassen.

In der **Langgasse** und in der Hintergasse gibt es die höchste Dichte an Wohnungen im Untersuchungsgebiet. Während in der Langgasse die Erdgeschosse noch meist durch Einzelhändler oder Dienstleister genutzt werden und die Wohnnutzung im Obergeschoss stattfindet, ist die Hintergasse stark durch Wohnen geprägt.



Abbildung 20: Langgasse

Die historischen und teilweise denkmalgeschützten Gebäude weisen äußerlich immer wieder Sanierungs- und Modernisierungsbedarf auf. Die Bebauung zwischen Karl-Kellner-Ring und

Langgasse ist von beiden Seiten von Verkehr umflossen und dementsprechend durch Lärm belastet. Die Immissionen rund um die Hintergasse dagegen sind geringer, als schwierig stellt sich jedoch an dieser Stelle die hohe Verdichtung und Versiegelung dort dar, was teilweise mangelhafte Wohn- und Freiraumqualitäten mit sich zieht.

Innerhalb des Teilgebiets am **östlichen Ufer der Lahn** findet kaum Wohnnutzung statt, Wohngebiete schließen sich jedoch an das Untersuchungsgebiet an.

Insgesamt sind bislang im Gebiet nur wenige Dienstleister vorhanden, die die Wohnnutzung unterstützen. Haushaltsnahe Dienstleistungen sind entsprechend der bislang schwachen Nachfrage kaum vertreten. Auch soziale Infrastrukturen sind trotz der zentralen Lage kaum ansässig, wie in Kapitel 1.1 ausführlicher dargestellt wird. Die Lage in der Nähe der Altstadt, der Lahn und zum Bahnhof bzw. allen wichtigen Einrichtungen bietet jedoch die Grundlage für eine attraktive innerstädtische Wohnnutzung. Es stellt sich die Frage, ob der Einzelhandel und die Dienstleistungen in der Ladenstraße zwischen Bahnhof und Altstadt in dieser Intensität auf Dauer gehalten werden sollen und können, da sich bereits Trading Down Effekte abzeichnen und nahe der Lahn verstärkt Wohngebäude entstehen. Die Entwicklung des Einzelhandels und der eher negative Entwicklungstrend mit Leerständen und vermehrten Mindernutzungen wird in den folgenden Kapiteln nochmals aufgegriffen.

Bodenrichtwerte

Die Bodenrichtwerte im Untersuchungsgebiet sind recht heterogen. Im Einkaufsbereich entlang der Bahnhofstraße, dem Karl-Kellner-Ring und der Langgasse betragen die Bodenrichtwerte zwischen 250 € und 325 € pro m² (Stand: 01.01.2016). Die Richtwerte sinken tendenziell je weiter man sich von den zentralen Einkaufsstraßen entfernt. Entsprechend betragen sie in den Straßenzügen abseits der Einkaufsbereiche zwischen 140 €/m² und 220 €/m². Entlang des östlichen Lahnufers belaufen sich die Bodenrichtwerte auf 135 € bis 200 €. Die Grün- und

Freiflächen entlang der Lahn inkl. des Haarplatzes sind als landwirtschaftliche Fläche 1,60 €/m² wert. In der Altstadt liegen die Bodenrichtwerte zwischen 130 € und 260 €/m².⁵¹

Kinder im Gebiet

Die Kinderzahlen sind lt. EWO-Daten und eigenen Berechnungen in den letzten Jahren nicht rückläufig - dies gilt auch für die in Wetzlar geborenen Kinder (Geburtenjahrgänge 0<1 Jahre von 2011-2017).⁵²

Die EWO-Daten werden jährlich von der ekom21 Mitte Januar geliefert. Es sind die Daten zum Stichtag 31. Dezember. Die Anzahl beinhaltet die gemeldeten Personen, die zum 31.12. im entsprechenden Jahrgang in der Stadt Wetzlar wohnten. Damit stellen diese Daten die Grundlage für eine Bedarfsplanung für die Kindertagesbetreuung dar. Sie beinhalten dann auch die Veränderungen, die durch Zu- und Wegzug stattgefunden haben.

Sie stellen nicht die Geburtenentwicklung dar. Betrachtet man in der untenstehenden Tabelle den jeweils letzten Jahrgang der Kinder von 0 > 1 Jahr (grüne Felder), ist festzustellen dass eine Steigerung von 415 auf 520 Kinder im Altersbereich 0-1 stattgefunden hat. Dies entspricht

annähernd der Geburtenentwicklung, weil die Zu- und Wegzüge statistisch bezogen auf einen Jahrgang zu vernachlässigen sind. Anhand der Tabelle kann die Aussage getroffen werden, dass am 31.12.2017 im Vergleich zum 31.12.2011 insgesamt 327 Kinder im Alter von 0<7 zusätzlich in der Stadt Wetzlar wohnhaft gemeldet sind.

Es befinden sich im Stadtumbaugebiet „Quartiere an der Lahn“ keine Kindertageseinrichtungen für Kinder im Alter von 1<6 Jahre. Eine Bedarfslage für Kindertagesbetreuungsplätze bezogen auf die Gesamtstadt ist vorhanden. Wenn im Zuge des Stadtumbaus zukünftig auch die Bahnhofstrasse und der Karl-Kellner-Ring für junge Familien in Betracht kommen, wären neue Konzepte und Modelle der Kindertagesbetreuung zu entwickeln. Synergien mit Investoren oder gemeinnützigen Einrichtungen, die Ansiedlung eines Kindertagespflegebüros und Kindertagespflegenester, ein „Kinderladen“ oder eine „Kita an der Lahn“ wären Überlegungen, die weiter verfolgt werden könnten. Sinnvoll wären Konzepte, die flexibel sind, weil entsprechende Räumlichkeiten gegebenenfalls zu einem späteren Zeitpunkt einer anderen Nutzung zugeführt werden könnten.

A	B	C	D	E	F	G	H
Geb.-Jhrg.	EWO 31.12.11	EWO 31.12.12	EWO 31.12.13	EWO 31.12.14	EWO 31.12.15	EWO 31.12.16	EWO 31.12.17
2006	435	445	437	441	466	474	478
2007	454	450	451	456	474	467	474
2008	446	431	440	442	462	471	480
2009	431	443	442	447	476	471	468
2010	464	462	461	474	496	498	489
2011	415	428	437	443	457	463	457
2012		411	411	422	434	439	447
2013			434	455	469	462	462
2014				454	471	487	510
2015					506	510	513
2016						507	520
2017							520
Summe von 6 Jahrg. 0<6	2645	2625	2625	2695	2833	2868	2972
Steigerung/ Minderung zum Vorjahr		-20	0	70	138	35	104

Abbildung 21: Entwicklung der Kinderzahlen in der Stadt Wetzlar von 2011 - 2017

⁵¹ Vgl. Hessisches Landesamt für Bodenmanagement und Geoinformation (2017a)

⁵² Vgl. Jugendhilfeplanung Magistrat Wetzlar

3.3 STÄDTEBAU UND STADTGESTALT

Siedlungsentwicklung und Denkmalschutz

Die Wetzlarer Region war bereits in der Altsteinzeit besiedelt; zudem gab es germanische und keltische Siedlungen auf der Gemarkung der Stadt. Die bisher schriftlich belegte Geschichte der Stadt Wetzlar reicht bis in die karolingische Zeit zurück, in welcher auf einem Hügel eine Marktsiedlung entstand. Im 9. Jahrhundert wurde die erste Kirche erbaut; Baubeginn des heutigen Domes war um 1230. Bis 1250 war der größte Teil der Stadtbefestigung fertiggestellt. Als Freie Reichsstadt stieg Wetzlar bis etwa 1350 nach Frankfurt zur zweitgrößten Stadt der Region auf (Höhepunkt der mittelalterlichen Stadtentwicklung), verarmte und schrumpfte jedoch bis Anfang des 15. Jahrhunderts. Erneut wuchs die Stadt durch die Verlegung des Reichskammergerichts, dem höchsten Gericht des Heiligen Römischen Reiches Deutscher Nationen, Ende des 17. Jahrhunderts.



Abbildung 22: Wetzlar um 1646

Die Industrialisierung Wetzlars begann mit der Schiffbarmachung der Lahn um 1850 und der Eröffnung zweier Eisenbahnlinien 1862/63. Vor allem mit Eisenerzgewinnung, -verhüttung und -verarbeitung wurde die Stadt zum Industriestandort.

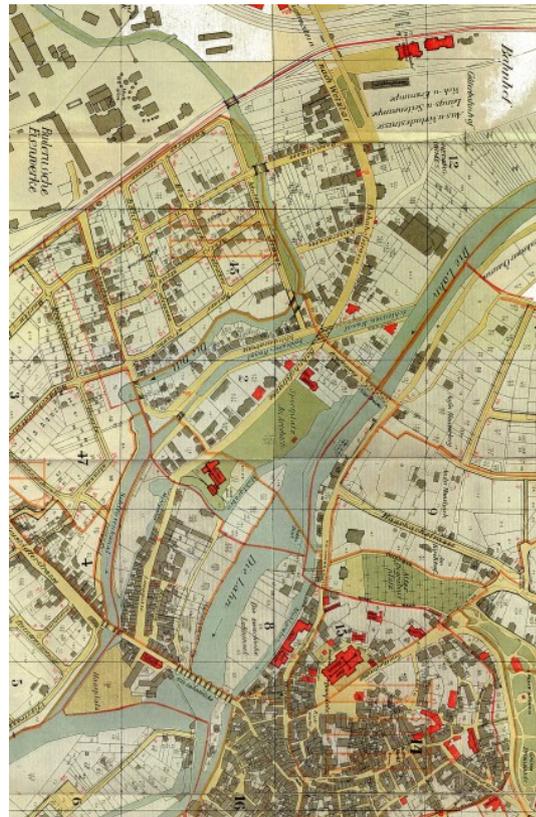


Abbildung 23: Das Untersuchungsgebiet um 1911

Nach und nach entstanden Unternehmen der optischen und feinmechanischen Industrie mit Weltruf, was die Stadt zum heutigen Hochtechnologiestandort machte. Im Zweiten Weltkrieg war die Stadt als Industrieschwerpunkt (Eisenwerke, optische Industrie) das Ziel schwerer Bombenangriffe, die besonders das Bahnhofsviertel und den Stadtteil Niedergirmes trafen. Die historische Altstadt blieb jedoch, vom Dom abgesehen, von den Angriffen weitgehend verschont.

Wie der Stadtplan von 1911 zeigt, umfasst die Langgasse als mittelalterliche Vorstadt die wohl ältesten Gebäude des Untersuchungsgebiets. Von den Gebäuden vor dem Ersten Weltkrieg im übrigen Untersuchungsgebiet ist heute nahezu nichts mehr vorhanden; das Straßennetz blieb im Großen und Ganzen erhalten.

Während die gesamte Wetzlarer Altstadt innerhalb der Mauern des 13. Jahrhunderts als Gesamtanlage unter Denkmalschutz steht, finden sich im Untersuchungsgebiet nur vereinzelt denkmalgeschützte Gebäude. Diese liegen v.a. in der Bahnhofstraße, am Buderusplatz sowie in der Langgasse. Zwei kleine Bereiche in der Langgasse sind zudem als Gesamtanlage geschützt. Darüber hinaus steht die Alte Lahnbrücke, die 1288 erstmalig urkundlich erwähnt wurde, unter Denkmalschutz, die Grünanlagen rund um die Altstadt inkl. der Colchester-Anlage sowie die Lahn selbst zwischen der Alten Lahnbrücke und der Brücke „Brückenstraße“.⁵³

Nutzungen, Baustruktur und Bausubstanz

Das Untersuchungsgebiet lässt sich unter städtebaulichen Gesichtspunkten in vier Teilgebiete untergliedern. Diese sind das Quartier rund um die Bahnhofstraße im Norden, der langgestreckte Karl-Kellner-Ring mit Umgebung, der Bereich Langgasse/Hintergasse und das Gebiet östlich der Lahn. Im Folgenden werden die Teilgebiete im Einzelnen hinsichtlich Nutzungen, ihrer Baustruktur und dem Zustand der Gebäude näher betrachtet.

Siehe Plan: 9.1 Gebietseinteilung, 9.3 Gebäudenutzung und 9.4 Stadtgestalt

Bahnhofsquartier

Das Gebiet rund um die Bahnhofstraße bildet den nördlichen Abschluss der Wetzlarer Innenstadt und wird im Norden von der Hochstraße B49 begrenzt. Im Osten stellt die Lahn die Grenze dar, im Westen grenzen Wohngebiete an. Nördlich schließen das Einkaufszentrum Forum als Einzelhandelsschwerpunkt in der Stadt und die Rittal-Arena als Multifunktionshalle und Veranstaltungsort an. Im Süden grenzt der Buderusplatz an.

Die **Bahnhofstraße** (Fußgängerzone) bildet die zentrale Achse im Quartier, das verschiedene Nutzungen umfasst, und verbindet den Bahnhof bzw. das Einkaufszentrum **Forum** mit den anderen Innenstadtquartieren. In der Erdgeschosszone dominieren Einzelhandelsnutzun-

gen. Der nördliche Abschnitt der Straße wird geprägt durch das **Einkaufszentrum Coloraden** (ehemals Herkules-Center) und der **Einkaufspassage Lahn**. Beide großen Liegenschaften haben einen signifikanten Anteil an leerstehenden Ladenlokalen zu verzeichnen, wobei diese beim Coloraden-Zentrum, das u.a. H&M, C&A und Rossmann als Mieter und den Möbelerichter „Poco“ als zukünftigen Mieter hat, vom öffentlichen Raum der Bahnhofstraße nicht erkennbar sind. Der eingeschossige Lahnhof hingegen steht zum allergrößten Teil leer und beinhaltet nur noch Nutzungen wie ein Döner-Geschäft, ein Sonnenstudio und ein Erotik-Geschäft. Der Rückbau des Komplexes ist geplant, es soll in diesem Bereich verstärkt innerstädtisches Wohnen neu entwickelt werden. Vor dem Lahnhof direkt an der Bahnhofstraße befindet sich ein viergeschossiges Gebäude, welches sich in einem guten Zustand befindet und die Straße räumlich fasst.



Abbildung 24 Ansicht Lahn

Im weiteren Verlauf der Bahnhofstraße nach Süden werden die Strukturen kleinteiliger. Meist befinden sich Einzelhandel und Dienstleistungen im Erdgeschoss, in den Obergeschossen wird gewohnt. Immer wieder stehen einzelne Geschosse oder auch gesamte Liegenschaften leer und wirken sich damit negativ auf das Stadtbild aus. Die Gebäude haben meist drei bis vier Geschosse, stammen jedoch aus verschiedenen Bauzeitaltern, sodass ein etwas diffuser Raumeindruck entsteht, der allerdings durch die

⁵³ Vgl. Landesamt für Denkmalpflege Hessen (2004)

raumwirksamen Bäume (Alleecharakter) entlang der Bahnhofstraße aufgewertet wird.



Abbildung 25: nördlicher Bereich Bahnhofstraße

Die Qualität der Bausubstanz ist im Allgemeinen als ausreichend bis gut zu bezeichnen, viele Gebäude sind saniert oder renoviert, einige Liegenschaften, die verteilt im Gebiet liegen, weisen Sanierungs- und Modernisierungsbedarf auf. Insgesamt besteht in der Bahnhofstraße städtebaulich ein recht heterogener Eindruck, der v.a. auf die unterschiedlichen Baustile zurückzuführen ist.

Derzeit liegt das große Grundstück gegenüber der Einmündung der Eduard-Kaiser-Straße in die Bahnhofstraße brach, auf dem früher das rückgebaute Mauritius-Kaufhaus stand und jetzt eine Neubebauung geplant ist.



Abbildung 26: ehemaliges Mauritius-Kaufhaus

In der Bahnhofstraße ist ein einsetzender **Trading-Down-Effekt** zu erkennen. Neben den erwähnten Leerständen in Erd- und Obergeschossen sind einige Ladenlokale in der Erdgeschosszone mit sogenannten Billiganbietern besetzt.

Die Zahl der hochwertigen Nutzungen nimmt ab und lässt befürchten, dass die Kundenfrequenz zurückgeht, was wiederum zu Umsatzeinbußen führt. Dieser negative Entwicklungstrend setzt sich fort; Mittel für Investitionen und Modernisierungen bleiben aus, was negativ auf die Umgebung ausstrahlt. Dies führt zu weiteren Leerständen (Abwärtsspirale); im schlimmsten Fall droht der Funktions- und Imageverlust des Stadtteils. Diesem Kreislauf muss mit entsprechenden Maßnahmen begegnet werden, um ein betroffenes Gebiet wieder zu attraktivieren. Es gilt, auf den Strukturwandel im Einzelhandel adäquat zu reagieren und das Angebot der Nachfrage anzupassen. Neben der Zusammenarbeit mit den Eigentümern und Gewerbetreibenden sind hier ein ansprechendes Stadtbild und ein einladender öffentlicher Raum von großer Bedeutung.

Auffällig ist der hohe Anteil von **Vergnügungsstätten** im Quartier, zumeist Spielhallen und Wettbüros. Deren städtebauliches Störpotential wird im Vergnügungsstättenkonzept der Stadt aufgrund ihrer exponierten Lage und der auffälligen Gestaltung/Werbeanlagen teilweise als hoch eingestuft. Gemäß dem Vergnügungsstättenkonzept sind Vergnügungsstätten der Unterart Spiel in den bestehenden Bebauungsplänen für den Bereich meist/teilweise zulässig, Bordelle jedoch oft unzulässig. Das Konzept empfiehlt, die Unterart Spiel auch weiterhin in der Innenstadt zuzulassen (abgegrenzte Positivbereiche), wobei jedoch eine Steuerung als sinnvoll erachtet wird, um weitere Trading-Down-Prozesse zu verhindern. Durch den geplanten Rückbau des Lahnhofs und die geplante Neubebauung des Mauritius-Kaufhauses sind jedoch positive Neuentwicklungen und eine Revitalisierung des Gebiets rund um den Bahnhof zu erwarten.



Abbildung 27: Lahnhof

Westlich der Bahnhofstraße verläuft die **Gloelstraße** ebenfalls in Nord-Süd-Richtung, die das Untersuchungsgebiet begrenzt. Die stark befahrene Straße wird v.a. durch die Rückseite der Gebäude entlang der Bahnhofstraße geprägt. Auf der gegenüberliegenden Straßenseite beginnen Wohngebiete; zudem finden sich großmaßstäbliche Büro-/Gewerbegebäude. Dementsprechend ist die Bebauung entlang der Gloelstraße in ihrem Verlauf sehr heterogen, die Straße selbst dient einer reinen Verkehrsfunktion. Durch die hohe Verkehrsbelastung und breite Fahrbahn wirkt die Straße als Trennung zwischen dem Bahnhofsquartier und dem anschließenden Wohngebiet.

Städtebaulich betrachtet ist die Straße uneinheitlich; insbesondere die Ecke Eduard-Kaiser-Straße/Gloelstraße ist baulich unstrukturiert, durch fehlende Raumkanten gekennzeichnet und weist Strukturierungs- und Ordnungsbedarf auf. Die Fläche wird in Teilen als Parkplatz genutzt, liegt in einem Bereich komplett brach und ist gegenüber den Coloraden mit Gebäuden (Lagerhallen, Gewerbe) bebaut, die einen zum Teil heruntergekommenen und verwahrlosten Eindruck hinterlassen. Hier soll in den kommenden Jahren ein Komplex mit Geschäftsräumen, Parkdecks und der VHS entwickelt werden, der die räumliche Situation fasst und aufwertet.

Die **Eduard-Kaiser-Straße**, die die kurze Verbindung zwischen Bahnhof- und Gloelstraße bildet, ist stark durchmisch. Neben Wohngebäuden, Einzelhandel, Gastronomie finden sich zum

Teil heruntergekommenen und leerstehenden Gewerbegebäude sowie eine Tankstelle. Sie wird nicht als Tor zur Einkaufsstraße wahrgenommen und ist nur bedingt von raumprägenden Gebäudedekanten begrenzt. Insbesondere die oben dargestellte Ecksituation an der Gloelstraße ist städtebaulich unzureichend.



Abbildung 28: Blick in die Eduard-Kaiser-Straße

Östlich der Bahnhofstraße entlang des Lahnufers finden sich ebenfalls unterschiedliche Nutzungen und Strukturen. Geprägt wird der Bereich durch den großen Parkplatz direkt hinter dem Lahnhof.



Abbildung 29: Parkflächen am Lahnhof

Nördlich schließt sich ein größerer, eingeschossiger Gebäudekomplex an, der neben einem Restaurant eine Spielhalle und eine Diskothek beinhaltet. Das Areal ist weitläufig und städtebaulich kaum gefasst. Negativ strahlt der fast vollständig leerstehende Lahnhof aus. Trotz der direkten Lage an der Lahn besteht keine Verknüpfung zum Fluss, nur Trampelpfade vom Parkplatz aus führen an den Lahnuferweg. Dieses Areal soll im Zuge des Rückbaus des Lahnhofs neu entwickelt werden, sodass innerstädtische Wohngebäude entstehen.

Kurz vor der Brücke der B 49 – nordöstlich des Parkplatzes Lahnhof – befindet sich das augenscheinlich leerstehende Gebäude der DLRG mit den zugehörigen mindergenutzten Freiflächen, das einen eher verwahrlosten Eindruck macht. Für diesen Bereich bestehen im Rahmenplan Bahnhofstraße Überlegungen, die Fläche mit verschiedenen wassersportbezogenen Nutzungen als „Marina“ zu entwickeln. Daran grenzen Wiesen an, die entlang der Lahn unter der Brücke gen Norden weitergehen. Angrenzend an die Rittal-Arena, die nicht mehr Teil des Untersuchungsgebiets ist, soll auf diesen Freiflächen kurzfristig ein Hotelgebäude neu errichtet werden, um auch den potentiellen Kongressstandort Rittal-Arena zu stärken. Der Neubau richtet sich zum Lahnufer aus und integriert den Lahnuferweg, wie bereits im Rahmenplan Bahnhofstraße dargestellt wurde.

Südlich des Parkplatzes Lahnhof, am Ende der Inselstraße, sind neue Wohngebäude am Ufer entstanden, die noch um weitere ergänzt werden. Diese sind entsprechend hochwertig gestaltet. Die Neubauten unterstützen den Trend der Revitalisierung des innerstädtischen Wohnens und profitieren von der attraktiven Lage an der Lahn.

Die **Inselstraße** selbst ist durch Rückseiten von Geschäftsgebäuden und Hinterhöfen geprägt. Die privaten Freiflächen neben der Straße dienen dem (Kunden-)Parken, wobei die Parkflächen wenig geordnet wirken; auch entlang der Straße stehen PKW. Die Inselstraße ist der einzige direkte Zugang zum Wasser im nördlichen Untersuchungsgebiet, wobei sie dieser Funktion nur unzureichend gerecht wird und vornehmlich als Straße zum Parken angesehen wird. Dementsprechend herrscht viel An- und Abfahrtsverkehr, was sich ebenfalls negativ auf den Beginn der Fußgängerzone am Buderusplatz auswirkt. Die privaten Höfe und Gebäuderückseiten bzw. Nebengebäude bedürfen einer Neustrukturierung und Gestaltung.



Die Lahn ist im gesamten Bahnhofsquartier nicht wahrnehmbar, es bestehen keine Querverbindungen oder Sichtachsen zum Fluss.

Karl-Kellner-Ring

Das Teilgebiet Karl-Kellner-Ring umfasst neben der breit ausgebauten, namensgebenden Straße die nordwestlich gelegenen Parallelstraßen Moritz-Hensoldt-Straße mit der Johannes-Hinckel-Straße und die Seibertstraße sowie ein Stück des der Straße Neustädter Platz einschließlich der Idingstraße. Begrenzt wird es im Norden vom Buderusplatz, im Westen hauptsächlich von Wohngebieten, im Osten von der Lahn.

Der Karl-Kellner-Ring, der ein Stück weit parallel zur Lahn verläuft, verlängert die Bahnhofstraße gen Süden und überquert auf Höhe der Altstadt schließlich den Fluss. Er bildet gemeinsam mit weiteren Straßen einen großräumigen Bogen im Süden und Westen um die Altstadt herum. Dementsprechend hoch ist die verkehrliche Belastung, welche sich im Untersuchungsgebiet stark zeigt.

Im nördlichen Bereich des Teilgebiets befindet sich der **Buderusplatz**, der den Übergang zum Bahnhofsquartier bildet und einen der wichtigsten Verkehrsknotenpunkte in der Stadt darstellt. Er nimmt daher eine große Verkehrsfläche ein, die ein wenig durch Fußgängerinseln und Grünstrukturen gegliedert ist. Schwierig ist die räumliche Fassung der Freifläche: Die Gebäude, die an den Buderusplatz angrenzen, bilden keine einheitlichen Raumkanten. Der Platz wirkt daher unmaßstäblich und ist für Passanten nicht fassbar und entsprechend dem starken Verkehr nicht attraktiv. Trotz zahlreicher Lichtsignalanlagen wirkt die Platzfläche zwischen den Einkaufsbereichen Bahnhofstraße und Karl-Kellner-

Ring Nord als Barriere, was durch die mehrspurigen Fahrbahnen und für Fußgänger und Radfahrer unübersichtliche Führung verstärkt wird.



Abbildung 30: Buderusplatz



Abbildung 31: Buderusplatz II

Der Karl-Kellner-Ring kann in zwei Abschnitte geteilt werden: der nördliche Teil zwischen Buderusplatz und Einmündung Sophienstraße kann zum Einkaufsbereich gezählt werden, der die Langgasse und Bahnhofstraße verbindet. Der südliche Abschnitt führt im Gegenverkehr von der Sophienstraße bis über die Lahn und fungiert vorwiegend als Erschließungsstraße. Sie ist von Verwaltungs- und Bürogebäuden geprägt und hat keine besonders hohe Aufenthaltsqualität für Fußgänger.

Entlang des **Karl-Kellner-Rings Nord** dominieren Einzelhandelsnutzungen und Dienstleister, ergänzt wird das Angebot durch gastronomische Betriebe. Der Straßenabschnitt kann dementsprechend vorwiegend als Einkaufsstraße bezeichnet werden, wobei die Aufenthaltsqualität noch zu optimieren ist.



Abbildung 32: Karl-Kellner-Ring

Die Gebäude entlang des nördlichen Abschnitts des Karl-Kellner-Rings sind sehr heterogen. Unterschiedliche Entstehungszeiten, Maßstäblichkeiten, Gestaltungen und Geschosshöhen lassen das Stadtbild in dem Bereich als sehr uneinheitlich erscheinen. Gefasst wird die Straße durch zahlreiche Bäume, die teilweise beidseitig als Allee wirken und die Aufenthaltsqualität und den optischen Eindruck stark verbessern. Die zweispurige Straße, die als Einbahnstraße gen Norden führt, wird von breit angelegten Gehwegen gesäumt. Ferner verlaufen angrenzend Fahrradstreifen, wobei es hier immer wieder zu Konflikten kommt, da sich Fußgänger auf dem Radweg befinden. Entlang der Straße ziehen sich verschiedene Einzelhandelsgeschäfte und Gastronomie/Lebensmittelgeschäfte. Der Fußgängerbereich hat dementsprechend einen Flaniercharakter, da der Karl-Kellner-Ring jedoch stark befahren ist, ist die Qualität im öffentlichen Raum für Passanten und Kunden eingeschränkt gegeben.



Während die eine Straßenseite des Karl-Kellner-Rings mit einer eher kleinteiligen Struktur be-

baut ist, ist die östliche Straßenseite durch großmaßstäbliche Gebäude (z.B. Woolworth) geprägt. Die Liegenschaften sind sehr unterschiedlich gestaltet und entsprechen teilweise nicht mehr den heutigen Gestaltungsanforderungen, bilden jedoch eine klare Raumkante. Zwischen den Gebäuden führen Fußgängerwege Richtung Lahn, die jedoch versteckt und wenig einladend sind.

Die parallel verlaufende **Moritz-Hensoldt-Straße** ist ebenfalls eine mit Bäumen gesäumte Einbahnstraße, die ähnlich heterogen bebaut ist. Mischgenutzte Gebäude, Dienstleister-/Gewerbebetriebe und Verwaltungsgebäude sind hier ansässig, sodass sehr unterschiedlich große Strukturen vorhanden sind. Prägend ist der Neubau der Lahn-Dill-Kreisverwaltung, welcher eine klare Raumkante bildet. Die Johannes-Hinckel-Straße, die in den Bereich zwischen Karl-Kellner-Ring und Moritz-Hensoldt-Straße führt, weist Erneuerungs- und Gestaltungsbedarf auf, angrenzende Liegenschaften mit ihren rückwärtigen Bereichen sind ebenfalls neu zu strukturieren.

Im Areal Karl-Kellner-Ring Nord und Moritz-Hensoldt-Straße stehen einzelne Liegenschaften teilweise leer, vereinzelt sind Mindernutzungen vorzufinden. Einige Gebäude weisen städtebauliche Missstände auf und haben Sanierungs-/Modernisierungs- sowie Gestaltungsbedarf. Im südlichen Bereich der Moritz-Hensoldt-Straße befinden sich zwei Vergnügungsstätten, ebenso wie zwei im Karl-Kellner-Ring. Das Vergnügungsstättenkonzept der Stadt Wetzlar bewertet erstere aufgrund der Werbeanlagen und abgeklebten Fenster als städtebaulich störend; die Vergnügungsstätten am Karl-Kellner-Ring werden als weniger negativ angesehen.

Im weiteren Verlauf des Karl-Kellner-Rings wird der Verkehr wieder im Gegenverkehr mit jeweils zwei Spuren geführt. Entlang der breiten Fahrbahn des **Karl-Kellner-Rings Süd** befinden sich vor allem Einzelhandel, Dienstleistungen, Büros und vereinzelt mischgenutzte Gebäude mit Wohnen in den Obergeschossen. Die Straße ist durch ein hohes Verkehrsaufkommen belastet und hat hierdurch eine schlechte Wohn- und Freiraumqualität. Fußgängerquerungen sind nur

an den großen Kreuzungsbereichen möglich, die Straße wirkt als Barriere. Durch die aus der hohen Verkehrsbelastung resultierenden Emissionen ist der Bereich wenig geeignet für einen Aufenthalt. Sie ist als Erschließungsstraße einzustufen, wobei die Gestaltung und Qualität verbessert werden können.



Abbildung 33: südlicher Bereich Karl-Kellner-Ring

Großmaßstäbliche Gebäude mit meist vier Geschossen bilden eine geschlossene Raumkante auf der nordwestlichen Straßenseite des Karl-Kellner-Rings; es besteht ein einheitliches Straßenbild. Straßenbegleitendes Parken ist auf dieser Seite möglich. Anders sieht es auf der gegenüberliegenden Straßenseite aus. Die dortigen Gebäude ziehen sich teilweise von der Langgasse aus durch und bilden abschnittsweise die Gebäuderückseiten. Sie sind zwar in geschlossener Bauweise angeordnet, springen teilweise jedoch leicht vor und zurück und wirken auch aufgrund ihrer Gestaltung uneinheitlich. Es zeigt sich Sanierungs- und Modernisierungsbedarf, einige Gebäude stehen leer.



Abbildung 34: Rückseite Langgasse vom Karl-Kellner-Ring aus

Die parallel verlaufende **Seibertstraße** im Nordwesten ist deutlich kleiner dimensioniert und dient vor allem Ziel- und Quellverkehr. Größtenteils wird die im Gebiet liegende Straßenseite von Einzelhandel, Dienstleistungen und Bürogebäuden gesäumt, vereinzelt finden sich Wohngebäude, in denen u.a. auch Flüchtlinge untergebracht sind. Die gewerblich genutzten Gebäude gehören meist zu den Hauptgebäuden entlang des Karl-Kellner-Rings oder ziehen sich über die gesamte Parzelle hindurch. Dementsprechend sind Hinterhöfe und Rückseiten gestalterisch oft wenig ansprechend, weisen Ordnungs- und Strukturierungsbedarf auf und tragen durch fehlende Raumkanten zu einem städtebaulich unklaren Raumeindruck bei. Besonderer Gestaltungsbedarf besteht im südlichen Bereich an der Ecke Karl-Kellner-Ring/Seibertstraße/Neustädter Platz, wo das eingeschossige Bestandgebäude den großen Kreuzungsbereich nur ungenügend fasst. Auch auf der gegenüberliegenden Seite (Ecke Seibertstraße/Neustädter Platz) fehlen geeignete Raumkanten, die den dortigen Parkplatz fassen und auf den öffentlichen Kreuzungsbereich wirken könnten.

Eine enorme Verkehrsfläche nimmt die **Kreuzung Karl-Kellner-Ring/Neustädter Platz/Langgasse** ein. Während am Beginn des Neustädter Platzes derzeit ein raumwirksames, sechsgeschossiges Gebäude entstanden ist, ist der südliche Kreuzungsbereich bzw. der Karl-Kellner-Ring nicht gefasst. Das eingeschossige Autohaus und der nur mit einer Böschung abgegrenzte Haarplatz entfalten keinerlei Raumwirkung, wodurch die Verkehrsfläche noch größer erscheint.



Abbildung 35: Kreuzung Karl-Kellner-Ring – Neustädter Platz

Die großformatigen Baustrukturen werden im Verlauf der Straße **Neustädter Platz** kleiner und gehen in Wohngebäude mit teilweise Einzelhandel oder Dienstleistungen in den Erdgeschossen über. Auch die abzweigende kleine Idingstraße dient hauptsächlich dem Wohnen. Auffällig ist der hohe Sanierungs- und Modernisierungsbedarf der kleinteiligen Gebäude entlang der Straße Neustädter Platz bis zu der platzartigen Aufweitung der Straße. Die Gebäude stehen teilweise leer.



Abbildung 36: Neustädter Platz

Zusammenfassend betrachtet prägt die hohe Verkehrsbelastung das Teilgebiet Karl-Kellner-Ring, was sich an vielen Stellen negativ auf die Aufenthaltsqualität, die Bausubstanz und den Zustand der Gebäude auswirkt. Die breiten Fahrbahnen eröffnen jedoch gleichzeitig Potentiale zur Neugestaltung der Straßen und zu einer verträglichen Einbindung des Verkehrs.

Langgasse

Das Quartier Langgasse besteht hauptsächlich aus den beiden Straßen Langgasse und Hintergasse und liegt östlich des Karl-Kellner-Rings, während sich im Südosten die Alte Lahnbrücke und die Altstadt anschließen. Direkt begrenzt wird es im Osten und Süden von der Lahn.

Der Straßenzug Langgasse entstand als mittelalterliche Vorstadt und gehört folglich zum historischen Innenstadtbereich. Einige Gebäude und Gebäudeensembles stehen daher unter Denkmalschutz. Der Bereich ist durch kleinteilige Baustrukturen geprägt, was im Kontrast zu den großen Strukturen im übrigen Untersuchungsgebiet steht. Die kleinen, zur Lahn hin langgestreckten, Parzellen sind dicht bebaut, Freiflächen gibt es entsprechend der historisch dichten Struktur kaum.

In der Langgasse finden sich hauptsächlich mischgenutzte Gebäude, wobei in den Erdgeschossen überwiegend Einzelhandel angesiedelt ist und in den Obergeschossen gewohnt wird. In den Erdgeschosszonen finden sich neben hochwertigem Facheinzelhandel auch Nahversorgungsangebote (Bäcker, Metzger) und niedrigpreisiger Einzelhandel. Ergänzt wird dies durch Gastronomie- und Dienstleistungsangebote. Im Gegensatz zum Karl-Kellner-Ring und der Bahnhofstraße mit dem großflächigen Einzelhandel und vielen Filialbetrieben gibt es in der Langgasse vor allem kleine inhabergeführte Betriebe.



Abbildung 37: Langgasse

Die Hintergasse wird verstärkt zum Wohnen genutzt, wobei auch hier eine Reihe von Einzelhandelsgeschäften ansässig ist.



Abbildung 38: Hintergasse

Sowohl die Bebauung zwischen dem Karl-Kellner-Ring und der Langgasse als auch die Bebauung zwischen Langgasse und Hintergasse wird über beide Straßen erschlossen. Oftmals werden die Ladengeschäfte auf der einen Seite und die Wohnungen auf der anderen Seite des Gebäudes betreten.

Teilweise sind Gebäude geprägt durch Leerstand, Sanierungs- und Modernisierungsbedarf – auch an prominenten Stellen. Zudem sind vermehrt sogenannte Billiganbieter in den Erdgeschosszonen sowie Vergnügungsstätten (Spielhallen) zu verzeichnen, was die Gefahr eines einsetzenden Trading-Down-Effekts birgt. Von den beiden Spielhallen gehen gemäß dem städtischen Vergnügungsstättenkonzept teils erhebliche städtebauliche Störpotentiale aus (Werbeanlagen). Wie bereits im Abschnitt über die Bahnhofstraße beschrieben, sind hier die entsprechenden Maßnahmen zu ergreifen, um den einsetzenden negativen Strukturwandel rund um die Langgasse in eine positive Entwicklung umzukehren. Das Angebot muss der Nachfrage angepasst werden. Gleichzeitig sollten Trends wie dem Strukturwandel im Einzelhandel und der Renaissance des innerstädtischen Wohnens mit der Weiterentwicklung Rechnung getragen werden.

Durch die historische Bebauung sind sowohl in der Langgasse als auch der Hintergasse klare

Raumkanten vorhanden. In weiten Teilen – v.a. im südlichen Abschnitt – liegt eine einheitliche Baustruktur vor. Vereinzelt sind Fachwerkstrukturen sichtbar. Die Gebäude haben meist ein Satteldach und drei Geschosse, wobei die Gebäude an der Einmündung in den Karl-Kellner-Ring tendenziell etwas höher sind. Die kleinteilige, historische Struktur wird immer wieder von Gebäuden unterbrochen, die in der zweiten Hälfte des 20. Jahrhunderts entstanden sind, was den Altstadtcharakter etwas mindert.

Die Grundstücke sind teilweise sehr klein oder schmal und mit einer hohen Dichte (Hauptgebäude + z.T. Nebengebäude) überbaut. Die Grundstücke verfügen somit kaum über private Frei- oder Grünflächen, auch im öffentlichen Raum sind nur sehr wenige Aufenthaltsräume vorhanden. Die meisten Wohnungen im Quartier haben weder zugeordnete Freiräume noch einen Balkon oder Garten. Ausnahmen bilden die Privatgärten zur Lahn hin im südlichen Teil der Hintergasse. Darüber hinaus besteht im restlichen Quartier Handlungsbedarf für zeitgemäßen und attraktiven Wohnraum. Aufgrund des Alters der Gebäude und des teilweise sichtbaren Modernisierungsbedarfs ist zu vermuten, dass auch im Inneren der Gebäude erheblicher Modernisierungs- und Umstrukturierungsbedarf herrscht. Hier gilt es, u.a. die Grundrisse den heutigen (Wohn-)Bedürfnissen anzupassen und – vor dem Hintergrund des demografischen Wandels – barrierefreie bzw. barrierearme Wohnangebote zu schaffen.

Die hohe Bebauungsdichte wirkt sich teilweise nachteilig auf die Wohn- und Freiraumqualität – vor allem hinsichtlich Belichtung und Belüftung – aus. Eine Reduzierung der stark überbauten Bereiche zugunsten der Wohn- und Freiraumqualität könnte in Einzelfällen durch Rückbau ungenutzter bzw. untergenutzter Gebäude und -teile erfolgen.

Am südlichen Ende der Langgasse quert die Alte Lahnbrücke den Fluss, welche den Übergang zur Altstadt bildet. Es schließt sich der Haarplatz an, der von der barocken Hospitalkirche mit Nebengebäude geprägt wird. Die zum Parken genutzte öffentliche Platzfläche bedarf einer Erneuerung

und Neustrukturierung, da die derzeitige Nutzung der prominenten Lage an der Lahn mit Blick auf die Altstadt nicht gerecht wird. Darüber hinaus befindet sich ein Kanuverleih und ein Gasthaus mit Biergarten im südlichen Bereich, das die Aufenthaltsqualität an der Uferzone aufwertet. Daran schließt sich eine kleine öffentliche Platzfläche an.



Abbildung 39: Haarplatz

Östlich der Lahn

Das Teilgebiet „Östlich der Lahn“ umfasst im Wesentlichen neben der Garbenheimer Straße die Hausertorstraße und einen Abschnitt der Hauser Gasse mit der jeweils direkt an der Lahn liegenden Bebauung. Als wichtige Grün- und Freiräume in diesem Areal gelten die Uferzonen, die Colchester-Anlage sowie der nordöstliche Teil der großen Lahninsel. Das Teilgebiet geht im südöstlichen Bereich in die Altstadt über, ist aber im Gegensatz zu dieser nicht mit historischen kleinteiligen Gebäuden bebaut.

Im Teilgebiet befinden sich nur wenige Gebäude, die zumeist durch Dienstleister, Verwaltung, soziale Einrichtungen und Einzelhandel genutzt werden. In einem kleinen Teil der Gebäude wird v.a. in den Obergeschossen gewohnt.



Abbildung 40: Hauser Tor

Auffällig ist die Topografie in diesem Teilgebiet, die beginnt von der Lahn zur Altstadt hoch anzusteigen. Die meisten Gebäude haben zwei bis drei Geschosse, im Bereich der Hausertorstraße weisen sie überwiegend vier Geschosse auf. Viele Gebäude grenzen direkt an die Lahn an und bilden bzw. nutzen den Uferbereich. Der Großteil der Gebäude befindet sich augenscheinlich in einem guten Zustand, nur sehr wenige Liegenschaften wirken sanierungs- bzw. modernisierungsbedürftig. In den meisten Bereichen ist der öffentliche Raum klar gefasst, die Gebäude lassen klare Raumkanten erkennen. Eine Ausnahme bildet der Bereich rund um die nördliche Brücke auf die Colchester-Anlage bis zur Straße Bebelplatz, wo der Raum städtebaulich wenig strukturiert ist und wenig ansprechende Gebäudefassaden auf den öffentlichen Raum hin einwirken.

Zwei Sonderbausteine im Teilgebiet sind zum einen das Haus der Jugend, zum anderen die Hausermühle. Die Mühle wurde 1834 von den Vorfahren des jetzigen Eigentümers erworben und befindet sich seit mehreren Generationen in Familienbesitz. Bereits im 13. Jahrhundert stand an dieser Stelle eine Mühle.



Abbildung 41: Hauser Mühle



Abbildung 42: Haus der Jugend

Öffentlicher Raum und Freiflächen

Öffentliche Freiräume und Plätze

Auf der **westlichen Seite der Lahn** gibt es keine größeren urbanen oder begrünt öffentlichen Plätze innerhalb des Untersuchungsgebiets. Öffentliche Räume entstehen v.a. in der Fußgängerzone in der Bahnhofstraße, wo eine Vielzahl an gastronomischen Betrieben zur Belebung des Freiraums beiträgt. Zusätzlich bieten einige Einzelhändler bzw. Gastronomen im östlichen Teil des Karl-Kellner-Rings Nord auf dem breiten Fußgängerstreifen Aufenthaltsbereiche, die jedoch nur eingeschränkt attraktiv sind. Der verkehrsberuhigte Bereich in der Langgasse bietet Passanten ebenfalls eine Aufenthaltszone, wobei hier allerdings Sitzmöglichkeiten und andere Gestaltungselemente fehlen und die schmale Straße vom motorisierten Verkehr dominiert wird.

Ergänzend zu den öffentlichen Räumen der Fußgängerzone bzw. des verkehrsberuhigten Bereichs in Bahnhofstraße und Langgasse gibt es im Gebiet einige urbane **Kleinstplätze**, die sich hauptsächlich entlang der Achse von der Bahnhofstraße über den Karl-Kellner-Ring in die Langgasse und damit zur Lahnbrücke ziehen (vgl. Plan 9.5 Grün und Freiflächen). Diese sind von ganz unterschiedlicher Qualität und Gestaltung. Während viele davon mit Sitzgelegenheiten ausgestattet sind, differenzieren Nutzung und Aufenthaltsqualität deutlich. Einige dieser Flächen weisen ein großes Potential auf, um öffentliche Aufenthaltsflächen Begegnungsräume und lebendige Nachbarschaften zu schaffen (z.B. Ecke Langgasse/Hospitalkirche). Teilweise sollte die Platzgestaltung erneuert werden, teilweise die Nutzung aufgrund der herrschenden Emissionen überdacht werden.



Abbildung 43: Langgasse Richtung Lahnbrücke

Positiv herauszustellen ist der kleine Platz zwischen der Hospitalkirche und der Lahn. Die Lahnuferseite des Haarplatzes wurde 2010-2012 durch einen Neubau und die Neuanlage des öffentlichen Umfelds umgestaltet. Neben einer Gastronomie mit Blick auf den Fluss sind ansprechend gestaltete Sitzmöglichkeiten, Pflanzbeete und Bäume sowie ein kleiner, einladender Spielplatz vorhanden.



Der großflächige **Haarplatz** rund um die barocke Hospitalkirche, der als Parkplatz v.a. für die Altstadt genutzt wird, wirkt derzeit unstrukturiert und ungestaltet, er bietet Potential für eine Neuentwicklung und Neuordnung. Bereits 1999 wurde ein städtebaulicher Wettbewerb durchgeführt, der zum Ziel hatte, den städtebaulich brachliegenden Haarplatz in das Gesamtbild einer gestalteten Altstadt einzugliedern. Bei einer Neuentwicklung wurden im Bereich des Karl-

Kellner-Rings Büro- und Dienstleistungen über Parkhausebenen angedacht, die als Lärmschutz wirken. Favorisiert wurde ein Entwurf, der die Baumasse entlang des Karl-Kellner-Rings konzentriert (Wohnbebauung), wobei gleichzeitig ein öffentlicher Platz im Bereich Hospitalkirche – Grünstrukturen an der Lahn entstehen lässt und den oben beschriebenen kleinen öffentlichen Platz ergänzen könnte.



Abbildung 44: Haarplatz

Während auf der westlichen Seite der Lahn von einem Mangel an öffentlichen Plätzen zu sprechen ist bzw. nur kleine und teilweise unattraktive Freiräume der Öffentlichkeit zur Verfügung stehen, gestaltet sich die Situation auf der gegenüberliegenden **östlichen Lahnseite** wesentlich besser. Hier sticht besonders die Colchester-Anlage heraus, die in Kapitel: 3.4 Grüne und blaue Infrastruktur näher beschrieben wird. Ergänzend zu diesem großen, viel genutzten Freiraum ist im Allgemeinen die Aufenthaltsqualität am östlichen Lahnufer deutlich höher als am westlichen, da immer wieder Blickbezüge zur Lahn, Fußgängerbrücken und Sitzgelegenheiten das Potential der Lahn nutzen. Ebenso bietet die direkt an das Untersuchungsgebiet anschließende Altstadt mit ihren verwinkelten Gassen zahlreiche Aufenthaltsbereiche. Positiv wirken sich die kleinteiligeren Strukturen und der deutlich reduzierte Verkehr im Vergleich zum westlichen Ufer aus. Nördlich der Altstadt liegen entlang der Grenze des Untersuchungsgebiets drei kleine angelegte Plätze, wobei zwei attraktiv und einladend gestaltet sind, die Qualität des dritten Platzes an der Kreuzung Hausertor-/Haarbachstraße jedoch durch die Verkehrsbelastung und starke Verschattung gemindert wird.



Abbildung 45: Hausertorstraße

Im Untersuchungsgebiet gibt es keinen zentralen Platz, der als Quartiersmittelpunkt fungieren könnte. Ebenso finden sich nur zwei Spielplätze, die eher im Süden angeordnet sind, sodass besonders im nördlichen Untersuchungsgebiet von einem Mangel an Spielflächen für Kinder zu sprechen ist.

Öffentlicher Straßenraum und Bewegung

Wichtige Räume für die Öffentlichkeit stellen – wie bereits oben angerissen – die Bahnhofstraße als Fußgängerzone und die Langgasse als niveaugleich ausgebauter verkehrsberuhigter Bereich dar. Die **Fußgängerzone** wird von Bäumen gesäumt, was ein angenehmes Klima für Passanten schafft. Sitzgelegenheiten außerhalb von gastronomischen Angeboten gibt es – entsprechend dem Mangel an öffentlichen Freiflächen – nur wenige; das vorhandene Stadtmobiliar bedarf zum Teil einer Erneuerung.

Die **Langgasse** ist als verkehrsberuhigter Bereich klassifiziert. Dies bedeutet, dass im gesamten Bereich für den Kfz-Verkehr Schrittgeschwindigkeit einzuhalten ist und Kinder und Erwachsene die Straße in ihrer ganzen Breite nutzen dürfen. Trotz dieser Ausweisung hält sich nach Aussage von Betroffenen der Kfz-Verkehr nicht immer an diese Vorgaben. Aufgrund dessen ist auch festzustellen, dass Fußgänger – entgegen dem Sinn des verkehrsberuhigten Bereiches – überwiegend die Gehwegbereiche nutzen.

Der Fahrbahnbelag wurde 2018 grundhaft erneuert. Entlang der Straße gibt es nahezu keine Sitzmöglichkeiten, was dazu führt, dass die Langgasse als Aufenthaltsfläche und Treffpunkt nur bedingt geeignet ist.



Abbildung 46: Bodenbelag Langgasse

Im weiteren Untersuchungsgebiet ist der Zustand der **Bodenbeläge** größtenteils als zufriedenstellend bis gut zu bezeichnen. Vereinzelt – vor allem im weniger frequentierten Umfeld – sind Platten/Pflastersteine uneben oder Löcher und Risse im Asphalt vorhanden, sodass diese Stellen ausgebessert werden sollten. Zusätzlich ist bei einer zukünftigen Gestaltung auf die Einheitlichkeit der Materialien und Mobiliar zu achten.

Das Untersuchungsgebiet ist nur in kleinen Teilen **barrierefrei** (DIN-gerecht) ausgebaut: Einzelne Bereiche und Kreuzungen (z.B. Kreuzung Seibert-, Sophien- und Moritz-Hensoldt-Straße, Bereich rund um den Neubau der Lahn-Dill-Kreisverwaltung) sind mit taktilen Elementen ausgestattet. Im Übergang zur Altstadt findet sich Kopfsteinpflaster, wobei hier meist ein Fußweg mit ebener Pflasterung straßenbegleitend verläuft. Vorteilhaft wirkt sich die flache Topografie für gehbehinderte Personen aus; ebenso ist der in Teilen bereits umgesetzte niveaugleiche Ausbau bzw. die Absenkung von Bordsteinen für diese hilfreich. Meist sind die Gehwege ausreichend breit für Personen mit Kinderwagen, Rollator oder Rollstuhl, wobei einzelne Kurven etwas schmal dimensioniert sind.

Als kritisch sind die Bereiche der beiden Unterführungen anzusehen, wovon die eine den Karl-Kellner-Ring auf Höhe der Kreisverwaltung untertunnelt und die andere die einzige Quermöglichkeit der großen Kreuzung Karl-Kellner-Ring/Neustädter Platz/Langgasse darstellt. Diese sind für Rollstuhlfahrer nicht geeignet und sind mit Treppenstufen versehen. Auf den wei-

teren Ausbau der Barrierefreiheit für alle mobilitätseingeschränkten Personengruppen ist bei Neugestaltungen zu achten.

3.4 GRÜNE UND BLAUE INFRASTRUKTUR

Natur in der Stadt ist ein wesentlicher Bestandteil des städtischen Raums. Die städtische Lebensumwelt mit den grünen und blauen Infrastrukturen beeinflusst die Lebensqualität an einem Standort, hat Auswirkungen auf die Gesundheit und das Wohlbefinden der Bevölkerung und erfüllt vielfältige Funktionen, u. a. als Umwelt-, Sozial- und Identifikationsraum.

Zu den grünen Infrastrukturen werden zumeist punktuelle Freiräume (bspw. Parkanlagen, Privatgärten, naturnahe Spiel- und Sportflächen in Wohnquartieren) sowie lineare Freiräume (bspw. Grünzüge und Alleen) gezählt. Darüber hinaus sind auch großflächige Freiräume sowie Landschaftsschutz- und Naturschutzgebiete umfasst. Unter blauen Infrastrukturen werden alle Oberflächengewässer, wie bspw. Bäche, Flüsse, Seen, Teiche und Stauseen einschließlich ihrer Uferzonen sowie (Spring-)Brunnenanlagen, subsummiert.

Von wichtiger Bedeutung für die grüne und blaue Infrastruktur ist das sich derzeit in Erarbeitung befindliche Konzept „Konzept zur Integration der innerstädtischen Wasserläufe“ (KIWA). Hierbei sollen die Potentiale, die Lahn und Dill sowie ihre Gräben für die Stadt besitzen, entwickelt werden. Im Zuge der Erstellung werden gemeinsam mit Bürgern zahlreiche Maßnahmen für die Bereiche an der Lahn erarbeitet.

Das folgende Kapitel analysiert die öffentlichen und privaten Grün- und Freiflächen als grüne Infrastruktur sowie die Gewässer (blaue Infrastruktur) im Untersuchungsgebiet.

Siehe Plan: 9.5 Grün- und Freiflächen Gebietseinteilung

Öffentliche Grünstrukturen und Freiflächen

Im Untersuchungsgebiet **westlich der Lahn** gibt es nur sehr wenige Grünstrukturen und öffentlich nutzbare Freiflächen, da weite Teile des Gebiets versiegelt und dicht bebaut sind. Tatsächlich finden sich nur entlang der Lahn in einem kleinen Abschnitt **Grünflächen**, die der Öffentlichkeit zugänglich sind. Diese Freifläche besteht aus einer Wiese, die entlang des Lahntalradweges verläuft und von wo aus im Sommer

über die Ponton-Brücke die Colchester-Anlage erreicht werden kann. Zur Lahn hin gibt es eine Sitzgelegenheit mit Blick auf das Wasser, ansonsten ist das Ufer mit Gehölzen bewachsen, sodass ein freier Blick auf die Wasserfläche nicht gegeben ist.



Diese Grünfläche kann von Fußgängern über den Lahntalradweg von Norden bzw. Südwesten oder über die versteckten Hofflächen der Hotel-Pension „Domblick“ erreicht werden. Von der Langgasse bzw. dem Karl-Kellner-Ring ist diese nicht zu erahnen. Nördlich an diese kleine Fläche grenzt das Freibad „Domblick“ an, dessen Freigelände ebenfalls eine Wiese ist; eine funktionale Verknüpfung zur Lahn besteht jedoch keine. Im restlichen Untersuchungsgebiet auf der westlichen Seite der Lahn herrscht ein klarer Mangel an Grünflächen.

Positiv hervorzuheben sind die zahlreichen **straßenraumbegleitenden Bäume**, die sich entlang vieler Straßen ziehen. Oftmals sind diese als Allee gestaltet, was gerade der Bahnhofstraße und dem nördlichen Abschnitt des Karl-Kellner-Rings eine deutlich höhere Attraktivität verleiht. Auch in der Langgasse, der Moritz-Hensoldt-Straße sowie rund um den Haarplatz steht eine Vielzahl an raumwirksamen Bäumen. Vereinzelt sind auch Pflanzkübel aufgestellt. Darüber hinaus sind einige ebenerdige Parkplätze im Untersuchungsgebiet mit Bäumen versehen, wobei die Flächen oftmals mit wasserdurchlässigen Belägen ausgestattet sind.



Abbildung 47: Langgasse

Auf der **östlichen Seite der Lahn** sind mit der Colchester-Anlage und der Lahninsel mit umgebenden Gräben deutlich mehr Grün- und Freiflächen vorhanden als auf der anderen Uferseite. Das Ufer entlang der Garbenheimer Straße ist wie auf der westlichen Lahnseite ebenfalls von größtenteils blickdichten Gehölzen gesäumt. Eine kleine Grünfläche befindet sich an der Ecke Hausertorstraße / Haarbachstraße, wobei diese aufgrund der Lage an der verkehrsbelasteten Straße und derzeit wenig ansprechender Möblierung nur eingeschränkt Aufenthaltsqualität bietet. Prägend für das Ostufer der Lahn ist die Colchester-Anlage, die zum Wetzlarer Altstadtgrün-gürtel gehört und große Teile der Lahninsel zwischen Lahn und Mühlgraben einnimmt. Der Park stellt ein wichtiges Naherholungsgebiet für die Bewohner und Besucher der Innenstadt dar und umfasst u.a. einen größeren Kinderspielbereich und einen Skulpturenpark. Der Park wird regelmäßig für öffentliche Veranstaltungen und Feste genutzt.



Abbildung 48: Colchesteranlage

Wie die Übersicht in Plan 9.5 Grün und Freiflächen zeigt, ist im westlichen Teil des Untersuchungsgebiets ein Mangel an öffentlichen Grünstrukturen und Freiräumen zu verzeichnen, während der Teil östlich der Lahn mit der Colchester-Anlage eine wichtige grüne Ressource aufweisen kann. Der Mangel an Grünstrukturen im stark versiegelten westlichen Gebiet beeinträchtigt sowohl die ökologischen Aspekte wie z.B. Biodiversität und Ökosystemdienstleistungen, als auch die Wohn- und Arbeitsverhältnisse. Insbesondere in Innenstadtlagen spielen Grünflächen eine wichtige Rolle für das Stadtklima (vgl. Kapitel 0); im Zusammenwirken mit Freiräumen sind sie zentrale Determinanten für die Aufenthalts- und Lebensqualität. Im Rahmen von Umstrukturierungsmaßnahmen ist daher zukünftig ein besonderes Augenmerk auf die Schaffung von Grün- und Freiflächen zu legen, die einen essentiellen Beitrag zu einem attraktiven, gesunden und lebendigen Quartier leisten.

Privates Grün

Aufgrund der hohen Dichte, der Innenstadtlage und damit einhergehenden Nutzung sowie der großmaßstäblichen und autogerechten Bebauung ist das Untersuchungsgebiet in weiten Teilen versiegelt, dies gilt auch auf den privaten Flächen.

Gärten oder private begrünte Freiflächen existieren mit wenigen Ausnahmen nicht; an einzelnen Stellen finden sich kleine Restgrünflächen. Die Dächer sind trotz der oftmals vorhandenen Flachdächer nicht begrünt, ganz vereinzelt weisen Gebäude in kleinen Teilen eine Fassadenbegrünung auf. Die einzige größere zusammenhängende Garten-/Grünfläche befindet sich

nördlich der Lahnbrücke, wo Radfahrer und Fußgänger weg von der Lahn über die Hintergasse geführt werden, da die Privatgrundstücke an den Fluss heranreichen. Für den Lückenschluss des Fuß- und Radwegs entlang der Lahn wurde seitens der Stadt Wetzlar ein 5 m breiter Grundstückstreifen direkt am Ufer aufgekauft.

Dementsprechend wenig grün ist das Untersuchungsgebiet, was sich negativ auf die Wohn- und Freiraumqualität auswirkt. Sollte im Quartier zukünftig die Wohnfunktion gestärkt werden, so sind das Wohnumfeld und damit einhergehend die wohnungsnahen Freiräume entsprechend den Bedürfnissen der Bewohnerschaft zu schaffen bzw. aufzuwerten. Im Zusammenhang mit dem teilweise hohen Überbauungsgrad im Gebiet ist hier u.a. an Entkernung der Innenbereiche, Entsiegelung und Rückbau ungenutzter bzw. untergenutzter Nebengebäude zu denken. Diese Maßnahmen tragen nicht nur zu Steigerung der Lebensqualität bei, sondern begünstigen auch die ökologischen Funktionen der Umwelt.

Die Lahn und ihre Uferbereiche

Ganz wesentliche Qualitäten und Potentiale im Hinblick auf die grüne und blaue Infrastruktur im Gebiet birgt die Lahn, die sich entlang des gesamten Untersuchungsgebiets zieht. Da in der Lahn davon abgeraten wird zu schwimmen, wird sie insbesondere von Paddlern und Wasserwanderern genutzt. Zusätzlich zum Rastplatz an der Colchester-Anlage wird der Fluss auch vom örtlichen Ruderverein und einem Kanuverleih direkt im Gebiet genutzt. Neben ihrer ökologischen Funktion ist die Lahn ein wesentlicher Faktor für die Identität und das Stadtbild Wetzlars.

Vom westlich der Lahn gelegenen Untersuchungsgebiet aus ist der Fluss jedoch kaum wahrnehmbar, was als Schwäche angesehen wird. Es gibt für Bewohner, Besucher/Kunden und Berufstätige nur kleine und versteckte Zugänge an das Ufer, sodass der Fluss selbst nicht direkt erlebbar ist. Es finden sich keine Wasserzugänge und kaum qualitativ hochwertige Aufenthaltsbereiche direkt am Wasser; oftmals ist

die uferbegleitende Vegetation so dicht gewachsen, dass die Lahn nicht wahrgenommen werden kann. Der Lahntalradweg, der auch Fußgängern dient, wird immer wieder weg vom Ufer geführt oder verläuft entlang städtebaulich wenig attraktiver Liegenschaften. Besonders die Zugänge haben oftmals Hinterhofcharakter und sind wenig einladend.



Die fußläufigen Zugangsmöglichkeiten zur Lahn weisen Gestaltungs- und z.T. Strukturierungsbedarf auf und können von den Hauptstraßen nur schwer wahrgenommen werden. Nur vereinzelt besteht der Bezug zum Wasser, an drei Stellen sind Gastronomiebetriebe angesiedelt, deren Sitzbereiche Ausblicke auf den Fluss ermöglichen. Insgesamt jedoch ist die freie Erlebbarkeit der Lahn eingeschränkt. Hier sollten im gesamten Quartier öffentliche Zuwegungen geschaffen werden, die die urbanen Bereiche mit der Lahn verknüpfen. Die wertvolle Ressource Wasser im Untersuchungsgebiet ist ein bislang untergenutztes Potential, das nur sehr eingeschränkt Bestandteil des Stadtbildes und der Stadtidentität ist.

Deutlich attraktiver gestaltet sich die Situation am östlich Lahnufer. Wie bereits weiter oben beschrieben, bildet die Colchester-Anlage eine wertvolle Ressource mit direktem Bezug zum Wasser. Auch von der Großen Lahninsel aus und den kleinen Brücken über die Gräben bieten sich Sichtbezüge zur Lahn. Außer an der Colchester-Anlage gibt es zwar keinen Zugang zum Wasser, jedoch ist der Fluss am östlichen Ufer deutlich präsenter und wahrnehmbarer als auf der gegenüberliegenden Seite.

3.5 VERKEHR UND MOBILITÄT

Für eine gut erreichbare, attraktive und lebendige Innenstadt spielt die Mobilität eine wichtige Rolle, sowohl für die Bewohner des Quartiers als auch für Besucher und Kunden. Die Verkehrsinfrastruktur des Untersuchungsgebiets wurde in den 1960er und 70er Jahren entsprechend dem stark gewachsenen Kraftfahrzeugverkehr „autogerecht“ ausgebaut, was sich heute als problematisch herausstellt. Das folgende Kapitel gibt einen Überblick über die Situation im Gebiet für die verschiedenen Verkehrsteilnehmer und deren Bedürfnisse. Zusammengefasst dargestellt wird das Analyseergebnis in Plan 9.6.

Motorisierter Individualverkehr

Durch die B 49 ist das Verkehrsnetz des Untersuchungsgebiets gut an das überörtliche Straßennetz angebunden, was eine gute Erreichbarkeit der Innenstadt und der Einkaufsbereiche ermöglicht (vgl. Kapitel 2.1). Das Untersuchungsgebiet ist stark vom Leitbild der autogerechten Stadt sowie der zentralen Lage innerhalb der Gesamtstadt geprägt. Dementsprechend herrscht ein **hohes Verkehrsaufkommen** auf den breiten Hauptverkehrsstraßen. Aufgrund der gesamtstädtischen Verkehrsführung wird das Gebiet von Durchgangsverkehr belastet, wobei der überproportional starke motorisierte Individualverkehr zu einer erhöhten Lärm- und Luftschadstoffbelastung führt. Insbesondere die B 49 als Hochstraße sowie die darunter verlaufende Straße, der Karl-Kellner-Ring, die Gloelstraße sowie die Neustädter Straße ziehen sich als stark frequentierte Schneisen durch das Gebiet und mindern so an vielen Stellen die Lebens- und Aufenthaltsqualität. An einigen Stellen wirken die breiten Fahrbahnen als Barrieren zwischen den einzelnen Teilgebieten. Die Hauptverkehrsstraßen sind größtenteils weder mit Stadtgrün gestaltet noch bieten sie adäquate und attraktive Fuß- und Radwege. Darüber hinaus sind die Kreuzungsbereiche oftmals überdimensioniert ausgestaltet und damit nur schwer in eine verträgliche und maßstabsgerechte urbane Stadtstruktur integrierbar (z.B. Buderusplatz). Im Zuge einer Aufwertung des Quartiers besteht an dieser Stelle – wie bereits im ISEK

2012 dargestellt – Handlungsbedarf, um die Aufenthaltsqualität zu erhöhen sowie ein urbanes Leben und eine stadtverträgliche Mobilität zu ermöglichen.

Im Gegensatz dazu sind bspw. die Bahnhofstraße (Fußgängerzone), der nördliche Teil des Karl-Kellner-Rings und die Moritz-Hensoldt-Straße als **Einbahnstraßen** ausgewiesen, mit seitlichen Parkstreifen versehen und von Bäumen mit Alleecharakter gesäumt. Trotz der auch hier vorhandenen zwei Fahrspuren ist hier das Verhältnis zwischen Verkehrsfläche für den Kfz-Verkehr und urbanen Innenstadtbereichen für Passanten deutlich attraktiver. Es stellt sich die Frage, wie die Moritz-Hensoldt-Straße sowie der Karl-Kellner-Ring Nord noch stadtverträglicher gestaltet werden können und welche Neuordnungen denkbar sind.

Auf der östlichen Seite der Lahn ist die Verkehrsbelastung aufgrund der Altstadtstrukturen und der angrenzenden Wohngebiete mit vor allem Ziel- und Quellverkehr deutlich geringer. Vergleichsweise stark befahren ist dort die Hausertorstraße, die im weiteren Verlauf in eine Landesstraße übergeht.

Der motorisierte Individualverkehr hat an vielen Stellen aufgrund der Bauweise aus den 1960er und 70er Jahren viel Raum zur Verfügung, der auch entsprechend genutzt wird. Eine spürbare Verbesserung der Verkehrsbelastung des Untersuchungsgebiets könnte voraussichtlich mit einer großen **gesamtstädtischen Verkehrslösung** erzielt werden. Dabei könnte der sog. Westanschluss zu einer Entlastung der Verkehrsknoten innerhalb des Gebiets führen. Durch die Reduzierung des MIV im Gebiet bzw. in der Innenstadt wären die vorhandenen breiten Straßenquerschnitte nicht mehr notwendig und würde somit ein enormes Potential zur Um- und Neugestaltung des Straßenraums bieten. Neben einer fuß- und radfreundlichen Gestaltung, Raum für Aufenthaltsbereiche und Grünstrukturen, können auch (zusätzliche) Parkstände im öffentlichen Raum stadtverträglich integriert werden. Alternativ bzw. ergänzend zur

gesamtstädtischen Neuordnung des Durchgangsverkehrs wird empfohlen, ein Verkehrskonzept zu erarbeiten, das die Einbahnstraßen-Regelung im Gebiet kritisch hinterfragt und überprüft, inwiefern Verkehrsspuren zugunsten von Fuß- und Radfahrern sowie Parkraum reduziert werden können.

Neben den Straßen mit hohem Kraftfahrzeugaufkommen sind einige Straßen im Untersuchungsgebiet als Fußgängerzone (Bahnhofstraße) oder als verkehrsberuhigter Bereich (Langgasse) gestaltet. Hier zeigt sich eine deutlich höhere Aufenthaltsqualität, auch wenn in der Langgasse augenscheinlich die Geschwindigkeitsbegrenzungen nicht immer eingehalten werden.

ÖPNV

Im Vergleich zur Gesamtstadt verkehren im Untersuchungsgebiet auf der westlichen Seite der Lahn sehr viele verschiedene Buslinien, die am Bahnhof/ZOB starten bzw. enden. Im Gebiet befinden sich fünf Bushaltestellen, die gut verteilt sind: Buderusplatz, Freibad, Seibertstraße, Neustadt (Ring) und Haarplatz (vgl. Analyseplan Verkehr). Darüber hinaus liegen weitere Haltestellen in unmittelbarer Umgebung, darunter auch der Zentrale Omnibusbahnhof ZOB. Von jedem Standort auf der westlichen Seite der Lahn ist eine Haltestelle meist innerhalb von 200 m Luftlinie zu erreichen; die Einzugsgebiete der **Bushaltestellen** überschneiden sich oftmals. Im östlichen Untersuchungsgebiet auf der anderen Seite der Lahn gibt es keine Bushaltestellen. Die nächsten Haltestellen befinden sich in meist maximal 500 m Entfernung. Aufgrund der zentralen Lage fahren die Busse – zumindest werktags – in einer grundsätzlich hohen Taktung. Somit kann von einer (sehr) guten Anbindung gesprochen werden.

Zusätzlich zum ÖPNV, der durch den Rhein-Main-Verkehrsverbund RMV betrieben wird, verbindet der „**Citybus Wetzlar**“ die verschiedenen Einkaufszonen der Stadt vom Bahnhof in die Altstadt und zurück und hat dabei ebenfalls mehrere Haltestellen im Gebiet (Taktung: alle 30 Minuten). Damit sind sowohl die Wohnbevöl-

kerung als auch die Ladengeschäfte und ansässige Dienstleistungsanbieter (sehr) gut angebunden. Der Bus verkehrt Montag bis Samstag zu den Haupt-Einkaufszeiten (10-19 bzw. 10-15 Uhr). Da der Citybus allerdings nicht vom RMV betrieben wird, gelten dessen Fahrkarten nicht; eine Fahrt kostet 50 Cents.

Wichtig für die Mobilität mit öffentlichen Verkehrsmitteln im Gebiet ist der **Bahnhof**, von dem aus Regionalexpresszüge und Regionalbahnen u.a. nach Frankfurt, Koblenz und Siegen sowie in weitere Städte in der Umgebung fahren. Hervorzuheben ist der sanierte, barrierefrei ausgebaut und komplett neu gestaltete Zustand des Bahnhofs mit ZOB, der einladend und freundlich wirkt.

Ruhender Verkehr im Gebiet

Im Untersuchungsgebiet und dessen unmittelbarer Nähe befinden sich zahlreiche öffentlich nutzbare Parkstände, die sich vorrangig nahe der Einzelhandelsnutzung und Dienstleistungen befinden und in 6.1 Verkehr dargestellt sind. Im nördlichen Bereich finden sich größere **Parkierungsflächen** bei den Einkaufszentren Coloraden und Forum (außerhalb des Gebiets) als integrierte Parkhäuser sowie der sehr große Parkplatz „Lahnufer“ hinter dem Lahnhof. Im südlichen Teil gibt es zum einen das Parkhaus im Woolworth-Gebäude, zum anderen die Parkfläche am Haarplatz. Am südöstlichen Lahnufer bietet der öffentliche Parkplatz „Lahninsel“ 200 Parkstände in direkter Altstadt-nähe. Zudem gibt es am nördlichen Ende der Colchester-Anlage einen Parkplatz, der jedoch werktags nur nach 15.30 Uhr der Öffentlichkeit zur Verfügung steht. In räumlicher Nähe dazu finden sich noch zwei weitere kleinere Parkflächen an der Hauser Gasse sowie ein weiterer Parkplatz nördlich der Brückenstraße.

Neben diesen großen Parkieranlagen, die bewirtschaftet werden, können Autofahrer zahlreiche straßenbegleitende Parkplätze nutzen. Diese sind über das gesamte Gebiet hinweg verteilt, säumen viele Straßen und sind größtenteils zeitlich limitiert bzw. ebenfalls bewirtschaftet. Für das Bahnhofsquartier kommt der Rahmenplan zu dem Ergebnis, dass die generelle Anzahl

der Parkstände hoch und dem Bedarf mehr als entsprechend ist. Bemängelt wird im Rahmenplan für das Bahnhofsquartier, dass die Lokalisierung stellenweise problematisch sei und viele Kunden augenscheinlich nicht über die Parkmöglichkeiten informiert seien. Negativ im Stadtbild fällt auf, dass teilweise die Fahrzeuge unstrukturiert geparkt sind – oftmals auch im privaten Bereich – und Straßen als „zugeparkt“ wahrgenommen werden. Dies fällt besonders in der Inselstraße auf, die trotz ihrer hervorragenden Lage zur Lahn hauptsächlich zum Parken genutzt wird.

Für den historischen Kernbereich der Stadt Wetzlar (Altstadt und Langgasse) besteht bereits ein **Parkraumkonzept** (2015). Auch dieses empfiehlt dringend eine Überarbeitung des derzeitigen Parkleitsystems, da die derzeitige Beschilderung gemäß dem Parkraumkonzept von vielen Nutzern als verwirrend wahrgenommen wird. Zudem wird für den Bereich Altstadt-Langgasse vorgeschlagen, das Parkraumanbot übersichtlicher zu gestalten, indem die bestehenden Regeln zur Steuerung gestrafft werden und die Bewirtschaftung vereinheitlicht wird. Dieses Konzept ist fortzuschreiben und auf den gesamten Innenstadtbereich auszuweiten. Verkehrsaspekte sollten möglichst in einem größeren Kontext untersucht werden, damit große Gebietsteile von der Strukturierung und Neugestaltung profitieren können.

Neben den öffentlichen Parkständen finden sich im Untersuchungsgebiet mehrere große ebenerdige Flächen mit **privaten Stellplätzen**, die einem fest definierten Nutzer oder einer Nutzergruppe vorbehalten sind. Diese sind teilweise gestaltet und klar gefasst, zum Teil jedoch wenig ansprechend ausgebaut und räumlich unstrukturiert. Einige Parkflächen bieten Entwicklungspotential, wie beispielsweise der private Parkplatz zwischen Seibertstraße/ Idingstraße. Im Zusammenhang mit Neuentwicklungen sind hier Ordnungs- und Strukturierungsmaßnahmen angebracht.

Direkt am Buderusplatz (südwestliche Seite) ist derzeit ein Parkhaus geplant.

Fußgängerverbindungen und Radwege

Die **zentrale Achse für Fußgänger** verläuft vom Forum entlang der Bahnhofstraße (Fußgängerzone), über den nördlichen Abschnitt des Karl-Kellner-Rings, über die Langgasse zum Haarplatz und über die Lahn in die Altstadt. Diese Verbindung ist grundsätzlich fußgängerfreundlich gestaltet, wobei Unterschiede auszumachen sind. Die breite und autofreie Fußgängerzone in der Bahnhofstraße bildet eine Flaniermeile, die auf den stark belasteten Buderusplatz mündet, wo Fußgänger eine nur untergeordnete Rolle spielen. Entlang des stärker frequentierten Karl-Kellner-Rings bis zur Einmündung in die Langgasse verlaufen breite Gehwege mit Bäumen, wobei die Aufenthaltsqualität durch den starken Durchgangsverkehr gemindert wird. Die Langgasse bietet durch ihren historisch bedingten schmalen Straßenquerschnitt nur eingeschränkt Platz für Fußgänger. Die Straße ist niveaugleich ausgebaut, allerdings findet auch hier ein reger Kfz-Verkehr statt, der wenig Raum für Fußgänger lässt. Zudem finden sich entlang der Straße immer wieder Parkstände, die den Raum für Passanten einschränken. Um die Aufenthaltsqualität für Passanten zu optimieren, sollte hier über eine Reduktion des Verkehrs zugunsten der Fußgänger nachgedacht werden. Von der Langgasse aus können Fußgänger und Radfahrer entweder über die Alte Lahnbrücke in die Altstadt gelangen oder am Haarplatz vorbei unter dem Karl-Kellner-Ring hindurch der Lahn weiter folgen.

Der Weg vom Bahnhof und dem Einkaufszentrum Forum bis an die Alte Lahnbrücke und die Altstadt beträgt rund 1,5 km. Die Einkäufe werden von Passanten und Kunden jedoch oft im Forum getätigt; Bahnhofstraße, Karl-Kellner-Ring und Langgasse sind gemäß dem Aufwertungskonzept für diese Bereiche zu wenig attraktiv, um die Kunden dorthin zu locken und dementsprechend wenige Passanten finden den Weg in die Altstadt. Diese Problemlage wurde bereits im Konzept zur Aufwertung des Bereichs zwischen dem Einkaufszentrum „Forum“ und der Wetzlarer Altstadt von 2008 aufgegriffen.

Die anderen großen Straßen auf der westlichen Lahnseite, die nicht zu dieser zentralen Nord-

Süd-Verbindungsachse für Fußgänger gehören, sind für Passanten wenig attraktiv. Die Gehwege sind meist ausreichend groß dimensioniert, jedoch machen das hohe Verkehrsaufkommen, die fehlende Begrünung und die teilweise ungeordneten und sanierungsbedürftigen Gebäudestrukturen den Weg entlang dieser Straßen wenig attraktiv.

Querungen über die breiten Verkehrsschneisen sind meist mithilfe von Lichtsignalanlagen und Unterführungen (Karl-Kellner-Ring, Haarplatz) möglich, wobei beide nicht barrierefrei ausgebaut sind. An manchen Kreuzungen sind Fußgängerüberwege nur an drei von vier Seiten möglich, sodass hier teilweise Umwege in Kauf genommen werden müssen. Die Unterführungen sind im Sinne einer nutzerfreundlichen Attraktivierung durch oberirdische Querungsmöglichkeiten zu ersetzen. Wie bereits im ISEK 2012 gefordert, sollten – wo das Verkehrsaufkommen es zulässt – die Verkehre gleichwertig nebeneinander organisiert werden.

Querungsmöglichkeiten **über die Lahn** gibt es im Gebiet insgesamt vier, wobei zwei davon vorrangig Brücken für den motorisierten Individualverkehr sind. Die Alte Lahnbrücke als Wahrzeichen der Stadt Wetzlar, die nur für Fußgänger und Radfahrer geöffnet ist, verknüpft die Langgasse mit der Altstadt rund um den Dom. Darüber hinaus ermöglicht die Pontonbrücke, die nur von März bis Oktober aufgebaut ist, Fußgängern und Radfahrern die Querung von der Grünfläche südlich des Freibads (Langgasse/Hintergasse) zur Colchester-Anlage. Von den Lahninseln aus (Colchester, Große Lahninsel) führen wiederum kleine Brücken in die Altstadt.

Neben den Straßen, die auch von Kfz benutzt werden, finden sich im Gebiet einige reine **Fußgängerwege und -verbindungen**, die meist gemeinsam mit Radfahrern benutzt werden können. Diese haben eine sehr unterschiedliche Qualität und Attraktivität. Zwischen der Moritz-Hensoldt- bzw. Seibertstraße und dem Karl-Kellner-Ring haben Fußgänger drei Querungsmöglichkeiten, wobei die Sparkassen-Passage und der Weg über das Gelände der Lahn-Dill-Kreisverwaltung attraktiv und ansprechend gestaltet

sind, südlich des Neubaus der Kreisverwaltung jedoch eher ein Hinterhofcharakter vorherrscht.

Besonders negativ sticht heraus, dass **entlang der Lahn** kein durchgängiger Uferweg vorhanden ist. Der Fuß- und Radweg verläuft in zwei Bereichen nicht entlang des Ufers: zwischen der Inselstraße und der Brückenstraße, wo er über den Buderusplatz führt, sowie zwischen Pontonbrücke und Alter Lahnbrücke, wo über die Hinter-/Langgasse umgeleitet wird. Um einen durchgängigen Uferweg zu schaffen, hat die Stadt Wetzlar von den Eigentümern der dortigen privaten Freizeitgärten 2016 einen etwa 5 m breiten Grundstücksstreifen für den Lückenschluss erworben.

Von der Bahnhofstraße, vom Karl-Kellner-Ring und der Langgasse aus sind fast ausschließlich versteckte und wenig einladende Zugänge in Richtung Fluss zu finden. Insbesondere die Zugwege zur Lahn südlich der Brückenstraße sind dunkel, kaum erkennbar (nicht ausgeschildert) und in einem erneuerungsbedürftigen Zustand. Der Weg entlang der Lahn zwischen Brückenstraße und Freibad verläuft entlang Gebäuderückseiten (Hinterhof) und Stellplätzen, was bei Dunkelheit einen Angstrom darstellen kann.

Die Situation des **Fahrradverkehrs** im Gebiet hat Stärken und Schwächen. Während es im Quartier rund um die Bahnhofstraße entlang der meisten Straßenverläufe Radwege gibt, sind diese im Süden des Gebiets deutlich weniger vorhanden. Grundsätzlich ist sowohl in der Fußgängerzone als auch in den Einbahnstraßen in Gegenrichtung das Fahrradfahren erlaubt.

Im Gebiet gibt es einerseits Radwege entlang einiger Straßen, andererseits den Lahntalradweg. Die separat von der Kfz-Fahrbahn geführten Radfahrstreifen innerhalb des Gebiets (meist mit rot oder rötlichem Pflaster vom Fußweg abgesetzt) sind kaum mehr als 1 m breit, teilweise erneuerungsbedürftig und – mit Ausnahme der Gloelstraße – nur auf einer Straßenseite vorhanden. Dies führt zu Unklarheiten und Gefährdungspotential in den Einbahnstraßen, da hier auch Radfahrer in Gegenrichtung – trotz der geringen Breite der Radwege – unterwegs sind. Südlich der Sophienstraße sind keine gekenn-

zeichneten Radwege mehr vorhanden; diese beginnen bzw. enden abrupt, wie im Verkehrsplan gekennzeichnet. Daneben gibt es den Lahntalradweg (hessischer Radfernweg R7), der durch das Gebiet führt. Diese überörtliche Radwegeverbindung wird – entsprechend dem unvollständigen Fußweg entlang der Lahn – abschnittsweise vom Ufer weg geleitet.

Auch die Fahrrad-Infrastrukturen im Gebiet sind verbesserungswürdig. Im KIWA wird u.a. deutlich, dass die Beschilderung an einigen Stellen überprüft werden sollte und an zentralen Stellen (Haarplatz, Alte Lahnbrücke) Abstellplätze/Fahrradboxen erforderlich sind.

Insgesamt gibt es eine eher mäßige und unzureichende Infrastruktur für Fußgänger und Radfahrer. Es fehlt an sicheren und durchgängigen

Wegenetzen, die die Quartiere miteinander vernetzen und einladend für alle Bewohner und Besucher des Gebiets sind (Stichwort Barrierefreiheit, Beseitigung von Angsträumen). Die Straßenquerschnitte eröffnen Potentiale für großzügig dimensionierte Fuß- und Radwege, was bei einer Neugestaltung mit beachtet werden sollte. Zudem sollte eine entsprechende Rad-Infrastruktur mit Fahrradständern und eine klare Beschilderung installiert werden. Zur Stärkung der Nahmobilität erarbeitet die Stadt Wetzlar derzeit ein Rad- und Fußverkehrskonzept. Dieses wurde am 1.07.2018 durch einen öffentlichen Workshop gestartet.

3.6 ENERGIE, UMWELT- UND KLIMASCHUTZ

Nachhaltigkeit, Klimawandel und Ressourcenschonung sind ein prägendes Thema im globalen Diskurs, welche vielseitige und komplexe Herausforderungen und Aufgaben mit sich bringen. Besondere Bedeutung kommt dabei der lokalen Ebene zu, um Lösungen und Anpassungsstrategien für den Umgang mit Ressourcen und klimatischen Veränderungen zu entwickeln. Wichtige Aspekte hierbei sind der energetische Zustand der Gebäude und deren Versorgung, Frei- und Grünflächen, Umweltschutz sowie die Mobilität im Untersuchungsgebiet.

Stadtklima und Klimaanpassung

Das Untersuchungsgebiet verursacht aufgrund der Bebauungsstruktur, der Flächenversiegelung, des geringeren Vegetationsbestands sowie der Vielzahl unterschiedlicher Emittenten im Vergleich zur weniger oder nicht bebauten Umwelt klimatische Effekte, die als Stadtklima bezeichnet werden. Folglich spielen neben den gebäudespezifischen Verbesserungsmöglichkeiten auch die Frei- und Grünflächen und Mobilität eine große Rolle für den Klimaschutz.

Das Untersuchungsgebiet ist zu großen Teilen versiegelt und hat nur zwei größere Grünflächen entlang der Lahn (Colchester-Anlage und Freibad sowie der Bereich südlich davon). Die dichte Bebauung und der hohe Versiegelungsgrad in Verbindung mit der hohen Verkehrsbelastung führen zu einer höheren Hitzebelastung, einem veränderten Niederschlagsverhalten und einer schlechteren Luftqualität. Da das Gebiet ein **Defizit an Grün- und Freiflächen** aufweist, kühlt die Siedlung weniger gut ab, es fehlt in Teilen die schattenspendende und kühlende Wirkung von Bäumen, was zu sommerlicher Hitzebelastung führt, wobei die Belastung vor allem ältere Menschen betrifft. Zudem hat der Boden eine verringerte Rückhaltefähigkeit, was zu unkontrolliertem Oberflächenabfluss führen kann. Positiv hervorzuheben sind die straßenbegleitenden Bäume, die in einigen Straßen als Allee den Stadtraum gestalten und als Schattenspende und Klimapuffer wirken. Dies ist vor allem für ältere Personen, Schwangere und Personen mit

Kreislaufschwierigkeiten bedeutsam. Der Mangel an Begrünung innerhalb der besiedelten Gebiete insgesamt beeinflusst das Kleinklima jedoch in kritischer Weise.

Extrem wichtig ist die **Lahn**, die als Frischluftschneise und Gegenpol zu den Wärmeinseln das Stadtklima verbessert (kühle Strömungsluft). Die Luft wird weniger stark aufgewärmt bzw. kühlt sich nachts schneller ab, die freie Achse des Flussverlaufs ermöglicht eine bessere Durchlüftung der Stadt und die Luftfeuchtigkeit kann höher gehalten werden. Die teils recht dichte Vegetation entlang des Ufers erschwert jedoch den Eintritt der kühleren Luft in die besiedelten Bereiche. Bei Starkregenereignissen fungiert der Fluss als Auffangbecken und Puffer, gleichzeitig besteht jedoch eine erhöhte Hochwassergefahr.

Eine umwelt- und klimaverträgliche **Mobilität** ist im Untersuchungsgebiet nur sehr eingeschränkt vorhanden. Das hohe Verkehrsaufkommen und die Belastung durch den Individualverkehr wirkt sich negativ auf das Stadtklima aus. Im Rahmen des Projekts „Klimainitiative Wetzlar“ beschäftigt sich die Arbeitsgruppe Mobilität mit Themen wie der flächendeckenden Fahrradmitnahme im ÖPNV, Car-Sharing-Angeboten, Tankstellen für E-Autos und Pedelecs sowie eine Parkraumbewirtschaftung zur Reduzierung des Park-Such-Verkehrs. Im Untersuchungsgebiet werden jedoch keine alternativen Mobilitätskonzepte (CarSharing, BikeSharing etc.) angeboten. Am Haarplatz werden zwei Ladestationen für elektrisch angetriebene Fahrzeuge angeboten.

Erneuerbare Energien, Energieeffizienz und Klimaschutz

Entsprechend den nationalen Klimaschutzzielen soll der Anstieg der globalen Durchschnittstemperatur auf weniger als 2°C über dem vorindustriellen Niveau bis Ende des 21. Jahrhundert begrenzt werden. Außerdem sollen in Deutschland bis 2020 die CO₂-Emissionen um 40 % gegenüber dem Jahr 1990 und bis 2050 um mindes-

tens 80 % verringert werden. Wesentliche Bausteine sind hierbei zwei Aspekte: zum einen die Verringerung des Energieverbrauchs durch eine verbesserte Energieeffizienz, zum anderen die Erhöhung des Anteils erneuerbarer Energien an der Energieerzeugung (Strom und Wärme). Diese beiden Bausteine sind insbesondere auf lokaler Ebene anzugehen, sodass für die Städte Aßlar, Leun, Solms und Wetzlar ein **Energie- und Klimaschutzkonzept** (2012/2013) erarbeitet wurde. Für die Sektoren Private Haushalte, stadteigene Liegenschaften, Verkehr, Industrie sowie Gewerbe, Handel und Dienstleistungen werden darin auch für die Stadt Wetzlar Einspar- und Effizienzpotentiale aufgezeigt und ein Handlungskonzept zur CO₂-Reduktion entwickelt. An dieser Stelle soll daher für die Themen Klimaschutz, Energieverbrauch und -reduktion für die Gesamtstadt auf das ausführliche und datenbasierte Konzept verwiesen werden.

Im Untersuchungsgebiet liegt – wie bereits beschrieben - teilweise ein **Sanierungs- und Modernisierungsbedarf** bei den privaten Gebäuden vor. Da Gebäude viel Energie verbrauchen, ist es ein nationales Ziel, den Wärmebedarf der Gebäudebestände zu senken. Hierbei ist das Potential zur Energie- und CO₂-Einsparung nach äußerer Beurteilung, insbesondere bei älteren Gebäuden, wie sie auch im Untersuchungsgebiet zu finden sind, spürbar hoch. Das vorliegende Energie- und Klimaschutzkonzept ist u.a. zum Ergebnis gekommen, dass im Sektor der privaten Haushalte eine langsam abnehmende Tendenz des Endenergieverbrauchs zu erkennen ist, die insbesondere auf allmählich verbesserter Gebäudedämmung beruht. Die Modernisierung vieler Gebäude im Gebiet zur Minimierung des Energieverbrauchs sowie des Verbrauchs an fossilen Energieträgern und der damit einhergehenden Senkung der Nebenkosten wird daher empfohlen. Einsparpotential bieten v.a. eine Verbesserung der Wärmedämmung (Fenster, Fassade), eine effizientere Heizung sowie Maßnahmen zur Senkung des Stromverbrauchs.

Hier gilt es, Eigentümer zu beraten und Anreize zu setzen, ihre Immobilien energetisch zu modernisieren. So kann der Energieverbrauch gesenkt und die Energieeffizienz erhöht werden. Hinsichtlich einer energetischen Optimierung

der Gebäude stellt sich die besondere Herausforderung **der denkmalgeschützten Gebäude**. Es gilt weiterhin zu prüfen, in welchen Bereichen eine umweltschonende und zuverlässige Energieversorgung ergänzt werden kann. Aufgrund der innerstädtischen Lage des Untersuchungsgebietes bieten sich fast ausschließlich Potentiale im Bereich der Photovoltaik, um erneuerbare Energien auszubauen (Flachdächer als Potentialflächen). Die Möglichkeiten zu einem altstadtverträglichen Ausbau kann im Rahmen der Erarbeitung einer Gestaltungssatzung ausgelotet werden.

Am Zusammenfluss des Zirkuliergrabens und des Mühlgrabens befindet sich ein Wasserkraftwerk, das 2015 von enwag übernommen wurde und rund um die Uhr in Betrieb ist. Dabei werden pro Jahr mehr als 600.000 KW/h Energie erzeugt.

Boden- und Naturschutz

Wie bereits in Kapitel 2.3 dargestellt, ist der Boden in weiten Teilen des Untersuchungsgebiets versiegelt und damit in seiner Funktionsfähigkeit eingeschränkt. Darüber hinaus herrscht durch das hohe Verkehrsaufkommen eine Belastung der Umwelt. Gleichzeitig gibt es im Gebiet jedoch kaum emittierendes Gewerbe, sondern verstärkt emissionsarme Büronutzung.

Wie bereits mehrfach genannt, trifft das Maßnahmenkonzept zur qualitativen Verbesserung des **Lahn-Kanutourismus** zahlreiche Aussagen zum Naturschutz auf regionaler Ebene. Es wurden im Rahmen der Erarbeitung nicht nur eine detaillierte Bestandanalyse inklusive Biotoptypenkartierung durchgeführt, sondern auch Ziele aufgestellt und konkrete Handlungsmaßnahmen entwickelt. Unter anderem wird der bestmögliche Erhalt der uferbegleitenden Vegetation in der Innenstadt Wetzlars als bedeutsam angesehen. Darüber hinaus wird vorgeschlagen, den Kanu-Rastplatz an der Colchester-Anlage auf die gegenüberliegende Uferseite zu verlegen (Entwicklung der Grünfläche südlich des Freibads zu einem „Willkommensplatz“). Detaillierte

Aussagen finden sich im Maßnahmenkonzept zum Kanutourismus.⁵⁵

Aus naturschutzrechtlicher Sicht gibt es im Bereich der Lahn im Untersuchungsgebiet einige Stellen, die wertvolle oder sehr wertvolle **Bio-toptypen** mit Brutvorkommen darstellen. Darunter fallen unter anderem der Mühl-, Flut- und Zirkuliergraben ab der Fußgängerbrücke Lahninsel vorbei am Stadion bis zur Einmündung in die Lahn (sehr wertvoll) sowie der Bereich von der Brückenstraße nordöstlich des Wehrs über den Mühlgraben bis zum südlichen Ende der Colchester-Anlage (wertvoll). Auch im Bereich des Hospitalwehrs (südlich der Alten Lahnbrücke) befinden sich für den Naturschutz wertvolle und schützenswerte Bereiche. Das Landschaftsschutzgebiet „Auenverbund Lahn-Dill“ schließt in einigen Bereichen auch durch

vielfältige menschliche Nutzung geprägte Bereiche, wie die Colchester-Anlage in der Wetzlarer Altstadt, mit ein. Ausgewiesene Natur- oder FFH-Schutzgebiete gibt es im Untersuchungsgebiet keine.⁵⁶

Darüber hinaus sind für die innerstädtischen Wasserläufe die EU-Wasserrahmenrichtlinie (2000), die in enger Verknüpfung zum EU-LIFE-Projekt „Living Lahn“ steht, der Hochwasserrisikomanagementplan (RP Gießen, 2015) und die Unterhaltungspläne des Wasserstraßen- und Schifffahrtsamts (WSA) wesentlich. Diese Vorgaben werden im KIWA aufgegriffen.

⁵⁵ Vgl. Deutsche Marina Consult (2015)

⁵⁶ Vgl. Deutsche Marina Consult (2015)

3.7 SOZIALE INFRASTRUKTUR, KULTUR, FREIZEIT UND SPORT

Bildung und Betreuung, soziale Einrichtungen und Kultur

Schulen, Kindergärten oder Kindertagesstätten gibt es im Untersuchungsgebiet keine. Diese sind verteilt in den umliegenden Stadtbezirken angesiedelt, wobei teilweise weite Wege vom Gebiet aus zurückgelegt werden müssen. Schulen befinden sich vor allem östlich der Altstadt und in den einzelnen Stadtbezirken; Kindergärten und Kindertagesstätten etc. sind mindestens rund 1,0 – 1,5 km vom Buderusplatz als zentraler Platz des Untersuchungsgebiets entfernt. Folglich besteht besonders für die nicht motorisierten Bewohner des Gebiets und seiner nahen Umgebung aufgrund der zurückzulegenden Distanzen ein Mangel an fußläufig gut erreichbaren **Bildungs- und Betreuungseinrichtungen**; es stellt sich die Frage, inwieweit ein bedarfsgerechtes Betreuungsangebot vorhanden ist bzw. geschaffen werden muss.

Neben der formalen Schulbildung ist eine Ergänzung durch eine Vielzahl eher informeller Bildungsmöglichkeiten vor Ort wichtig. Die räumliche Nähe zur Altstadt ist hierbei sicherlich hilfreich, jedoch ist es als kritisch anzusehen, dass im Gebiet kaum Möglichkeiten zur außerschulischen Bildung existieren.

Auch **Weiterbildungseinrichtungen** für Erwachsene fehlen im Gebiet. Diese sind über die Gesamtstadt verteilt, beispielsweise liegt die Volkshochschule relativ außerhalb in Büblingshausen im Osten der Altstadt (rund 2-3 km vom Untersuchungsgebiet aus). Erwachsenenbildung und lebenslanges Lernen sind ein wichtiger Baustein für alle Bewohner. Neues Wissen und Können helfen dabei, den Alltag besser zu bewältigen und neue Aufgaben zu übernehmen. Aufgrund der zentralen Lage im Stadtgebiet und der (sehr) guten Erreichbarkeit insbesondere mit dem ÖPNV bietet sich das Untersuchungsgebiet als Standort für (Weiter-)Bildungseinrichtungen an. Der Umzug der **Stadtbücherei** in die Bahnhofstraße und die geplante Ansiedlung der **VHS** an der Gloel-/Eduard-Kaiser-Straße eröffnen

hier Chancen. Diese Entwicklungen sind als äußerst positiv für das Untersuchungsgebiet zu bewerten.

Bedeutsam ist das **Haus der Jugend**, das werktags geöffnet hat und ein offenes Haus für alle Kinder und Jugendlichen ist. Jahreszeitabhängig werden unterschiedliche Angebote und Events geboten.

Weitere **soziale Infrastrukturen** finden sich vereinzelt im Gebiet. Wesentlich ist hier die Kreisverwaltung des Lahn-Dill-Kreises, die in den Bereichen Kinder- und Jugendhilfe, Erziehungs- und Familienberatung, Soziales und Integration tätig ist. Darüber hinaus sind auch das Jugendbildungswerk, das Wohnhilfebüro und der Behindertenbeauftragte des Landkreises am Karl-Kellner-Ring ansässig. Eine wichtige Funktion mit vielfältigen Aufgaben übernimmt zudem die Diakonie Lahn-Dill am Haarplatz, die über das Diakonische Werk und das Stephanus Werk Sozialarbeit leistet und zahlreiche Hilfsangebote geschaffen hat. Im gleichen Gebäude ist auch der Evangelische Kirchenkreis Wetzlar ansässig, der neben dem religiösen Bereich auch Beratung und Seelsorge anbietet.

Ferner ist „Die Tafel“ in der Bahnhofstraße ansässig, die Bedürftige mit Lebensmitteln versorgt. Ebenfalls in der Bahnhofstraße sitzt die Arbeitsloseninitiative des Lahn-Dill-Kreises. In der Langgasse befindet sich das Frauenhaus Wetzlar, in dem körperlich und seelisch misshandelte bzw. von Gewalt bedrohte Frauen und deren Kinder Zuflucht und Schutz finden.

Darüber hinaus gibt es in Wetzlar ein breites Angebot an **Kultur** (Kunst, Literatur, Musik Theater, Museen etc.), was jedoch überwiegend in den umliegenden Stadtbezirken angesiedelt ist. Kulturelle Veranstaltungen finden ebenfalls in der Colchester-Anlage statt.

Es ist festzustellen, dass im Untersuchungsgebiet nur wenige soziale Infrastrukturen vorhanden sind, sodass die Bewohner meist andere Stadtbezirke aufsuchen müssen, um diese nutzen zu können. Besonders die fehlenden Bildungs- und Betreuungseinrichtungen sind hier

herauszustellen. Im Zuge der Stärkung des innerstädtischen Wohnens im Gebiet besteht hier Handlungsbedarf.

Hotellerie und Gastronomie

Im Stadtumbaugebiet befinden sich drei Hotels bzw. Pensionen, einige Biergärten sowie Gastronomie in allen Qualitätsklassen.

Sport und Freizeit

Wetzlar ist eine Stadt, die für ihre Sportler, Sportvereine und Sportveranstaltungen bekannt ist. Die Stadt zählt 82 Sportvereine mit rund 26.500 Mitgliedern, die ein sehr breites Spektrum an Sportarten abdecken, und ist regelmäßig Standort nationaler und internationaler Sportveranstaltungen. Wetzlarer Vereine nehmen an verschiedenen Bundesligen teil, aus Wetzlar kommende Spitzensportler sind bei den Olympischen Spielen, Welt-, Europa- und Deutschen Meisterschaften vertreten.⁵⁷

Freizeitangebote in und rund um Wetzlar umfassen vor allem Wandern, Radfahren, Kanutouren, Klettern und diverse Ausflugsziele. Die Stadt liegt an mehreren Ferienstraßen (z.B. Deutsche Fachwerkstraße, Lahn-Ferien-Straße). Es gibt eine Reihe von Wanderwegen, z.T. innerhalb der Gemarkung, z.T. Fernwanderwege, wie bspw. der Goethewanderweg oder die Lahnhöhenwege. Radfahrer können v.a. den Lahntalradweg und verschiedene Mountainbike-Wege nutzen.⁵⁸

Direkt im Untersuchungsgebiet finden sich keine angelegten **Sportstätten** oder -anlagen. Südlich des Haarplatzes liegt außerhalb des Gebiets der SCT Sportpark Wetzlar; nördlich des Bahnhofs und in den anderen Stadtbezirken befinden sich weitere Sportplätze.

Spielflächen und sonstige Aufenthaltsbereiche im Freien für Kinder gibt es nur wenige. Hervorzuheben ist die Colchester-Anlage, wo neben einem größeren Spielbereich mit Spielgeräten auch Freiflächen zum Bewegen vorhanden sind. Darüber hinaus gibt es am Haarplatz einen kleinen Spielplatz, der einladend gestaltet ist. Im

restlichen Untersuchungsgebiet gibt es keine Spiel- und Bewegungsflächen für Kinder, sodass diesbezüglich insbesondere im nördlichen Bereich ein eindeutiger Mangel herrscht.

Von Bedeutung für das Untersuchungsgebiet sind **Kanutouren** auf der Lahn. Im Untersuchungsgebiet befinden sich Ein- und Ausstiegstellen, Rastplätze (Colchester-Anlage) sowie ein Kanuverleih. Zum naturverträglichen Kanutourismus trifft das regional angelegte Maßnahmenkonzept zur qualitativen Verbesserung des Lahn-Kanutourismus (2015) zahlreiche Aussagen. Darüber hinaus hat die **Rudergesellschaft** Wetzlar e.V. ihren Sitz in der Inselstraße, wo neben dem Sportbetrieb auch die öffentliche Vereinsgaststätte ansässig ist. Die Gaststätte befindet sich mit ihrer Terrasse direkt am Wasser und grenzt direkt an den aktiven Sportbetrieb an. Paddler sind oft auf dem wasserwanderfreundlichen Fluss zu sehen, der durch Natur, vorbei an kulturhistorischen Sehenswürdigkeiten und durch abwechslungsreiche Landschaften führt. Der Kanusport ist im Gebiet und in Wetzlar ein wichtiges Element, sodass die Förderung des Sports sowie Einbindung der Lahn und damit der Kanufahrer in die Stadt und das Untersuchungsgebiet eine zentrale Rolle für die Identität des Gebiets (Quartiere an der Lahn) spielen.

Mittig im Gebiet liegt das **Freibad „Domblick“**, das im Jahr 1954 im rückwärtigen Teil des Karl-Kellner-Ringes direkt an der Lahn errichtet wurde und seit 60 Jahren während der Sommermonate als Freibad genutzt wird. Inzwischen herrscht ein immenser Sanierungsstau; ein Gutachten ergab notwendige Investitionen i.H.v. 6,4 Mio € bis 7,4 Mio. €. 2015 wurde ein Bürgergutachten zur Zukunft des Freibads erarbeitet, welches nun die Grundlage für die weitere Entscheidungsfindung bildet. Ziel ist es, am Standort ein naturnahes, familienfreundliches Bad zu schaffen, das die Lahn besser erlebbar macht und Angebote für viele Nutzergruppen bietet. Das Gelände sollte im Idealfall länger als die reine Badesaison im Sommer nutzbar sein.⁵⁹

⁵⁷ Vgl. Magistrat der Stadt Wetzlar (2017d)

⁵⁸ Vgl. Magistrat der Stadt Wetzlar (2017d)

⁵⁹ Vgl. Institut für Demokratie- und Partizipationsforschung – Bergische Universität Wuppertal (2015)

Eine mögliche Gestaltung ist in der Abbildung ersichtlich.



Abbildung 50: Ideen für das Freibad Domblick (2016)⁶⁰

⁶⁰ Vgl. Verwaltung (DVD mit Daten)

3.8 WIRTSCHAFTSSTRUKTUR UND ARBEIT

Einzelhandel und Nahversorgung

Wie bereits in Kapitel 2.2 Demografische und wirtschaftsstrukturelle Entwicklung dargestellt, sind im Untersuchungsgebiet die Bahnhofstraße, der nördliche Abschnitt des Karl-Kellner-Rings und die Langgasse die wesentlichen Einzelhandels- und Nahversorgungsbereiche. Insgesamt ist der Innenstadtbereich Wetzlars langgestreckt und umfasst anschließend an das Untersuchungsgebiet das Einkaufszentrum Forum im Norden und die Altstadt im Südosten. Alle Güter des täglichen Bedarfs sind innerhalb des Untersuchungsgebiets und im Forum für die Bewohner und Passanten erhältlich. Im Innenstadtbereich sind die Nahversorgungsangebote grundsätzlich fußläufig erreichbar.

Die **Einzelhandelsstrukturen** variieren stark: Während große Teile der Bahnhofstraße – mit Ausnahme des südwestlichen Abschnitts – sowie der Karl-Kellner-Ring durch großflächige Einzelhandelsstrukturen geprägt sind, findet sich in der Langgasse und dem Bereich zwischen Eduard-Kaiser-Straße und Buderusplatz eher kleinteiliger Handel. Neben den unterschiedlichen Verkaufsflächendimensionen und städtebaulichen Strukturen unterscheiden sich auch die Betriebsformen (vorwiegend Filialisten in der Bahnhofstraße und im Forum; vermehrt inhabergeführte Fachgeschäfte in der Langgasse). Auch die Qualität des Besatzes variiert deutlich. Wie in Kapitel 2.2 Demografische und wirtschaftsstrukturelle Entwicklung geschildert, finden sich immer wieder sogenannte Billiganbieter und Vergnügungsstätten im Untersuchungsgebiet. Darüber hinaus ist ein einsetzender Trading-Down-Effekt zu beobachten, der mit Leerständen und weiteren unerwünschten Nutzungen einhergeht. Der Rückgang der Kundenzahlen und die resultierenden Umsatzeinbußen wirken sich negativ auf die Qualität des Einkaufsbereichs aus und können im schlimmsten Fall zu Funktionsverlusten führen.

Die **Nettokaltmieten** im Einzelhandel weisen innerhalb des Untersuchungsgebiets ebenfalls starke Disparitäten auf: Während in den Einkaufszentren Preise von bis zu 50 € pro m² erzielt werden, können in der Fußgängerzone Bahnhofstraße bis zu 18 €/m² erwirtschaftet werden. Die höchsten Mieten am Karl-Kellner-Ring, der Langgasse und in der Altstadt betragen 15 € pro m².⁶¹

Derzeit wird ein **Einzelhandels- und Zentrenkonzept** für die Stadt Wetzlar erarbeitet, das sich insbesondere mit den zentralen Versorgungsbereichen, Nahversorgungsstandorten und ergänzenden Sonderstandorten auseinandersetzt. Der Konzeptentwurf stuft zwei Bereiche als zentrale Versorgungsgebiete (ZVB) ein: zum einen das sog. Innenstadtzentrum, welches die im Untersuchungsgebiet befindliche Achse Forum, Bahnhofstraße, Karl-Kellner-Ring und Langgasse umfasst, zum anderen das sog. Altstadtzentrum (historisches Zentrum Wetzlar). Der ZVB Innenstadtzentrum – und damit weite Teile des Untersuchungsgebiets – verfügt über eine Verkaufsfläche von rund 51.750 m² (entspricht 25 % der gesamtstädtischen Verkaufsfläche) mit rund 170 Einzelhandelsbetrieben. Ergänzt wird dieses Angebot um 115 zentrenergänzende Funktionen (u.a. Dienstleistung und Gastronomie). Die städtebaulichen Strukturen innerhalb des ZVB variieren stark; dabei bestehen insbesondere in der Bahnhofstraße, im Karl-Kellner-Ring sowie in der Langgasse städtebauliche Defizite.⁶²

⁶¹ Vgl. Amt für Bodenmanagement Marburg – Geschäftsstelle der Gutachterausschüsse (2015)

⁶² Vgl. Stadt + Handel (2017)

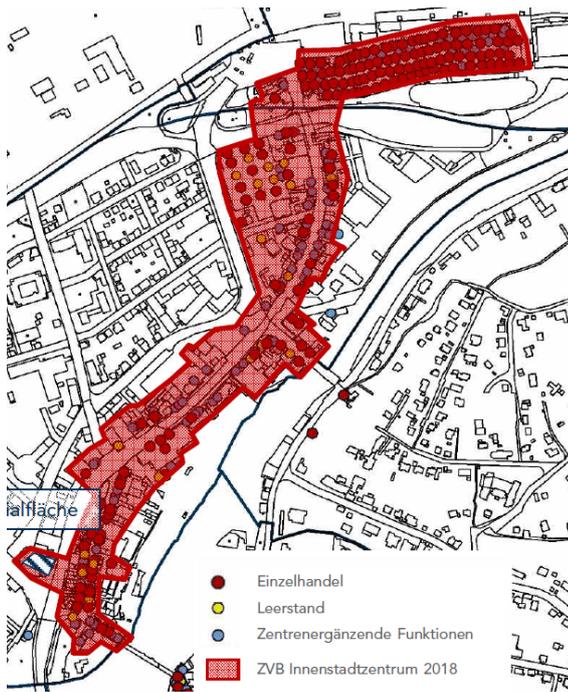


Abbildung 51: ZVB Innenstadtzentrum⁶³

In der **Bahnhofstraße** bildet das Einkaufszentrum Forum den Einzelhandelsschwerpunkt, im weiteren Verlauf ist teilweise ein lückenhafter Besatz (Leerstände) vorzufinden. Gleichzeitig herrscht mit der Fußgängerzone ein städtebaulich funktionaler Zusammenhang bis zum Buderusplatz. Die Bahnhofstraße bietet einerseits ein breites Sortiment, andererseits sind insbesondere die Coloraden (Herkules-Center) und der Lahnhof stark von Leerstand geprägt.⁶⁴

Vor dem Hintergrund der geplanten stärkeren Wohnnutzung des Quartiers und der damit einhergehenden städtebaulichen Umgestaltung der Bahnhofstraße soll der im Einzelhandelskonzept angestrebte räumlich enge Versorgungsbereich Bahnhofstraße einer Einzelhandelskonzentration dienen und den Bestand sichern und ergänzen.

Am **Buderusplatz** und im **Karl-Kellner-Ring Nord** sitzen einige wichtige Magnetbetriebe. Die daran anschließende **Langgasse und Hintergasse** ist überwiegend durch kleinteilige und inhabergeführte Fachgeschäfte geprägt. In diesem Bereich ist eine gewisse Konzentration von Leerständen festzustellen.⁶⁵

Für die Bevölkerung und die Besucher des Untersuchungsgebiets liegt entsprechend der innerstädtischen Lage eine (sehr) gute Versorgungssituation vor. Durch den **Strukturwandel im Einzelhandel** jedoch steht die klassische Einkaufsinnenstadt vor großen Herausforderungen. Die seit Jahren anhaltende Filialisierung und zunehmenden Konzentration des Handels, Standorte auf der grünen Wiese und vor allem die Digitalisierung des Handels und die damit einhergehende Zunahme des Online-Handels führen dazu, dass insbesondere inhabergeführte und kleinteilige Ladengeschäfte mit enormen Schwierigkeiten zu kämpfen haben und die Innenstädte einem Wandel unterliegen. Gleichzeitig steigt und ändert sich der Anspruch der Konsumenten, die Erlebnisorientierung steht im Mittelpunkt und Einkommens-, Verhaltens- und Mobilitätsfaktoren verändern sich. Der Trend geht dahin, dass beim Einkaufen verstärkt das Erlebnis zählt – „Shoppem als Event“ ist der Leitsatz. Dabei werden die Kunden emotional angesprochen, indem der Einkauf mit Erlebniswerten verbunden wird und damit einen Beitrag zur Lebensqualität und Freizeitgestaltung leistet.

Diese Trends wirken sich auf die Innenstädte und damit auch auf das Untersuchungsgebiet in vielfältiger Weise aus. Aufgrund ihrer funktionalen Bedeutung für die (wohnungsnahe) Versorgung ist der innerörtliche Einzelhandel als sozialer Treffpunkt, als Arbeitgeber sowie für das Ortsbild von maßgeblicher Bedeutung. Gerade der Einzelhandel ist oftmals Treiber der Lebendigkeit und Attraktivität von Innenstädten und sorgt für die Nahversorgung von insbesondere weniger mobilen Bevölkerungsgruppen wie älteren Menschen, Menschen mit Behinderungen, Kindern und Jugendlichen oder Personen mit geringem Einkommen. Dementsprechend sind Maßnahmen zu ergreifen, die den Einzelhandelsbesatz stärken, sichern und weiterentwickeln und dem beginnenden Trading-Down-Effekt begegnen.

⁶³ Stadt + Handel (2017)

⁶⁴ Vgl. Stadt + Handel (2017)

⁶⁵ Vgl. Stadt + Handel (2017)

4 STÄRKEN, SCHWÄCHEN, CHANCEN UND RISIKEN

4.1 EINFLÜSSE DER GESAMTSTADT AUF DIE GEBIETSENTWICKLUNG

STÄRKEN	SCHWÄCHEN
<ul style="list-style-type: none"> • Lage und Verkehrsanbindung • Direkte Autobahnanbindung • Schöne Altstadt als Besuchermagnet & Imagefaktor • Gute Bedingung bzgl. Wirtschaft, Wohnen, Ausbildung und Freizeit • Naherholungsqualität + attraktiver umgebener Landschaftsraum • Lahn und Dill als charakteristische Landschaftselemente • Standort von international bekannten Unternehmen mit bes. Stellenwert in Metall- & Elektroindustrie, Feinmechanik und Optik • Gute Versorgung mit Handel • Oberzentrum in Funktionsverbindung mit Gießen (Zentrum Region Mittelhessen) • Positives Pendlersaldo • Wirtschaftliche Stärke der Stadt: Kaufkraft und Beschäftigung • Branchenvielfalt des Arbeitsplatzangebots • Hohes kulturelles Angebot • Angebotsvielfalt Wohnen (EFH, GWB, Miete, Eigentum) 	<ul style="list-style-type: none"> • Höhere Bedeutung der Stadt als Arbeitsort, weniger als Wohnort • Viele hochwertige Freiflächen werden als Parkflächen genutzt • Rückseitige Orientierung zur Lahn • Viel historische Bausubstanz, die wenig altersgerecht ist • Unzureichende Einbeziehung der Lahn, des Lahnufers • Unterbrochener Fuß- und Radweg entlang der Lahn
CHANCEN	RISIKEN
<ul style="list-style-type: none"> • Wachstumsmöglichkeiten in der Wohnentwicklung → Belebung der Innenstadt als ein attraktiver Wohnstandort • Gute Chancen der Digitalisierung • Potenzial zur CO2-Reduzierung durch Energie- & Klimaschutz Konzept 2012/2013 • „Jung kauft Alt“ → Förderung zur Nutzbarmachung von Leerständen (Förderung für Wohnzwecke von der Stadt) • Stärkung und Ausbau des innovativen Wirtschaftsstandortes • Ausnutzung der Flusslage 	<ul style="list-style-type: none"> • Zukünftig stark steigender Anteil älterer Bevölkerung bei gleichzeitig sinkenden Geburtenraten (demographischer Wandel) • Steigender Wohnflächenbedarf (pro Kopf) • Mangelnde Integrationskraft der Gesellschaft → Entwicklung von Parallelgesellschaften • Wachsendes Verkehrsaufkommen bzgl. Freizeit und Konsum • Günstiger Wohnraum durch Trend zu Modernisierungen gefährdet • Wachsendes Verkehrsaufkommen Berufs- und Bildungsmobilität

4.2 GEBIETSENTWICKLUNG

STÄRKEN	SCHWÄCHEN
<ul style="list-style-type: none"> • Fußläufige Nähe zur Altstadt & zu Einkaufszentren • Gute Verbindung ÖPNV • Gute Verkehrsanbindung • Autofreie Bereiche (Bahnhofstraße) • Lahntalradweg • Lage an der Lahn • Direkte Nähe zum Bahnhof • Lokale Partnerschaft: Vertreter aus Wirtschaft, Zivilgesellschaft und Verwaltung → Beratung zum Stadtumbau • Freizeitangebot an der Lahn (Freibad, Radweg, Wandern, Kanu, Angeln u.v.m.) 	<ul style="list-style-type: none"> • Kaum Wohnraum bei ansteigendem Bedarf • Hohe Verkehrsentwicklung + Lärmbelästigung durch den Verkehr • Liefer- und Parksuchverkehr • Geringes Angebot an Spielplätzen • Kein Angebot von Kitas und Schulen • „Trading Down-Effekt“ (Bahnhofstraße) • Wenig vielfältiges & selten hochwertiges Angebot an Waren und Dienstleistungen • Teilweise hoher Leerstand und mindergenutzte Flächen • Lahn im Westen kaum erschlossen, keine Durchwegung, nicht genutzt als Naherholungsgebiet • Fehlende gut gestaltete Plätze • Hohe Baudichte und Sanierungsstau (Langgasse) • Teilweise fehlende Barrierefreiheit im öffentlichen Raum • Geringes kulturelles Angebot • Zum Teil unstrukturierte Bebauung • Hoher Versiegelungsgrad • Fehlende Grünstrukturen • Wenige attraktive Freiräume mit Aufenthaltsqualität
CHANCEN	RISIKEN
<ul style="list-style-type: none"> • Große Einzelhandelsflächen verfügbar • Erholungspotenzial (Lahn) • Entwicklung Lahnhof • Attraktivität des Gebiets & die Lebensqualität erhöhen • Entwicklungspotenzial Mischnutzung • Standort der kurzen Wege (nähe Altstadt, Bahnhof, alle wichtigen Einrichtungen) • Neuentwicklung Wohnen 	<ul style="list-style-type: none"> • Steigende Mieten im Quartier, dadurch schwierige Ansiedlung von neuem Gewerbe (Start Ups) • Stagnation und Verschlechterung des aktuellen baulichen Zustands • Weitere Schließungen von Läden durch Internethandel • Keine Schaffung von Arbeitsplätzen • Wegzug von Bewohnern durch hohes Verkehrsaufkommen

5 DAS FÖRDERGEBIET

Im Rahmen der Begehung zur Bestandsaufnahme wurden auch direkt an das Fördergebiet angrenzende Teilbereiche mit untersucht, die u.U. Auswirkungen auf das Fördergebiet haben könnten. Aus diesem Grund wird nach jetzigem

Stand der Untersuchung eine geringfügige Änderung der Gebietsabgrenzung in Betracht gezogen.

Siehe Plan 9.8 Vorschlag zum Fördergebiet

6 HANDLUNGSFELDER UND ENTWICKLUNGSZIELE

Im Folgenden werden die Handlungsfelder und Entwicklungsziele für die unterschiedlichen Untersuchungsschwerpunkte und beispielhafte Maßnahmen dargestellt.

6.1 VERKEHR

- Neuordnung der Verkehrssituation
- Reduzierung des fließenden Verkehrs entlang des Karl-Kellner-Rings und Umgestaltung des Straßenprofils
- Ausbau der oberirdischen Fußwegeüberquerungen
- Verbesserung und teilweise Rückbau der unterirdischen Querungen
- Schaffung von Barrierefreiheit
- Quartierübergreifendes Parkraumkonzept
- Verbesserung der Situation und wohnumfeldverträgliche Gestaltung des ruhenden Verkehrs
- Erhöhung der Verkehrssicherheit durch Entschärfung von Gefährdungsschwerpunkten
- Räumliche und funktionale Aufwertung des Straßenraums
- Ergänzung und gestalterische Aufwertung des Lahntalradwegs
- Ausbau des Angebots der Elektromobilität
- Sanierung des Straßenraums (Langgasse und Inselstraße)
- Neuordnung der Kreuzungsbereiche, insbesondere Buderusplatz, sowie Neuordnung Haarplatz
- ➔ **Verwirklichung einer stadtverträglichen, umweltfreundlichen Mobilität**

6.2 NUTZUNGEN

- Schaffung von Wohnraum auch für junge Familien
- Erhalt und Stärkung von Nutzungsmischung
- Umnutzung der Obergeschosse leer stehender und frei werdender Immobilien

für Wohnzwecke für diverse Bevölkerungsgruppen

- Keine Konkurrenz zur Altstadt und Einkaufszentren, sondern Ergänzung und Stärkung der eigenen Qualitäten
- Aufwertung des gastronomischen Angebots
- Schaffung günstiger Rahmenbedingungen für Wohnnutzung und Vermeidung störender Nutzungen
- Aufwertung der Geschäftszone (Langgasse und Bahnhofstraße)
- Soziale und kulturelle Angebote und Aktivitäten (insbesondere für Kinder und Senioren) fördern und vernetzen
- Ergänzung von Kitas und Betreuungsangeboten
- Ergänzung von wohnungsnaher Infrastruktur und Dienstleistungsangeboten
- ➔ **Belebung der Fördergebietskulisse als ein attraktiver Wohn- und Arbeitsstandort unter Einbeziehung der besonderen Lage am Fluss**

6.3 STADTGESTALT UND BAUKULTUR

- Erhaltung und Aufwertung der stadtbildprägenden und historischen Bebauung (Langgasse, Neustädter Platz)
- Umbau und Gestaltung von Plätzen und Straßen mit funktionalen und gestalterischen Mängeln
- Schließung von Baulücken
- Fassung und Erhaltung der Altstadteingänge (Langgasse)
- Verringerung des überdimensionierten Straßenraums zugunsten des ruhenden Verkehrs, der Fuß- und Radwegeverbindung
- Gestalterische Aufwertung von Straßen und Plätzen und Rückgewinnung von Aufenthaltsqualität

- Rückbau / Umbau von unmaßstäblicher Bebauung
- **Stadtgestalt und Baukultur erfüllen keinen Selbstzweck, sondern bilden den Rahmen für kulturelle Vielfalt und lebendiges Stadterleben. Sie sind Standortfaktoren sowohl für den Tourismus als auch bei der Akquisition von Investoren und Arbeitskräften. Belange von Baukultur, Kultur und Tourismus werden aufeinander abgestimmt sowie deren Synergien genutzt.**
- Förderung der sozialen Durchmischung durch Anreize für breite Bevölkerungsschichten
- Schaffung von Kita-Plätzen

6.4 GRÜN- UND FREIFLÄCHEN

- Verbesserung der Qualität privater Freiräume durch Förderung der Begrünung, Entkernung und Entsiegelung
- Entsiegelung stark versiegelter Flächen
- Ergänzung der Zuwegung Lahnufer
- Verbesserung der Aufenthaltsqualitäten entlang der Ufer
- Naturbelassene Ufergestaltung mit ökologischer und Erholungsfunktion
- Ökologischer Umbau des Freibades
- Begrünung von Plätzen und Freiflächen zur Aufwertung der Aufenthaltsqualität
- Schaffung quartiersbezogener Frei-, Erholungs- und Spielflächen für alle Altersgruppen
- Erhaltung und Ergänzung von raumwirksamer Begrünung und Straßenraumbegrünung
- **Den Flussraum als Lebensraum für Erholung, Freizeit und Tourismus entwickeln**

6.5 SOZIALSTRUKTUR

- Verbesserung des Images der Bahnhofstraße
- Entgegenwirken der sozialen Segregationstendenzen
- Förderung der Identität und Stärkung des Stadtteilbewusstseins
- Förderung von Kultur- und Freizeitangeboten (dafür auch Sanierung und Neubau)

7 MAßNAHMEN UND PROJEKTE

I. Eckdaten

Einzelmaßnahmenbezeichnung	Rückbau Lahnhof
Einzelmaßnahmenummer	1
Durchführungszeitraum	2021-2023
Träger der Einzelmaßnahme	Privatinvestor
Eigentümer der Einzelmaßnahme	Privatinvestor
Nutzer der Einzelmaßnahme	Öffentliche Nutzung

II. Projektbeschreibung:

Die Bahnhofstraße leidet seit vielen Jahren an gravierendem Leerstand sowohl in den Geschäftseinheiten der Erdgeschosszone als auch in den oberen Geschossen.

Besonders auffällig ist dies in dem Bereich des eingeschossigen Lahnhofes, der zum größten Teil leer steht und nur noch Nutzungen wie ein Döner-Imbiss, ein Sonnenstudio und ein Erotik-Geschäft beinhaltet. Die Nähe zum Lahnufer ist kaum wahrnehmbar.

Ein hohes Entwicklungspotential ist jedoch aufgrund der innerstädtischen Lage, der Nähe zum Bahnhof, der geringen Verkehrsbelastung im Inneren des Quartiers sowie der Nähe zur Lahn vorhanden.

Ziel der Entwicklung in der Bahnhofstraße ist eine Neuordnung des Bereichs Lahnhof. Durch eine Reduzierung des Überangebots an untergenutzten Geschäftsflächen und die Aufwertung des Außenraums kann dieses Ziel erreicht werden. Dazu gilt es, die vorhandenen Qualitäten hervorzuheben sowie Bezüge zur Lahn wiederherzustellen und das Quartier als Wohnstandort aufzuwerten.

Als Voraussetzung hierfür erscheint der Rückbau des Komplexes Lahnhof als notwendig.

Eine Neubebauung mit Schwerpunkt Wohnnutzung wird bereits von der Stadt Wetzlar geplant.





III. Finanzierung

Geschätzte Gesamtkosten	1.500.000 €
Förderfähige Kosten (Stadtumbau)	1.500.000 €
Förderpriorität	1

I. Eckdaten

Einzelmaßnahmenbezeichnung	Verbesserung der Zuwegung zur Lahn
Einzelmaßnahmenummer	2
Durchführungszeitraum	2018-2022
Träger der Einzelmaßnahme	Stadt Wetzlar
Eigentümer der Einzelmaßnahme	Stadt Wetzlar
Nutzer der Einzelmaßnahme	Öffentliche Nutzung als Verkehrsfläche

II. Projektbeschreibung:

Im gesamten Untersuchungsgebiet gibt es nur wenige ausgebaute und attraktive Wegeverbindungen zum Uferbereich der Lahn. Zwischen der Bahnhofstraße, Langgasse und Hintergasse sucht man vergeblich nach attraktiven Bezugs- und Anknüpfungspunkten.

Um die Aufenthalts- und Erlebnisqualität des Lahnufers weiter zu steigern und Zugangsmög-

lichkeiten zum Gewässer für Anwohner und Besucher als Erholungsraum attraktiv und aktiv nutzbar zu machen, hat die Stadt Wetzlar bereits 2015/2016 begonnen, Teilflächen am Uferbereich von privaten Eigentümern zu erwerben.

Ziel ist es, sichere und attraktive Zugangsmöglichkeiten von den angrenzenden Stadtteilen zu den Uferbereichen zu schaffen.



Blick von Alter Lahnbrücke



Zugänge zur Lahn



Zugang zur Lahn (tlw. über private Flächen)

III. Finanzierung

Geschätzte Gesamtkosten	136.000 €
Förderfähige Kosten (Stadtumbau)	136.000 €
Förderpriorität	1

I. Eckdaten

Einzelmaßnahmenbezeichnung	Schaffung einer öffentlichen Zuwegung Parkhaus / Bahnhofstraße
Einzelmaßnahmennummer	3
Durchführungszeitraum	2018
Träger der Einzelmaßnahme	Privater Investor
Eigentümer der Einzelmaßnahme	Privater Investor
Nutzer der Einzelmaßnahme	Bürger

II. Projektbeschreibung:

Anschluss des neuen Parkhauses/Geschäftshaus Eduard-Kaiser-Straße an die Bahnhofstraße durch Schaffung einer Durchquerung im Erdgeschoss des Hauses Bahnhofstraße 3, künftig Sitz der Volkshochschule (VHS). Dies führt zu einer Frequenzsteigerung der Bahnhofstraße. Diese Maßnahme steht im direkten Zusammenhang mit der Aufwertung der Inselstraße durch Redu-

zierung des öffentlichen und privaten Stellplatzangebotes. Durch die Öffnung des Erdgeschosses wird die kurzläufigste Erreichbarkeit zum Parkhaus in der Bahnhofstraße hergestellt. Im Blockinnenbereich werden ergänzende Grünflächen und Bäume angelegt. Die anteilige Förderung bezieht sich auf die Herstellung der Durchquerung (Wege, Grün, Durchbruch Gebäude, Beleuchtung).

III. Finanzierung

Geschätzte Gesamtkosten	20.000 €
Förderfähige Kosten (Stadtumbau)	20.000 €
Förderpriorität	1

I. Eckdaten

Einzelmaßnahmenbezeichnung	Ausbau und Erweiterung wassersportgebundene Nutzungen, Teilverlagerung
Einzelmaßnahmenummer	4
Durchführungszeitraum	2019-2020
Träger der Einzelmaßnahme	Stadt
Eigentümer der Einzelmaßnahme	Stadt
Nutzer der Einzelmaßnahme	Bürger

II. Projektbeschreibung:

Teilverlagerung der wassersportgebundenen Nutzungen, um den Lahnuferweg entlang der Lahn zu führen.

Traditionell liegt der Ruderverein mit seinem Vereinsgebäude direkt an der Lahn. Aktuell kann der Lahnuferweg nicht direkt entlang der Lahn geführt werden, weil es dort Nutzungskonflikte zwischen der Restaurantnutzung (Außenterrasse) und dem Sport (Ein- und Ausstieg in die Boote) gibt. Durch eine Teilverlagerung des Rudersports auf eine mindergenutzte städtische Fläche (lahnaufwärts) besteht die Möglichkeit der Neuordnung der Außenterrasse, was wieder

rum zur Folge hat, dass der Lahnuferweg parallel zur Lahn hergestellt werden könnte. Mit Blick auf die Umsetzungsfähigkeit und die Bereitschaft des Rudervereins zu dieser Maßnahme ist der Einsatz von Stadtumbaumitteln für die Transformation der mindergenutzten Verlagerungsfläche, die Neuausrichtung der Außenterrasse am Altstandort sowie der Umzug eine wesentliche Motivationsunterstützung für den Ruderverein. Gleichzeitig wird eine mindergenutzte Nutzung mit einer höherwertigen Nutzung entwickelt. Der Lahnuferweg kann parallel zur Lahn geführt werden, was die Attraktivität entscheidend erhöht.





III. Finanzierung

Geschätzte Gesamtkosten	400.000 €
Förderfähige Kosten (Stadtumbau)	125.000 €
Förderpriorität	2

I. Eckdaten

Einzelmaßnahmenbezeichnung	Neugestaltung Straßenräume
Einzelmaßnahmenummer	5 a - e
Durchführungszeitraum	2019-2025
Träger der Einzelmaßnahme	Stadt Wetzlar
Eigentümer der Einzelmaßnahme	Stadt Wetzlar
Nutzer der Einzelmaßnahme	Öffentliche Nutzung Verkehr

II. Projektbeschreibung:

Das Untersuchungsgebiet ist stark vom Leitbild der autogerechten Stadt sowie der zentralen Lage innerhalb der Gesamtstadt geprägt. Dementsprechend sind die Straßenprofile der Hauptverkehrsstraßen sehr breit und es muss geprüft werden, ob diese noch heutigen Anforderungen an eine stadtverträgliche, umweltfreundliche Mobilität gerecht werden. Das Gebiet ist von Durchgangsverkehr belastet, wobei der überproportional starke motorisierte Individualverkehr zu einer erhöhten Lärm- und Luftschadstoffbelastung führt. Die Fußgängerwege sind schlecht ausgebaut, teilweise sehr schmal und wenig attraktiv gestaltet und wenig bis gar nicht begrünt.

Neben dem Verkehrskonzept (Maßnahme 10) ist eine Neugestaltung der Straßenräume notwendig. Es gilt die Straßenräume aufzuwerten, indem man die asphaltierten Verkehrsflächen auf ein notwendiges Maß reduziert. Der dadurch gewonnene Raum für Gehwege dient der Erhöhung der Aufenthaltsqualität.

Ziel ist die Erhöhung der Verkehrssicherheit durch Entschärfung von Gefährdungsschwerpunkten, der Ausbau oberirdischer Fußwegeüberquerungen, die Verbesserung und teilweise Rückbau der unterirdischen Querungen sowie insgesamt die räumliche und funktionale Aufwertung des Straßenraums zugunsten einer Erhöhung der Aufenthaltsqualität. Dazu zählen die Verbreiterung der Gehwege und der barrierefreie Ausbau der Gehwege und Querungen.

Die Neugestaltung betrifft folgende Straßenzüge:

- a) Langgasse
- b) Bahnhofstraße, Inselstraße und Eduard-Kaiser-Straße
- c) Moritz-Hensoldt-Straße und Seibertstraße
- d) Karl-Kellner-Ring
- e) Hausertorstraße



a) Langgasse



b) Bahnhofstraße



b) Eduard-Kaiser-Straße



b) Inselstraße



c) Moritz-Hensoldt-Straße



d) Karl-Kellner-Ring

III. Finanzierung

Geschätzte Gesamtkosten	5.800.000 €
Förderfähige Kosten (Stadtumbau)	2.700.000 €
Förderpriorität	1

I. Eckdaten

Einzelmaßnahmenbezeichnung	Umgestaltung Kreuzungsbereiche (Buderusplatz, Karl-Kellner-Ring)
Einzelmaßnahmenummer	6
Durchführungszeitraum	2019-2021
Träger der Einzelmaßnahme	Stadt Wetzlar
Eigentümer der Einzelmaßnahme	Stadt Wetzlar
Nutzer der Einzelmaßnahme	Öffentliche Nutzung Verkehr

II. Projektbeschreibung:

Der Buderusplatz ist der Übergang zum Bahnhofsquartier und bildet einen der wichtigsten Verkehrsknotenpunkte in der Stadt zwischen den Hauptverkehrsstraßen Gloelstraße, Karl-Kellner-Ring und Moritz-Hensoldt-Straße. Er nimmt daher eine große Verkehrsfläche ein, hat allerdings keinerlei Platzcharakter mit adäquater Aufenthaltsfunktion.

Die Gebäude, die an den Buderusplatz angrenzen, bilden keine einheitlichen Raumkanten. Der Platz wirkt daher unmaßstäblich, ist für Passanten nicht erlebbar und – bedingt durch den starken Autoverkehr – nicht attraktiv. Trotz zahlreicher Lichtsignalanlagen wirkt die Platzfläche zwischen den Einkaufsbereichen Bahnhofstraße und Karl-Kellner-Ring Nord als Barriere, was durch die mehrspurigen Fahrbahnen sowie durch die für Fußgänger und Radfahrer unübersichtliche Führung noch verstärkt wird.

Es besteht die Möglichkeit, sowohl den Übergang zwischen Buderusplatz und Bahnhofstraße, als auch die Einmündung der Inselstraße und den Übergang über die Brückenstraße aufzuwerten, indem asphaltierte Verkehrsflächen auf ein notwendiges Maß reduziert und durch Begrünungsmaßnahmen neue Qualitäten geschaffen werden. Vor der „Drogerie Müller“ befinden sich ungestaltete Kurzzeitparkflächen, bei denen eine gestalterische Aufwertung notwendig ist.

Ziel der Maßnahme ist eine Neuordnung der Verkehrsflächen zugunsten der Verkehrssicherheit, Schaffung besserer Parkmöglichkeiten und einer verbesserten Aufenthaltsqualität.

Voraussetzung dafür ist eine verkehrstechnische Untersuchung zum Abprüfen der notwendigen Anzahl an Fahrspuren und die Erstellung eines Freiraum- und Verkehrskonzepts.



Blick Richtung Karl-Kellner-Ring



Beginn Fußgängerzone



Blick Richtung Bahnhofstraße



III. Finanzierung

Geschätzte Gesamtkosten	1.755.000 €
Förderfähige Kosten (Stadtumbau)	1.755.000 €
Förderpriorität	1

I. Eckdaten

Einzelmaßnahmenbezeichnung	Neunutzungskonzepte / Machbarkeitsstudien
Einzelmaßnahmenummer	7
Durchführungszeitraum	2018-2022
Träger der Einzelmaßnahme	Stadt
Eigentümer der Einzelmaßnahme	Private Eigentümer
Nutzer der Einzelmaßnahme	Private Eigentümer

II. Projektbeschreibung:

Teilbereiche des Fördergebietes sind gekennzeichnet durch einzelne Gebäude, die entweder von Unternutzung oder sogar Leerstand gekennzeichnet sind. Hierdurch sind negative Auswirkungen wie Trading-down-Effekte oder Verödung/Verwahrlosung in deren unmittelbaren Bereichen zu befürchten.

Um diesem Negativtrend entgegenzuwirken ist beabsichtigt, diese Einzelliegenschaften hinsichtlich zukunftsorientierter Nutzungsmöglichkeiten zu untersuchen und zu bewerten (Lage, Erscheinungsbild, Nutzflächen, Zustand Bausubstanz, Modernisierungskosten).

Die Liegenschaften sind mindergenutzt und sollen einer höherwertigen Nutzung zugeführt werden. Die Neunutzungskonzepte dienen als Entscheidungsgrundlage, um mit den privaten Eigentümern mögliche Entwicklungsschritte gemeinsam zu erarbeiten.

Anhand der Konzepte sollen die öffentlichen und privaten Interessen aufeinander abgestimmt werden.

Die Zielsetzungen sind:

- Verringerung/Vermeidung Leerstand
- Belebung durch Neunutzung
- Steigerung der Attraktivität



Ehemaliges Commerzbank-Gebäude



Hauser Mühle



Quartier Brückenstraße / Karl-Kellner-Ring



DLRG-Gebäude samt Freiflächen



Ehemalige Brauerei Euler



Karl-Kellner-Ring 15a



Herkules Center

III. Finanzierung

Geschätzte Gesamtkosten	50.000 €
Förderfähige Kosten (Stadtumbau)	50.000 €
Förderpriorität	2

I. Eckdaten

Einzelmaßnahmenbezeichnung	Neubau Spielplatz / Quartiersplatz (incl. Grunderwerb)
Einzelmaßnahmenummer	8
Durchführungszeitraum	2024 - 2025
Träger der Einzelmaßnahme	Stadt Wetzlar
Eigentümer der Einzelmaßnahme	Stadt Wetzlar
Nutzer der Einzelmaßnahme	Bürger

II. Projektbeschreibung:

Das Quartier südliche Bahnhofstraße entwickelt sich zu einem neuen innerstädtischen Wohnquartier mit Ausstrahlungseffekten auf die gesamte Innenstadt. Mit der Entstehung von zusätzlichen Wohnungen im Quartier nimmt gleichzeitig der Bedarf an Infrastruktureinrichtungen zu.

Der Rahmenplan Bahnhofstraße hat an dieser Stelle bereits einen Quartiersplatz formuliert, diese Idee soll im Rahmen des Stadtumbaupro-

zesses weiter konkretisiert werden. Der Quartiersplatz soll als Identifikations- und Kommunikationsort mit Spiel- und hoher Aufenthaltsqualität im Zusammenhang mit der Hochbauplanung entwickelt werden. Vor dem Hintergrund, dass sich die Flächen im privaten Eigentum befinden, muss die Stadt Wetzlar Flächen für die öffentliche Nutzung des Quartiersplatzes erwerben. Diese Maßnahme steht inhaltlich mit der Maßnahme „Verbesserung der Zuwegung zur Lahn“ und der Maßnahme Lahnuferweg zusammen



Bildquelle: Revoluzzer



Bildquelle: Revoluzzer

III. Finanzierung

Geschätzte Gesamtkosten	700.000 €
Förderfähige Kosten (Stadtumbau)	700.000 €
Förderpriorität	2

I. Eckdaten

Einzelmaßnahmenbezeichnung	Anreizprogramm
Einzelmaßnahmenummer	9
Durchführungszeitraum	2019-2025
Träger der Einzelmaßnahme	Stadt Wetzlar
Eigentümer der Einzelmaßnahme	Stadt Wetzlar
Nutzer der Einzelmaßnahme	Private Eigentümer

II. Projektbeschreibung:

Neben den kostenintensiven Maßnahmen der Stadt Wetzlar, wie zum Beispiel der Neugestaltung von Straßen und Plätzen, bietet ein Anreizprogramm Hauseigentümern und Gewerbetreibenden die Möglichkeit, kleinere (nicht-) investive Maßnahmen auf Grundlage eines Gesamtkonzeptes umzusetzen. Das Anreizprogramm stellt ein ergänzendes Finanzierungsinstrument dar, mit dem Ziel, zusätzliches privates Kapital zu aktivieren.

Teilbereiche des Fördergebietes sind gekennzeichnet durch einzelne Gebäude, die entweder von Unternutzung oder sogar Leerstand gekennzeichnet sind. Hierdurch sind negative Auswirkungen wie Trading-down-Effekt oder Verödung/Verwahrlosung im unmittelbaren Bereich zu befürchten. Gerade inhabergeführte Geschäfte haben es oftmals schwer, sich gegen den allgemeinen Strukturwandel im Einzelhandel zu positionieren, da sie oftmals notwendige Investitionen für Modernisierungen bzw. für eine Anpassung / Neuausrichtung nicht tätigen können, da die Gewinnmargen zu niedrig sind. Insbesondere die historische Bausubstanz muss permanent gepflegt und instandgesetzt werden. Genau hier bietet das Instrument des Anreizprogramms die Möglichkeit, notwendige Investitionen zu tätigen, um marktfähige Gewerbeeinheiten anbieten zu können.

Der Erhalt der Nutzungsvielfalt von Wohnen, kleinteiligem Einzelhandel, Dienstleistungen und Gastronomie trägt zur Lebensqualität und Indi-

vidualität des Ortes bei. Durch das Anreizprogramm kann es zu einer Attraktivitätssteigerung des gesamten Stadtumbaugebiets kommen.

Dazu kann der Arten- und Biotopschutz in der Bebauung, also Dach- und Fassadenbegrünung sowie der Einbau von Nistmöglichkeiten beim Neubau und bei der Modernisierung bzw. Instandsetzung von Gebäuden gestärkt werden.

Denkbar in Wetzlar sind folgende Fördergegenstände:

- Modernisierung und Sanierung von Geschäftsflächen in der Erdgeschosszone sowie der Umbau von strukturellem Ladenleerstand in Wohnungen in Nebenlagen zur Stärkung der Hauptlagen
- Modernisierung und Instandsetzung von Wohngebäuden, darunter energetische Erneuerungsmaßnahmen, zielgruppenorientierter Umbau zur Anpassung an die regionale Nachfrage u.a. im Zuge des demografischen Wandels, nachhaltige Modernisierung zur Sicherung der grundsätzlichen Vermietbarkeit unmittelbar von Leerstand bedrohter Gebäude
- Modernisierung und Gestaltung der Straßenfassaden sowie Fassaden mit Relevanz für den öffentlichen Raum
- Dach- und Fassadenbegrünung sowie der Einbau von Nistmöglichkeiten
- Qualifizierung gebäudebezogener Freiflächen, bspw. Hofflächen und Gärten, Fassaden-, Dachbegrünung, Entsiegelungsmaßnahmen

- Photovoltaik

Die Förderrichtlinie zum Anreizprogramm muss in Abstimmung mit dem Fördermittelgeber erstellt und in der Stadtverordnetenversammlung beschlossen werden. Die Förderung wird im Wege der Anteilfinanzierung zur Projektförderung als nicht rückzahlbarer Zuschuss zu den förderfähigen Ausgaben (bis maximal 20 % der förderfähigen Kosten) gewährt. Die Verantwor-

tung für die Anwendung der Förderrichtlinie obliegt der Stadt bzw. dem Stadtumbaumanagement. Dabei berät das Stadtumbaumanagement Private bzw. Interessensgruppen bei baulichen und gestalterischen Fragestellungen von Maßnahmen, die über das Anreizprogramm gefördert werden können.



Unbegrünte und monotone Fassaden im Karl-Kellner-Ring



Langgasse

III. Finanzierung

Geschätzte Gesamtkosten	270.000 €
Förderfähige Kosten (Stadtumbau)	270.000 €
Förderpriorität	2

I. Eckdaten

Einzelmaßnahmenbezeichnung	Verkehrskonzept
Einzelmaßnahmenummer	10
Durchführungszeitraum	2019
Träger der Einzelmaßnahme	Stadt Wetzlar
Eigentümer der Einzelmaßnahme	Stadt Wetzlar
Nutzer der Einzelmaßnahme	Öffentliche Nutzung

II. Projektbeschreibung:

Die Verkehrsinfrastruktur des Untersuchungsgebiets wurde in den 1960er und 1970er Jahren entsprechend dem stark gewachsenen Kraftfahrzeugverkehr „autogerecht“ ausgebaut, was sich heute als problematisch herausstellt:

- Hohes Verkehrsaufkommen, starker Durchgangsverkehr
- Breite Hauptverkehrsstraßen, Schneisenbildung
- Erhöhte Lärm- und Luftschadstoffbelastung
- Minderung der Lebens- und Aufenthaltsqualität
- Fehlende Begrünung

Das Verkehrskonzept legt die Grundlage für die investiven Maßnahmen, u.a. Buderusplatz, Inselstraße, Haarplatz, Karl-Kellner-Ring und Seibertstraße. Erst nachdem Simulationen geprüft worden sind, können die danach angedachten

investiven Maßnahmen mit Sicherheit durchgeführt werden. Aus aktueller Sicht erscheint eine Reduzierung, Wegnahme oder Richtungsänderung der Fahrbahn zu Gunsten des Radverkehrs, des Busverkehrs oder des Fußgängers nur schwer möglich.

Um eine abgestimmte Beurteilungsgrundlage zu erhalten, soll die Beauftragung zur Erstellung eines innerörtlichen Verkehrskonzeptes bezogen auf das Stadtumbaugebiet erteilt werden. Hierin soll unter anderem geprüft werden, ob es möglich ist, eine eigene Bus-Taxi-Fahrradspur im Karl-Kellner-Ring anstatt eines getrennten Radwegs und Einfädelspur für parkende Autos zu realisieren.



Buderusplatz



Inselstraße



Haarplatz



Karl-Kellner-Ring

III. Finanzierung

Geschätzte Gesamtkosten	50.000 €
Förderfähige Kosten (Stadtumbau)	50.000 €
Förderpriorität	1

I. Eckdaten

Einzelmaßnahmenbezeichnung	Fortschreibung Parkraumkonzept
Einzelmaßnahmenummer	11
Durchführungszeitraum	2018/2019
Träger der Einzelmaßnahme	Stadt Wetzlar
Eigentümer der Einzelmaßnahme	Stadt Wetzlar
Nutzer der Einzelmaßnahme	Bürger

II. Projektbeschreibung:

Im Untersuchungsgebiet und dessen unmittelbarer Nähe befinden sich zahlreiche, öffentlich nutzbare Parkstände, die sich vorrangig nahe der Einzelhandelsnutzung und Dienstleistungen befinden.

Zusätzlich zu diesen großen Parkieranlagen, die bewirtschaftet werden, können Autofahrer zahlreiche straßenbegleitende Parkplätze nutzen. Diese sind über das gesamte Gebiet hinweg verteilt, säumen viele Straßen und sind größtenteils zeitlich limitiert bzw. ebenfalls bewirtschaftet. Für das Bahnhofsquartier kommt der Rahmenplan zu dem Ergebnis, dass die generelle Anzahl der Parkstände hoch und dem Bedarf mehr als entsprechend ist. Bemängelt wird im Rahmenplan für das Bahnhofsquartier lediglich, dass deren Lokalisierung stellenweise problematisch ist und viele Kunden augenscheinlich nicht über die Parkmöglichkeiten informiert seien. Negativ im Stadtbild fällt auf, dass die Fahrzeuge teilweise unstrukturiert geparkt sind – oftmals auch im privaten Bereich – und Straßen als „zugeparkt“ wahrgenommen werden.

Dies fällt besonders in der Inselstraße auf, die trotz ihrer hervorragenden Lage zur Lahn hauptsächlich zum Parken genutzt wird.

Für den historischen Kernbereich der Stadt Wetzlar (Altstadt und Langgasse) besteht bereits ein **Parkraumkonzept** (2015). Auch dieses empfiehlt dringend eine Überarbeitung des derzeitigen Parkleitsystems, da die derzeitige Beschilderung gemäß dem Parkraumkonzept von vielen Nutzern als verwirrend wahrgenommen wird. Zudem wird für den Bereich Altstadt-Langgasse vorgeschlagen, das Parkraumanbot übersichtlicher zu gestalten, indem die bestehenden Regeln zur Steuerung gestrafft werden und die Bewirtschaftung vereinheitlicht wird. Dieses Konzept ist fortzuschreiben und auf den **gesamten Innenstadtbereich** auszuweiten. Verkehrsaspekte sollten möglichst in einem größeren Kontext untersucht werden, damit große Gebietsteile von der Strukturierung und Neugestaltung profitieren können.

III. Finanzierung

Geschätzte Gesamtkosten	25.000 €
Förderfähige Kosten (Stadtumbau)	20.000 €
Förderpriorität	2

I. Eckdaten

Einzelmaßnahmenbezeichnung	Umbau vom Sportfreibad zum Naturfreibad
Einzelmaßnahmenummer	12
Durchführungszeitraum	2019-2022
Träger der Einzelmaßnahme	Stadt Wetzlar
Eigentümer der Einzelmaßnahme	Stadt Wetzlar
Nutzer der Einzelmaßnahme	Öffentliche Nutzung

II. Projektbeschreibung:

Von großer Bedeutung für die innerstädtischen Uferbereiche ist die weitere Entwicklung im Bereich des Freibades Domblick. Aufgrund des Investitionsstaus, den das 1954 errichtete Freibad kennzeichnet (Kapitel 4.7), kann es nur noch für einen Zeitraum von maximal vier Jahren, d. h. bis zum Jahr 2022, in seiner jetzigen Form betrieben werden.

Das Freibad soll zwar an seinem jetzigen Standort erhalten bleiben, jedoch zukünftig familienfreundlicher gestaltet und besser in das Stadtbild integriert werden. Eine öffentliche Nutzung außerhalb der saisonalen Öffnungszeiten wäre

erstrebenswert. Die Flächen sind daher multifunktional und wartungsarm umzugestalten.

Dabei wird eine Gestaltung des Freibades als naturnahes Bad favorisiert, da die Wasserflächen somit auch außerhalb der Badesaison verbleiben könnten und als Bestandteil eines Stadtparkes nicht besonders gesichert werden müssten. Die technisch notwendigen Reinigungszone (Schilf) sollen als Gestaltungselement in das Gesamtkonzept integriert werden.

Von besonderer Bedeutung in der Planung ist die Zielvorstellung, dass sich das Freibad zukünftig zur Lahn hin öffnen soll.



Bildquelle: Revoluzzer



III. Finanzierung

Geschätzte Gesamtkosten	4.800.000 €
Förderfähige Kosten (Stadtumbau)	2.400.000 €
Förderpriorität	1

I. Eckdaten

Einzelmaßnahmenbezeichnung	Gestaltungskonzept Randbebauung am Buderusplatz
Einzelmaßnahmennummer	13
Durchführungszeitraum	2018
Träger der Einzelmaßnahme	Stadt Wetzlar
Eigentümer der Einzelmaßnahme	Stadt Wetzlar
Nutzer der Einzelmaßnahme	Bürger

II. Projektbeschreibung:

Wie bereits bei Maßnahme 6 beschrieben, handelt es sich beim Buderusplatz um einen für die Stadt Wetzlar bedeutenden Verkehrspunkt, allerdings mit starken gestalterischen Defiziten im Platzbereich wie auch der Bebauung. Die den Platz umgebende Bebauung steht zum Teil unter Denkmalschutz bzw. hat einen denkmalwürdigen Charakter.

Aus diesem Grund soll in Ergänzung der Umgestaltung der Kreuzungsbereiche (Einzelmaßnahmennummer 6) auch ein begleitendes Gestaltungskonzept für die Bebauung des Buderusplatzes entwickelt werden.



III. Finanzierung

Geschätzte Gesamtkosten	7.500 €
Förderfähige Kosten (Stadtumbau)	7.500 €
Förderpriorität	2

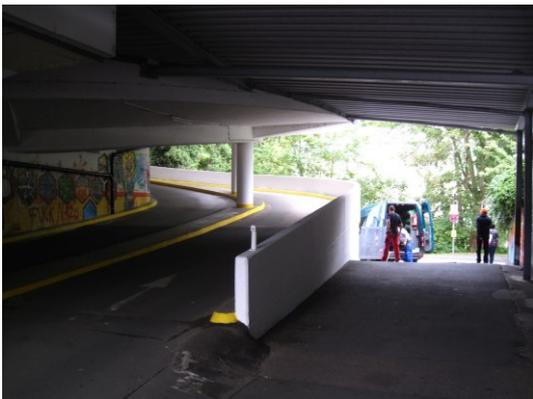
I. Eckdaten

Einzelmaßnahmenbezeichnung	Beleuchtungskonzeption und Illumination
Einzelmaßnahmennummer	14
Durchführungszeitraum	2018
Träger der Einzelmaßnahme	Stadt Wetzlar
Eigentümer der Einzelmaßnahme	Stadt Wetzlar
Nutzer der Einzelmaßnahme	Bürger

II. Projektbeschreibung:

Im Untersuchungsgebiet besteht eine ungenügende Beleuchtungssituation, besonders auch an Unterführungen, es fehlt an einer Einheitlichkeit bei Materialien und Mobiliar im öffentlichen Raum (Kapitel 4.3). Straßen- und Platzräume, aber auch natürliche Räume (Lahnbereich) könnten durch eine entsprechende Beleuchtungskonzeption aufgewertet werden. Ohne Beleuchtungselemente verlieren diese Räume wie auch baulichen Elemente (besonders im Altstadtbereich Langgasse) ihre stadtbildprägende Funktion, ihren einmaligen Charakter für die Stadt.

Ziel soll daher sein, ein Beleuchtungskonzept zu entwickeln, um die Attraktivität von Straßen, Räumen und Gebäuden zu erhöhen, insbesondere auch um ein menschliches Proportions- und Wohlfühl-Verhältnis zu erwirken und dunkle Angsträume zu entschärfen. Durch eine verbesserte Ausleuchtung/Illumination soll erreicht werden, den Bereich des Untersuchungsgebietes (besonders entlang der Lahn, Langgasse, Buderusplatz, Bahnhofstraße etc.) für Einwohner und Touristen aufzuwerten.



Unterführung

III. Finanzierung

Geschätzte Gesamtkosten	12.500 €
Förderfähige Kosten (Stadtumbau)	12.500 €
Förderpriorität	1

I. Eckdaten

Einzelmaßnahmenbezeichnung	Umgestaltung unmaßstäblicher Bebauung
Einzelmaßnahmenummer	15
Durchführungszeitraum	2019 – 2022
Träger der Einzelmaßnahme	Stadt Wetzlar
Eigentümer der Einzelmaßnahme	Stadt Wetzlar
Nutzer der Einzelmaßnahme	Bürger

II. Projektbeschreibung:

Teilbereiche des Untersuchungsgebietes wie z.B. das Bahnhofsquartier sind gekennzeichnet durch z.T. großformatige Gebäudestrukturen (Einkaufszentrum Coloraden, Einkaufspassage Lahnhof etc.), die teilweise durch Leerstand geprägt sind, was zu einem weiteren Trading-down-Effekt führen kann. Letztendlich droht der Funktionsverlust ganzer Teilgebiete (Kapitel 4.3).

Durch den geplanten Rückbau des Lahnhofs bestehen jedoch auch Chancen auf eine positive Neuentwicklung und Revitalisierung des Gebietes. Auch die Bebauung des Buderusplatzes bildet keine einheitlichen Raumkanten aus. Im Bereich des Karl-Kellner-Rings und anderer Straßen erweist sich die Gebäudestruktur als teilweise sehr heterogen, überdimensionierte Maß-

stäblichkeit, Gestaltung und Geschosshöhen lassen das Stadtbild als sehr uneinheitlich erscheinen.

Stadtgestalt und Baukultur erfüllen keinen Selbstzweck, sondern bilden den Rahmen für kulturelle Vielfalt und lebendiges Stadterleben. Sie sind Standortfaktoren sowohl für den Tourismus als auch bei der Akquisition von Investoren und Arbeitskräften. Belange von Baukultur, Kultur und Tourismus werden aufeinander abgestimmt sowie deren Synergien genutzt (Kapitel 7.3).

Ziel ist die Schaffung einer der Umgebung gerecht werdenden Außenwirkung durch Maßnahmen zur Umgestaltung überdimensionierter Bebauung, beispielsweise durch kleinteiligere Fassaden, durch Schaffung neuer Wohnnutzung etc.



III. Finanzierung

Geschätzte Gesamtkosten	60.000 €
Förderfähige Kosten (Stadtumbau)	60.000 €
Förderpriorität	2

I. Eckdaten

Einzelmaßnahmenbezeichnung	Schließen von Raumkanten
Einzelmaßnahmenummer	16
Durchführungszeitraum	2019 - 2045
Träger der Einzelmaßnahme	Privat/Öffentlich
Eigentümer der Einzelmaßnahme	Privat/Öffentlich
Nutzer der Einzelmaßnahme	Bürger

II. Projektbeschreibung:

Teilbereiche des Untersuchungsgebietes sind geprägt durch offene Raumkanten mit Blick auf Hinterhofsituationen sowie ungestaltete Frei- und Parkplatzflächen (z.B.: Seibertstraße, Ecke Gloelstraße/Eduard-Kaiser-Straße, etc.). Ziel muss es sein, diese ausgefranstn Raumkanten zu schließen.

Zur Behebung dieses städtebaulichen Missstandes sollen Baulücken durch Neubebauung geschlossen und zu erhaltende Freiflächen durch raumkantenbildende Begrünungsmaßnahmen aufgewertet werden. Parkplätze, die nicht gestaltet werden, sind durch Mauerscheiben vom öffentlichen Gehwegsbereich abzugrenzen.



Seibertstraße



Eduard-Kaiser-Straße / Gloelstraße



Gloelstraße

III. Finanzierung

Geschätzte Gesamtkosten	50.000 €
Förderfähige Kosten (Stadtumbau)	50.000 €
Förderpriorität	2

I. Eckdaten

Einzelmaßnahmenbezeichnung	Projektinitiierung Quartier Idingstraße / Seibertstraße
Einzelmaßnahmenummer	17
Durchführungszeitraum	2018
Träger der Einzelmaßnahme	Stadt Wetzlar
Eigentümer der Einzelmaßnahme	Stadt Wetzlar
Nutzer der Einzelmaßnahme	Bürger

II. Projektbeschreibung:

Die Stadt Wetzlar hat für diesen Bereich bereits Grundstücksankäufe getätigt. In Abhängigkeit der Ergebnisse des Verkehrskonzeptes für dieses Gebiet (Straßenaufweitung ?) muss überlegt

werden, inwieweit die Realisierung eines Neubauprojekts entwickelt werden kann. Zur Initiierung soll eine Machbarkeitsstudie beauftragt werden.



III. Finanzierung

Geschätzte Gesamtkosten	15.000 €
Förderfähige Kosten (Stadtumbau)	15.000 €
Förderpriorität	2

I. Eckdaten

Einzelmaßnahmenbezeichnung	Aufwertung Altstadteingänge
Einzelmaßnahmenummer	18
Durchführungszeitraum	2019
Träger der Einzelmaßnahme	Stadt Wetzlar
Eigentümer der Einzelmaßnahme	Stadt Wetzlar
Nutzer der Einzelmaßnahme	Öffentliche Nutzung

II. Projektbeschreibung:

Das Quartier Langgasse besteht hauptsächlich aus den beiden Straßen Langgasse und Hintergasse und liegt östlich des Karl-Kellner-Rings, während sich im Südosten die Alte Lahnbrücke und die Altstadt anschließen. Direkt begrenzt wird es im Osten und Süden von der Lahn.

Der Straßenzug Langgasse entstand als mittelalterliche Vorstadt und gehört folglich zum historischen Innenstadtbereich. Einige Gebäude und Gebäudeensembles stehen daher unter Denkmalschutz. Der Bereich ist durch kleinteilige Baustrukturen geprägt, was im Kontrast zu den großen Strukturen im übrigen Untersuchungsgebiet steht. Die kleinen, zur Lahn hin langgestreckten Parzellen sind dicht bebaut, Freiflächen gibt es entsprechend der historisch dichten Struktur kaum.

Die **Langgasse** ist als verkehrsberuhigter Bereich klassifiziert. Die verkehrliche Erschließung

erfolgt hauptsächlich über den Karl-Kellner-Ring, einer an dieser Stelle siebenspurig ausgebauten Hauptverkehrsstraße mit Abbiegespur, überdimensioniertem Kreuzungs- und Einmündungsbereich sowie Unterführung für Fußgänger (Angsträum).

Ziel muss es sein, den Eingangsbereich zur Altstadt durch geeignete Maßnahmen so auszugestalten, dass dieser seiner Funktion als Beginn des historischen Innenstadtbereichs gerecht wird.

Stadtgestalt und Baukultur erfüllen keinen Selbstzweck, sondern bilden den Rahmen für kulturelle Vielfalt und lebendiges Stadterleben. Sie sind Standortfaktoren sowohl für den Tourismus als auch bei der Akquisition von Investoren und Arbeitskräften. Belange von Baukultur, Kultur und Tourismus werden aufeinander abgestimmt sowie deren Synergien genutzt.





III. Finanzierung

Geschätzte Gesamtkosten	70.000 €
Förderfähige Kosten (Stadtumbau)	70.000 €
Förderpriorität	2

I. Eckdaten

Einzelmaßnahmenbezeichnung	Freiflächengestaltung, Erschließung und Neugestaltung entlang der Lahn und teilweise Grunderwerb
Einzelmaßnahmennummer	19
Durchführungszeitraum	2018 - 2022
Träger der Einzelmaßnahme	Stadt Wetzlar
Eigentümer der Einzelmaßnahme	Stadt Wetzlar
Nutzer der Einzelmaßnahme	Öffentliche Nutzung

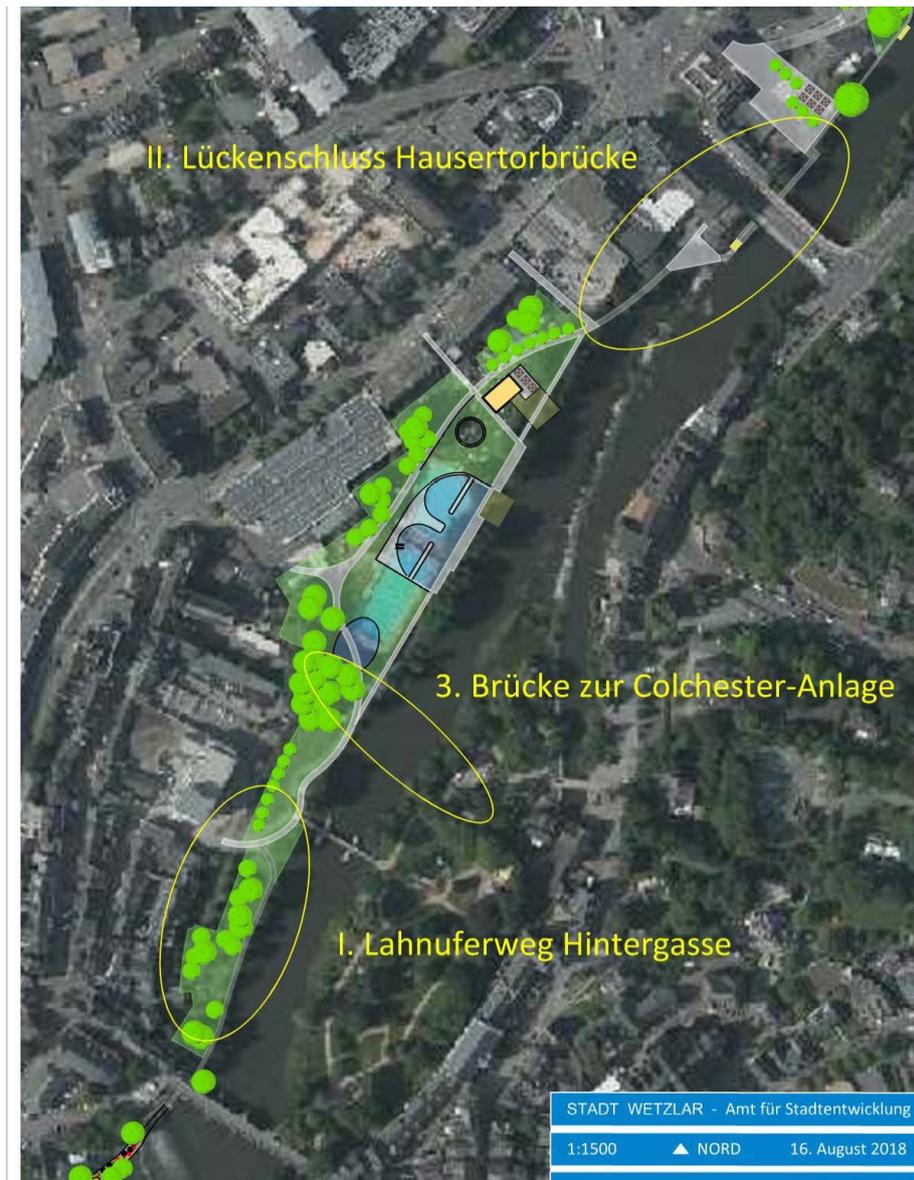
II. Projektbeschreibung:

An der Lahn ist derzeit kein durchgängiger Uferweg für Fußgänger und Radfahrer vorhanden. Der Lahnuferweg, auf dem zwischen der Fischerhütte und der Hintergasse auch der Lahntalradweg R 7 führt, zweigt in zwei Bereichen vom Ufer ab und wird nicht entlang der Lahn geführt: zwischen der Inselstraße und der Brückenstraße, wo er über den Buderusplatz führt, sowie zwischen Pontonbrücke und Alter Lahnbrücke, wo er über die Hinter-/Langgasse umgeleitet wird. Im Bereich Buderusplatz sind stark befahrene Straßen zu queren und eine Orientierung des Nutzers wird teilweise erschwert. Ein Erleben der Lahn ist hier so gut wie nicht möglich.

Die Lage am Wasser soll zukünftig besser genutzt werden. Die Vernetzung der Quartiere ist Titel und Zielformulierung des Stadtumbaus in

Wetzlar. Der Ausbau eines Lahnuferweges vom Haarplatz bis zum neuen Quartier Bahnhofstraße / ehemals Lahnhofareal ist neben der Zuwegung aus den Quartieren (Vernetzung) eines der bedeutendsten investiven Stadtumbaumaßnahmen, vgl. Maßnahme „Neugestaltung Lahnuferweg“ (Nr. 22.). Neben den reinen Wegeflächen sind auch Ergänzungs- und Übergangsflächen sowie die Anschlusswege zur Bahnhofstraße, Karl-Kellner-Ring, Hintergasse, Langgasse herzustellen und dafür einzelne Grundstücksankäufe notwendig.

Diese Maßnahme steht im direkten Zusammenhang mit der Maßnahme „Erstellung Rahmenplan Lahnufer“ (Nr. 24) und der Maßnahme „Neugestaltung Lahnuferweg“ (Nr. 22.).



Bildquelle: Stadt Wetzlar

III. Finanzierung

Geschätzte Gesamtkosten	2.385.000 €
Förderfähige Kosten (Stadtumbau)	2.385.000 €
Förderpriorität	1

I. Eckdaten

Einzelmaßnahmenbezeichnung	Neugestaltung Haarplatz
Einzelmaßnahmenummer	20
Durchführungszeitraum	2025ff
Träger der Einzelmaßnahme	Stadt Wetzlar
Eigentümer der Einzelmaßnahme	Stadt Wetzlar
Nutzer der Einzelmaßnahme	Öffentliche Nutzung

II. Projektbeschreibung:

Der Haarplatz bildet den südlichen Abschluss der Langgasse, der ersten Stadterweiterung der Wetzlarer Altstadt. Hier befand sich das Hospital zum Heiligen Geist mit einer Kapelle, die 1755 abgerissen und in den Folgejahren durch die heutige Hospitalkirche ersetzt wurde. Das Hospital, welches die Kirche umgab, wurde 1944 zerstört. Anschließend wurde der heutige Anbau, der heute die Diakonie beherbergt, errichtet. Zwischen Haarplatz und Langgasse befinden sich noch zwei weitere Gebäude, von denen eines einen gastronomischen Betrieb beherbergt, der jedoch zum Haarplatz hin keine Außenflächen besitzt. An der Lahn wurde in den letzten Jahren ein gastronomischer Betrieb samt Biergarten und Spielfläche errichtet.

Die eigentliche Hauptfläche des Haarplatzes dient als Parkplatz, der seit jeher für die Besucher der Geschäfte in der Langgasse genutzt wird. Die Langgasse, selbst einst die beliebteste Einkaufsstraße in Wetzlar, leidet mittlerweile unter hohem Leerstand und dem Fehlen von qualitativ hochwertigen Angeboten.

Ein qualitätsvoller städtischer Platz konnte aufgrund der Parkplatznutzung bisher nicht realisiert werden.

Ziel ist es daher, durch Nutzung intelligenter Parklösungen mehr Raum für den Haarplatz zu

schaffen, die städtebaulichen Möglichkeiten zusätzlicher Bebauung zu überprüfen und die Freiräume hochwertiger zu gestalten. Gerade die Situation, dass sich hier bereits zwei gastronomische Betriebe befinden, bietet Chancen, diesen Bereich intensiver zu nutzen.

Ziel der Entwicklung des Haarplatzes muss sein, den Platz hinsichtlich seiner äußeren Gestaltung und seiner Aufenthaltsqualität aufzuwerten. Hierbei sind folgende Punkte zu beachten:

- Schaffung von intelligenten Parkraumlösungen
- Aufwertung der Oberflächen – tlw. Rückbau der großen Asphaltfläche
- Prüfung der Potentiale weiterer Bebauung
- Lösung für die angstraumbehaftete Unterführung
- Aufwertung des „grünen Hangs“ unterhalb des Karl-Kellner-Rings oder Schaffung einer neuen Raumkante
- Betonung der Hospitalkirche als Identifikationspunkt des Viertels
- Anbindung des Haarplatzes an das Lahnufer
- Integration des neu errichteten Biergartens in die Gesamtkonzeption
- Wegeführung des Radweges R7 und ggf. Schaffung von entsprechender Infrastruktur
- Gemeindezentrum Hospitalkirche
- Bereitstellung von Außengastronomieflächen



Haarplatz



Haarplatz vom Karl-Kellner-Ring aus

III. Finanzierung

Geschätzte Gesamtkosten	360.000 €
Förderfähige Kosten (Stadtumbau)	360.000 €
Förderpriorität	2

I. Eckdaten

Einzelmaßnahmenbezeichnung	Gestaltungskonzept Öffentlicher Raum: Freiflächen und Plätze
Einzelmaßnahmenummer	21
Durchführungszeitraum	2018
Träger der Einzelmaßnahme	Stadt Wetzlar
Eigentümer der Einzelmaßnahme	Stadt Wetzlar
Nutzer der Einzelmaßnahme	Öffentliche Nutzung

II. Projektbeschreibung:

Im Untersuchungsgebiet herrschen qualitative und quantitative Mängel an attraktiven öffentlichen Räumen, welche den Bewohnern zur Verfügung stehen. Im gesamten Untersuchungsgebiet fehlt es an städtebaulich gut gestalteten Freiflächen mit hoher Aufenthaltsfunktion. Platz-/Freiflächen sind aufgrund fehlender räumlicher Fassung als solche nicht zu erkennen (z.B.: Buderusplatz). Die Aufenthaltsqualität leidet durch hohe Verkehrsbelastung, die Breite von Gehwegen ist aufgrund überdimensionierter Straßenräume teilweise eingeschränkt (Kapitel 4.3).

Aufgrund der Bedeutung von öffentlichen Räumen für die Standortqualität des Fördergebiets und das Wohnumfeld soll im Rahmen des Stadtbbaus auch das Potential der Kleinstplätze im Gebiet erschlossen werden. Vorhandene Straßenaufweitungen und Kreuzungsbereiche sollen daher aufgewertet und als kleine Aufenthaltsbereiche gestaltet werden. Mithilfe von zeit- und bedarfsgemäßem Mobiliar, raumbildenden Elementen sollen Begegnungs- und Kommunikationsräume geschaffen werden.



Altstadteingang Langgasse



Karl-Kellner-Ring



Neustadt

III. Finanzierung

Geschätzte Gesamtkosten	12.500 €
Förderfähige Kosten (Stadtumbau)	12.500 €
Förderpriorität	1

I. Eckdaten

Einzelmaßnahmenbezeichnung	Neugestaltung Lahnuferweg
Einzelmaßnahmenummer	22
Durchführungszeitraum	2021
Träger der Einzelmaßnahme	Stadt Wetzlar
Eigentümer der Einzelmaßnahme	Stadt Wetzlar
Nutzer der Einzelmaßnahme	Öffentliche Nutzung

II. Projektbeschreibung:

Durch die Maßnahme 19 „Freiflächengestaltung, Erschließung und Neugestaltung entlang der Lahn und teilweise Grunderwerb“ wird ein wesentlicher Beitrag zur Erlebbarkeit des innerstädtischen Freiraums und insbesondere des Lahnufers geleistet.

Durch eine einheitliche Gestaltung und der durchgängigen Wegeverbindung entlang des Lahnufers sollen die innerstädtischen Quartiere besser miteinander verknüpft werden. Die Lahn mit einem wahrnehmbar einheitlich gestalteten

Lahnuferweg soll stärker als verbindendes Element wahrgenommen und als innerstädtischer Naherholungsraum nutzbar gemacht werden. Eine Erhöhung der Lebensqualität und des touristischen Angebots geht damit einher.

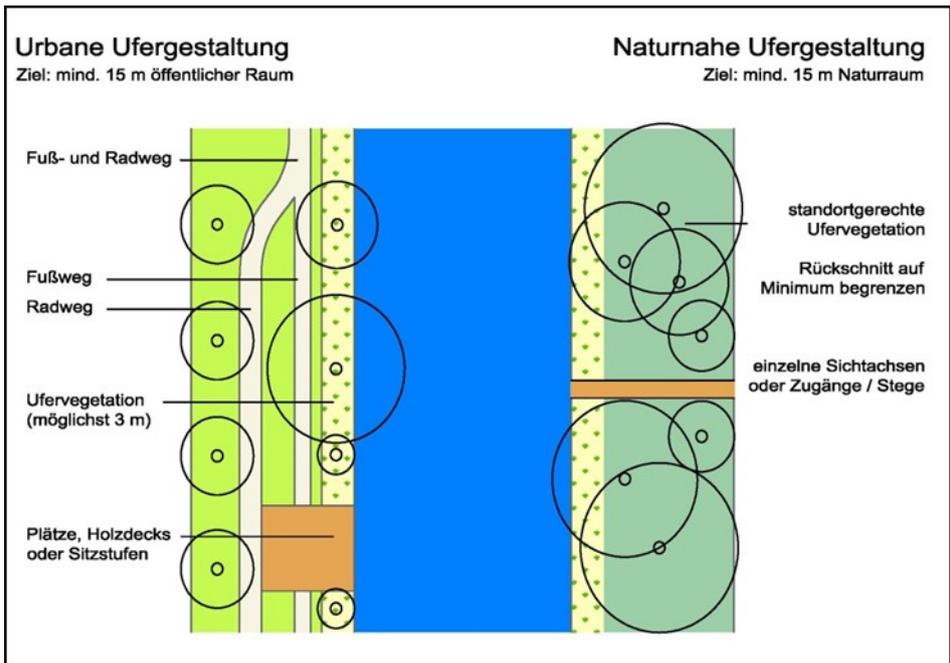
Die Stadt Wetzlar hat die zum Lückenschluss benötigten Flächen von privaten Eigentümern bereits vor Aufnahme ins Förderprogramm 2015/2016 angekauft.



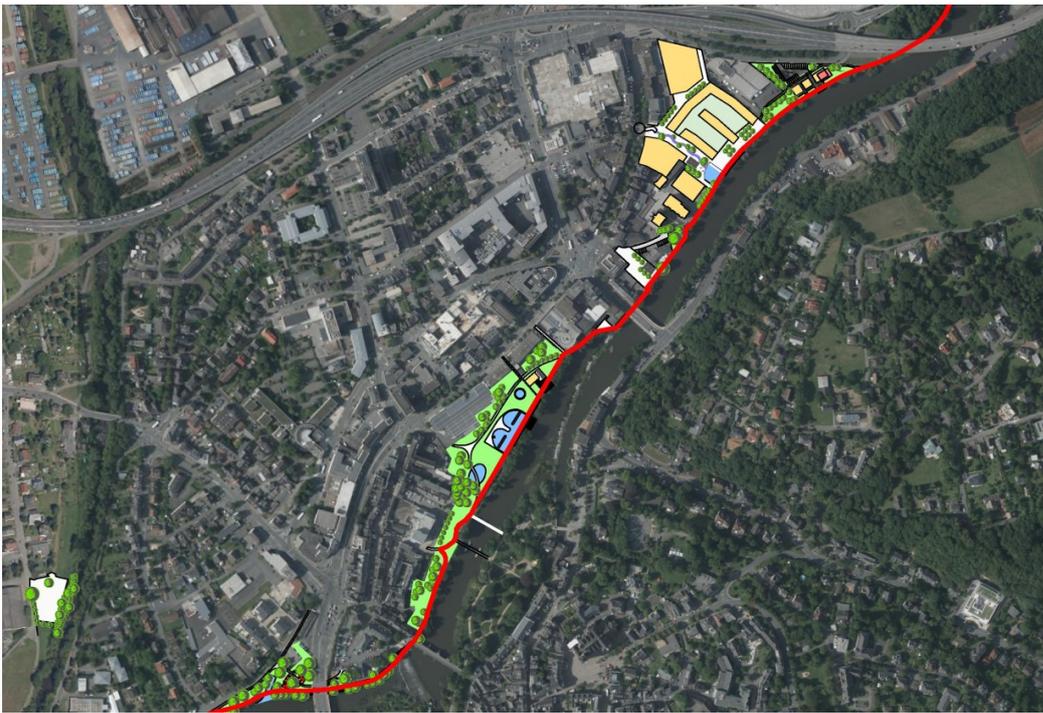
Unterhalb des Haarplatzes



Bereich Brückenstraße



Bildquelle: Stadt Wetzlar



Bildquelle: Stadt Wetzlar

III. Finanzierung

Geschätzte Gesamtkosten	180.000 €
Förderfähige Kosten (Stadtumbau)	180.000 €
Förderpriorität	1

I. Eckdaten

Einzelmaßnahmenbezeichnung	Fortführung Radwege
Einzelmaßnahmenummer	23
Durchführungszeitraum	2021
Träger der Einzelmaßnahme	Stadt Wetzlar
Eigentümer der Einzelmaßnahme	Stadt Wetzlar
Nutzer der Einzelmaßnahme	Öffentliche Nutzung

II. Projektbeschreibung:

Im Fördergebiet bewegen sich die Radfahrer meist gemeinsam mit dem motorisierten Individualverkehr auf der Fahrbahn.

Der investive Ausbau des Radwegenetzes trägt zur Förderung der umweltfreundlichen Nahmobilität bei.

„Verbesserung der Fahrradweganbindung Richtung Altstadt über die Hausertorstraße“

Die Stadt Wetzlar beabsichtigt in den kommenden Jahren, das im Interesse des Klimaschutzes verfolgte Ziel der Stärkung der umweltgerechten Nahmobilität durch Förderung des Rad- und Fußverkehrs sowie des ÖPNV mit Hilfe der Erstellung eines Rad- und Fußverkehrskonzepts voranzubringen. Einen entsprechenden Beschluss hat die Stadtverordnetenversammlung am 20. Juni 2017 gefasst.

III. Finanzierung

Geschätzte Gesamtkosten	40.000 €
Förderfähige Kosten (Stadtumbau)	40.000 €
Förderpriorität	1

I. Eckdaten

Einzelmaßnahmenbezeichnung	Erstellung Rahmenplan Lahnufer
Einzelmaßnahmennummer	24
Durchführungszeitraum	2018
Träger der Einzelmaßnahme	Stadt Wetzlar
Eigentümer der Einzelmaßnahme	Stadt Wetzlar
Nutzer der Einzelmaßnahme	Öffentliche Nutzung

II. Projektbeschreibung:

Die Stadt Wetzlar hat sich sehr stark von den Uferbereichen weg entwickelt. Die Lahn ist vom Gebiet schwer erreichbar und die Zuwege wenig attraktiv gestaltet. In Zukunft soll für die Stadt Wetzlar das Potential Wasser und Ufer besser genutzt werden.

Vor diesem Hintergrund hat die Stadt Wetzlar in den letzten Jahren (2015-2018) ein Konzept zur Integration der innerstädtischen Wasserläufe (KIWA) in einem partizipatorischen Prozess erarbeitet. Das Konzept befindet sich aktuell im Beschlussgang.

Vorrangiges Ziel des Konzeptes ist es, neben der Entwicklung von Leitbildern für die Entwicklung der Uferbereiche und der Herausarbeitung von Maßnahmen von gesamtstädtischer Bedeutung, einen Interessensausgleich zwischen den unterschiedlichen Nutzungsansprüchen, insbesondere zwischen urbaner Entwicklung und Naturschutzziele, zu erreichen.

Die komplexe Gemengelage zwischen übergeordneten Planungen (Einhaltung der Wasserrahmenrichtlinie, Entwicklung von Biotopen) und der Wunsch nach Schaffung von Geh- und Radwegen, sowie das Ausüben von Wassersport und Angeln führen dementsprechend zu einem Konfliktpotential. Dieses verstärkt sich in dem sensiblen Bereich des Stadtumbaugebiets.

Das Kiwa-Konzept umgreift sämtliche Wasserläufe der Lahn und Dill auf städtischer Gemarkung. Insgesamt wurden 620 Anregungen in öf-

fentlichen Workshops bewertet und in einen Katalog von Projektvorschlägen für Maßnahmen von gesamtstädtischer Bedeutung zusammengeführt.

Hierunter fallen:

- Ausbau eines Lahnuferweges vom Haarplatz bis zum neuen Quartier Bahnhofstraße / ehemals Lahnhofareal, (1. Abschnitt parallel zur Hintergasse erfolgt im Stadtumbau)
- Gestaltung von Freiräumen an der Lahn im Bereich Lahnhof
- Umbau des Freibades in ein Naturfreibad

Der Rahmenplan soll die vorhandenen Konzepte mit Blick auf die Umsetzung zusammenführen und weiter konkretisieren. So sollen beispielsweise gestalterische Standards für den öffentlichen Raum zwischen der Lahn und dem Karl-Kellner-Ring erarbeitet werden. Themen wie Beleuchtung, Oberflächenmaterial und Möblierung sollen für das Gebiet insgesamt festgelegt werden, so dass im Zuge der schrittweisen Umsetzung ein einheitliches Gestaltungsbild unter Berücksichtigung der individuellen Charaktere von Straßen und Plätzen erreicht wird.

Durch die Gestaltung von Wegen und Plätzen soll insbesondere eine attraktive Vernetzung zwischen Lahn und Karl-Kellner-Ring erfolgen.

Darüber hinaus sollen auch Aussagen zur Bebauung entlang des Lahnweges und Karl-Kellner-Ring getroffen werden. Die bisherige Bebauung hat teilweise einen Hinterhofcharakter mit

Garagen und offenen Stellplätzen. Auch Nachverdichtungspotentiale sollen planerisch unter

Berücksichtigung der Transformation des Lahnufers vorgedacht werden



Infrastruktur am Haarplatz



Gebäudeansicht aus Richtung Lahn



Nachverdichtungspotentiale



Quartierseingänge



tlw. Gestaltungsdefizite im öffentlichen Raum



III. Finanzierung

Geschätzte Gesamtkosten	80.000 €
Förderfähige Kosten (Stadtumbau)	80.000 €
Förderpriorität	1

I. Eckdaten

Einzelmaßnahmenbezeichnung	Wettbewerb, Planung und Bau „Neue Fußgängerbrücke Colchester-Anlage“
Einzelmaßnahmennummer	25
Durchführungszeitraum	2021-2024
Träger der Einzelmaßnahme	Stadt Wetzlar
Eigentümer der Einzelmaßnahme	Stadt Wetzlar
Nutzer der Einzelmaßnahme	Bürger

II. Projektbeschreibung:

Auszug Kiwa:

Die Entwicklungen im Bereich des Freibades und die Aussicht, dass dieser Bereich in den kommenden Jahren umgestaltet wird und sich zukünftig für große Teile des Jahres für alle Bürger öffnen wird lädt, auch zu Überlegungen ein, die Grünfläche an der Hintergasse mit in die Überlegungen einzubeziehen. Das gesamte neu gestaltete Gelände könnte dann über eine dauerhafte Brücke anstelle der jetzigen temporären

Pontonbrücke ganzjährig mit der Colchester-Anlage verbunden und somit zu einem großen innerstädtischen Park am Lahnufer werden.

Um die Baukultur zu steigern, ist es vorgesehen einen Ideenwettbewerb durchzuführen, der sowohl die Positionierung der Brücke als auch deren Gestaltung / Konstruktionsart festlegt.

Die schwimmende Pontonbrücke könnte dann an einer anderen Stelle im Stadtgebiet wieder eingesetzt werden.



III. Finanzierung

Geschätzte Gesamtkosten	800.000 €
Förderfähige Kosten (Stadtumbau)	800.000 €
Förderpriorität	2

I. Eckdaten

Einzelmaßnahmenbezeichnung	Sanierung Haus der Jugend, Hauserstraße
Einzelmaßnahmennummer	26
Durchführungszeitraum	2018-2025
Träger der Einzelmaßnahme	Jugendamt der Stadt Wetzlar
Eigentümer der Einzelmaßnahme	Stadt Wetzlar
Nutzer der Einzelmaßnahme	Familien, Jugendliche und junge Erwachsene

II. Projektbeschreibung:

Das „Haus der Jugend“ befindet sich bereits seit 45 Jahren am Standort in der Hauser Gasse 26 in einem denkmalgeschützten Gebäude aus dem Ende des 17. Jahrhunderts. Es bildet die zentrale und älteste Anlaufstelle für Jugend- und Sozialarbeit in der Kernstadt und strahlt in die angrenzenden Stadtteile aus. Es zeichnet sich durch eine hervorragende Lage aus, was mit einer fußläufigen Erreichbarkeit, einer geringen Hemmschwelle für die Zielgruppe, einer wohlwollenden Nachbarschaft und großzügige Freiflächen einhergeht.

Bauliche Mängel / Ausstattungsmängel:

Die wirtschaftliche Herausforderung zur Fortführung der etablierten Einrichtung liegt zum einen in der jetzt notwendigen Sanierung, aufgrund der 1986 durchgeführten Sanierung der Außenfassade und zum anderen in der Modernisierung der Immobilie. Die Modernisierung ist notwendig, um die heutigen gesetzlichen Mindestanforderungen –Brandschutz / Barrierefreiheit- an ein öffentliches Gebäude zu erfüllen.

Darüber hinaus ist das Haus in den Jahrzehnten der Nutzung immer wieder an den Bedarf der Jugendlichen und der Familien angepasst worden. Die Nachfrage nach gemeinsamen Kochaktivitäten (die Jugendlichen lernen, sich gesund und vitaminreich zu ernähren) spielt neben Freizeitaktivitäten (Spielen im Garten) und handwerklichen Arbeiten eine immer stärkere Rolle. Vor diesem Hintergrund soll die Grundrissituation im Erdgeschoss angepasst werden. Das Obergeschoss soll mit einem Aufzug erschlossen

werden und einen zweiten Rettungsweg erhalten.

Vorgesehene bauliche Maßnahmen:

- Einfriedung/Grundstückgrenzen:
- Sicherung der Hangmauern zum Schutz des Gebäudes und des Nachbargebäudes
- Denkmalgeschütztes Wohngebäude:
- Grundhafte Sanierung der Außenfassade
- Herstellung Barrierefreiheit:
- Neubau behindertengerechte Toilettenanlage, Aufzug für das 1. Obergeschoss
- Herstellung Brandschutz:
Zweiter Rettungsweg, Nachrüstung Rauchmelder
- Freianlage/Garten:
- Neugestaltung der Freifläche mit Spiel-, Sitz- und Grillbereich
- Nebenanlage:
- Neuerrichtung der provisorischen Künstlerwerkstatt / Töpferei

Bereits in 2013 wurde ein Kurzgutachten ausschließlich unter Berücksichtigung von Maßnahmen zur Sicherung des denkmalgeschützten Hauptgebäudes beauftragt. Die geschätzten Kosten für die nachhaltige Sicherung der Gebäudehülle (inklusive Modernisierung Heizung und Elektro) betragen rd. 1,25 Mio. EUR. Eine Konkretisierung der Planung wurde aufgrund der aus der Grobkostenschätzung hervorgegangenen Kosten nicht weiter beauftragt. Mit Hilfe dieses Förderprogramms soll eine Konkretisierung der Planung als auch die spätere Umsetzung der baulichen Maßnahmen erfolgen. Folgende

Schritte sind nach einer Förderzusage vorgesehen:

- Beauftragung Planungsleistung
- Beauftragung Sanierungskonzept
- Beauftragung Freiraumkonzept / Wand- und Mauerwerksscheiben

- Beauftragung Brandschutzkonzept
- Beauftragung Restaurator (denkmalpflegerisches Gutachten)
- Beauftragung Statik



III. Finanzierung

Geschätzte Gesamtkosten	2.200.000 €
Förderfähige Kosten (Stadtumbau)	Förderung über Investitionspakt „Soziale Integration im Quartier“ ; 2017 bereits bewilligt
Förderpriorität	1

I. Eckdaten

Einzelmaßnahmenbezeichnung	„Toilette für alle“
Einzelmaßnahmennummer	27
Durchführungszeitraum	2018
Träger der Einzelmaßnahme	Stadt Wetzlar
Eigentümer der Einzelmaßnahme	Stadt Wetzlar
Nutzer der Einzelmaßnahme	Öffentliche Nutzung

II. Projektbeschreibung:

Im gesamten Quartier gibt es nur zwei öffentlich zugängliche Toilettenanlagen. Im Erdgeschoss des Herkules Centers befindet sich eine Toilette, die allerdings an die Öffnungszeiten des Einkaufszentrums gebunden ist. Das Café Franz in der Langgasse 2 und die Wetzlarer Tafel in der Bahnhofstraße beteiligen sich an der Aktion „Die netten Toiletten in Wetzlar“, sind allerdings nicht rund um die Uhr begehbar.

Es gibt keine öffentlichen Toiletten für Menschen mit komplexer Behinderung. Dies betrifft vor allem Menschen mit Querschnittslähmung, Schädel-Hirn-Trauma, angeborener schwerer Behinderung oder Multipler Sklerose. Auch ältere Menschen, die pflegebedürftig oder dement sind, brauchen spezielle Hilfe.

Mit der Installation der „Toilette für alle“ wird auch Menschen mit schweren und mehrfachen Behinderungen ermöglicht, am öffentlichen Leben teilzunehmen. Die Toilette soll in der zentralen Achse – Bahnhofstraße - des Gebiets eingerichtet werden.

Hintergrund:

Seit 2009 gilt in Deutschland die UN-Konvention über die Rechte von Menschen mit Behinderung.

Dieses Gesetz fordert, dass die Betroffenen gleichberechtigt am gesellschaftlichen Leben teilhaben können - egal wie schwer ihre Behinderung ist. Deutschland hat sich damit verpflichtet, bestehende Gesetze dahingehend anzupassen, dass Menschen mit Behinderung die gleichen Rechte in Bildung, Arbeit und kulturellem Leben erhalten wie Menschen ohne Behinderung. Über den verbreiteten Integrationsgedanken hinaus fordert die Konvention die soziale Inklusion: Jede Person muss in vollem Umfang an der Gesellschaft teilhaben und dabei Unabhängigkeit und Autonomie wahren können. (Quelle: <http://www.toiletten-fuer-alle.de/das-projekt.html>)

In einer "Toilette für alle" finden Menschen mit schweren Behinderungen alles, was sie für ihre persönliche Hygiene brauchen. Die Toilettenräume sind groß genug, es gibt eine Liege und einen Personen-Lifter. Der Lifter befördert rückenschonend Kinder, Jugendliche und Erwachsene sicher vom Rollstuhl auf das WC oder die Liege. Dort liegen sie bequem, während die Begleitperson die Inkontinenzeinlage wechselt. (Quelle: <http://www.toiletten-fuer-alle.de/das-projekt.html>)

III. Finanzierung

Geschätzte Gesamtkosten	40.000 €
Förderfähige Kosten (Stadtumbau)	40.000 €
Förderpriorität	1

I. Eckdaten

Einzelmaßnahmenbezeichnung	Sichern, Stärken und Entwickeln der grünen und blauen Infrastruktur
Einzelmaßnahmennummer	28
Durchführungszeitraum	2022
Träger der Einzelmaßnahme	Stadt Wetzlar
Eigentümer der Einzelmaßnahme	Stadt Wetzlar
Nutzer der Einzelmaßnahme	Öffentliche Nutzung

II. Projektbeschreibung:

Die Colchester-Anlage ist eine der größten innerstädtischen Erholungsflächen an der Lahn. Es gilt die Erholungsfunktion in Einklang mit Umwelt- und Naturschutz zukunftssträftig zu entwickeln und Zugänglichkeit für die Bewohner und Besucher des Untersuchungsgebietes weiterhin zu gewährleisten und zu verbessern (siehe Maßnahme 25).

Ziel ist es, die verschiedenen Anforderungen in einem Gesamtkonzept für die Colchester-Anlage, die Lahn und Lahnufer als grüne und blaue Infrastruktur für die Steigerung der Lebensqualität und der biologischen Vielfalt zusammenzuführen. Ziel des Konzeptes ist die naturverträgliche Nutzung der Frei- und Grünflächen sowie der Lahn und ihrer Ufer unter Beachtung der Lage im Landschaftsschutz- und Überschwemmungsgebiet zu entwickeln.



III. Finanzierung

Geschätzte Gesamtkosten	100.000 €
Förderfähige Kosten (Stadtumbau)	100.000 €
Förderpriorität	2

8 STEUERUNG UND FINANZIERUNG DES STADTUMBAUS

8.1 KOSTEN- UND FINANZIERUNGSÜBERSICHT



Stadtumbau in Hessen - Wetzlar "Quartiere an der Lahn"

Kosten- und Finanzierungsübersicht (Stand August 2018)

Anlage zum IHK

Maßnahme	Plan Nr.	Kosten ansatz	Kosten	davon förderfähig im Stadtumbau	Kosten- art	Priorität* Antragstellung	Umsetzung im Jahr									
							2016/2017	2018	2019	2020	2021	2022	2023	2024	2025	2026-2029
Übergreifende Maßnahmen																
Erstellung Integriertes Handlungskonzept			47.000 €	47.000 €	I.	1	30.000 €	17.000 €								
Stadtumbaumanagement			348.000 €	348.000 €	II.	1	14.000 €	35.500 €	35.500 €	35.500 €	35.500 €	35.500 €	35.500 €	35.500 €	35.500 €	50.000 €
Öffentlichkeitsarbeit und Partizipation			45.000 €	45.000 €	IV.	1	5.000 €	5.000 €	5.000 €	5.000 €	5.000 €	5.000 €	5.000 €	5.000 €	5.000 €	
Beitrag Kompetenzzentrum			112.500 €	112.500 €	II.	1	12.500 €	12.500 €	12.500 €	12.500 €	12.500 €	12.500 €	12.500 €	12.500 €	12.500 €	
Anreizprogramm	9		270.000 €	270.000 €	XVII.	2			30.000 €	30.000 €	30.000 €	30.000 €	30.000 €	30.000 €	30.000 €	60.000 €
Neugestaltung Straßenräume (Langgasse, Bahnhofstraße, Inselstraße und Eduard-Kaiser-Straße, Moritz-Hensoldt-Straße und Seibertstraße, Karl-Kellner-Ring, Hausertorstraße)																
Neunutzungskonzepte/Machbarkeitsstudien	5 a-e		5.800.000 €	2.700.000 €	VII.	1			500.000 €	500.000 €	400.000 €	400.000 €	400.000 €	400.000 €	400.000 €	100.000 €
Verkehrskonzept	7		50.000 €	50.000 €	I.	2		10.000 €	10.000 €	10.000 €	10.000 €					
Fortschreibung Parkraumkonzept	10		50.000 €	50.000 €	I.	1		50.000 €								
Beleuchtungskonzeption und Illumination	11		25.000 €	20.000 €	I.	2		20.000 €								
Gestaltungskonzept öffentlicher Raum: Freiflächen und Plätze	14		12.500 €	12.500 €	I.	1		12.500 €								
Erstellung Rahmenplan Lahnufer	21		12.500 €	12.500 €	I.	1		12.500 €								
Erstellung Rahmenplan Lahnufer	24		80.000 €	80.000 €	I.	1		80.000 €								
Einzelmaßnahmen (quartiersübergreifend)																
Verbesserung der Zuwegung zur Lahn	2		136.000 €	136.000 €	VIII.	1		36.000 €	50.000 €	50.000 €						
Ausbau und Erweiterung der wassersportgebundenen Nutzungen, Teilverlagerung	4		400.000 €	125.000 €	VIII.	2			25.000 €	100.000 €						
Umgestaltung Kreuzungsbereiche (Buderusplatz und Karl-Kellner-Ring)	6		1.755.000 €	1.755.000 €	VII.	1			500.000 €	500.000 €	755.000 €					
Umgestaltung unmaßstäblicher Bebauung	15		60.000 €	60.000 €	X.	2			15.000 €	15.000 €	15.000 €	15.000 €				
Schließen von Raumkanten	16		50.000 €	50.000 €	X.	2			10.000 €	10.000 €		10.000 €	10.000 €			
Freiflächengestaltung, Erschließung und Neugestaltung entlang der Lahn (und teilweise Grunderwerb)	19		2.385.000 €	2.385.000 €	V.+VIII.	1		500.000 €	500.000 €	500.000 €	500.000 €	385.000 €				
Neugestaltung Lahnuferweg	22		180.000 €	180.000 €	VIII.	1					180.000 €					
Fortführung Radwege	23		40.000 €	40.000 €	VIII.	1					40.000 €					
Wettbewerb "Neue Fußgängerbrücke Colchester-Anlage"	25		40.000 €	40.000 €	I.	2					40.000 €					
Planung und Bau "Neue Fußgängerbrücke Colchester-Anlage"	25		760.000 €	760.000 €	VIII.	2						160.000 €	300.000 €	300.000 €		
Bahnhofsquartier																
Rückbau Lahnhof	1		1.500.000 €	1.500.000 €	VI.	1					300.000 €	700.000 €	500.000 €			
Schaffung einer öffentlichen Zuwegung Parkhaus / Bahnhofstraße	3		20.000 €	20.000 €	VIII.	1		20.000 €								
Neubau Spielplatz / Quartiersplatz (incl. Grunderwerb)	8		700.000 €	700.000 €	V.+VIII.	2							400.000 €	300.000 €		
Gestaltungskonzept Randbebauung am Buderusplatz	13		7.500 €	7.500 €	I.	2		7.500 €								
Toilette für Alle	27		40.000 €	40.000 €	IX.	1		40.000 €								
Karl-Kellner-Ring																
Umbau vom Sportfreibad zum Naturfreibad	12		4.800.000 €	2.400.000 €	X.	1		509.000 €	3.300.000 €							
Projektinitiierung Quartier Idingstraße / Seibertstraße	17		15.000 €	15.000 €	I.	2		15.000 €								
Neugestaltung Haarplatz	20		360.000 €	360.000 €	VIII.	2								180.000 €	180.000 €	
Langgasse																
Aufwertung Altstadteingänge	18		70.000 €	70.000 €	VIII.	2			70.000 €							
Östlich der Lahn																
Sanierung Haus der Jugend, Hauserstraße	26		2.200.000 €	0 €												
Sichern, Stärken und Entwickeln der grünen und blauen Infrastruktur	28		100.000 €	100.000 €	VIII.	2					100.000 €					
Gesamtinvestitionen			22.471.000 €													
Gesamtsumme förderfähige Kosten im Stadtumbau				14.491.000 €			61.500 €	1.382.500 €	5.063.000 €	1.768.000 €	2.323.000 €	1.863.000 €	1.293.000 €	1.193.000 €	663.000 €	290.000 €

Priorität*: 1 = hohe Priorität / 2 = mittlere Priorität

8.2 ORGANISATIONS- UND BETEILIGUNGSSTRUKTUR

Lokale Partnerschaft

Als Begleitstruktur zur Vorbereitung und Umsetzung des Stadtumbaus im Fördergebiet „Quartiere an der Lahn“ wurde der Aufbau einer Lokalen Partnerschaft im August 2016 vom Magistrat der Stadt Wetzlar beschlossen.

Die Lokale Partnerschaft setzt sich aus Vertretern von Wirtschaft, Zivilgesellschaft und Verwaltung zusammen und versteht sich als Begleitstruktur, die regelmäßig oder bei Bedarf zusammenkommt und am Stadtumbauprozess beratend und initiiierend mitwirkt.

Mithilfe des Gremiums sollen die örtlichen Akteure in öffentlich-privater Partnerschaft eingebunden und vernetzt werden. Die Lokale Partnerschaft wurde innerhalb des ersten Programmjahres etabliert.

Das Begleitgremium setzt sich aus folgenden Mitgliedern zusammen:

- Bürgermeister der Stadt Wetzlar
- Fraktionsvorsitzenden der in der Stadtverordnetenversammlung vertretenen Parteien
- Lahn-Dill-Kreis
- Wetzlarer Wohnungsbaugesellschaft mbH
- Haus & Grund Wetzlar
- Diakonie Lahn Dill
- Industrie- und Handelskammer Lahn Dill
- Stadt-Marketing Wetzlar e.V.
- IG Langgasse
- Amt für Stadtentwicklung

Die erste Sitzung fand am 18.10.2017 statt. In dieser Sitzung wurden die Aufgabenbereiche der „Lokalen Partnerschaft“ vorgestellt und der Stand des IHKs besprochen.

Weitere Punkte waren:

- Ergebnisse der Bürgerbeteiligung
- Analysepläne und Maßnahmenplan
- Handlungsfelder und Entwicklungsziele

Die zweite Sitzung tagte am 8.05.2018. Innerhalb dieser Sitzung wurden die anstehenden

Projekte, das Anreizprogramm und die Jahresantragsstellung 2018 vorgestellt und besprochen.

Moderation: Stadtumbaumanagement

9 PLÄNE

Übersicht

9.1: Gebietseinteilung

9.2: Schwarzplan

9.3: Gebäudenutzung

9.4: Stadtgestalt

9.5: Grün- und Freiflächen

9.6: Verkehr

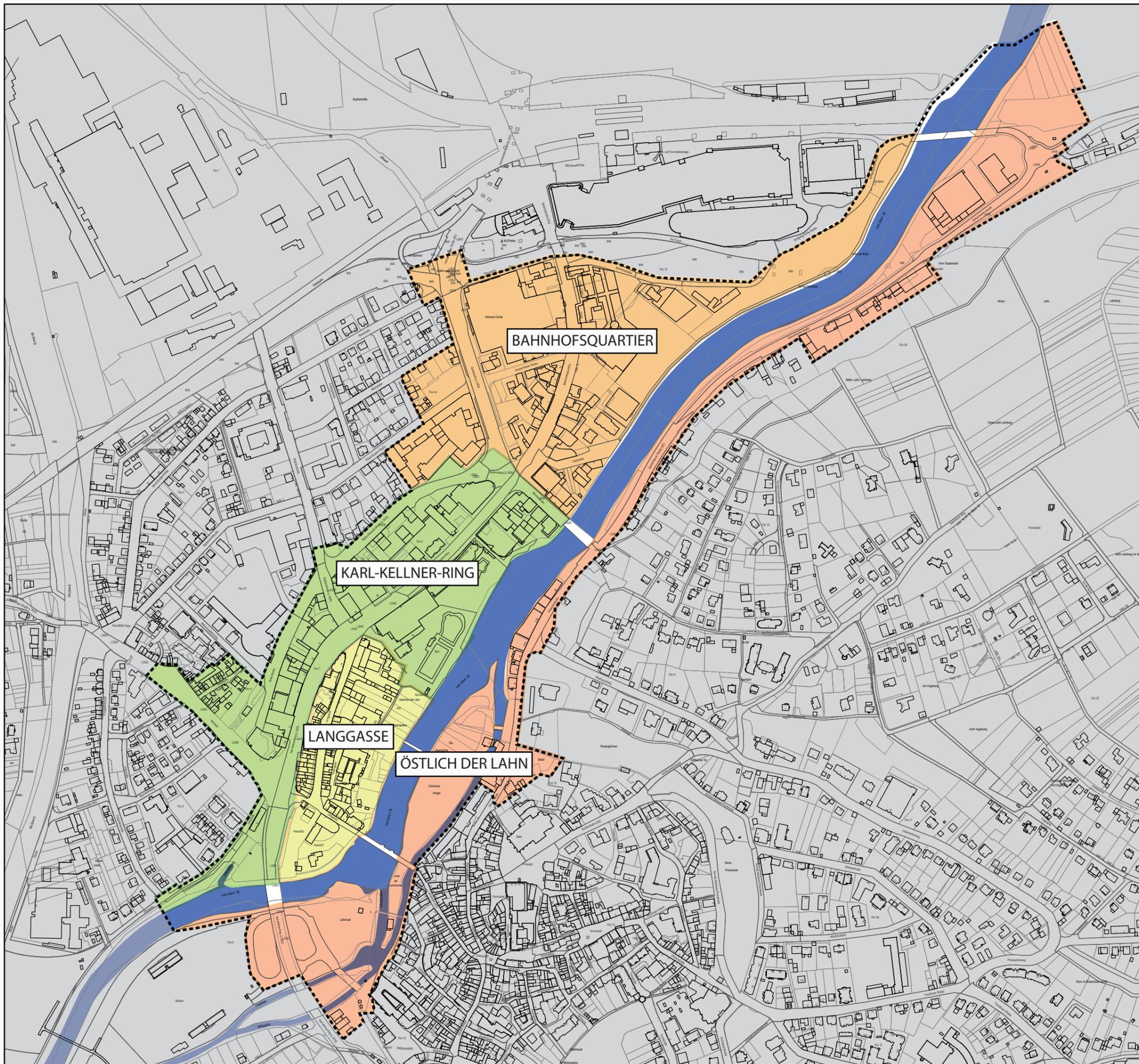
9.7: Maßnahmen und Projekte

9.8: Vorschlag zur Fördergebietsabgrenzung

Legende

- Wasser
- Bahnhofsquartier
- Karl-Kellner-Ring (
- Langgasse
- Östlich der Lahn

--- Untersuchungsgebiet (vorgeschlagene Erweiterung)



IHK Wetzlar „Quartiere an der Lahn“

Projekt
 Bestandsaufnahme und Analyse
 Bearbeitungsabschnitt
 Gebietseinteilung
 Planinhalt
 28100 Projektnummer Böhme Projektleitung MM / AH Bearbeitung
 AH Aug 18 Gez. / Datum Geprüft / Datum Freigegeben / Datum



Stadt Wetzlar
 Bauherr / Auftraggeber

Rittmannsperger Architekten
 GmbH
 Ludwigshöhestraße 9
 64285 Darmstadt
 Fon (06151) 96800 Fax 968012



Diese Zeichnung ist unser Eigentum und darf ohne unsere Genehmigung weder vervielfältigt oder verwendet werden, noch dürfen Mitteilungen, auch in Details, an Dritte Personen gemacht werden. (§ 1 vom 19.6.1901 + § 18 vom 7.6. 1909 Urhbergesetz)



Legende

- Gebäude
- Geltungsbereich (vorgeschlagene Erweiterung)

IHK WETZLAR „Quartiere an der Lahn“

Projekt
Bestandsaufnahme und Analyse
Bearbeitungsabschnitt

Schwarzplan
Planinhalt

28100 Böhme MM / AH
Projektnummer Projektleitung Bearbeitung

AH Aug 18 Gez. / Datum Geprüft / Datum Freigegeben / Datum

Stadt Wetzlar
Bauherr / Auftraggeber

Rittmannsperger Architekten
GmbH
Ludwigshöhstraße 9
64285 Darmstadt
Fon (06151) 96800 Fax 968012

STADT WETZLAR



Diese Zeichnung ist unser Eigentum und darf ohne unsere Genehmigung weder vervielfältigt oder verwertet werden, noch dürfen Mitteilungen, auch in Details, an dritte Personen gemacht werden. (§ 1 vom 19.6.1901 + § 18 vom 7.6. 1909 Urhebergesetz)

Legende

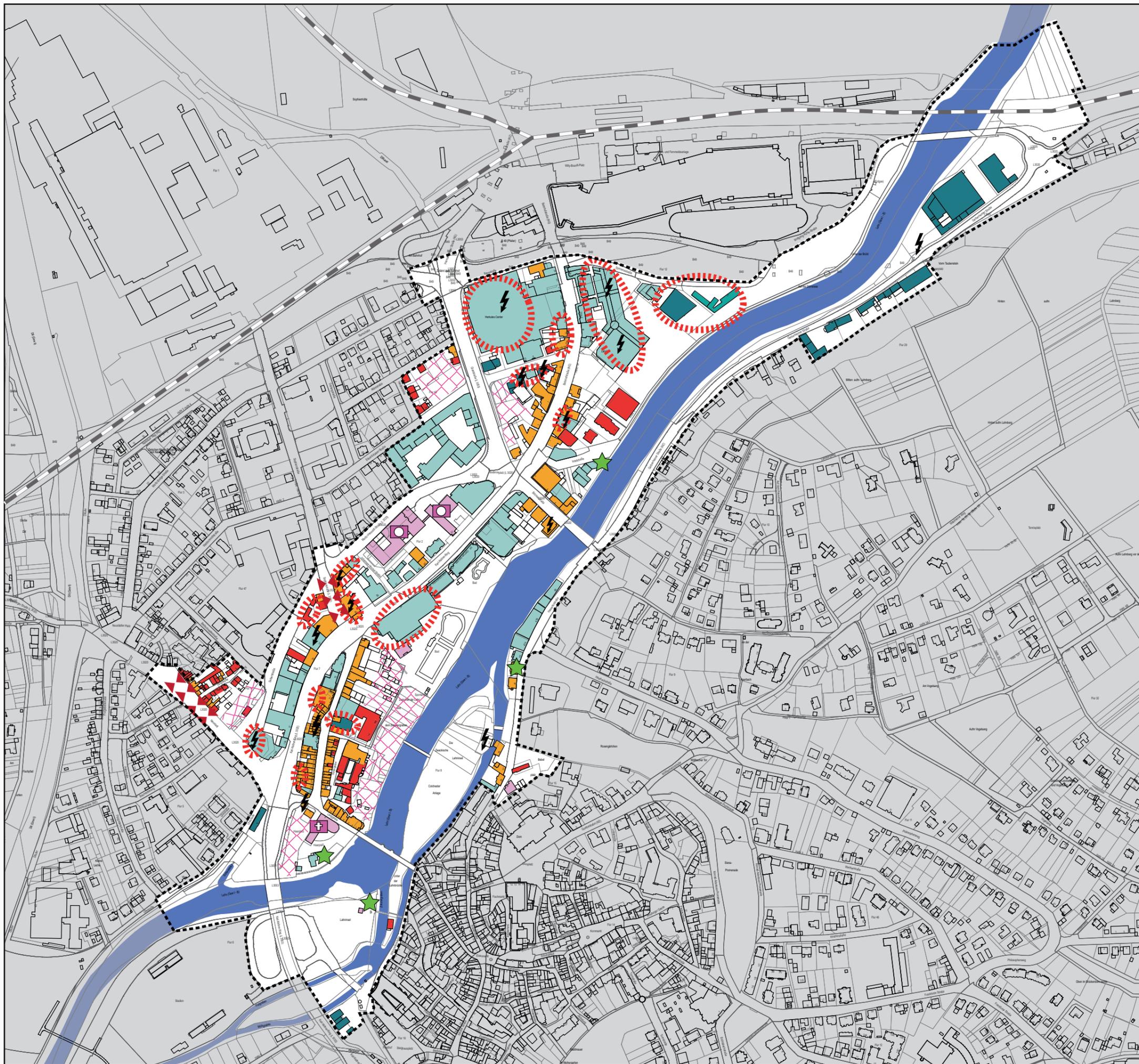
- Wasser
- reines Wohnen
- Mischung: Wohnen im OG
- Gewerbe
- Büro, Verwaltung, Einzelhandel und Dienstleistung
- öffentliche Nutzungen
- öffentliche Verwaltung
- + religiöse Einrichtung
- Untersuchungsgebiet (vorgeschlagene Erweiterung)
- Bahnlinie

Stärken / Potenziale

- gastronomische Nutzungen mit hoher Aufenthaltsqualität

Schwächen / Defizite

- tatsächlicher und augenscheinlicher Leerstand
- Nutzungskonflikt: Verkehr <--> Wohnen
- untergenutzte Bereiche, z.T. Baulücken
- negativ ausstrahlende Nutzungen



IHK WETZLAR „Quartiere an der Lahn“

Projekt
Bestandsaufnahme und Analyse
Bearbeitungsabschnitt
Gebäudenutzung
Planinhalt
28100 Projektnummer
Böhme Projektleitung
MM / AH Bearbeitung
AH Aug 18 Gez. / Datum
Geprüft / Datum
Freigegeben / Datum

Stadt Wetzlar
Bauherr / Auftraggeber

Rittmannsperger Architekten
GmbH
Ludwigshöhestraße 9
64285 Darmstadt
Fon (06151) 96800 Fax 968012

STADT WETZLAR

Diese Zeichnung ist unser Eigentum und darf ohne unsere Genehmigung weder vervielfältigt oder verwendet werden, noch dürfen Mitteilungen, auch in Details, an Dritte Personen gemacht werden. (51 vom 19.6.1901 + 518 vom 7.6. 1909 Urheberschutz)

Legende

- Denkmalzone
- Einzeldenkmal
- Wasser
- Untersuchungsgebiet (vorgeschlagene Erweiterung)

Stärken / Potenziale

- Baulücken und Brachflächen mit Entwicklungspotenzial
- raumwirksame Begrünung
- raumwirksame Bauwerke
- raumprägende Gebäudekanten
- Dominanten / Merkzeichen mit positiver Ausstrahlung

Schwächen / Defizite

- negativ ausstrahlende Bebauung ("Hinterhof")
- Dominanten / Merkzeichen
- unmaßstäbliche Bebauung
- überdimensionierter Straßenraum
- fehlende Raumkante
- Straßen und Plätze mit funktionalen bzw. gestalterischen Mängeln (Erneuerungsbedarf)
- öffentliche Räume mit geringer Aufenthaltsqualität und Gestaltungsdefiziten
- ungefasste Altstadteingänge



IHK WETZLAR „Quartiere an der Lahn“

Projekt
Bestandsaufnahme und Analyse
Bearbeitungsabschnitt
Stadtgestalt
Planinhalt
28100 Projektnummer
Böhme Projektleitung
MM / AH Bearbeitung
AH Aug 18 Gez. / Datum
Geprüft / Datum
Freigegeben / Datum

Stadt Wetzlar
Bauherr / Auftraggeber
Rittmannsperger Architekten
GmbH
Ludwigshöhstraße 9
64285 Darmstadt
Fon (06151) 96800 Fax 968012
STADT WETZLAR

Diese Zeichnung ist unser Eigentum und darf ohne unsere Genehmigung weder vervielfältigt oder verwendet werden, noch dürfen Mitteilungen, auch in Details, an Dritte Personen gemacht werden. (§ 1 vom 19.6.1901 + § 18 vom 7.6. 1909 Urhebergesetz)

Legende

- | | | | |
|--|--|--|-----------------------|
| | Öffentliches Grün | | Bahnlinie |
| | Wichtige private Grünflächen | | Spielplätze |
| | Fußgängerzone | | öffentliche Plätze |
| | Wasser | | Parkflächen |
| | Landschaftsschutzgebiet (LSG) | | Überschwemmungsgebiet |
| | Untersuchungsgebiet (vorgeschlagene Erweiterung) | | |

Stärken / Potenziale

- öffentliche Plätze mit guter Aufenthaltsqualität
- stadtbildprägende / markante Bäume und Alleen
- gute Zuwegung Lahnufer
- Freibad
- Anlegestellen Kanu (privat, öffentlich, Hobby)
- Ausblicke
- gute Erlebbarkeit der Lahn

Schwächen / Defizite

- fehlende Fußwegeverbindungen
- hoch verdichtete Bebauung mit mangelhaften Freiraumbereichen
- Stadträume mit Gestaltungsdefiziten
- ungelöste Nutzungskonflikte
- öffentliche Plätze ohne Aufenthaltsqualität
- versteckte Zuwegung Lahnufer
- mangelhafte Erlebbarkeit der Lahn
- fehlende Begrünung

IHK WETZLAR „Quartiere an der Lahn“

Projekt
Bestandsaufnahme und Analyse
Bearbeitungsabschnitt

Grün- und Freiflächen
Planinhalt

28100
Projektnummer

Böhme
Projektleitung

MM / AH
Bearbeitung

AH Aug 18
Gez. / Datum

Geprüft / Datum

Freigegeben / Datum

Stadt Wetzlar
Bauherr / Auftraggeber

Rittmannsperger Architekten
GmbH
Ludwigshöhestraße 9
64285 Darmstadt
Fon (06151) 96800 Fax 968012

STADT WETZLAR



Legende

- | | | | |
|--|--|--|-------------------|
| | Hauptverkehrsstraßen | | Lahnuferweg |
| | Nebenstraßen | | Radwegeverbindung |
| | Anliegerstraßen | | Einbahnstraßen |
| | Fußgängerzone | | Gegenverkehr |
| | Haltestelle Bus | | Ampel |
| | Haltestelle Citybus | | Bahnlinie |
| | Untersuchungsgebiet (vorgeschlagene Erweiterung) | | |

Stärken / Potenziale

- Verkehrsberuhigter Bereich
- Fußgängerquerungen
- Parkplätze in der Innenstadt
ständig und temporär
- Parkhaus
- straßenbegleitendes Parken
- gut gestaltete Parkplatzzflächen (geordnet und begrünt)

Schwächen / Defizite

- privates Parken durch hohe bauliche Dichte nur begrenzt möglich
- fehlende Wegeverbindung
- Unterführung, nicht barrierefrei
- Beeinträchtigung durch hohes Verkehrsaufkommen (Lärm, Staub, Immissionen)
- Barriere durch hohes Verkehrsaufkommen
- keine barrierefreie Querungsmöglichkeit
- Sanierungsbedarf Straße
- nicht gestaltete Parkplatzzflächen (nicht geordnet und/oder begrünt)



IHK WETZLAR „Quartiere an der Lahn“

Projekt
Bestandsaufnahme und Analyse
Bearbeitungsabschnitt

Verkehr
Planinhalt

28100
Projektnummer

Böhme
Projektleitung

MM / AH
Bearbeitung

AH Aug 18
Gez. / Datum

Geprüft / Datum

Freigegeben / Datum

Stadt Wetzlar
Bauherr / Auftraggeber

Rittmannsperger Architekten
GmbH
Ludwigshöhestraße 9
64285 Darmstadt
Fon (06151) 96800 Fax 968012

STADT WETZLAR



Diese Zeichnung ist unser Eigentum und darf ohne unsere Genehmigung weder vervielfältigt oder verwertet werden, noch dürfen Mitteilungen, auch in Details, an Dritte Personen gemacht werden. (§ 1 vom 19.6.1901 + § 18 vom 7.6.1909 Urhbergesetz)

Maßnahmen und Projekte

Legende

- Wasser
- Untersuchungsgebiet (vorgeschlagene Erweiterung)

Übergreifende Maßnahmen

- 5 ▬▬▬ Neugestaltung Straßenräume
- 7 Neunutzungskonzepte / Machbarkeitsstudien
- 9 Anreizprogramm (nicht verortet)
- 10 Verkehrskonzept (nicht verortet)
- 11 Fortschreibung Parkraumkonzept (nicht verortet)
- 14 Beleuchtungskonzeption und Illumination (nicht verortet)
- 21 Gestaltungskonzept öffentlicher Raum: Freiflächen und Plätze (nicht verortet)
- 24 Erstellung Rahmenplan Lahnufer (nicht verortet)

Einzelmaßnahmen (quartiersübergreifend)

- 2 ▶▶▶ Verbesserung der Zuwegung zur Lahn
- 4 ▬▬▬ Ausbau und Erweiterung Wassersport, Teilverlagerung
- 6 ▬▬▬ Umgestaltung Kreuzungsbereich (Verkehrssicherheit, Parkierung, Aufenthalt)
- 15 ▬▬▬ Umgestaltung unmaßstäblicher Bebauung
- 16 ▲▲▲ Schließen von Raumkanten
- 19 ✕ Freiflächengestaltung, Erschließung und Neugestaltung entlang der Lahn + teilweise Grunderwerb
- 22 ▬▬▬ Neugestaltung Lahnuferweg
- 23 ▬▬▬ Fortführung Radwege
- 25 ■ Wettbewerb, Planung und Bau "Neue Fußgängerbrücke Colchesteranlage"

Bahnhofsquartier

- 1 ■ Rückbau Lahnhof
- 3 ▶▶▶ Schaffung einer öffentlichen Zuwegung Parkhaus / Bahnhofstraße
- 8 ▬▬▬ Neubau Spielplatz / Quartiersplatz + Grunderwerb
- 13 ■ Gestaltungskonzept Randbebauung am Buderusplatz
- 27 ■ Toilette für Alle

Karl-Kellner-Ring

- 12 ■ Umbau vom Sportfreibad zum Naturfreibad
- 17 ▬▬▬ Projektinitiierung Quartier Idingstraße / Seibertstraße

Langgasse

- 18 ▬▬▬ Aufwertung Altstadtengänge
- 20 ■ Neugestaltung Haarplatz

Östlich der Lahn

- 26 ■ Sanierung Haus der Jugend, Hausergasse
- 28 ■ Sichern, Stärken und Entwickeln der grünen und blauen Infrastruktur

IHK WETZLAR „Quartiere an der Lahn“

Projekt
Bestandsaufnahme und Analyse
Bearbeitungsabschnitt

Maßnahmen und Projekte

Planinhalt

28100
Projektnummer

Böhme
Projektleitung

MM / AH
Bearbeitung

AH Aug 18

Gez. / Datum

Geprüft / Datum

Freigegeben / Datum

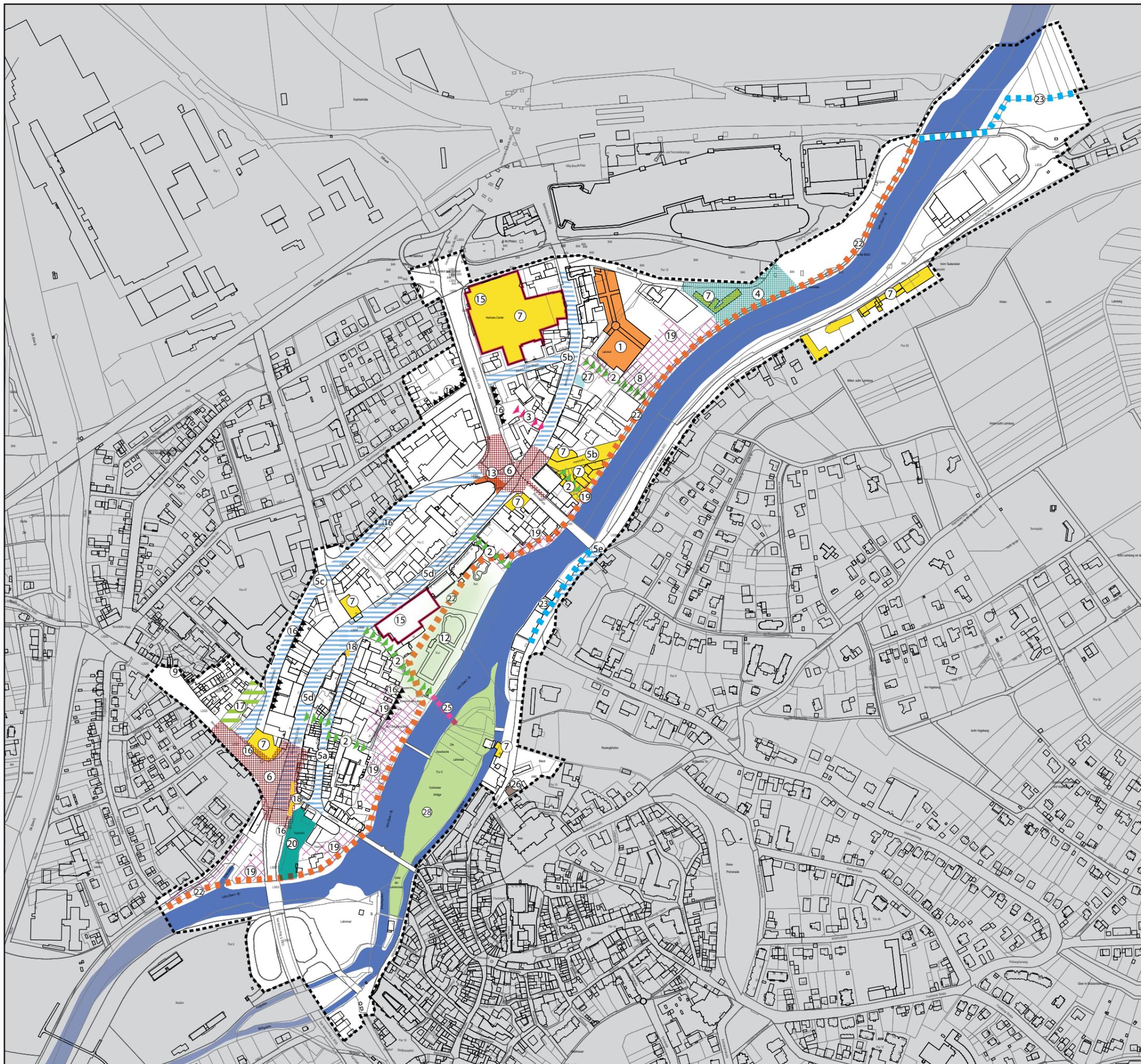
Stadt Wetzlar
Bauherr / Auftraggeber

Rittmannsperger Architekten
GmbH
Ludwigshöhestraße 9
64285 Darmstadt
Fon (06151) 96800 Fax 968012

STADT WETZLAR



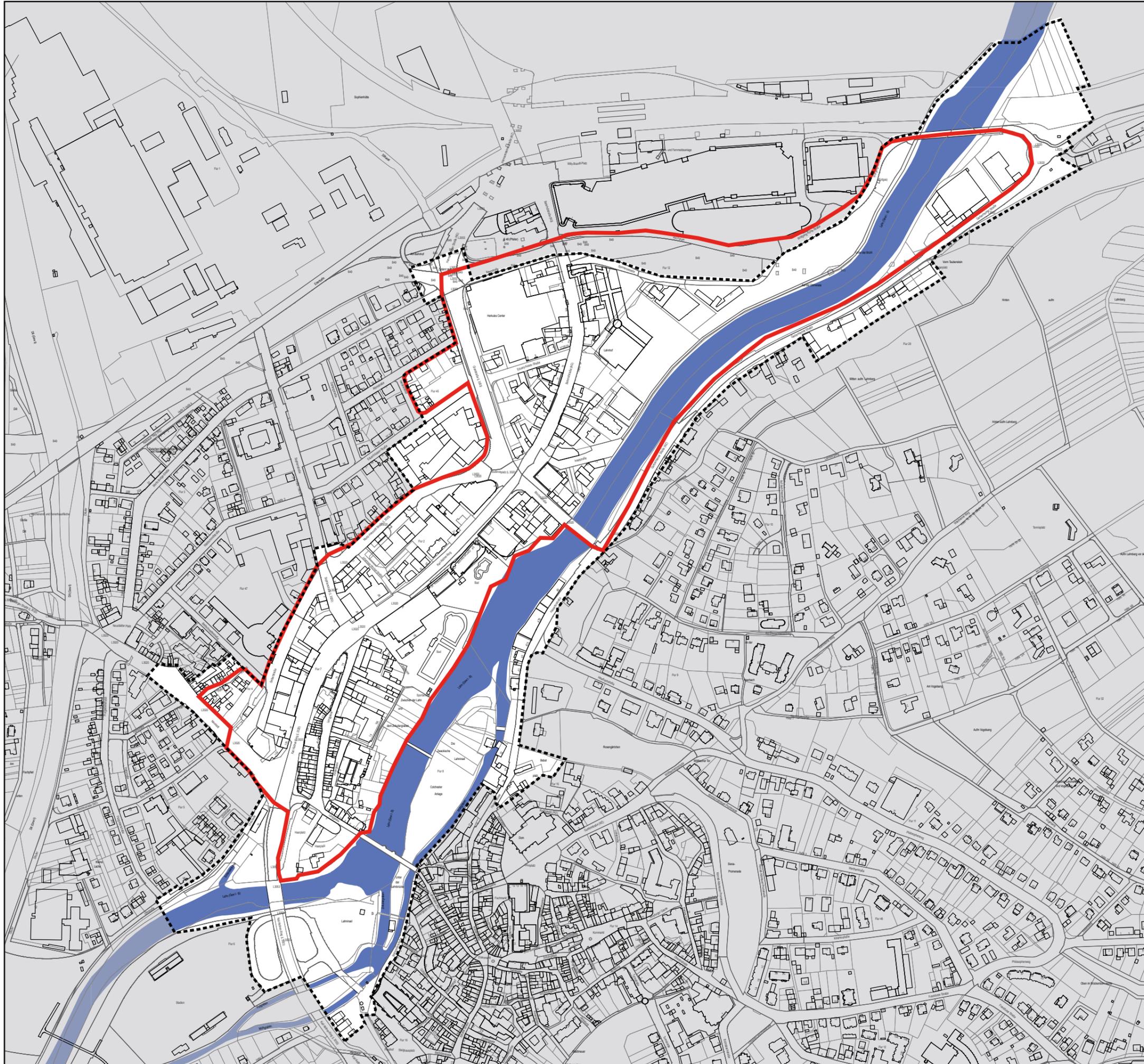
Diese Zeichnung ist unser Eigentum und darf ohne unsere Genehmigung weder vervielfältigt oder verwendet werden, noch dürfen Mitteilungen, auch in Details, an Dritte Personen gemacht werden. (§ 1 vom 19.6.1901 + § 18 vom 7.6.1909 Urhebergesetz)



Vorschlag zur Fördergebietsabgrenzung

Legende

- Untersuchungsgebiet zur Antragsstellung (17.10.2017)
- - - - - Vorgeschlagenes Fördergebiet



IHK Wetzlar „Quartiere an der Lahn“

Projekt

Bestandsaufnahme und Analyse

Bearbeitungsabschnitt

Vorschlag zur Fördergebietsabgrenzung

Planinhalt

28100
Projektnummer

Böhme
Projektleitung

MM / AH
Bearbeitung



AH Aug 18
Gez. / Datum

Geprüft / Datum

Freigegeben / Datum

Stadt Wetzlar
Bauherr / Auftraggeber

Wittmannsperger Architekten
GmbH
Luisenparkstraße 9
64285 Darmstadt
Fon: 06151 96800 Fax: 968012

Diese Zeichnung ist unser Eigentum und darf ohne unsere Genehmigung weder vervielfältigt oder verwendet werden, noch dürfen Mitteilungen, auch in Details, an Dritte Personen gemacht werden. (§ 1 vom 19.6.1901 + § 18 vom 7.6. 1909 Urhebergesetz)

10 QUELLEN

Amt für Bodenmanagement Marburg – Geschäftsstelle der Gutachterausschüsse (2015): Gewerberaum – Mietwertübersicht für die Bereiche Lahn-Dill-Kreis, Altkreis Biedenkopf, Wettenberg und Biebertal

BBSR – Bundesinstitut für Bau-, Stadt- und Raumforschung (2015): Wohnflächennachfrage in Deutschland bis 2030. Angerufen unter: <http://www.bbsr.bund.de/BBSR/DE/WohnenImmobilien/Wohnungsmarktprognosen/Fachbeitraege/Prognose2030/Prognose2030.html?nn=445310>. Zugriff: 31.03.2017

Bertelsmann Stiftung – Wegweiser Kommune (2017a): Demographiebericht Wetzlar. Abgerufen unter: <http://www.wegweiser-kommune.de/kommunale-berichte/demographiebericht>. Zugriff: 29.06.2017

Deutsche Marina Consult (2015): Maßnahmenkonzept zur qualitativen Verbesserung des Lahn-Kanutourismus in den LEADER-Regionen Lahn-Dill-Wetzlar und Gießener Land. http://www.lahnpark-mittelhessen.de/cms/show_content.php?content_id=12&lang=de. Zugriff: 03.08.2017

ECE Projektmanagement G.m.b.H. & Co. KG (o.J.): Forum Wetzlar. Abgerufen unter: [http://www.ece.de/center-projekte/shopping/?tx_eceprojects_detail\[project\]=33&tx_eceprojects_detail\[controller\]=Detail&tx_eceprojects_detail\[action\]=index&cHash=73cd63d5508ebaa365e09453c2cba19c](http://www.ece.de/center-projekte/shopping/?tx_eceprojects_detail[project]=33&tx_eceprojects_detail[controller]=Detail&tx_eceprojects_detail[action]=index&cHash=73cd63d5508ebaa365e09453c2cba19c). Zugriff: 03.07.2017

GMA Gesellschaft für Markt- und Absatzforschung mbH (2013): GMA Städteranking Einzelhandel. Die 50 attraktivsten deutschen Mittelstädte.

HA Hessen Agentur GmbH (2017): Hessisches Gemeindelexikon. Gemeindedatenblatt Wetzlar. Abgerufen unter: https://www.hessen-gemeindelexikon.de/gemeindelexikon_PDF/532023.pdf. Zugriff: 31.06.2017

Bertelsmann Stiftung – Wegweiser Kommune (2017b): Statistische Daten zu Wetzlar bzw. dem Lahn-Dill-Kreis. Abgerufen unter: <http://www.wegweiser-kommune.de/statistik>. Zugriff: 29.06.2017

Bundesagentur für Arbeit (2017): Arbeitsmarkt im Überblick. Statistik zum Main-Kinzig-Kreis. Abgerufen unter: <https://statistik.arbeitsagentur.de/Navigation/Statistik/Statistik-nach-Regionen/Politische-Gebietsstruktur/Hessen/Lahn-Dill-Kreis-Nav.html>. Zugriff: 03.07.2017

Bundeszentrale für politische Bildung (2012): Zahlen und Fakten – Haushalte nach Zahl der Personen, Abgerufen unter: <http://www.bpb.de/nachschlagen/zahlen-und-fakten/soziale-situation-in-deutschland/61587/haushalte-nach-zahl-der-personen>. Zugriff: 31.03.2017

HA Hessen Agentur GmbH und Hessisches Ministerium für Wirtschaft, Verkehr und Landesentwicklung (2012): Konversion in Hessen. Newsletter 10

Hessisches Landesamt für Bodenmanagement und Geoinformation (2017a): Geoportal Hessen. Bodenrichtwertinformationssystem BORIS. Abgerufen unter: <http://www.geoportal.hessen.de/portal/karten.html?WMC=39>. Zugriff: 03.07.2017

Hessisches Landesamt für Bodenmanagement und Geoinformation (2017b): Geoportal Hessen. Überschwemmungsgebiete. Abgerufen unter: <http://www.geoportal.hessen.de/portal/karten.html?WMC=748>. Zugriff: 03.08.2017

Hessisches Statistisches Landesamt (2017a): Hessische Gemeindestatistik 2006 bis 2016, Ausgewählte Strukturdaten aus Bevölkerung und Wirtschaft, Wiesbaden. Abgerufen unter: <https://statistik.hessen.de/publikationen/kreise-und-gemeinden-hessen>. Zugriff: 29.06.2017

Hessisches Statistisches Landesamt (2017b): Interaktive Regionalkarten. Wiesbaden. Abgerufen unter: <https://statistik.hessen.de/service/interaktive-regionalkarten>. Zugriff: 31.07.2017

IHK Lahn-Dill (2016): Kaufkraft nach Einzelhandelszentralität. https://www.ihk-lahndill.de/blob/ldkihk24/standortpolitik/downloads/1232612/72fb01e8d385ae200765d03edb6c2c33/Kaufkraft_Einzelhandelszentralitaet-data.pdf. Zugriff: 02.07.2017

Institut für Demokratie- und Partizipationsforschung – Bergische Universität Wuppertal (2015): Freibad(en) in Wetzlar. Bürgergutachten. Bürgerbeteiligung zum Freibad Domblick. Planungszelle 2015

Kreisausschuss des Lahn-Dill-Kreises (2016): Klimainitiative Solms Wetzlar und Energie- und Klimainitiative Lahn-Dill-Kreis. <http://www.energie-klima-ldk.de/start/>. Zugriff: 03.07.2017

Lahnpark GmbH (2014): Lahnpark NaturRaum Lahnaue. <http://www.lahnpark-mittelhessen.de/>. Zugriff: 03.07.2017

Landesamt für Denkmalpflege Hessen (2004): Stadt Wetzlar. Kulturdenkmäler in Hessen. Denkmaltopographie Bundesrepublik Deutschland. Theiss, Wiesbaden

Magistrat der Stadt Wetzlar (2017a): Wirtschaftsstandort Wetzlar. <https://www.wetzlar.de/wirtschaft/iwirtschaftsstandort/index.php>. Zugriff: 02.07.2017

Magistrat der Stadt Wetzlar (2017b): Wetzlar – kurz & informativ. <https://www.wetzlar.de/medien/bindata/wirtschaft/Flyer-Wetzlar-Statistik.pdf>. Zugriff: 02.07.2017

Magistrat der Stadt Wetzlar (2017c): Planen, Bauen und Wohnen. <https://www.wetzlar.de/leben-in-wetzlar/planenbauenwohnen/index.php>. Zugriff: 02.07.2017

Magistrat der Stadt Wetzlar (2017d): Sport und Freizeit. https://www.wetzlar.de/leben-in-wetzlar/sport/Sport_und_Freizeit/index.php. Zugriff: 02.07.2017

Prognos (2016): Prognos Zukunftsatlas 2016. Das Ranking für Deutschlands Regionen. Auf einen Blick.

Regierungspräsidium Gießen (2010): Regionalplan Mittelhessen 2010. Textteil.

Stadt + Handel (2017): Entwurf Einzelhandels- und Zentrenkonzept für die Stadt Wetzlar. Stand: 25. April 2017

Statistische Ämter des Bundes und der Länder (2014): Zensusdatenbank Zensus 2011. Abgerufen unter: <https://ergebnisse.zensus2011.de>. Zugriff: 31.03.2017

Abbildungen

Hagar66 (2009): Lage von Main-Kinzig-Kreis in Hessen, Deutschland. Wikimedia Commons. Angerufen unter: https://de.wikipedia.org/wiki/Datei:Hesse_MKK.svg. Zugriff: 06.04.2017

STADT WETZLAR



Amt für Stadtentwicklung

Sachbearbeiter: Daniel Hartmann
Ernst-Leitz-Straße 30
D-35578 Wetzlar

Telefon: 06441 99-6101
Telefax: 06441 99-6104
stadtentwicklung@wetzlar.de

