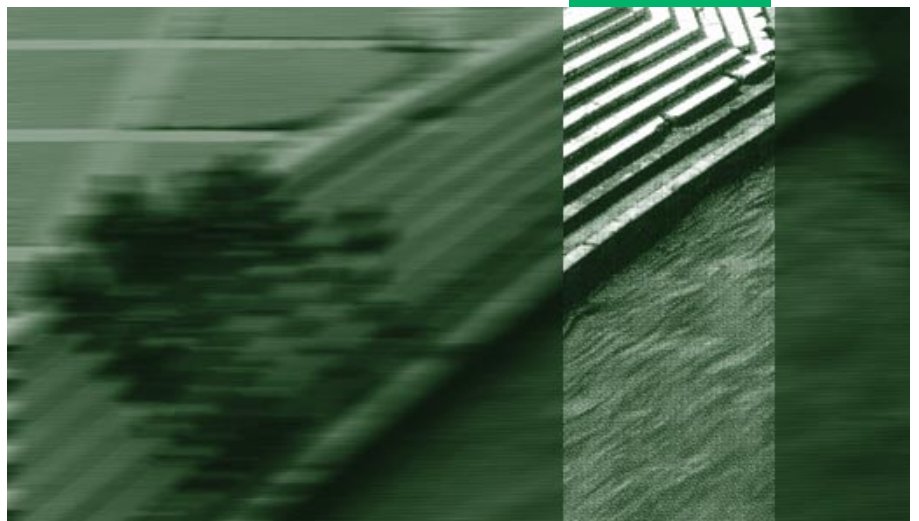


**Stadtumbau
West**

**Städtebauliches
Entwicklungskonzept**

Neunkirchen 2010/20

Teil C
Teilräumliche Konzepte 2/2006





Kreisstadt Neunkirchen

Stadtverwaltung
Rathaus, Oberer Markt
66538 Neunkirchen

Auftraggeber



Institut für Entwicklungsforschung,
Wirtschafts- und Sozialplanung
GmbH
Saarbrücken-Berlin
Martin-Luther-Straße 20
66111 Saarbrücken
tel 0681 - 93646-0
fax 0681 - 93646-11
email info@isoplan.de
www.isoplan.de

Auftragnehmer

LÜCK+OTTO
ARCHITEKTEN UND
STADTPLANER SAARBRÜCKEN
COTTBUS

Uhlandstraße 5
66121 Saarbrücken
Telefon
0681-61507
Fax 0681-635357
info@lueck-otto.de
www.lueck-otto.de

Saarbrücken, im Mai 2006

Vorwort

7	Städtebauliches Leitbild	7
8	Schwerpunktgebiete des Stadtumbaus	14
9	Entwicklungskonzept Ortsmitte Wiebelskirchen	18
	9.1 Gebietsabgrenzung	19
	9.2 Sozioökonomische Struktur	19
	9.3 Stärken-Schwächen-Analyse	20
	• <i>Potenziale und Konflikte</i>	20
	• <i>Maßnahmen und Empfehlungen</i>	21
	9.4 Quartierbezogenes Leitbild und Entwicklungsziele	21
10	Entwicklungskonzept Quartier Hüttenbergstraße	22
	10.1 Gebietsabgrenzung	23
	10.2 Sozioökonomische Struktur	23
	10.3 Stärken-Schwächen-Analyse	24
	• <i>Potenziale und Konflikte</i>	24
	• <i>Maßnahmen und Empfehlungen</i>	25
	• <i>Verkehr</i>	25
	10.4 Quartierbezogenes Leitbild und Entwicklungsziele	25
11	Entwicklungskonzept nördliche Innenstadt	26
	11.1 Gebietsabgrenzung	27
	11.2 Analyse der Ausgangslage	27
	11.2.1 <i>Sozioökonomische Struktur</i>	27
	11.2.2 <i>Städtebauliche Bestandsaufnahme</i>	30
	• <i>Erschließung</i>	30
	• <i>Nutzung</i>	31
	• <i>Bausubstanz</i>	32
	• <i>Ortsbild</i>	32
	11.2.3 <i>Stärken-Schwächen-Analyse</i>	34
	• <i>Potenziale und Konflikte</i>	34

11.3 Quartierbezogenes Leitbild und Entwicklungsziele	34
11.4 Quartierbezogenes Umbaukonzept	34
• Maßnahmen und Empfehlungen	34
• Verkehr	34
11.5 Kostenschätzung	39
12 Entwicklungskonzept Ortsmitte Wellesweiler	41
12.1 Gebietsabgrenzung	42
12.2 Analyse der Ausgangslage	42
12.2.1 Sozioökonomische Struktur	42
12.2.2 Städtebauliche Bestandsaufnahme	44
• Erschließung	44
• Nutzung	45
• Bausubstanz	46
• Ortsbild	46
12.2.3 Stärken-Schwächen-Analyse	47
• Potenziale und Konflikte	47
12.3 Quartierbezogenes Leitbild und Entwicklungsziele	47
12.4 Quartierbezogenes Umbaukonzept	48
• Maßnahmen und Empfehlungen	48
12.5 Kostenschätzung	50
13 Zeitplan und Umsetzungsmodalitäten	52

Anhang Pläne

109	Schwerpunktfestsetzung: Übersicht
110 A	Schwerpunktfestsetzung Nördliche Innenstadt
112 A	Schwerpunktfestsetzung Wellesweiler
113 A	Schwerpunktfestsetzung Wiebelskirchen
120 A	Entwicklungsziele Nördliche Innenstadt
122 A	Entwicklungsziele Wellesweiler
123 A	Entwicklungsziele Wiebelskirchen

Bestandsanalyse Ortsmitte Wiebelskirchen

- 150 *Potenziale + Konflikte*
- 151 *Maßnahmen + Empfehlungen*

Bestandsanalyse Quartier Hüttenberg

- 160 *Potenziale + Konflikte*
- 161 *Maßnahmen + Empfehlungen*

Bestandsanalyse Nördliche Innenstadt

- 170 *Erschließung*
- 171 *Nutzung*
- 172 *Leerstand*
- 173 *Bausubstanz*
- 174 *Ortsbild*
- 175 *Potenziale + Konflikte*
- 176 *Maßnahmen + Empfehlungen*

Nördliche Innenstadt

- 300 *Quartierbezogenes Umbaukonzept*
- 301 *Verkehr Neunkirchen Innenstadt*
- 302 *Flächenermittlung Kosten*

Bestandsanalyse Ortsmitte Wellesweiler

- 180 *Erschließung*
- 181 *Nutzung*
- 182 *Leerstand*
- 183 *Bausubstanz*
- 184 *Ortsbild*
- 185 *Potenziale + Konflikte*
- 186 *Maßnahmen + Empfehlungen*

Ortsmitte Wellesweiler

- 310 *Quartierbezogenes Umbaukonzept*
- 311 *Flächenermittlung Kosten*

Mit dem vorliegenden dritten Teil des städtebaulichen Entwicklungskonzepts schließt sich der Kreis der Erarbeitung einer zukunftsorientierten Perspektive für die Kreisstadt Neunkirchen in den nächsten Jahren.

Aufbauend auf einer umfangreichen Bestandsaufnahme und Analyse der gegebenen städtebaulichen Situation, der sozioökonomischen Lage, der zu erwartenden demografischen Entwicklung, den Defiziten, aber auch den Potenzialen der Stadt als Ganzes und der einzelnen Stadtteile (Teil A, Oktober 2005) wurden im Januar 2006 in einem zweiten Teil, aufbauend auf einem neu formulierten Leitbild, mittel- und langfristige Ziele der Stadtentwicklung für den Zeitraum 2006 bis 2020 formuliert.

Darüber hinaus wurden anhand eines umfangreichen Kriterienkatalogs Prioritäten für potenzielle Stadtumbaugebiete festgelegt, um die vorhandenen städtebaulichen Mängel und sozioökonomischen Probleme abzubauen und einem weiteren Niedergang einzelner städtischer Quartier zu begegnen (Teil B, Januar 2006).

Das Programm „Stadtumbau West“ hat sich, wie im Vorwort von Teil A betont, zum Ziel gesetzt, Wege zum Abbau der durch die demografische Entwicklung entstehenden Probleme aufzuzeigen und Maßnahmen zum geordneten Abbau bzw. der Umnutzung entstehender Überkapazitäten an Gebäuden, Wohnungen und Infrastruktur zu unterstützen.

In Neunkirchen - einer Stadt, die in den vergangenen drei Jahrzehnten erfolgreich einen ersten drastischen Strukturwandel zu bewältigen hatte - wird die Problematik des „zweiten Strukturwandels“ in besonderer Weise durch Leerstände, städtebauliche Missstände und soziale Probleme in Teilgebieten der Innenstadt sowie den Ortskernen einzelner Stadtteile, vor allem in Wellesweiler, sichtbar.

Im vorliegenden dritten Teil der Untersuchung werden für die Quartiere „Ortsmitte Wellesweiler“ und „nördliche Innenstadt“ teilträumliche Konzepte und Maßnahmen vorgestellt, die in den kommenden Jahren mit Unterstützung aus dem Förderungsprogramm „Stadtumbau West“ umgesetzt werden sollen. Diese Eingrenzung bedeutet nicht, dass Umbaumaßnahmen nicht auch in anderen Stadtteilen wie z.B. Wiebelskirchen oder dem Quartier „Hüttenberg“ notwendig wären. Sie folgt lediglich dem Gebot der „Knappheit der Mittel“ und setzt Prioritäten für die nahe Zukunft.

Eine letzte Vorbemerkung sei an dieser Stelle erlaubt. Die nachstehenden teilräumlichen Konzepte sind abgeleitet aus einer konsequent an einem Leitbild orientierten Gesamtstrategie der Stadtentwicklung. Und sie sind – ebenso wichtig – das Ergebnis eines kontinuierlichen Dialogs der Gutachter mit den Vertretern der Stadtverwaltung, Vertretern des Stadtrats und Bürgern der Stadt, mit denen in zahlreichen Veranstaltungen die Perspektiven und Ziele der Stadtentwicklung diskutiert wurden.

Stellvertretend für alle, die die Gutachter in diesem Prozess unterstützt haben, sei an dieser Stelle Herrn Oberbürgermeister Fritz Decker und dem Leiter des Planungsamtes der Stadt, Herrn Jürgen Detemple, herzlich gedankt.

Saarbrücken, im Mai 2006

isoplan-Institut GmbH

Lück + Otto
Architekten und Stadtplaner

Dr. Manfred Werth
Dr. Karsten Schreiber

Prof. Markus Otto
Dipl. Ing. Uwe Lück

7

**Städtebauliches
Leitbild**



Mit Teil B der Untersuchungen wurde Anfang 2006 der Entwurf eines Leitbilds der Stadtentwicklung zur Diskussion gestellt, das den geänderten sozioökonomischen Rahmenbedingungen und den sich aus der absehbaren demografischen Entwicklung vorhersehbaren Anforderungen Rechnung trägt.

Der erste Entwurf wurde im Verlauf der Monate Februar bis April in einer Reihe von Sitzungen mit Vertretern des MfU, der Stadtverwaltung, der Modernisierungskommission und des Stadtrats diskutiert und mehrfach ergänzt und präzisiert. Die Grundaussagen - die Oberziele - des Leitbilds Neunkirchens als zukunftsorientiertem Wirtschaftsstandort, als kinder-, familien- und seniorengerechter Wohngemeinde und als Einkaufsstadt mit hoher Lebensqualität blieben unverändert.

Auf der Ebene einzelner Entwicklungsbereiche (insgesamt 11) wurden jedoch gegenüber dem ersten Entwurf

- a. eine klare Trennung zwischen Teilzielen und beabsichtigten Maßnahmen vollzogen und
- b. die Liste der Teilziele und Maßnahmen den Ergebnissen der Workshops und Diskussionsveranstaltungen folgend ergänzt.

Insgesamt wurde damit ein umfassendes allgemeines Leitbild mit einem darauf aufbauenden Katalog vorrangiger Maßnahmen definiert, an dem sich die zukünftige Stadtentwicklungspolitik orientieren soll.

Wie die vorhergehende Diskussion gezeigt hat, muss dabei einem möglichen Missverständnis vorgebeugt werden. Wiewohl das Leitbild selbst als Richtschnur des zukünftigen Verwaltungshandelns Geltung haben soll, ist der nachstehende Katalog von Maßnahmen nicht ausschließlich zu sehen, d.h. er legt gewisse Prioritäten fest, die im Hinblick auf den Prozess des Stadumbaues vorrangig verfolgt werden sollen, schließt aber andere (bereits laufende oder auch neue) Aktivitäten des städtischen Verwaltungshandelns selbstverständlich nicht aus.

Das Leitbild wurde am 17. Mai 2006 durch den Rat der Stadt Neunkirchen verabschiedet.

<p>Stadtentwicklung NEUNKIRCHEN/SAAR Leitbild 2020 (verabschiedet durch Stadtratsbeschluss am 17. Mai 2006)</p> <p>Neunkirchen orientiert sich an dem Leitbild der „Stadt zum Leben“, d.h. dem Ziel</p> <ul style="list-style-type: none"> • seine Funktion als Wirtschaftstandort mit den Schwerpunkten Industrie, Einzelhandel und Dienstleistungen sowie als Arbeitsplatzschwerpunkt mit einem qualifizierten Arbeitskräftepotenzial auszubauen; • seine Attraktivität als kinder-, familien- und seniorenfreundliche Wohngemeinde mit einem breiten Bildungs-, Kultur- und Freizeitangebot zu erhöhen und damit dem Bevölkerungsrückgang und Abwanderungen entgegenzuwirken; • sein Image als Wohn- und Einkaufsstadt mit hoher Lebensqualität über die Landesgrenzen hinaus bekannt zu machen und • den bevorstehen demografisch und wirtschaftlich bedingten Strukturwandel durch die Zusammenarbeit zwischen einer bürgernahen, modernen Verwaltung mit den Einwohnern der Stadt und allen sonstigen für die Stadtentwicklung wichtigen Akteure erfolgreich zu bewältigen. 		
Bereich	Teilziele/Maßnahmen	
Bevölkerung	<ul style="list-style-type: none"> • Reduzierung des prognostizierten Bevölkerungsrückgangs und Stabilisierung auf ein Niveau von rund 47.500 Einwohnern • Reduzierung von Abwanderungen vor allem qualifizierter jüngerer Einwohner, Erhöhung von Zuwanderungen junger Familien durch: <ul style="list-style-type: none"> - Schaffung eines attraktiven Wohnraum- und Arbeitsplatzangebots - Bedarfsgerechtes Kinderbetreuungsangebot • Verbesserung der Integration von Migranten/Zuwanderern durch: <ul style="list-style-type: none"> - Erarbeitung und Umsetzung eines kommunalen Integrationsprogramms 	1

<p>Wirtschaft/ Arbeitsmarkt</p>	<ul style="list-style-type: none"> • Erhalt und Stabilisierung des derzeitigen Arbeitsplatzangebots. Ersatz wegfallender Arbeitsplätze durch: <ul style="list-style-type: none"> - Intensivierung der Ansiedlungsbemühungen im Bereich innovativer Industrie und Dienstleistungen - Bestandspflege ansässiger Betriebe - Förderung der Bildung von Clustern im Bereich Medizintechnik und Gesundheitswesen - Bildung von Logistikzentren durch Bereitstellung verkehrsgünstiger Gewerbeflächen - Revitalisierung leerstehender Gewerbeimmobilien - Unterstützung von Qualifizierungsmaßnahmen im Rahmen des kommunalen Arbeitsmarktes - Reorganisation und Effizienzsteigerung der Wirtschaftsförderung 	<p>2</p>
<p>Einzelhandel</p>	<ul style="list-style-type: none"> • Erhöhung der Attraktivität als Einkaufsstadt und Steigerung der Kaufkraftbindung durch: <ul style="list-style-type: none"> - Stabilisierung der Verkaufsflächen bei rd. 130.000 m² - Abbau von Leerständen in der City durch Umnutzungen - Restriktive Behandlung des großflächigen Einzelhandels - Unterstützung der Nahversorgung in den Stadtteilen 	<p>3</p>
<p>Kultur/ Stadtmarketing/ Fremdenverkehr</p>	<ul style="list-style-type: none"> • Bedarfsgerechter Ausbau des Kulturangebots durch: <ul style="list-style-type: none"> - Beibehaltung des Kulturprogramms einschließlich Neunkircher Musical als Alleinstellungsmerkmal - Unterstützung der kult. Vereine - Ausbau und Erhaltung der Industriekultur im AHA (Industriemuseum), Gegenschicht und Heinitz (Gasmaschinenzentrale) - Ausbau und Marketing Zoo • Fortsetzung des Stadtmarketing • Erweiterung und Aufwertung der Hotelkapazität 	<p>4</p>

<p>Sport/Freizeit</p>	<ul style="list-style-type: none"> • Bedarfsgerechter Ausbau des Sport- und Freizeitangebots durch: <ul style="list-style-type: none"> - Anpassung des Sportstättenangebots an die veränderte demografische Entwicklung und qualitative Verbesserung - Unterstützung der Sportvereine - Neubau Hallenbad - Ausbau und Erhalt der Rad- und Wanderwege - Regionalpark Heinitz 	<p>5</p>
<p>Städtebau/ Stadterneuerung</p>	<ul style="list-style-type: none"> • Erhöhung der städtebaulichen Attraktivität durch: <ul style="list-style-type: none"> - Stadtumbaumaßnahmen: <ul style="list-style-type: none"> - oberer Bahnhofstr./Wellesweiler Str./Brückenstr. - Ortsmitte Wellesweiler - Hüttenberg und Umgebung - Ortsmitte Wiebelskirchen - Beseitigung von Gemengelagen (Goethestraße) - Rückbau verfallender, leerstehender Gebäude - Revitalisierung von Industriebrachen (Ziegeleigelände) - Erschliessung von Flusslandschaften (Blies, Oster) - Fortführung des Programms „Soziale Stadt“ - Ausbau Projekt „Licht in der Stadt“ - Fortführung der Maßnahmen zur Sicherheit und Sauberkeit 	<p>6</p>
<p>Wohnen</p>	<ul style="list-style-type: none"> • Stärkung der Wohnfunktion der City durch: <ul style="list-style-type: none"> - Modernisierung des Wohnraumbestandes (GSG und Privat) - Bereitstellung von seniorenrechtliche Wohnungen und Wohnungen für Singles - Steuerung der altersbedingten Austauschprozesse in Wohnungen/Immobilien (Umzugsmanagement) - Maßnahmen der Wohnumfeldverbesserung - Bedarfsgerechte Erschließung von Wohnbauland in Wiebelskirchen und Innenstadt 	<p>7</p>

<p>Soziale Infrastruktur, Erziehung, Bildung</p>	<ul style="list-style-type: none"> • Anpassung der sozialen Infrastruktur an die Bevölkerungsentwicklung und sich ändernde Altersstruktur durch: <ul style="list-style-type: none"> - Bedarfsgerechte Anpassung der Vorschulen und qualitative Verbesserung des vorschulischen Bildungsangebotes durch Ausbau von Kinderzentren - Verbesserung der Ganztagsbetreuung in Schulen - Bildungsoffensive zur Aufrechterhaltung und Ausbau der Einrichtungen der Erwachsenenbildung im Hinblick auf lebenslanges Lernen - Überprüfung und Anpassung der medizinischen Versorgung und Altenpflege - Unterstützung der sozialen Verbände 	<p>8</p>
<p>Technische Infrastruktur, Umwelt und Verkehr</p>	<ul style="list-style-type: none"> • Konsolidierung der Verkehrsinfrastruktur durch: <ul style="list-style-type: none"> - Aufrechterhaltung des ÖPNV - Verkehrliche Ergänzungsmaßnahmen (Kreisel Autobahnanschluß Oberstadt) • Schonender Umgang mit natürlichen Ressourcen durch: <ul style="list-style-type: none"> - Kanalsanierung insbesondere in Wasserschutzgebieten - Fremdwasserentflechtung - Maßnahmen der ökologischen Landschaftserhaltung - Einsatz erneuerbarer Energien 	<p>9</p>
<p>Verwaltung</p>	<ul style="list-style-type: none"> • Weitere Modernisierung, Transparenz und Effizienzsteigerung der Verwaltung durch: <ul style="list-style-type: none"> - Fortsetzung der Arbeit der Modernisierungskommission - Konsolidierung der kommunalen Finanzen - Erarbeitung von Konzepten und Projekten der interkommunalen Kooperation - Aufbau eines Monitoring- und Evaluationssystems - Beibehaltung des kommunalen Dienstleistungsangebots • Intensivierung der Bürgerbeteiligung durch: <ul style="list-style-type: none"> - Nutzung moderner Informationstechnologie (Internet) 	<p>10</p>

<p>Wirtschaftliche Betätigung der Kommune</p>	<ul style="list-style-type: none"> • Beibehaltung der Mehrheitsbeteiligung bei den Gesellschaften: - Versorgung - Nahverkehr - Gesundheit - Wohnungswesen - Zoo - Kultur 	<p style="text-align: center;">11</p>
--	---	--

8

**Schwerpunktgebiete
des
Stadtumbaus**



Wie in Teil B der Untersuchung im Einzelnen dargestellt und begründet, wurde ein umfangreicher Kriterienkatalog zur Beurteilung der städtebaulichen und sozioökonomischen Situation der einzelnen Stadtteile entwickelt, der als Entscheidungshilfe bei der Festlegung zukünftiger Stadtumbaugebiete diente. Der Katalog umfasste insgesamt 12 Kriterien in den drei Themenbereichen:

- 1) **Sozialstruktur und Bevölkerungsentwicklung**
(Altersaufbau, Problemgruppen, demografische Entwicklung)
- 2) **Wirtschaft und soziale Infrastruktur**
(Nahversorgung, Gebäudenutzung/Leerstände, Kinderbetreuung, Seniorenbetreuung)
- 3) **Städtebau**
(Flächennutzung, Baustruktur, Stadtbild, Umweltprobleme, Freiraum)

Gemessen an den o.g. Kriterien kristallisierten sich vier Stadtteile und in diesen einzelne Teilbereiche als besonders problematisch heraus:

- Die nördliche Innenstadt mit den unmittelbar an das Zentrum anschließenden Teilbereichen Bahnhofstraße/Wellesweilerstraße/Brückenstraße und Hüttenbergstraße *s. Plan Nr. 110 A*
- Der Ortskern von Wellesweiler *s. Plan Nr. 112 A*
- Die Kuchenbergstraße in Wiebelskirchen *s. Plan Nr. 113 A*

Auf der Grundlage ergänzender empirischer Erhebungen (Begehungen, statistische Auswertungen) und Abstimmungsgesprächen mit Vertretern der Stadtverwaltung wurden schließlich vier Gebiete als potenzielle Stadtumbaugebiete eingestuft und räumlich abgegrenzt. Die Abgrenzung der Gebiete erfolgte den Leitlinien des MfU entsprechend auch in Hinblick darauf, dass sich die Maßnahmen zweckmäßig durchführen lassen. Aufgrund des unterschiedlichen Umfangs der beobachtbaren städtebaulichen Missstände und sozialen Probleme wurden dabei folgende Prioritäten gesetzt:

1. **Priorität:**
 - a. Dringender Handlungsbedarf besteht in der Ortsmitte Wellesweiler. Umfangreiche Leerstände und die desolate städtebauliche Situation erfordert unmittelbares Handeln der öffentlichen Hand. *Ortsmitte
Wellesweiler*

- b. Der desolate Zustand der Oberen Bahnhofstraße schadet den umliegenden Quartieren und behindert die begonnene Konsolidierung. Vor allem der Stadteingang vom Bahnhof ist katastrophal und schadet dem Image der Stadt Neunkirchen. Auch hier wird ein dringender Handlungsbedarf gesehen.

*nördliche Innenstadt
(Obere Bahnhofstr./
Wellesweilerstraße/
Brückenstraße)*

2. Priorität:

- c. Die Kuchenbergstraße in Wiebelskirchen schafft es nicht mehr aus eigener Kraft, die wirtschaftlichen Umstrukturierungen zu bewältigen. Punktuelle Eingriffe in der gesamten Kuchenbergstraße können erste Verbesserungen bewirken.
- d. Die Qualität der Hüttenbergstraße verschlechtert sich zusehends. Es besteht die Gefahr, dass die negative Entwicklung der Hüttenbergstraße auf die umliegenden Straßen übergreift.

*Ortsmitte
Wiebelskirchen
(Kuchenbergstraße)*

*Quartier Hüttenberg
(Schwebelstraße)*

Die in Karte 109 dargestellten potenziellen Stadtumbaugebiete umfassen eine Gesamtfläche von rund 40 ha und beheimaten rund 5.800 Einwohner. Dies entspricht rund 0,5 % der Gesamtfläche der Stadt (7.503 ha) und rund 12 % der Stadtbevölkerung.

s. Plan Nr. 109

Eckdaten der Stadtumbaugebiete:

Quartier	Fläche ha	Einwohner
1. Wellesweiler	7,34	754
2. Innenstadt-Nord	16,51	2.383
3. Hüttenberg	8,00	1.535
4. Wiebelskirchen	7,93	1.117
Summe	39,78	5.789

Quelle: Stadt Neunkirchen

Auf die in den einzelnen Gebieten gegebene Problemlage wird in den nachstehenden Kapiteln eingegangen. Für die potenziellen Stadtumbaugebiete „Ortsmitte Wiebelskirchen“ und „Hüttenberg“ werden dabei vereinbarungsgemäß zunächst allgemeine Entwicklungsziele definiert.

Detaillierte **Teilräumliche Konzepte** werden im Folgenden vorgestellt zu den Umbaugebieten „**Ortsmitte Wellesweiler**“ sowie „**nördliche Innenstadt**“. Diese umfassen, basierend auf

- einer **Analyse der Ausgangslage** (sozioökonomische Struktur, städtebauliche Bestandsaufnahme, Stärken-Schwächen-Analyse) sowie einer

- am Gesamtleitbild der Stadt ausgerichteten Formulierung eines quartiersbezogenen **Leitbilds** sowie quartiersbezogener **Entwicklungsziele**
- ein gebietsbezogenes **Umbaukonzept** mit Aussagen über den ggf. erforderlichen Rückbau/Umbau oder der Umnutzung von Gebäuden, Freiflächen und Einrichtungen der technischen, verkehrlichen und sozialen Infrastruktur sowie
- eine übersichtliche **Kostenschätzung** und Zeitplanung für die vorgeschlagenen Umbaumaßnahmen.

Für die Umbaugebiete der zweiten Prioritätsstufe (Hüttenberg und Wiebelskirchen) soll die Ausarbeitung detaillierter teilräumlicher Konzepte zu einem späteren Zeitpunkt erfolgen.

Die Abgrenzung der Umbaugebiete „Ortsmitte Wellesweiler“, „nördliche Innenstadt“, „Quartier Hüttenberg“ und „Ortsmitte Wiebelskirchen“ ist als Voraussetzung für die Aufnahme in das Programm „Stadtumbau-West“ durch **Beschluss des Stadtrats** festzulegen.

9

**Entwicklungs konzept
Orts mitte
Wiebels kirchen**



9.1 Gebietsabgrenzung

s. Plan Nr. 113 A

Das Planungsgebiet umfasst den Ortskern von Wiebelskirchen und erstreckt sich von der Kreuzung Wibilostraße / Römerstraße im Norden, über die Gebiete In der Freibach und Im Herzwerth im Osten, bis zur Kreuzung Kuchenbergstraße / Bexbacher Straße im Süden. Der Schwerpunkt der Planung liegt im südlichen Areal.

9.2 Sozioökonomische Struktur

In dem potenziellen Stadtumbaugebiet „Ortsmitte Wiebelskirchen“ leben zur Zeit rund **1.117 Einwohner**. Dies entspricht rund 10 % der Einwohner des Stadtteils Wiebelskirchen bzw. 2 % der Einwohner der Stadt insgesamt.¹

Der **Ausländeranteil** (überwiegend Italiener) liegt mit 193 Personen bei rund 17,3 % und ist damit fast als doppelt so hoch wie im Durchschnitt der Stadt (9,2 %).

Nicht zuletzt als Begleiterscheinung des hohen Ausländeranteils ist die Bevölkerung des Quartiers relativ jung. Der Anteil der über 50-jährigen (33,6 %) ist deutlich geringer als im Durchschnitt der Stadt (39,4 %); die Zahl der Kinder, Jugendlichen und jungen Erwachsenen (0-34 Jahre) dagegen erheblich höher (42,3 % im Quartier gegenüber 36,0 % im Durchschnitt der Stadt).

Quartier Ortsmitte Wiebelskirchen

Einwohner nach Nationalität und Altersklassen

Altersklasse	Deutsche	Ausländer	gesamt
0-14	147	26	173
15-34	231	68	299
35-49	212	57	269
50-64	162	34	196
64-105	172	8	180
Gesamt	924	193	1.117

Einwohner nach Nationalität und Altersklassen in %

Altersklasse	Deutsche	Ausländer	% Quartier	% Stadt NK
0-14	15,9	13,5	15,5	13,8
15-34	25,0	35,2	26,8	22,2
35-49	22,9	29,5	24,1	24,5
50-64	17,5	17,6	17,5	18,9
64-105	18,6	4,0	16,1	20,5
Gesamt	100,0	100,0	100,0	

Quelle: Stadt Neunkirchen

Stand: 31.12.05

¹ Datenauswertung durch Stadtverwaltung Neunkirchen, Stand 31.12.05

Wie in Teil A des Gutachtens ausführlich dargestellt, deutet der hohe Anteil an Migranten, aber auch andere Indikatoren, auf eine sozial schwache Bevölkerungsstruktur hin, die die Gefahr einer verstärkten sozialen Segregation und (mittelfristig) eines überdurchschnittlich hohen Einwohnerverlustes mit sich bringt. Verstärkt wird diese Gefahr durch offensichtliche städtebauliche Mängel.

9.3 Stärken-Schwächen-Analyse

- **Potenziale und Konflikte**

s. Plan Nr. 150



Die Ortsmitte von Wiebelskirchen hinterlässt einen zwiespältigen Eindruck. Der nördlich der Blies gelegene Bereich (Wibilostraße) wurde in den letzten Jahren mit Erfolg saniert, hier findet man neben öffentlichen Nutzungen eine Mischung aus Einkaufen und Wohnen. Ent-

lang der Blies erstreckt sich ein Stadtpark. Es sind nur vereinzelt Leerstände zu verzeichnen. Nur das an der Kreuzung Wibilo- / Römerstraße gelegene Eckhaus steht größtenteils leer und ist auch baulich in einem desolaten Zustand.

Südlich der Blies ändert sich das Bild. Auch dieser Bereich ist von Mischnutzung geprägt, jedoch sind hier eine Vielzahl von Leerständen sowohl im Gewerbe- als auch Wohnbereich zu verzeichnen. Ein Großteil der Gebäude ist in einem schlechten baulichen Zustand. Im Bereich der Hügelstraße kommen noch städtebauliche Missstände hinzu.

Der Überschwemmungsbereich der Blies ist bebaut, hier finden sich nicht verträgliche Nutzungen wie Autohaus und Tankstelle. Die östlich gelegenen Sportanlagen sind nicht gut erschlossen.

Die Ortsmitte wird durch starken Durchgangsverkehr belastet. Im Kreuzungsbereich Kuchenberg- / Bexbacher Straße kommt es häufig zu Rückstau. Der enge Straßenraum wird durch den Verkehr geprägt, Aufenthaltsqualitäten sind nicht vorhanden.



- **Maßnahmen und Empfehlungen**

s. Plan Nr. 151

Das desolate Eckgebäude an der Kreuzung Wibilolo- /Römerstraße liegt zwischen dem attraktiven Wibiloplatz und der evangelischen Kirche an prominenter Stelle. Hier herrscht dringender Handlungsbedarf. Ist die gewünschte Sanierung des Gebäudes nicht mehr möglich, muss der nach Rückbau entstehende Freiraum qualitativ gestaltet werden.



Der pittoreske Gebäudekomplex zwischen Kuchenberg- und Hügelsstraße ist aufgrund des schlechten baulichen Zustands, der engen stadträumlichen Situation und des starken Verkehrsaufkommens kaum zu entwickeln. Eine Flächen-sanierung ermöglicht

neue stadträumliche und bauliche Entwicklungen.

Für die bestehenden Leerstände werden Zwischennutzungen gesucht, um das Gesamtbild des Quartiers zu verbessern. Die störenden Nutzungen an der Blies sollten verlagert werden. Der wertvolle Grünraum der Bliesau kann somit weiterentwickelt und der Zugang zu den Sportstätten verbessert werden.



9.3 Quartierbezogenes Leitbild und Entwicklungsziele

s. Plan Nr. 123 A

Die schon erfolgreichen städtebaulichen Sanierungsmaßnahmen in der Ortsmitte von Wiebelskirchen werden im südlichen Bereich fortgesetzt. Das Geschäftszentrum konzentriert sich auf die untere Wibilolo- und Kuchenbergstraße. Das multikulturelle Miteinander mit überwiegend italienischen Migranten kann ausgebaut werden („little Italie“). Durch Marketing (Werbung, Feste, Märkte etc.) kann ein besonderes Image herausgearbeitet werden.

Der Landschaftsraum der Auenlandschaft von Blies und Oster werden weiterentwickelt und mit dem Stadtkörper vernetzt.

10

**Entwicklungs konzept
Quartier Hüttenberg**



10.1 Gebietsabgrenzung

s. Plan Nr. 110 A

Das Planungsgebiet umfasst die Hüttenbergstraße vom unteren bis zum oberen Markt und die sich anschließenden Parzellen.

10.2 Sozioökonomische Struktur

In dem Quartier „Hüttenberg“ leben zurzeit rund **1.535 Einwohner**. Dies entspricht 6,9 % der Einwohner der Innenstadt bzw. 3,1 % der Einwohner der Stadt insgesamt.

Der **Ausländeranteil** liegt mit 360 Personen bei fast 31 % (30,6 %) und ist damit erheblich höher als der Ausländeranteil in den sonstigen potenziellen Umbaugebieten und mehr als dreimal so hoch als der Durchschnitt der Stadt (9,2 %).

Mehr noch als etwa im Quartier Wiebelskirchen schlägt sich der hohe Ausländeranteil im Quartier „Hüttenberg“ in der Tatsache nieder, dass es sich um eine ungewöhnlich **junge Bevölkerung** handelt. Der Anteil der über 50-jährigen liegt bei lediglich 30,3 % im Vergleich zu 39,4 % im Durchschnitt der Stadt, die Zahl der Kinder, Jugendlichen und jungen Erwachsenen (bis 34 Jahre) liegt bei fast 50 % (47,5 % gegenüber 36,0 % im Durchschnitt).

Quartier „Hüttenberg“

Einwohner nach Nationalität und Altersklassen

Altersklasse	Deutsche	Ausländer	gesamt
0-14	214	74	288
15-34	296	144	440
35-49	274	68	342
50-64	188	60	248
64-105	203	14	217
Gesamt	1.175	360	1.535

Einwohner nach Nationalität und Altersklassen in %

Altersklasse	Deutsche	Ausländer	% Quartier	% Stadt NK
0-14	18,2	20,6	18,8	13,8
15-34	25,2	40,0	28,7	22,2
35-49	23,3	18,9	22,3	24,5
50-64	16,0	16,7	16,2	18,9
64-105	17,3	3,9	14,1	20,5
Gesamt	100,0	100,0	100,0	100,0

Quelle: Stadt Neunkirchen

Stand: 31.12.05

In Teil A und B des Gutachtens wurde bereits auf die Situation im Bereich um die Hüttenbergstraße und die Perspektive des Quartiers eingegangen.

Während die Hüttenbergstraße selbst ihre Funktion als Einkaufsstraße nach der Schließung des Eisenwerks und der Errichtung des Saarpark-Centers unwiderruflich verloren hat und, zur Zeit durch eine hohe Zahl von Ladenleerständen gezeichnet, erhebliche Degradierungstendenzen aufweist, ist das traditionelle Arbeiterwohnquartier zwischen dem Hüttenberg und der Königstraße von wenigen Randerscheinungen abgesehen (noch) relativ stabil.

10.3 Stärken-Schwächen-Analyse

- **Potenziale und Konflikte**

s. Plan Nr. 160



Die Hüttenbergstraße hat ihre langjährige Funktion als Einkaufsstraße eingebüßt und noch keine neuen Rolle im Stadtgefüge gefunden. Starker Durchgangsverkehr und Leerstände prägen die steil ansteigende Strasse mit überwiegender Blockrandbebauung aus der Grün-

derzeit. Bedingt durch den Leerstand, überwiegend im gewerblichen Bereich, sind ein Großteil der Gebäude in einem desolaten Zustand. Die Blöcke zwischen Hüttenbergstraße und Wohnquartier Schwebel sind sehr groß, die Innenhöfe dicht bebaut und stark versiegelt.

Die Wohnquartiere nördlich und südliche der Hüttenbergstraße sind sehr stabil, zum Teil mit hochwertiger Bebauung und Nutzung. Die Hüttenbergstraße trennt das Wohngebiet in zwei Teile. Der Straßenraum wird durch eine Abfolge von qualitätvollen Plätzen rhythmisiert.



- **Maßnahmen und Empfehlungen**

s. Pläne Nr. 161 +
301

Die untere Hüttenbergstraße wird vom Durchgangsverkehr befreit. Der Busverkehr wird über die Marienstraße umgeleitet. Der Straßenraum wird neu gestaltet und erhält eine neue Aufenthaltsqualität („spanische Treppe“).



Für die leerstehenden Gebäude werden neue Nutzer / Investoren nach dem Leipziger Modell „Selbstnutzer e.V.“ gesucht. Geschäftsräume werden in Wohnraum umgewandelt.

Die Hinterhöfe werden neu gestaltet, neue Durchwegungen geschaffen.

Der Untere Markt wird im Zusammenhang mit der Nutzung der Christuskirche aufgewertet und übernimmt die Brückenfunktion zwischen Hüttenberg – Innenstadt – Hüttenpark.

10.4 Quartierbezogenes Leitbild und Entwicklungsziele

s. Plan Nr. 120 A

Die Hüttenbergstraße wird zur Quartiersstraße der angrenzenden Wohnbereiche. Hier findet sich die stadtteilbezogene Versorgung, das Wohnen wird gestärkt. Die Hüttenbergstraße und die 3 Plätze erhalten neue Aufenthaltsqualitäten und vernetzen die beiden Wohnquartiere. Die Anbindungen an die Innenstadt und den Hüttenpark werden verbessert.

11

**Entwicklungs konzept
Nördliche Innenstadt**



11.1 Gebietsabgrenzung

s. Plan Nr. 110 A

Das Planungsgebiet umfasst den nördlichen Innenstadtbereich von Neunkirchen und wird begrenzt im Norden von der Bahn, im Osten von der Lisztstraße, im Süden von Blies bzw. Lindenallee und im Westen von Blies und Gustav-Regler-Straße.

11.2 Analyse der Ausgangslage

11.2.1 Sozioökonomische Struktur

s. Plan Nr. 172
Leerstand

Neben dem Quartier „Ortsmitte Wellesweiler“, das in erster Linie aufgrund städtebaulicher Missstände als Stadtumbaugebiet vorgeschlagen wird (vgl. Kapitel 12) und in dem konkrete Maßnahmen schnell und kurzfristig zielführend eingeleitet werden können, wird dem Quartier „nördliche Innenstadt“ als potenziellem Stadtumbaugebiet höchste Priorität zugemessen.

Die Gründe hierfür sind vielfältig: durch den radikalen Stadtumbau im Gefolge der Schließung des Eisenwerks haben Straßenzüge wie die Bahnhofstraße in Teilen ihre Funktion als ehemalige Einkaufs- und Flankiermeile verloren und sind durch Kümmernutzungen und Etablissements des Rotlichtmilieus geprägt. Die Zahl der Gebäudeleerstände ist erheblich; die Gebäudesubstanz in Teilbereichen marode. Darüber hinaus ist das Quartier zwischenzeitlich in Teilbereichen gekennzeichnet durch eine extrem hohe Konzentration sozial benachteiligter Gruppen.

Insgesamt beheimatet das vorgesehene Stadtumbaugebiet zurzeit **2.383 Einwohner** (Stand 31.12.2005). Dies entspricht rund 10,8 % der Bevölkerung der Innenstadt (22.167).

Der Anteil der **Ausländer** liegt mit 19,1 % um das 2-fache höher als im Durchschnitt der Stadt. In einzelnen Straßenzügen (Bahnhofstraße, Wellesweilerstraße, Teile der Brückenstraße) ist dabei eine extrem hohe Konzentration von Migranten – vornehmlich türkischer Nationalität – und Sozialhilfeempfängern zu beobachten. Kleinräumig weisen einige Straßenräume Anteilswerte von über 45 % auf.²

Bedingt durch den hohen Anteil von Migranten und sozial schwachen Gruppen, bei denen die Geburtenhäufigkeit deutlich höher ist als im Durchschnitt der Bevölkerung, liegt der Anteil der Kinder, Jugendlichen und jungen Erwachsenen im Quartier mit rund 45 % rund 9 % höher als in der Stadt insgesamt. Die Zahl der „Älteren“, über 50-jährigen ist entsprechend geringer (30,2 % im Vergleich zu 39 %).

² Vgl. hierzu die Auswertungen zum „Sozialatlas“ der Stadt im Rahmen des Programms „Soziale Stadt“.

Insgesamt zeichnet sich damit ein Bild ab, das die Gefahr erheblicher sozialer Konflikte und die starke Tendenz zu einer weiteren sozialen Segregation in sich birgt, soweit nicht durch entsprechende Maßnahmen eine Gegensteuerung erfolgt.

Quartier „nördliche Innenstadt“

Einwohner nach Nationalität und Altersklassen

Altersklasse	Deutsche	Ausländer	gesamt
0-14	339	99	438
15-34	472	157	629
35-49	483	114	597
50-64	333	63	396
64-105	302	21	323
Gesamt	1.929	454	2.383

Einwohner nach Nationalität und Altersklassen in %

Altersklasse	Deutsche	Ausländer	% Quartier	% Stadt NK
0-14	17,6	21,8	18,4	13,8
15-34	24,5	34,6	26,4	22,2
35-49	25,0	25,1	25,1	24,5
50-64	17,3	13,9	16,6	18,9
64-105	15,7	4,6	13,6	20,5
Gesamt	100,0	100,0	100,0	100,0

Quelle: Stadt Neunkirchen

Stand: 31.12.05

Erste Maßnahmen in diesem Sinn wurden in den vergangenen Jahren im Rahmen des Bund-Länder-Programms „Soziale Stadt“ umgesetzt, insgesamt sind jedoch wesentlich weitreichendere Umbaumaßnahmen erforderlich um dem weiteren Verfall des Quartiers entgegenzuwirken. Diese Feststellung bezieht sich in besonderem Maß auf den Bereich der (Oberen) Bahnhofstraße, in dem sich, abgesehen von der Tatsache, dass die Stadteinfahrt vom Bahnhof zur Innenstadt über die neue Gustav-Regler an einer desolaten Hinterhofsituation vorbeiführt, Leerstände von Läden und Wohnungen, zum Teil ganzer Gebäude, häufen.



Im Rahmen einer durch isoplan im Herbst 2004 durchgeführte Einzelhandelsuntersuchung wurden in der Innenstadt insgesamt 49 Ladenleerstände mit einer Verkaufsfläche von mindestens 3.000 m² erfasst. 24 davon konzentrierten sich im Bereich Bahnhofstraße, Wilhelmstraße/Brückenstraße.³

³ Isoplan, Einzelhandelsuntersuchung 2004, Teil II der Image- und Standortuntersuchung, Saarbrücken 2004

In dem potenziellen Stadtumbaugebiet wurden im Rahmen der im Frühjahr 2006 durchgeführten Begehung insgesamt **31 Gebäudeleerstände** (vgl. nachstehende Kartierung) gezählt.

Gebäudeleerstände im Quartier „nördliche Innenstadt“

(Stand: Februar 2006)

Bahnhofstraße	14	(davon 10 Obere Bahnhofstraße)
Wellesweilerstraße	7	
Brückenstr./Wilhelmstr.	4	
Scheffelstraße	3	
Goethestraße	1	
Kleiststraße	1	
Am Nordufer	1	
GESAMT	31	

Einen absolut desolaten Eindruck vermittelt dabei die **Obere Bahnhofstraße** mit insgesamt zehn Leerständen, mehreren Erotik-Shops, Kneipen und Wohnungsleerständen in der sonstigen Substanz (abgesehen von dem Eckgebäude mit Bank und Casino).

Eindeutige negative Entwicklungstendenzen, wenn auch in etwas geringerem Umfang, kennzeichnen den Bereich der **mittleren Bahnhofstraße** (Ecke Wellesweilerstraße bis Wilhelmstraße), in dem einzelne



Gebäude inzwischen leer gefallen sind, andere, ehemals prominente Ladenstandorte mittlerweile mit Kümmernutzungen besetzt sind (türkischer Basar, asiatische Lebensmittel, Döner-Bude, Nagelstudio usw.).

Ein (noch) positiveres Bild vermittelt der Bereich der **Bahnhofstraße**

zwischen Wilhelmstraße und Bliesbrücke (zum Teil belegt durch Dienstleistungsunternehmen, Ärzte, Anwälte, Versicherungsunternehmen, SZ usw.), wiewohl auch hier der relativ häufige Mieterwechsel im Erdgeschossbereich eine Verlagerung höherwertiger Angebote in Richtung „neues Zentrum“, d.h. Stummplatz/Saarpark Center erkennen lässt.

Ähnlich problematisch wie der Bereich Obere Bahnhofstraße stellt sich die Situation in der **Vorderen Wellesweilerstraße** dar, in der sich in enger Nachbarschaft zu mehreren Gebäude- und Wohnungsleerständen eine gemischte „ethnische Ökonomie“ angesiedelt hat (Erotik-Gastronomie, mehrere asiatisch, russische und italienische Lebensmittelläden, Kneipen, Bars usw.).

Eine gänzlich andere Problemlage und Ausgangslage ist im Bereich **Goethestraße / Kleiststraße / Scheffelstraße / Brückenstraße** bis hin zum Nordufer der Blies festzustellen. Zwar ist auch hier der Migrantanteil relativ hoch und präsent (Moschee) und Leerstände und sonstige städtebaulich Missstände (störendes Gewerbe, Reifenhändler, Holzhandlung usw.) sind unübersehbar. Durch die unmittelbare Nähe zu dem erfolgreich sanierten Goetheviertel sowie zum Nordufer der Blies sind jedoch auch hochinteressante Entwicklungspotenziale gegeben, die auf die sonstigen Problembereiche des Umbaugebiets „nördliche Innenstadt“ ausstrahlen können

11.2.2 Städtebauliche Bestandsaufnahme

- **Erschließung**

s. Plan Nr. 170

Das Planungsgebiet wird von allen Verkehrsträgern sehr gut erschlossen.

Öffentlicher Nahverkehr

Am nördlichen Ende der Bahnhofstraße befindet sich der Neunkircher Hauptbahnhof mit überregionalen Anbindungen.

In der südlichen Bahnhofstraße, zwischen Bliesbrücke und Stummplatz, liegt der Busbahnhof mit zahlreichen Haltestellen.

Individualverkehr

Im Süden, Westen und Norden begrenzen überörtliche Straßen das Areal. Am Rande dieser Straßen sind großflächige Parkflächen und –häuser angeordnet. Die Wellesweiler- und Brückenstraße dienen dem innerörtlichen Verkehr und sind stark befahren. Die übrigen Straßen sind Anwohnerstraßen und von Parksuchverkehr belastet.

Fahrrad

Fahrradwege sind nicht vorhanden.

Fußgänger

Entlang der Blies erstreckt sich eine Fußgängerpromenade. Diese verbindet die westlich an der Gustav-Regler-Straße gelegenen Parkplätze mit den Kaufhaus „Blieszentrum“. Sie ist nicht direkt mit der südlich gelegenen, innerstädtischen



Fußgängerzone verbunden. Die stark befahrene Lindenallee und der Busbahnhof trennen die beiden Fußgängerbereiche.

Bewertung

Die überörtlichen Straßen sind gut ausgebaut und als Alleen ausgebildet. Die innerörtliche Erschließungsstraßen Brücken- und Wellesweiler Straße sind gut an das überörtliche Straßennetz angebunden. Parkplätze sind in ausreichender Zahl vorhanden.

Die untere Bahnhofstraße zwischen Lindenallee und Wilhelmstraße stellt ein Problembereich dar. Die Sackgassensituation für den Individualverkehr und der Busbahnhof stören die gewünschte Fußgängerverbindung zwischen Stummplatz und Bliespromenade.

- **Nutzung**

s. Plan Nr. 171



Der Bedeutungsverlust des Bahnhofs als Verkehrsträger hatte starke Auswirkungen auf die Nutzung der Bahnhofstraße. Die einstige gehobene Einkaufsstraße wird im oberen Bereich von massiven Leerstand und Rotlichtmilieu geprägt. Die untere Bahnhofstraße dagegen ist recht stabil, dieser Bereich kann noch zur City gerechnet werden. In der mittleren Bahnhofstraße zwischen Wilhelm- und Wellesweiler Straße nimmt die Qualität der Geschäfte ab. Es gibt einzelne

Leerstände. Dieser Abschnitt der Bahnhofstraße ist instabil und gefährdet.

Die untere Bahnhofstraße ist eine reine Geschäftsstraße mit Einzelhandel im Erdgeschoss und Dienstleistung in den Obergeschossen. Weiter Richtung Bahnhof befinden sich Mischnutzung aus Einzelhandel und Wohnen.

Der Bereich zwischen Bahnhofstraße und Bachstraße ist ebenfalls von Mischnutzung geprägt, wobei die gewerbliche Nutzung Richtung Osten abnimmt. Hier befinden sich einige nicht verträgliche Nutzungen, die umgesiedelt werden sollten. Leerstände findet man verstreut im gesamten Quartier, verstärkt im Bereich „Am Nordufer“.

Im Osten schließt sich ein stabiles Wohngebiet mit Bildungs- und Sozialeinrichtungen an, das im Rahmen von Programm „Soziale Stadt“ erfolgreich aufgewertet wurde.

Bewertung

Der nördliche Bereich der Bahnhofstraße ist in einem desolaten Zustand. Neue Nutzer sind in diesem Bereich nicht zu erwarten. Der mittlere Bereich ist in einer Umbruchsituation.

Die positiven Entwicklungen im Süden und Osten des Planungsgebiets können bei unterstützender städtebaulicher Planung auf dieses instabile Gebiet ausstrahlen.

- **Bausubstanz**

s. Plan Nr. 173

Das Viertel wird von einer mehrgeschos-
sigen Blockrandbebauung aus der Gründerzeit mit Ergänzungsbauten aus der Nachkriegszeit geprägt.

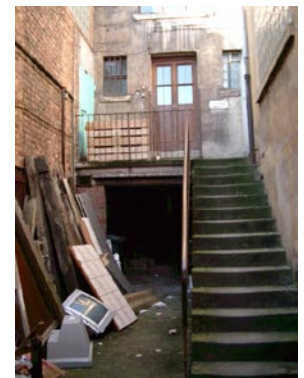
In Gebieten mit großem Leerstand befinden sich auch die Gebäude mit einem



desolaten Erscheinungsbild. Die Innenhöfe der Blöcke sind dicht bebaut und stark versiegelt. Diese Hinterhofbebauung weist zumeist eine Kümmernutzung und erhebliche bauliche Mängel auf.

Bewertung

Ein Teil der Gebäude ist in einem sehr schlechten baulichen Zustand und mit wirtschaftlich vertretbaren Mitteln nicht mehr zu retten. Ein Abbruch dieser Gebäude bietet die Chance der städtebaulichen Aufwertung des öffentlichen Raums. Dies bedeutet zugleich eine Attraktivitätssteigerung der anliegenden Bauten und somit die Chance auf neue Nutzung und private Investitionen.



- **Ortsbild**

s. Plan Nr. 174

Das Stadtbild weist in diesem Quartier viele städtebauliche Brüche auf.

Die ursprüngliche parzellenartige Blockrandbebauung aus der Gründerzeit, im Krieg teilweise zerstört, wurde in der Nachkriegszeit behutsam ergänzt. Diese Struktur leistet eine klare Gliederung von öffentlichem und privatem Raum. Die Bebauung bezieht sich eindeutig auf den Straßenraum, der Blies wandte man den Rücken zu.



Die Bebauung im Süden des Planungsgebiets spricht eine gänzlich andere Sprache. Mit dem Coronahochhaus aus den 50-er Jahren, einer großflächigen Kaufhausarchitektur der 60 und 70-er Jahre an der Bliespromenade und dem Einkaufszentrum am Stummplatz wurde eine typische Nachkriegscity geschaffen. An der Nahtstelle dieser beiden Stadtstrukturen finden sich städtebauliche Mängel.



Die in den 90-er Jahren gebaute Umgehungsstraße (Gustav-Regler-Straße) führt an der rückwärtigen Seiten der desolaten Bebauung der Bahnhofstraße vorbei. Die Straße ist das nördliche Entree von Neunkirchen und wird in dieser Form ihrer Aufgabe als Empfangssituation

nicht gerecht. Im östlichen Teil des Planungsgebietes prägt eine unvollständige Blockrandbebauung mit Baulücken sowie villenartige Wohnbauten die städtebauliche Struktur. In dieser qualitätvollen Stadtstruktur finden sich störende, unmaßstäblich Bauten, die dem Ortsbild abträglich sind. Dies betrifft vor allem die Holzhandlung in der Goethestraße, die beiden Eckbauten an der Goethe- / Brückenstraße und die Uferbebauung hinter dem Finanzamt.

Die Innenhöfe der Blöcke sind mit Nebengebäuden großteils überbaut. Hier stecken Freiraumpotentiale, wie die gelungene Sanierung des Innenblocks Wilhelmstraße / Brückenstraße zeigt.

Die Blies begrenzt das Planungsgebiet im Süden. Bis auf die Bliespromenade sind die Potenziale, die der Fluss für die Stadt darstellt, nicht genutzt.

Der Bereich der unteren Bahnhofstraße ist sowohl räumlich als gestalterisch ungenügend. Die für den Busbahnhof notwendigen baulichen Anlagen versperren sowohl die fußläufige Verbindung als auch die notwendigen Sichtachsen zwischen den beiden



wichtigen Einkaufsmagneten Saar Park Center und Bliespromenade. Auch hier bietet die Blies Chancen für eine Attraktivitätssteigerung des öffentlichen Raums, die zurzeit noch nicht genutzt werden.



11.2.3 Stärken-Schwächen-Analyse

s. Plan Nr. 175

- **Potenziale und Konflikte**

Der Bedeutungsverlust der oberen Bahnhofstraße als Einkaufsstraße und die daraus resultierenden Leerstände im nördlichen und östlichen Bereich des Planungsgebiets stellt einen schwerwiegenden städtebaulichen Mangel dar. Ein Wiedererstarren der Kaufkraft in diesem Areal und ein daraus entstehender, sich selbst regulierender Sanierungsprozess sind in naher Zukunft nicht zu erwarten.

Die von der Stadt in den im Süden und Osten an das Planungsgebiet angrenzende Stadtviertel durchgeführten Sanierungsmaßnahmen waren erfolgreich. Nun gilt es, die Potenziale, die aus diesen Maßnahmen entstanden sind, auch für die nördliche Innenstadt fruchtbar zu machen.

Die dem Viertel innewohnenden Potenziale gilt es zu bündeln.

11.3 Quartierbezogenes Leitbild und Entwicklungsziele

s. Plan Nr. 120 A

Die Innenstadt wird im Norden arrondiert. Untere Bahnhofstraße und Bliespromenade werden räumlich und strukturell mit der City verbunden.

Mit der schrittweisen Realisierung des ‚Parks am Bahnhof‘ entsteht ein attraktives Eingangsportale der Stadt. Die Leerstände werden durch massiven Rückbau im Norden des Planungsgebiets beseitigt. Es entsteht eine neue Stadtkante zur Gustav-Regler-Straße.

Das Viertel am Nordufer wird zum innerstädtischen Wohnquartier aufgewertet.

Die Flusslandschaft der Blies wird für den städtischen Raum aktiviert.

11.4 Quartierbezogenes Umbaukonzept

s. Plan Nr. 300

- **Maßnahmen und Empfehlungen**

s. Plan Nr. 176 +
301

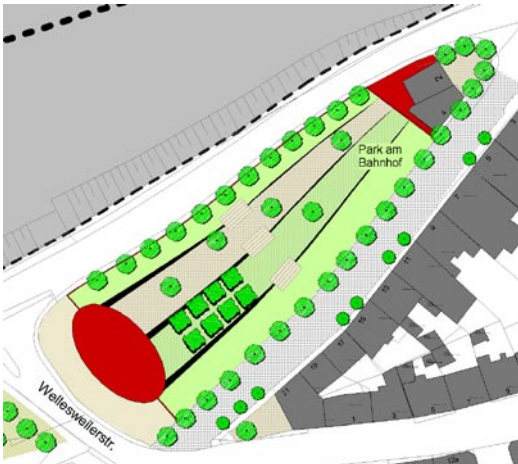
Verkehr

Die untere Bahnhofstraße wird verkehrsfrei.

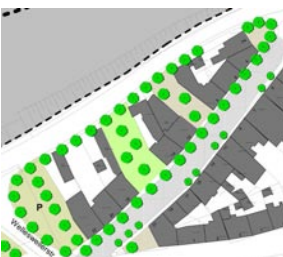
Der Busbahnhof wird in die Lindenallee verlegt, die Routen einzelner Buslinien neu geordnet.

Von der Brückenstraße über Wilhelm- und mittlere Bahnhofstraße wird ein Einrichtungsverkehr eingerichtet.

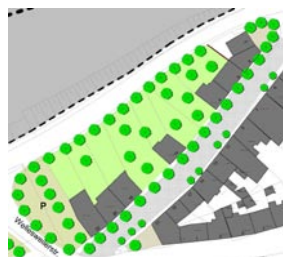
Obere Bahnhofstraße



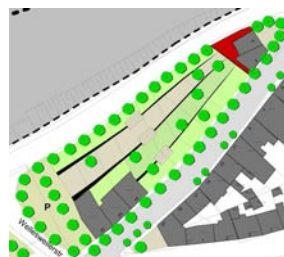
Die vorhandenen, überlebensfähigen Nutzungen werden räumlich zusammengefasst und stärken sich so gegenseitig. Der dann leer gezogene unvollständige Häuserblock zwischen oberer Bahnhofstraße und Gustav-Regler-Straße wird abgerissen. Hier entsteht der „Park am Bahnhof“. Der Park wird schrittweise realisiert, um möglichst früh eine Aufwertung der oberen Bahnhofstraße zu erreichen.



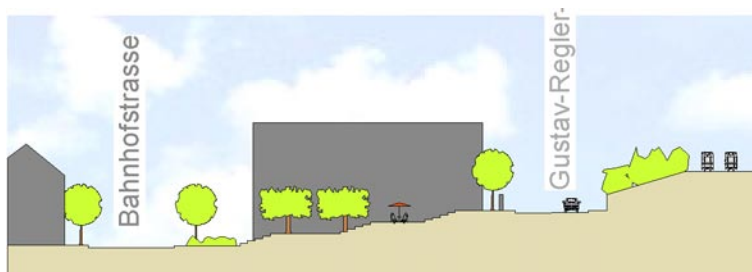
Phase 1



Phase 2



Phase 3



Mittlere Bahnhofstraße



Die mittlere Bahnhofstraße wird behutsam gestalterisch aufgewertet. Entlang der Gasstraße wird die rückwärtige Bebauung geschlossen. So entsteht entlang der Gas- und oberen Bahnhofstraße eine neue Stadtkante mit vorgelagertem Grün. Der Innenblock der östlichen Häuserzeile erhält die gleichen Freiraumqualitäten wie der restliche Innenhof. Dadurch wird die Wohnfunktion dieser Gebäude erheblich gestärkt.

Untere Bahnhofstraße



Die untere Bahnhofstraße wird zur Fußgängerzone. So wird die Lücke zwischen den beiden wichtigsten Einkaufsbereichen „Saar Park Center“ und „Bliespromenade“ geschlossen. Die Verlegung des Busbahnhofs ermöglicht so eine stadträumliche Verbindung zwischen Stummplatz und dem neuen „Platz an den Bliesbrücken“.

Der neue Fußgängerzone findet ihren räumlichen Abschluss an dem neuen Platz an der Ecke Wilhelmstraße / Bahnhofstraße. Hier endet auch die eigentliche Innenstadt.

Mit dem neuen „Platz an den Bliesbrücken“ wendet sich die Stadt Neunkirchen ihrem Fluss der Blies zu und aktiviert die Potenziale der Flusslandschaft.

Bliespromenade



Die der Bliespromenade gegenüberliegenden Uferflächen werden ebenfalls aufgewertet. Die rückwärtigen Flächen der Bebauung der Lindenallee werden aktiviert, die Nutzungen reichen bis ans neu gestaltete Ufer. Östlich hiervon entstehen die Bliesterrassen.

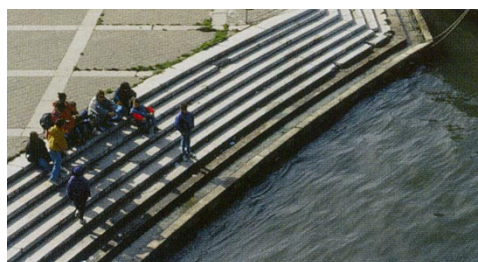
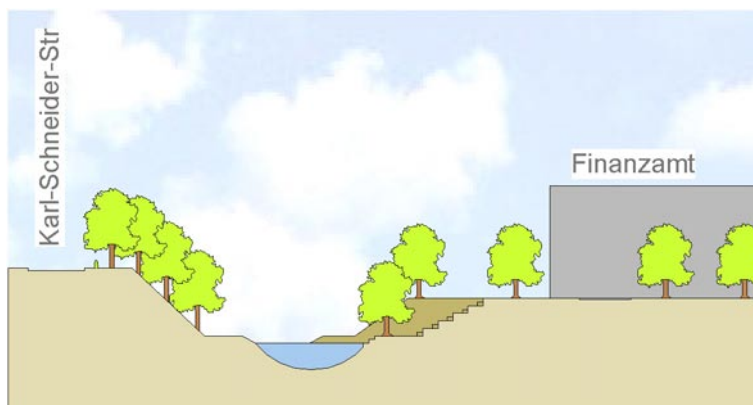


Nordufer



Die störenden Nutzungen werden verlagert. Dieses Quartier entwickelt sich zu einem hochwertigen, innerstädtischen Wohnviertel. Hierbei sollte die Auswirkungen der demographischen Entwicklungen berücksichtigt werden. Lage und vorhandene soziale Einrichtungen prädestinieren dieses Areal für Generationswohnen.

Auch hier wird mit der Neugestaltung des Flussufers die Zugänglichkeit zur Blies ermöglicht. Abgesehen von dem ‚Ausstrahlungseffekt‘, den die Aufwertung von Teilen der Goethestraße haben kann, sollen dabei insbesondere die Chance genutzt werden, die in einer Aktivierung der Flußlandschaft liegen.



11.5 Kostenschätzung

s. Plan Nr. 302

Projekt	Fläche		EP	Summe
				4.875.000 €
1 UNTERE BAHNHOFSTRASSE				552.000 €
Brückenausschnitt	900	M3	80 €	72.000 €
Neugestaltung Straßenraum	4.000	M2	120 €	480.000 €
2 MITTLERE BAHNHOFSTRASSE				60.000 €
Neugestaltung Bürgersteige	1.000	M2	60 €	60.000 €
3 OBERE BAHNHOFSTRASSE				1.609.300 €
Erwerb Grundstück Bahnhof 6-22	4.300	M2	185 €	795.500 €
Abbruch Bahnhofstr. 6-22	22.140	M3	20 €	442.800 €
Parkgestaltung	5.300	M2	70 €	371.000 €
4 LITERATURHOF				426.600 €
Erwerb Bahnhof 41	560	M2	560 €	313.600 €
Abbruch Bahnhof 41	2.500	M3	20 €	50.000 €
Neugestaltung Platz	700	M2	90 €	63.000 €
5 BLIESTERRASSE				456.000 €
Neugestaltung Platz und Ufer	3.800	M2	120 €	456.000 €
6 BLIESGARTEN				117.000 €
Neugestaltung Garten und Ufer	1.300	M2	90 €	117.000 €
7 BLIESPROMENADE				100.000 €
Neugestaltung Ufer	2.500	M2	40 €	100.000 €
8 AM NORDUFER				100.000 €
Neugestaltung Ufer	2.500	M2	40 €	100.000 €
9 NORDUFERTERRASSE				276.000 €
Neugestaltung Uferterrasse	2.300	M2	120 €	276.000 €
10 PLANSTRASSE (STRITTMATTER)				80.500 €
Erwerb Grundstück	460	M2	90 €	41.400 €
Neubau Strasse	460	M2	85 €	39.100 €

11 GOETHEPLATZ					179.100 €
Erwerb Grundstück Goethe 1	700	M2	90 €	63.000 €	
Abbruch Goethe 1	960	M3	15 €	14.400 €	
Neugestaltung Platz	500	M2	90 €	45.000 €	
Erwerb Grundstück Goethe 2	380	M2	90 €	34.200 €	
Abbruch Goethe 2	1500	M3	15 €	22.500 €	
12 BETREUTES WOHNEN GOETHEPARK					492.000 €
Erwerb Grundstück Ruess	4.300	M2	90 €	387.000 €	
Abbruch Gebäude Ruess	7.000	M3	15 €	105.000 €	
13 AKADEMIE AM NORDUFER					269.000 €
Erwerb Grundstücke Scheffelstr	1.800	M2	85 €	153.000 €	
Abbruch Gebäude Scheffelstr	5.800	M2	20 €	116.000 €	

12

**Entwicklungs konzept
Ortsmitte Wellesweiler**



12.1 Gebietsabgrenzung

s. Plan Nr. 112 A

Das Planungsgebiet konzentriert sich auf den Bereich des alten Ortskerns von Wellesweiler. Es umfasst die Homburger Straße zwischen Bahndamm und Bliesau, die Rombachstraße bis zum Bahndamm und die Eisenbahnstraße bis zum Junkershaus und die unmittelbar daran anschließenden Parzellen.

12.2 Analyse der Ausgangslage

12.2.1 Sozioökonomische Struktur

s. Plan Nr. 182

Nach aktuellen statistischen Auswertungen der Stadtverwaltung leben zur Zeit (31.12.05) insgesamt **754 Einwohner** in dem oben abgegrenzten Stadtumbaugebiet „Ortsmitte Wellesweiler“.

Dies entspricht rund 13,3 % der Einwohner des Stadtteils Wellesweiler (insgesamt 5.683 Einwohner) bzw. 1,5 % der Stadtbevölkerung.

Die Mehrzahl der Bevölkerung des Quartiers ist der mittleren bis unteren Mittelschicht zuzuordnen.

Der Anteil der **ausländischen Wohnbevölkerung** im Quartier liegt mit 12,5 % zwar über dem Durchschnitt der Stadt (9,2 %), jedoch weitaus niedriger als etwa in einzelnen Bereichen der Innenstadt Neunkirchens. Der vergleichsweise niedrige Ausländeranteil⁴ ist dabei zum Teil darauf zurückzuführen, dass sich die Ansiedlung von Migranten in anderen Quartieren des Stadtteils konzentriert. Zu berücksichtigen ist auch, dass zum Teil nicht unproblematische Einwanderergruppen aus den östlichen Staaten (Aussiedler) nicht in der offiziellen Statistik erfasst werden.

Gegenüber anderen untersuchten potenziellen Stadtumbauquartieren ist auch die **Altersstruktur** der Bevölkerung vergleichsweise „normal“, d.h. den Durchschnittswerten der Stadt entsprechend: der Anteil der „Älteren“ (über 50-jährige) liegt bei rund 39,0 % (Stadt insgesamt 39,0 %), der Anteil der Kinder, Jugendlichen und jungen Erwachsenen (bis 34 Jahre) liegt bei rund 37,5 % (Stadt insgesamt 36,0 %).

⁴ Stadtteil Wellesweiler insgesamt 418 Personen = 7,4 %

Quartier „Ortsmitte Wellesweiler“**Einwohner nach Nationalität und Altersklassen**

Altersklasse	Deutsche	Ausländer	gesamt
0-14	95	20	115
15-34	139	29	168
35-49	152	24	176
50-64	135	12	147
64-105	139	9	148
Gesamt	660	94	754

Einwohner nach Nationalität und Altersklassen in %

Altersklasse	Deutsche	Ausländer	% Quartier	% Stadt NK
0-14	14,4	21,3	15,3	13,8
15-34	21,1	30,9	22,3	22,2
35-49	23,0	25,5	23,3	24,5
50-64	20,5	12,8	19,5	18,9
64-105	21,1	9,6	19,6	20,5
Gesamt	100,0	100,0	100,0	100,0

Die tendenzielle Überalterung der Bevölkerung des Quartiers, verbunden mit einem vergleichsweise niedrigen Migrantenanteil, wird unter den gegebenen Bedingungen zu einem überdurchschnittlich hohen Bevölkerungsrückgang des Stadtteils Wellesweiler führen: Wie in Teil A des Gutachtens ausgeführt, wird sich der **Bevölkerungsverlust** bis zum Jahr 2020 auf -10,0 % bis -12,1 % belaufen. Erstes, unübersehbares Anzeichen hierfür ist die relativ hohe Zahl von **Wohnungs- und Ladenleerständen** insbesondere in der Ortsmitte.

Im Rahmen der durchgeführten Bestandserhebungen im Frühjahr 2006 wurden in der Ortsmitte insgesamt **9 Gebäudeleerstände** erfasst.

Einzelne Gebäude – so in zentraler Lage an der Hauptkreuzung Homburger Straße/Eisenbahnstraße/Rombachstraße – stehen dabei offensichtlich seit längerem leer (vgl. nachstehende Kartierung).

Im Einzelnen handelt es sich um die Anwesen

Leerstände Ortsmitte Wellesweiler

Homburger Straße	Nr. 17
	Nr. 24
Eisenbahnstraße	Nr. 2a
	Nr. 3
	Nr. 18
	Nr. 22
Rombachstraße	Nr. 1
	Nr. 2a



Abgesehen von einer nach wie vor bemerkenswerten Konzentration gastronomischer Betriebe (4 Kneipen, 1 China-Restaurant, 1 Kebap-Imbiss) hat die Ortsmitte auch ihre Funktion als **Nahversorgungszentrum** weitgehend verloren. Ehemals in der Ortsmitte ansässige Einzelhandelsbetriebe haben sicher nicht zuletzt durch die Kumulation mehrerer großflächiger Einkaufsmärkte in direkter Nähe (Untere Bliesstraße) geschlossen. Geblieben ist eine Bäckerei sowie einige wenige Dienstleistungsbetriebe und Selbstständige (Friseur, Arzt, Steuerberater); Papier/Schreibwaren/Zeitschriftenladen).

12.2.2 Städtebauliche Bestandsaufnahme

- **Erschließung**

s. Plan Nr. 180

Öffentlicher Nahverkehr

Der Ortskern wird im Nordosten vom Bahndamm begrenzt. Der Haltepunkt befindet sich unmittelbar am Ortskern. Somit ist Wellesweiler sehr gut an den ÖPNV in Richtung Neunkirchen und Homburg angebunden. Die Zugänglichkeit zum Bahnhof ist jedoch ungenügend und nicht behindertengerecht. Dies bezieht sich sowohl auf die unmittelbare Zuwegung als auch auf die wichtige Verbindung zwischen Schule und Bahnhof.



Der bauliche Zustand des DB-Haltepunkts ist desolat und entspricht nicht den heutigen Anforderungen an einen modernen Personennahverkehr. Parkmöglichkeiten sind keine vorhanden. Die Neunkircher Verkehrsgesellschaft haben zwei Haltestellen in der Homburger Straße und bieten somit gute Verbindungen mit dem Bus in die Neunkirchener Innenstadt und zur Nachbargemeinde Bexbach.

Individualverkehr



Der Ortskern von Wellesweiler ist durch starken Individual- und Gewerbeverkehr belastet. Dies betrifft sowohl die Homburger als auch die Rombachstraße. Die unübersichtliche Situation im Kreuzungsbereich wird

noch verstärkt durch die Bahnunterführung.

Die dafür erforderlichen Ampelanlagen führen zu Rückstau in den genannten Bereichen. Die von der Homburger Straße abzweigenden Anwohnerstraßen sind Sackgassen. In fußläufiger Entfernung zum Ortskern gibt es ausreichende Parkflächen. Sie sind jedoch schlecht aufzufinden.

Fahrrad

Fahrradwege sind nicht vorhanden.

Fußgänger

Die fußläufigen Verbindungen sind Straßen begleitend. Ampelanlagen ermöglichen die Überquerung der stark befahrenen Straßen. Die Vernetzung der Wege innerhalb des Quartiers ist verbesserungsfähig. Die Erschließung der Bliesau ist ungenügend.

Bewertung

Die schmalen Straßenprofile im historischen Ortskern und das starke Verkehrsaufkommen führen zur Abwertung der Bebauung und Einschränkung der Nutzungen. Es gibt wenige Aufenthaltsqualitäten im öffentlichen Raum. Die vorhandenen räumlichen und baulichen Potentiale können aufgrund der verkehrlichen Belastung nicht zur Geltung kommen.

- **Nutzung**

s. Plan Nr. 181

Das Planungsgebiet weist eine für einen Ortskern übliche Mischnutzung auf. Eine relativ hohe Anzahl von Ladenlokalen und Wohnungen stehen leer oder weisen eine Kümmernutzung auf.



Bewertung

Wegen der nahe liegenden Verbrauchermärkte ist eine schnelle Beseitigung der Leerstände nicht zu erwarten. Flächen können daher vom Markt genommen werden.

Bei einer Aufwertung der Ortsmitte kann die vorhandene Mischnutzung gesichert und mit neuen Nutzungen ergänzt werden.

• **Bausubstanz**

s. Plan Nr. 183



Im Ortskern befinden sich wertvolle historische Gebäude aus dem 16. und 18. Jahrhundert (Junkershaus + Stengelkirche), deren Bedeutung weder städtebaulich noch baulich gewürdigt werden. Die übrigen Gebäude, die Mehrzahl aus dem 19. Jahrhundert,

sind stark überformt und zum Teil in sehr schlechten baulichen Zustand. Ursache für die große Anzahl sanierungsbedürftiger Bausubstanz ist die mangelnde Attraktivität des Ortsteils und somit die fehlende Rentabilität der Immobilien. Gründe hierfür sind neben der vorgenannten starken Verkehrsbelastung die überalterten Baustrukturen und Grundrisse sowie der daraus resultierende Leerstand.



Bewertung

Ein Teil der Gebäude ist in einem sehr schlechten baulichen Zustand und mit wirtschaftlich vertretbaren Mitteln nicht mehr zu retten. Ein Abbruch dieser Gebäude bietet die Chance der städtebaulichen Aufwertung des öffentlichen Raums. Das Denkmal Junkershaus und weitere ortsbildende Bauten weisen einen Sanierungsrückstand auf, der baldmöglichst behoben werden sollte.



• **Ortsbild**

s. Plan Nr. 184



Gebäudetypus, Stellung der Gebäude und der unregelmäßige Straßenraum weisen auf den ursprünglichen dörflichen Charakter der Ortsmitte hin. Die verkehrstechnischen Erfordernisse – Straße und Bahnanlage –, die die Ortsmitte zerschneiden, stören das historische Ortsbild empfindlich.

Bliesau und Gärten bilden das Ortsbild prägende Grün. Der Straßenraum ist ohne Bäume, die Vorflächen der Häuser sind in der Regel versiegelt.



Bewertung

Das Ortsbild von Wellesweiler weist große Potenziale sowohl im Freiraum als auch in der Bausubstanz auf.

12.2.3 Stärken-Schwächen-Analyse

- **Potenziale und Konflikte**

s. Plan Nr. 185

Der Wunsch nach einer attraktiven Ortsmitte wird durch den starken Durchgangsverkehr verhindert. Die fehlenden freiräumlichen Qualitäten und die vernachlässigte Bausubstanz überlagern die räumlichen und baulichen Potentiale des Ortes.

Leerstehende Häuser bieten einmal die Möglichkeit, durch Abbruch den öffentlichen Raum aufzuwerten als auch durch neue Geschäfte bestehende Nutzungsdefizite der Ortsmitte zu beheben.

Das vorhandene politische Engagement der Anwohner bietet die Chance einer abgestimmten Vorgehensweise bei der Aufwertung privater Gebäude und Freiflächen.

12.3 Quartierbezogenes Leitbild und Entwicklungsziele

s. Plan Nr. 122 A

Die historische Ortsmitte von Wellesweiler wird durch die Schaffung neuer städtischer Freiräume und durch die Sanierung und Neunutzung öffentlicher Gebäude aktiviert. Sie erhält ihre alte Bedeutung als Treffpunkt zurück. Sie ist Bindeglied zwischen den westlichen und östlichen Wohnvierteln und verbindet diese mit dem Schul- und Sportzentrum und dem Landschaftsraum der Blies.



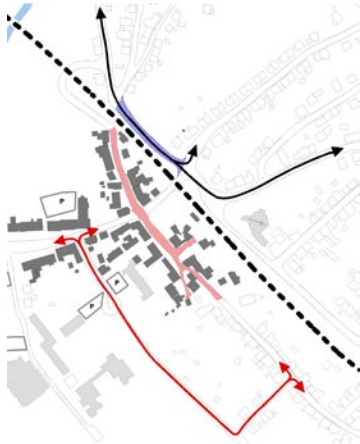
12.4 Quartierbezogenes Umbaukonzept

s. Plan Nr. 310

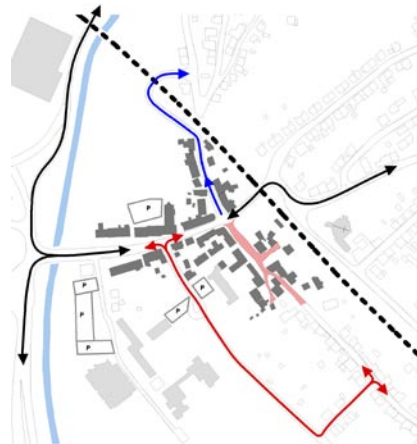
• Maßnahmen und Empfehlungen

s. Plan Nr. 186

Verkehr



Variante 1

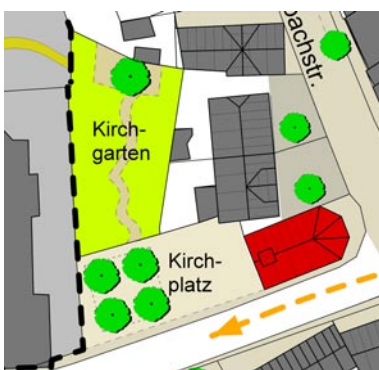


Variante 2

Die Verminderung des Durchgangsverkehrs gibt der Ortsmitte neue Luft zum Atmen. Eine Umgehungsstraße entlang der Bahntrasse wird dieses Ziel am ehesten erreichen. Aber auch verkehrslenkende Maßnahmen können den Ortskern entlasten. Ein attraktiver Haltepunkt der Bahn erhöht die Akzeptanz des öffentlichen Nahverkehrs.

Leerstands-beseitigung

Durch den Rückbau der Gebäude vor der Stengelkirche und im Kreuzungsbereich Eisenbahnstraße und Homburger Straße entstehen neue qualitätvolle Freiräume. Die Freistellung der Kirche durch den Abbruch der in den 20-er Jahren angebauten Häuser verhilft dem denkmalgeschützten Gebäude zu seinem Recht und er-



möglicht die Schaffung eines Kirchplatzes mit einer Verbindung zur Bliesau. Der enge Kreuzungsbereich vor dem Bahndamm wird aufgeweitet und bietet mit dem „Bahnhofsplatz“ einen neuen Treffpunkt in der Ortsmitte.

Um den Platz können sich neue gewerbliche Nutzungen anlagern. Durch den Abbruch dieser Gebäude entsteht eine Blickbeziehung zwischen der Stengelkirche und der katholischen Kirche St. Johannes.

Das denkmalgeschützte Junkershaus erfährt mit dem Ausbau des Museums und einer denkmalgerechten Sanierung eine weitere Attraktivitätssteigerung.



Öffentlicher Freiraum

Rombach- und Eisenbahnstraße bilden den historischen und nun den neuen Ortskern. Sie werden nach der Entlastung vom Autoverkehr gestalterisch aufgewertet.



Die Schaffung von Aufenthaltsqualitäten und die Vernetzung der Bliesau mit den umliegenden Ortsteilen bieten große Potenziale für die Ortsentwicklung.



Private Gebäude / Freiflächen

Die Aufwertung öffentlicher Gebäude und Freiräume soll auch eine adäquate Gestaltung der Fassaden und privaten Freiflächen anstoßen. Hierfür wird mit den Bewohner ein abgestimmtes Konzept erarbeitet und schrittweise umgesetzt.



12.5 Kostenschätzung

s. Plan Nr. 311

Projekt	Fläche	EP	Summe
			1.672.250 €
1 PESTALOZZISTRASSE			170.000 €
Strassenneubau	2.000 M2	85 €	170.000 €
2 EISENBAHNSTRASSE			126.600 €
Neugestaltung Strassenraum	1.170 M2	100 €	117.000 €
Gestaltung Hausvorbereiche	8 Vb	1.200 €	9.600 €
3 ROMBACHSTRASSE			96.600 €
Neugestaltung Strassenraum	940 M2	90 €	84.600 €
Gestaltung Hausvorbereiche	10 Vb	1.200 €	12.000 €
4 EISENBAHNSTRASSE-BAHN			46.400 €
Neugestaltung Strassenraum	550 M2	80 €	44.000 €
Gestaltung Hausvorbereiche	2 Vb	1.200 €	2.400 €
5 JUNKERSHAUS			359.600 €
Neugestaltung Strassenraum	880 M2	110 €	96.800 €
Gestaltung Hausvorbereiche	2 Vb	1.200 €	2.400 €
Erwerb Junkershaus	160 M2	65 €	10.400 €
Sanierung Junkershaus	250 M2	1.000 €	250.000 €
6 EISENBAHN-PESTALOZZISTRASSE			42.400 €
Neugestaltung Strassenraum	470 M2	80 €	37.600 €
Gestaltung Hausvorbereiche	4 Vb	1.200 €	4.800 €
7 UNTERE MESSSTRASSE			37.600 €
Neugestaltung Strassenraum	470 M2	80 €	37.600 €
8 BAHNHOFSPLATZ			274.000 €
Abbruch Gebäude Hom. 24	2.100 M3	20 €	42.000 €
Abbruch Gebäude Hom. 26	1.900 M3	20 €	38.000 €
Abbruch Gebäude Eis. 3	700 M3	20 €	14.000 €
Neugestaltung Platz	1.500 M3	120 €	180.000 €

9 KIRCHPLATZ					248.700 €
Grundstückskauf Hom. 15	525	M2	80 €		276.000 €
Abbruch Gebäude Hom. 15	940	M3	20 €		18.800 €
Abbruch Gebäude Hom. 17	1.700	M3	20 €		34.000 €
Sanierung Kirchenfassade	470	M2	120 €		56.400 €
Neugestaltung Kirchplatz	450	M2	120 €		54.000 €
Neugestaltung Kirchgarten	570	M2	50 €		28.500 €
Weg zur Bliesau	250	M2	60 €		15.000 €
10 HOMBURGER STRASSE					79.200 €
Neugestaltung Bürgersteig	1.200	M2	60 €		72.000 €
Gestaltung Hausvorbereiche	6	Vb	1.200 €		7.200 €
11 BLIESAUE					100.000 €
Aufwertung Grünraum	20.000	M2	5 €		100.000 €
12 PARKPLATZ BLIESAUE					45.000 €
Aufwertung	3.000	M2	15 €		45.000 €
13 PARKPLATZ P+R					46.150 €
Grundstückskauf Rom. 2a	230	M2	65 €		14.950 €
Abbruch Gebäude Rom. 2a	360	M3	20 €		7.200 €
Neugestaltung Platz	300	M3	80 €		24.000 €

13

**Zeitplan
und
Umsetzungsmodalitäten**



Mit dem vorliegenden Bericht zur Stadtentwicklung Neunkirchens und den dazu gehörenden Planunterlagen wird die Trilogie der Mitte 2005 begonnenen Erarbeitung eines Stadtentwicklungskonzepts abgeschlossen. Aufbauend auf einer umfassenden **Bestandaufnahme** der städtebaulichen, sozialen und wirtschaftlichen Ausgangssituation der Kreisstadt Neunkirchen, einer Prognose der zu erwartenden Bevölkerungsentwicklung bis zum Jahr 2020 sowie einer Stärken-Schwächen-Analyse der einzelnen Stadtteile im ersten Teil der Untersuchung wurde im zweiten Band des Gutachtens ein **gesamtstädtisches Entwicklungskonzept** formuliert, das in einem zwischenzeitlich durch den Rat der Stadt verabschiedeten Leitbild seinen Niederschlag fand.

Die in der gesamtstädtischen Betrachtung durchgeführten Analysen führten zur Identifikation von insgesamt vier Teilgebieten, in denen sowohl unter städtebaulichen als auch unter sozioökonomischen Aspekten vorrangig Stadtumbaumaßnahmen in Angriff genommen werden sollten.

Für zwei dieser Gebiete (Nördliche Innenstadt, Ortsmitte Wellesweiler) wurden im vorliegenden dritten Berichtsband, orientiert am Gesamtleitbild der Stadt detaillierte **teilräumliche Konzepte** erarbeitet. Für zwei Gebiete (Hüttenberg, Wiebelskirchen) wurden Entwicklungsschwerpunkte und Ziele der künftigen Entwicklung formuliert.

Drei generelle Aspekte müssen bei der abschließenden Würdigung des vorliegenden Entwicklungskonzepts und seiner Umsetzung beachtet werden.

- a. Entwicklungskonzepte der vorliegenden Art sind nicht statischer Natur, definieren jedoch Ziele und Entwicklungsschwerpunkte, an denen sich konkrete Planungen orientieren können. Und sie ermöglichen eine systematische Erfolgskontrolle, auf der eine nach einigen Jahren sicher notwendige Fortschreibung aufbauen kann. Die Bedeutung einer „Verlaufs- und Erfolgskontrolle“ sollte man dabei nicht zu gering schätzen. Aus vielerlei Gründen (demografische Entwicklung, Migration, Globalisierung usw.) ist unsere Gesellschaft im Umbruch. Und mit ihr wandeln sich das Gesicht und die Aufgaben der Städte.

- b. Die **Handlungsmöglichkeiten der Kommune**, in diesen Prozess des Stadtumbaus lenkend einzugreifen sind freilich nicht nur aus finanziellen Gründen äußerst gering. Natürlich sind Stadtentwicklungskonzepte, Rahmenplanungen, Ordnungsmaßnahmen usw. unabdingbar. In vielen Bereichen wirken jedoch Mechanismen und Barrieren, die die Kommune als „planende und steuernde Instanz“ bei der derzeitigen Rechtslage vor nahezu unüberwindbare Probleme stellt. So regelt die Entwicklung des Einzelhandels (von Ausnahmen abgesehen) der Markt. Ein Leerstandsmanagement, so es richtig betrieben wird, mag die Folgen des Siegeszugs von Discountern und Filialisten mildern, lösen kann es das Problem leer gefallender Geschäftsflächen in ehemaligen Einkaufsstraßen nicht.

Unter dem Aspekt der Umsetzung städtebaulicher Projekte eher noch wichtiger ist zuletzt die mangelnde Zugriffsmöglichkeit der Kommune auf Immobilien in strategisch wichtigen Bereichen, die durch ihre am Gemeinwohl absolut desinteressierten und häufig nicht in der Stadt ansässigen Eigentümer seit Jahren dem Verfall preisgegeben sind, ohne dass die geringste Chance besteht, diese zur Sanierung der Gebäude, zum Verkauf oder auch nur zur Änderung der Mietkonditionen zu bewegen.

- c. Ein dritter Aspekt, der gewissermaßen notwendige Voraussetzung ist für die Umsetzung des Stadtumbaukonzepts, betrifft die Einbindung und Beteiligung der Bürger der Stadt, der Gewerbetreibenden, Unternehmen und sonstigen Akteure. Ohne deren Akzeptanz und Mitwirkung werden die Ideen zur Umgestaltung der Stadt schnell an ihre Grenzen stoßen. Im Rahmen der Erarbeitung des vorliegenden Konzepts für die Stadt Neunkirchen wurde diese Forderung in vorbildlicher Weise eingelöst indem in allen Phasen neben den Vertretern des Rats die Bürger in zahlreichen Veranstaltungen über den Fortgang der Arbeiten informiert wurden.

Empfehlungen

Gemäß den Leitlinien zum Bund-Länder-Programm „Stadtumbau-West“ sind die für zukünftige Maßnahmen vorgesehenen Stadtumbaugebiete durch Beschluss des Stadtrats förmlich festzulegen.

Die Gutachter empfehlen

- die vier Gebiete
 1. „Nördliche Innenstadt“
 2. „Ortsmitte Wellesweiler“
 3. „Hüttenberg“
 4. „Ortsmitte Wiebelskirchen“

- gemäß den räumlichen Abgrenzungen in den Plänen Nr. 110 A, Nr. 112 A, Nr. 113 A
- unter Maßgabe als Stadtumbaugebiet festzulegen, dass den Gebieten 1 und 2 für den Zeitraum bis 2010 höchste Priorität bei der Umsetzung von Stadtumbaumaßnahmen zugemessen wird.

Die Gebiete Nr. 3 und 4 werden gleichrangig an zweiter Prioritätstufe weiter bearbeitet.

Zeitplan und Umsetzungsprioritäten

In Übereinstimmung mit den Vorgaben des MfU sollen die in den Gebieten 1 und 2 geplanten Umbaumaßnahmen mit einem Gesamtinvestitionsvolumen von ca. 6,0 bis 6,5 Mio. € bis zum Jahr 2010 abgeschlossen sein.

Bei der Umsetzung der in den teilräumlichen Konzepten dargestellten Einzelprojekte werden dabei folgende Prioritäten gesetzt:

Gebiet 1: „Nördliche Innenstadt“

(Abschluss bis 2010)

- | | | |
|----------|----|-------------------------------|
| Projekte | a. | Obere Bahnhofstraße |
| | b. | Ecke Goethestr./Brückenstraße |
| | c. | Bliesterrassen |
| | d. | Untere Bahnhofstraße |

Gebiet 2: „Ortsmitte Wellesweiler“

(Abschluss bis 2008)

- | | | |
|----------|----|-----------------------|
| Projekte | a. | Bahnhofsplatz |
| | b. | Eisenbahnstraße |
| | c. | Kirchplatz |
| | d. | Junkershaus |
| | e. | neue Pestalozzistraße |

Eine Reihe der hier vorgeschlagenen Maßnahmen insbesondere in der Innenstadt (so z.B. der „Park am Bahnhof“) reichen aufgrund der o.g. Restriktionen bis zu ihrer endgültigen Fertigstellung wahrscheinlich über den Zeithorizont 2010 hinaus. Aber auch in Zwischenabschnitten setzen sie ein positives Zeichen für Neunkirchen im Wandel als „Stadt zum Leben“.