

# Grobkonzept

der Stadt Diez



Verantwortlicher  
Stadtverwaltung Diez  
Wilhelmstraße 63  
65582 Diez



Bearbeiter  
Büro Stadtberatung Dr. Sven Fries  
Dr. Sven Fries, M. A. Mag. rer. pol.  
Tina Nitschke, M. Sc.  
Dr. Robert Riethmüller, Diplom-Geograph



Landauer Straße 58  
67346 Speyer  
Telefon: 06232 87093-00  
E-Mail: [info@stadtberatung.info](mailto:info@stadtberatung.info)  
[www.stadtberatung.info](http://www.stadtberatung.info)

Fotos:  
Stadtberatung Dr. Sven Fries  
Stand:  
September 2022

*Das Konzept ist aus Gründen der besseren Lesbarkeit im generischen Maskulinum formuliert. Weibliche und anderweitige Geschlechteridentitäten werden dabei ausdrücklich impliziert.*

## Inhalt

Anlass und Ziel der Untersuchungen – Einleitung.....	4
Städtebauliche Einordnung .....	4
Raumordnung und Landesplanung .....	4
Gesamtgemeindliche Situation .....	6
Gebietsabgrenzung.....	6
Nutzungsstruktur.....	7
Lage im Raum / Verkehrsanbindung .....	8
Gebäude- und Grünstruktur.....	9
Sozialstruktur.....	11
Arbeitsmarkt und Wirtschaftsstruktur .....	12
Gebäude und Wohnungsstruktur.....	13
Gesamtstädtische Strategien .....	13
Fazit der Analyse .....	14
Handlungsfelder .....	15
Handlungsfeld 1 Städtebauliche Gestaltung .....	15
Handlungsfeld 2 Grünflächen und Klimaschutz .....	16
Handlungsfeld 3 Mobilität.....	16
Handlungsfeld 4 Wirtschaft und Tourismus.....	17
Maßnahmenkatalog .....	17
Schwerpunktbereiche .....	18
Beispiele für übergreifende Maßnahmen .....	28
Kostenübersicht.....	30
Städtebauförderprogramm .....	31
Perspektive: VU und ISEK für Diez.....	31

## Anlagen

Projektorganisation .....	33
Rahmenplan mit Handlungsfelder und Maßnahmen .....	34

## Anlass und Ziel der Untersuchungen – Einleitung

Diez steht wie viele Mittelzentren mit ländlich geprägtem Umland vor den Hausforderungen, die Attraktivität und Vitalität seiner historischen Altstadt zu sichern und das innerstädtische Dienstleistungsangebot neuen Herausforderungen anzupassen. Aktuelle Problembereiche sind dabei die Gestaltung der innerstädtischen Mobilität unter Berücksichtigung vielfältiger Interessenskonflikte, der Erhalt der historischen Bausubstanz bei gleichzeitiger Anpassung an neue energetische Standards, die Verbesserung innerstädtischer Grün- und Erholungsflächen sowie die Attraktivitätssteigerung der Innenstadt als Wohn- und Versorgungszentrum sowie die Partizipation am wachsenden Wasser- und Fahrradtourismus auf der Lahnroute.

Diez blickt einerseits auf eine lange Tradition einer erfolgreichen Altstadtsanierung, andererseits jedoch zeigt sich heute insbesondere in den Randbereichen der Kernstadt (Aar-Uferzone, Viertel Schaumburger Hof, Bahnhofsumfeld) dringender Handlungsbedarf für eine städtebauliche Aufwertung und funktionale Neuordnung. Durch die Fertigstellung des Straßentunnels und der damit erfolgenden Entlastung der Aar-Uferzone vom Durchgangsverkehr der B 417 ergibt sich die Voraussetzung für eine Stärkung des Viertels Schaumburger Straße / Unterstraße sowie der Neuordnung der Aar-Uferzone.

Die Stadt Diez hat im Dezember 2020 durch eine Bürgerbefragung den Planungsprozess für eine langfristige Stadtentwicklungsplanung für den gesamten Stadtbereich eingeleitet. Ein wesentlicher Bestandteil hierbei ist die Funktionsstärkung der Diezer Innenstadt. Das Büro Stadtberatung Dr. Sven Fries wurde deshalb im Januar 2022 beauftragt, in einer ersten Grobuntersuchung sowohl Problembereiche als auch spezifische Potenziale für die weitere funktionale und bauliche Entwicklung der Diezer Innenstadt aus externer fachlicher Sicht zu beleuchten. Dabei gilt es, Handlungsoptionen und Maßnahmenbündel zur Verbesserung identifizierter städtebaulicher Mängel herauszuarbeiten, die zusammen mit einem übersichtsartigen Maßnahmenplan und einem Kostengerüst Voraussetzung für die Prüfung der Aufnahme in das städtebauliche Förderprogramm der Bundes- und Landesregierung darstellen.

## Städtebauliche Einordnung

### Raumordnung und Landesplanung

Die Stadt Diez liegt im Rhein-Lahnkreis und grenzt im Osten an die Stadt Limburg in Hessen. Im Zuge der Gebietsreform von 1969 wurde der frühere Unterlahnkreis und der Loreleykreis (Sitz: St. Goarshausen) zum Rhein-Lahn-Kreis zusammengelegt und die zentral gelegene Kurstadt Bad Ems zum Kreissitz bestimmt. Damit verlor Diez seine Funktion als Kreisstadt.

Aus dieser Randlage ergibt sich für die Kommunal- und Regionalplanung die Herausforderung zu einer ständigen, die Landesgrenzen überschreitenden Abstimmungs- und Koordinationsaufgabe. In den LEP von Rheinland-Pfalz (LEP IV) und Hessen wird deshalb dieser Situation durch die Einstufung der Stadt als „Mittelzentrum in Doppelfunktion“ mit Limburg Rechnung getragen, wobei Diez im Verbund mit dem hessischen MZ Limburg teilweise oberzentrale Einrichtungen vorhält. Entsprechend der Raumstrukturkategorisierung des LEP IV ist die Stadt Diez als Mittelzentrum (MZ) für einen monozentralen ländlichen Verflechtungsbereich (Mittelbereich) von ca. 45.000 Einwohnern ausgewiesen.

Im Regionalplan Westerwald-Mittelrhein (2018) wird die Notwendigkeit einer stärkeren Abstimmung und Koordinierung der räumlichen Entwicklung in den Mittelbereichen Diez und Limburg postuliert. Dieser eng verflochtene Siedlungs- und Wirtschaftsraum hat eine Gesamtfläche von 534 km<sup>2</sup> mit einer Bevölkerungszahl von rund 130.000 Einwohnern. Zu den beiden „Mittelbereichen“ zählen im Rhein-Lahn Kreis neben der VG Diez noch die VG Aar-Einrich und auf hessischer Seite neben Limburg noch

die Gemeinden Beselich, Brechen, Elz, Hadamar, Hünfelden und Runkel. Während beide Mittelbereiche flächenmäßig etwa gleich groß sind, wohnen auf hessischer Seite 85.000, auf rheinland-pfälzischer Seite jedoch nur etwa 44.000 Menschen. Hierdurch deutet sich bereits an, dass der hessische Mittelbereich in seiner Entwicklung in vielen Aspekten stärkere Kräfte entwickeln kann und sich damit für die Stadt Diez die Frage nach positiven Alleinstellungsmerkmalen im Vergleich zu Limburg im Wettbewerb um Gewerbeansiedlung, Investitionsmitteln oder auch der Entwicklung des Tourismussektors stellt.

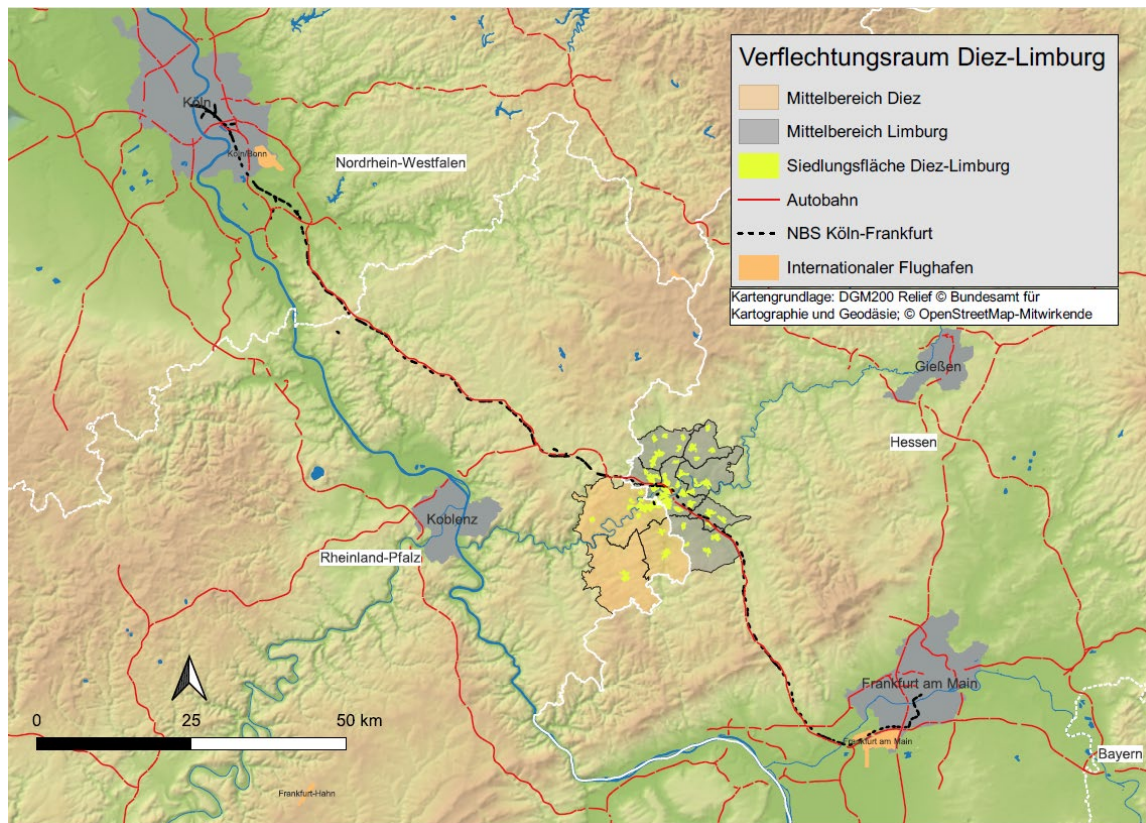


Abb. 1: Verflechtungsraum Diez-Limburg

Durch die neue ICE-Strecke Köln-Rhein-Main mit dem ICE-Bahnhof Limburg-Süd sieht die Raumplanung besondere Entwicklungsimpulse und verstärkte Zuwanderungen voraus. Um die daraus zu erwartenden Entwicklungschancen zu nutzen, ist eine stärkere grenzüberschreitende Koordination der räumlichen Entwicklung im Verflechtungsbereich Diez-Limburg notwendig. Außerdem bedarf es zusätzlicher Arbeitsplatzangebote, um die bestehenden und zukünftig wachsenden Fernpendelverkehrsströme aus dem Bereich Diez-Limburg in den Agglomerationsraum des Rhein-Main Gebietes zu vermindern. Da die Städte Diez und Limburg landesgrenzüberschreitend bereits als ein gemeinsames Mittelzentrum ausgewiesen sind und siedlungsstrukturell eine Einheit bilden, wird ebenfalls eine intensivere Zusammenarbeit der beiden Städte bei der Planung und Nutzung zentralörtlicher Einrichtungen empfohlen, die in Teilbereichen bereits besteht.

Ebenso kommt einer Verbesserung der großräumigen Straßen- und Schienenverbindungen der Ost-West-Achse sowie der möglichen Wiederinbetriebnahme der Aartal-Strecke für den Personenverkehr in Richtung Wiesbaden eine besondere Bedeutung zu. Für die Straßenanbindung an den ICE-Bahnhof Limburg-Süd und zur Entlastung der Städte Limburg und Diez vom Durchgangsverkehr soll die Planung und Verwirklichung der Südumgehung Limburg vorangetrieben werden.

## Gesamtgemeindliche Situation

Die Stadt Diez ist mit rund 11.000 Einwohnern Mittelzentrum und Versorgungsmittelpunkt für die umliegenden Ortsgemeinden in der gleichnamigen Verbandsgemeinde. Die Verbandsgemeinde Diez hat eine Fläche von 106 km<sup>2</sup>, eine Gesamteinwohnerzahl von rund 25.000 und eine Bevölkerungsdichte von 233 Ew/km<sup>2</sup>. Mit der Stadt Limburg bildet Diez einen eng verflochtenen Siedlungsbereich, dem die Landesplanung in beiden Ländern durch die Ausweisung beider Städte als länderübergreifendes Doppelzentrum Rechnung getragen hat. Durch die ICE-Neubaustrecke (Eröffnung 2002) und die BAB 3 ist der Raum Limburg-Diez verkehrsgünstig an die Ballungsgebiete Rhein-Main und Köln-Bonn angebunden.

Die Stadt Diez verzeichnete im Jahr 2020 eine Wohnbevölkerung von rund 11.000 Einwohnern. Die städtische Gesamtfläche von 12,41 km<sup>2</sup> wies dabei einen Anteil von 35 % an Wohn- und Gewerbeflächen und 12 % an Verkehrsflächen auf. Das restliche Stadtgebiet entfällt auf landwirtschaftliche Flächen und Wald sowie einen geringen Anteil von 1,4 % auf Wasserflächen. Mit einer Bevölkerungsdichte von 892 Personen/km<sup>2</sup> hat Diez im Verhältnis zu Ortsgemeinden vergleichbarer Größe (10 – 20.000 Ew) aufgrund seiner kompakten Baustruktur eine vergleichsweise hohe Bevölkerungsdichte.

Im Nordosten der Stadt Diez, angrenzend zu Limburg, liegen zwei Industrie- und Gewerbegebiete, die auch über einen Bahnanschluss verfügen. Das Industrie- und Gewerbegebiet Diez I weist auf einer Fläche von 840 000 m<sup>2</sup> einen vielfältigen Branchenmix auf. Das Industrie- und Gewerbegebiet Diez II – „Technologipark“ hat eine Gesamtgröße von 220.000 m<sup>2</sup> und eine noch verfügbare Fläche von 25.000 m<sup>2</sup>, auf der die Stadt bevorzugt technologieorientierte Unternehmen ansiedeln möchte.

## Gebietsabgrenzung

Durch die gemeinsame Begehung mit Vertretern der Stadt und der Verbandsgemeinde am 8. Februar 2022 konnten diverse Problembereiche und Mängel im Stadtgebiet lokalisiert werden. Auf dieser Grundlage basiert die vorläufige Abgrenzung des Untersuchungsgebiets (siehe Karte).

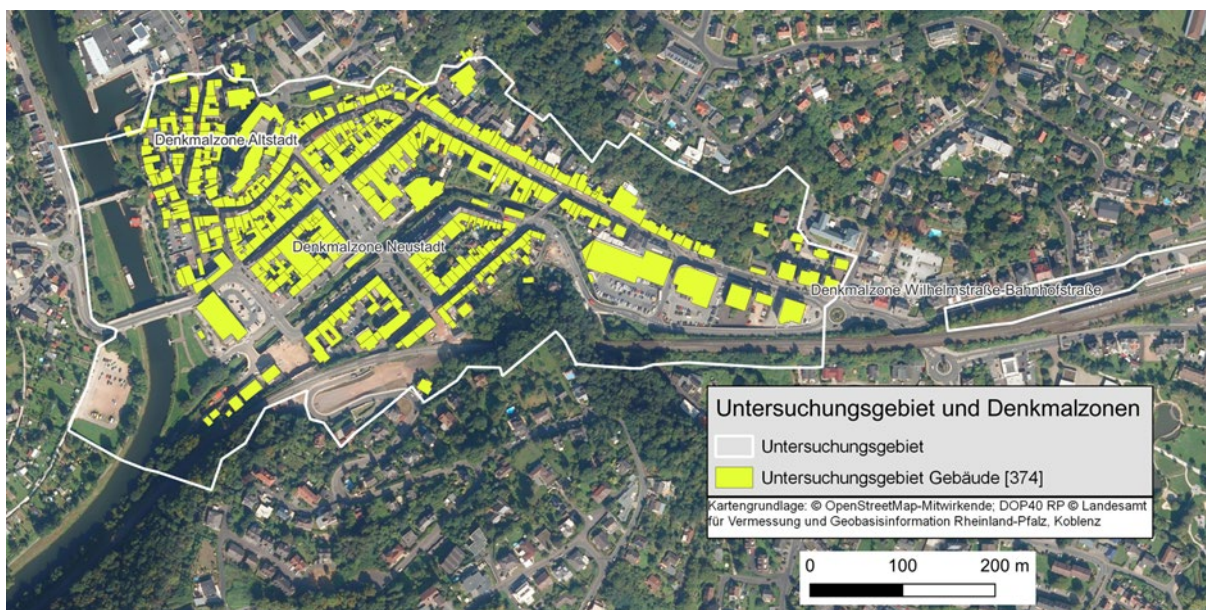


Abb. 2: Vorläufige Gebietsabgrenzung

Das Untersuchungsgebiet umfasst die historische Diezer Kernstadt mit einem mittelalterlichen Fachwerkhauskern um den Platz Alter Markt und das Grafenschloss sowie die Stadterweiterung bis zum Aar-Ufer (holländisches Viertel) und ist architektonisch und baulich klar abgrenzbar.

Ein großer Teil des Gebäudebestands ist unter Denkmalschutz und umfasst die Denkmalzonen Altstadt Diez, das holländische Viertel der Neustadt Diez sowie die Bahnhofstraße/Wilhelmstraße mit einer Gruppe aus drei einheitlich konzipierten klassizistischen Wohnbauten, errichtet um 1850, sowie die um 1870 kurz nach Eröffnung des Bahnhofs angelegte Bebauung aus sieben Villen im westlichen Abschnitt der Bahnhofstraße. Das denkmalgeschützte Bahnhofsgebäude von 1862 ist als neunachsiger klassizistischer Putzbau mit turmartig erhöhten Seitenrisaliten ausgeführt. Der Gesamtzustand des Bahnhofs einschließlich des Bahnhofsvorfelds ist jedoch nach dem Verkauf des Gebäudes an eine Recycling-Firma im Jahr 2011 renovierungsbedürftig und sollte als „Eintrittspforte“ für mit der Bahn anreisende Stadtbesucher dringend umgestaltet und aufgewertet werden. Aus diesem Grund wird die Einbeziehung des Bahnhofsareals mit der anschließenden westlichen Bahnhofstraße empfohlen.

Bis auf den Bahnhofs- und Lahnuferbereich überlappt sich die empfohlene Abgrenzung des Untersuchungsgebiets zum größten Teil auch mit dem zentralen Einzelhandelsversorgungsbereich, der im Diezer Einzelhandelskonzept von 2010 festgelegt wurde. Insgesamt umfasst das zu untersuchende Gebiet eine Fläche von rund 25 Hektar und 374 Gebäuden.

### Nutzungsstruktur

Die Nutzungsstruktur geht aus dem Flächennutzungsplan der Verbandsgemeinde Diez hervor und wurde mittels einer Ortsbegehung verifiziert. Im Untersuchungsgebiet dominieren gemischte Bauflächen, während der Randbereich reine Wohnflächenfunktion aufweist. Im Gesamtgebiet der Stadt Diez lässt sich ein beachtlicher Anteil an Grünflächen mit hoher siedlungsökologischer Bedeutung feststellen. Die Stadt Diez ist stolz auf ihren hohen Grünflächenanteil, der teilweise durch die historischen Parkanlagen des Diezer Oranier-Schlusses gebildet wird und zum anderen durch die Ufergebiete der Lahn bestimmt wird. Letztere sind jedoch bei Hochwasser durch Überschwemmungen gefährdet. Der Robert-Heck-Park ist eine große innerstädtische Grünfläche, die in Zukunft wieder als Friedhof genutzt werden soll. In der Innenstadt sind ansonsten keine öffentlichen Grünflächen zu finden. Ein hoher Versiegelungsgrad prägt den Innenstadtbereich, der auch kaum Straßenrandgrün oder kleine kommunale Grün- und Erholungsflächen aufweist. Durch die Kanalisierung der Aar und die Nutzung des Uferbereichs für den fließenden und ruhenden Straßenverkehr geht außerdem eine potenziell attraktive und ökologisch wertvolle Naherholungszone entlang des Uferbereichs verloren (Biotop und Grünplaninitiative in Diez!). Für Bewohner der Innenstadt sind die städtischen Grünflächen (Parks) fußläufig und mit dem Fahrrad relativ günstig erreichbar. Der Innenstadtbereich steht unter Denkmalschutz.

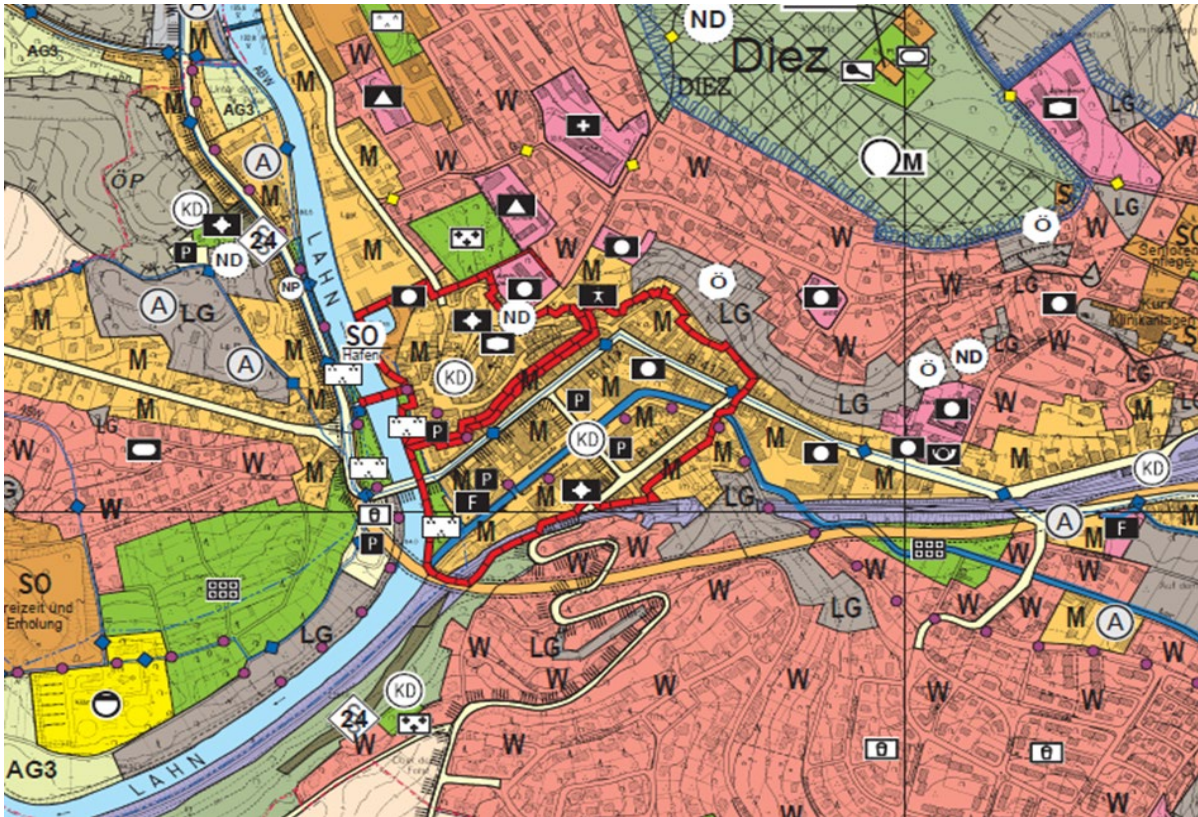


Abb. 3: Ausschnitt Flächennutzungsplan Diez mit Abgrenzung der innerstädtischen Kulturdenkmalszonen Alt- und Neustadt

### Lage im Raum / Verkehrsanbindung

Dank einer sehr günstigen Verkehrsanbindung, vor allem durch die Nähe zum Haltepunkt „ICE Limburg-Süd“ als Direktverbindung Köln-Frankfurt, hat sich Diez als Industrie- und Gewerbestandort in den letzten Jahren gut entwickelt. Diese großräumige Anbindung ist im Hinblick auf eine steigende Attraktivität der Städte Diez und Limburg als Wohnsitz für einkommensstarke Haushalte mit Arbeitsplätzen in Frankfurt und z. T. in Köln von Bedeutung. Diez ist mit der doppelspurigen Lahntalbahn an die Oberzentren Koblenz und Gießen angeschlossen. Eine weitere Bahnlinie stellt die Verbindung in den Westerwald her (Limburg–Altenkirchen mit dem Haltepunkt Diez Ost an der Stadtgrenze zu Limburg). Die Reaktivierung der stillgelegten Aartalbahn in Richtung Wiesbaden ist in ihrem rheinland-pfälzischen Abschnitt seit dem Jahr 2008 in der politischen Diskussion, die Umsetzung zurzeit allerdings nicht absehbar.

Während die Fernanbindung auf Schiene und Straße (BAB 3) als sehr günstig zu bewerten ist, ergibt sich durch die topographischen Bedingungen der Städte Diez und Limburg (steile Hänge, kaum Erweiterungsmöglichkeit für Straßenraum) eine besondere Problemlage durch Verkehrsstaus und schlechte Luftqualität. Die Verbesserung des städtischen Verkehrs im Verkehrsraum Limburg-Diez durch ÖPNV und nicht-motorisierte Verkehrsteilnahme ist deshalb ein Hauptanliegen des Mobilitätsplans Limburg 2030, der Diez mit einbezieht. Die Bundesstraße B 417 zwischen Diez und Limburg hat ein sehr hohes Verkehrsaufkommen mit entsprechender Lärm- und Schadstoffbelastung für die Anwohner. Die starke Lärmbelastung auf den Hauptverkehrsachsen im Stadtbereich wurde auch im Lärmaktionsplan der Verbandsgemeinde Diez von 2016 problematisiert und deshalb u. a. Maßnahmen wie eine Geschwindigkeitsreduzierung auf 30 km/h im Zeitraum von 24 bis 6 Uhr vorgeschlagen.



Zahlreiche Buslinien verbinden Diez im öffentlichen Personennahverkehr mit dem Umland. Die Stadt ist außerdem eine wichtige touristische Station auf der deutsch-niederländischen Ferienstraße „Oranier-Route“, der „Lahn-Ferien-Straße“ und dem „Rheinischen Sagenweg“.

Für den Individualverkehr stellen die Bundesautobahn 3 mit der Anschlussstelle 41 Diez und die Bundesstraßen 54 und 417 sowie die Landesstraße 318 die Hauptverkehrsadern dar.

Die Kreisstadt Limburg hat 2018 im Rahmen der Erarbeitung ihres „Masterplans Mobilität 2030“ eine Haushaltsbefragung zum Mobilitätsverhalten im Raum Elz-Limburg-Diez durchgeführt. Dabei wurde anhand der am Stichtag zurückgelegten Wege die starke räumliche Verflechtung der Kreisstadt Limburg mit der Nachbarstadt Diez im täglichen Berufspendler- und Schülerverkehr deutlich.

Anfang 2021 zählten 6.507 Pkw und 1.324 andere Fahrzeuge zum registrierten Kfz-Bestand der Stadt Diez. Damit kommen 588 PKWs auf 1.000 Einwohner, allerdings liegt dieser Wert 10 % unter dem Durchschnittswert der Ortsgemeinden gleicher Größenklasse. Im Zeitraum von 2008 bis 2021 ist der PKW-Bestand um mehr als 16 % gestiegen, allerdings auch hier mit einer minimal geringeren Zuwachsrate als im Durchschnitt der Vergleichsgemeinden. Diese Zahlen belegen die ungebrochene Attraktivität und den Stellenwert des privaten PKW-Besitzes in ländlich geprägten Klein- und Mittelstädten, sagen allerdings noch nichts über die alternative Nutzung anderer Mobilitätsformen im täglichen Verkehrsgeschehen aus. Nutzungseinschränkungen des ruhenden Verkehrs sowie die Förderung des öffentlichen Nahverkehrs sind angesichts steigender innerstädtischer Mobilitätskonflikte für Diez jedoch eine wichtige Herausforderung.

### Gebäude- und Grünstruktur

Kennzeichnend für die Stadt Diez und vor allem ihre Innenstadt ist die historische Bausubstanz. Das Altstadtbild ist durch Fachwerkhäuser geprägt. Allerdings befindet sich eine Reihe der Gebäude in schlechtem Zustand und ist sanierungsbedürftig. Neben der mittelalterlichen Fachwerkhäuser Altstadt mit winkligen Gassen ist der Stadtbereich entlang der Aar (holländisches Viertel) durch die Siedlungsausweitung und Bebauung durch repräsentative Reihenhausezeilen im 18. Jh. gekennzeichnet und verweist auf den Einfluss holländischer Baumeister.



Abb. 4: Marktplatz mit Blick zur Altstadt und Diezer Grafenschloss

Das Diezer Stadtbild wird vom hochmittelalterlichen Grafenschloss (Diezer Burg) dominiert, dessen älteste Teile auf das 11. Jahrhundert zurückgehen. Teilweise finden sich noch Reste der mittelalterlichen Stadtmauer sowie Reste eines der Stadttore aus dem 14/15. Jh. Am nördlichen Stadtrand liegt das Barockschloss Oranienstein, das im späten 17. Jahrhundert errichtet wurde. Die heutige Altstadt unterhalb der Diezer Burg umfasst die Altstadtstraße, die Pfaffengasse, den Schlossberg und als Mittelpunkt den Alten Markt. Zu Beginn des 13. Jahrhunderts kamen Fachwerk- und Steinhäuser auf, wobei sich letztere allerdings nur wohlhabende Bürger leisten konnten.

Die Schulstraße und die Kanalstraße bilden das sogenannte „Holländische Viertel“, das in einer prosperierenden Phase der Siedlungserweiterung durch den Zuzug von protestantischen Handwerkern und Kaufleuten errichtet wurde. Der zu Beginn des 18. Jahrhunderts verlegte Lauf der Aar, deren Ufer mit Bruchsteinmauern eingefasst wurde und mit drei Steinbogenbrücken beide Uferseiten verbindet, durchläuft den Stadtteil und vermittelt auch heute noch den Eindruck einer holländischen Gracht. Die einheitliche Bauweise der zweigeschossigen Hauszeilen mit Mansardendächern geht auf die damaligen strengen Bauvorschriften zurück, die das Aussehen der Häuser in einer vorgegebenen Länge, Breite und Höhe vorschrieben, um ein repräsentatives Fassaden- und Hauszeilenbild sicherzustellen, und damit bis heute den einheitlichen Charakter der Neustadt prägen. Besonders gut erhaltene Gebäude finden sich in der Schulstraße und auf dem Marktplatz. In dieser Zeit entstanden auch die beiden zentralen Plätze „Neuer Markt“ und „Ernst-Scheuern-Platz“ sowie die Kanal- und die Rosenstraße. (Quelle: P.-G. Custodis u. F. Storto)



Abb. 5: Blick von der Altstadt auf Marktplatz und Ernst-Scheuern-Platz

Ein kleines, touristisch interessantes Gartenareal liegt hinter dem Haus Eberhard und erstreckt sich bis zur ehemaligen Stadtmauer am Lahnufer. Im 19. Jahrhundert lebte hier der damals europaweit bekannte Pomologe (Obstbaumforscher) Adrian Diel.

Fast der gesamte Gebäudebestand der Diezer Innenstadt und damit der Großteil des Untersuchungsgebiets ist in der Denkmalliste des Landes Rheinland-Pfalz als historisch wertvoll und schutzwürdig aufgeführt und steht unter Denkmalschutz (Stand: 3. Dezember 2018). Als separate Denkmalzonen sind die mittelalterliche „Altstadt Diez“ einschließlich der Diezer Burg, die „Neustadt Diez“ mit ihrer ab 1690 auf regelmäßigem Grundriss angelegten Stadterweiterung sowie die Denkmalzone „Bahnhofsstraße/Wilhelmstraße“ mit drei klassizistischen Wohnbauten um 1850 und der um 1870 kurz nach Eröffnung des Bahnhofs angelegten Bebauung aus sieben Villen im westlichen Abschnitt der Bahnhofstraße ausgewiesen. Denkmalzonen außerhalb des Untersuchungsgebietes sind

repräsentative Villenbauten in der Louise-Seher-Straße und der Parkstraße, der jüdische Friedhof und das Schloss Oranienstein und seine umfangreiche Parkanlage.

## Sozialstruktur

Für die Einschätzung der demographischen und sozio-ökonomischen Rahmenbedingungen sowie den Entwicklungsvoraussetzungen der Stadt Diez sind Daten und Kennziffern zur Bevölkerungsentwicklung, zum Arbeitsmarkt und zum Wohnungsbedarf wichtig. Die offizielle Datenlage erlaubt jedoch keine kleinräumige sozio-ökonomische Differenzierung einzelner Stadtteile oder die separate Betrachtung des Untersuchungsgebietes im Vergleich zu den restlichen Stadtteilen. Dies ist nur durch zusätzliche Vor-Ort Befragungen und Untersuchungen im Rahmen einer späteren Voruntersuchung und der anschließenden Aufstellung eines Integrierten Städtebaulichen Entwicklungskonzeptes (ISEK) möglich.

Die Einwohnerzahl der Stadt Diez ist im langjährigen Zeitraum von 1815 bis 2020 von 2.788 auf 11.072 gestiegen. Die Bevölkerung wuchs dabei nach dem Zweiten Weltkrieg von 8.022 Einwohnern (1950) auf 10.863 im Jahr 2020. Mit Unterbrechung eines kurzfristigen Zuzugs während der Flüchtlingskrise im Jahr 2015 und einem Höchststand von 12.073 gemeldeten Einwohnern ist die Bevölkerungsentwicklung der Stadt in den letzten zehn Jahren stabil geblieben bzw. hat in einzelnen Jahren leichte Zuwächse verzeichnen können.

Der Wanderungssaldo der Stadt Diez war seit Anfang der 80er Jahre meistens positiv und hat insbesondere in der Zeit zwischen 1985 und 2005 zu einem stetigen Zuwachs der Einwohnerzahl beigetragen. Zu begründen ist dies durch Effekte des Zuzugs als Folge der Spätaussiedlung und der Wanderungseffekte, die durch die durch die deutsche Wiedervereinigung ausgelöst wurden. Zwischen 2006 und 2013 wies die Stadt einen jährlich negativen Wanderungssaldo von durchschnittlich rund 50 Fortzügen auf. Ein einmalig außerordentlich starker Anstieg der Bevölkerungszahl wurde im Jahr 2015 aufgrund der temporären Zuweisung von Flüchtlingen registriert. Ausschlaggebend für die jüngere Bevölkerungsentwicklung der Stadt Diez ist der positive Saldo der Wanderungsbewegungen.

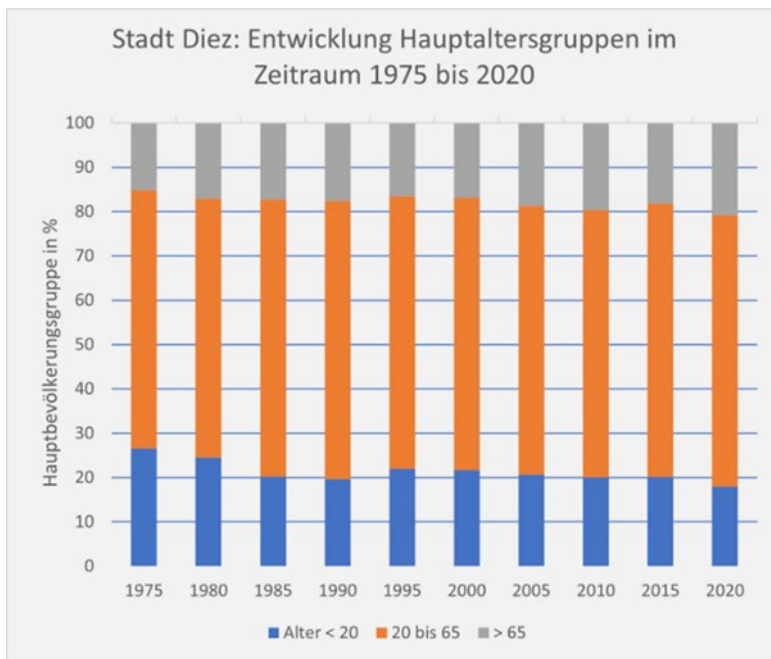
Merkmal	Stadt Diez		Ortsgemeinden gleicher Größenklasse <sup>1</sup>
	Anzahl	Anteile in %	
Insgesamt	11.072	100	100
Männer	5.717	51,6	49,1
Frauen	5.355	48,4	50,9
Deutsch	9.259	83,6	87,2
Ausländer	1.813	16,4	12,8

<sup>1</sup> Ortsgemeinden von 10.000 bis 20.000 Einwohner am 31.12.2020

Quelle: Statistisches Landesamt RLP, Online-Angebot, Zugriff April 2022

Abb. 6: Bevölkerungsstand nach Geschlecht und Nationalität am 31.12.2020

Auch in Diez ist seit Jahren die für den demographischen Wandel typische Verschiebung in der Altersstruktur der Bevölkerung zu beobachten. Lag der Anteil der unter 20-Jährigen im Jahr 1975 noch bei 26,6 %, so ist dieser im Jahr 2020 auf 18 % gesunken, wohingegen sich der Anteil der 20- bis 65-Jährigen leicht erhöht hat (1975: 58,2 %; 2020: 61,2 %). Der Anteil der mindestens 65-Jährigen ist dagegen im Zeitraum 1975 bis 2020 von 15,2 % auf 20,8 % deutlich angestiegen. Im Vergleich zum Durchschnitt aller Ortsgemeinden mit einer Einwohnerzahl zwischen 10.000 und 20.000 hat Diez jedoch einen geringeren Abhängigkeitsquotienten und damit eine höhere Einwohnerschaft im erwerbsfähigen Alter von 20 bis 65 Jahren. Dies hat einen positiven Effekt sowohl auf das kommunale Steueraufkommen als auch auf die Ausgaben für altersgerechte Infrastruktur und Daseinsfürsorge.



Quelle: Statistisches Landesamt RLP, Datenstand 31.12.2020, Zugriff Mai 2022

Abb. 7: Entwicklung Hauptaltersgruppen zwischen 1975 und 2020

## Arbeitsmarkt und Wirtschaftsstruktur

In den letzten fünf Jahren hat sich die Arbeitsplatzsituation der Stadt insgesamt positiv entwickelt. Die Zahl der am Standort Diez sozialpflichtig versicherten Beschäftigten ist bei Männern, Frauen und der in der Statistik separat aufgeführten Gruppe der Ausländer um insgesamt 5 % gestiegen. Prozentual hatte dabei die Gruppe der Ausländer (+ 41 %) und der Beschäftigten in der Altersgruppe über 55 Jahre (+ 24 %) den stärksten Zuwachs. Die Zahl der Einpendler stieg in diesem Zeitraum um 6 %.

Der Tourismus ist für die Stadt Diez ein bedeutender Wirtschaftsfaktor. Die Stadt hatte 2020 insgesamt 21 Hotel- und Übernachtungsbetriebe einschließlich Pensionen und gewerblicher Kleinstbetriebe unter zehn Betten, die seit dem Jahr 2014 in der Übernachtungsstatistik zur besseren Darstellung der lokalen Tourismusindustrie mit aufgenommen sind. Das Bettenangebot und die Zahl der Gäste und Übernachtungen hat sich seit 1995 kontinuierlich gesteigert und in den Jahren 2015 bis 2017 einen Höchststand bei der Anzahl der angebotenen Betten (2016: 581), Übernachtungsgästen (2017: 28.912) und der Zahl der Übernachtungen (2015: 98.138) erreicht. Die Auslastungsrate lag im Schnitt der letzten Jahre bei 40 bis 50 %. Schon 2019 und insbesondere 2020 sind die Übernachtungen in Diez stark zurückgegangen, was zum größten Teil auf die Coronapandemie-Situation zurückzuführen ist. Der Stellenwert des Übernachtungstourismus für die Stadt Diez ist auch an der Kennziffer der Tourismusintensität abzulesen, die die Anzahl der Übernachtungen in Relation zur Einwohnerzahl wiedergibt. Hierbei lag Diez mit einem Tourismusintensitätsindex von 8,09 Übernachtungen pro 1.000 Einwohner deutlich über anderen Klein- und Mittelstädten entlang der Lahn.

Ein weiteres Zeichen für die positive Entwicklung der Beschäftigung ist ebenfalls die Abnahme der Zahl der Arbeitslosen und Langzeitarbeitslosen sowie die Zahl der geringfügig Beschäftigten.

Laut Deutschem Pendleratlas wies die Stadt Diez im Juni 2021 bei einer Einwohnerzahl von 11.072 tägliche 8.396 Pendlerbewegungen auf. Davon waren 4.301 Auspendler und 3.139 Einpendler sowie 956 Binnenpendler mit einem Arbeitsplatz in der Stadt. Nur 20 % der Diezer Beschäftigten hatten somit einen Arbeitsplatz im Stadtgebiet, während 80 % zu Arbeitsplätzen außerhalb von Diez pendeln müssen. Der positive Pendlersaldo von 1.162 erhöht die Diezer Tagesbevölkerung auf 12.232.

Besonders eng ist die Pendlerverflechtung mit der Nachbarstadt Limburg, die eine sehr viel höhere Einpendlerquote und einen Pendlersaldo von 12.158 täglichen Fahrten zum Arbeitsplatz aufweist. Daten zur Pendlerentfernung und zu Ein- und Auspendelströmen sind nur auf Ebene der Landkreise und kreisfreien Städte verfügbar.

In der Demografietypisierung 2020 der Bertelsmann Stiftung aller deutscher Kommunen über 10.000 Einwohner wird die Stadt Diez dem Typ 3, einem von insgesamt elf Stadt- und Gemeindetypen mit unterschiedlichen demographischen und sozioökonomischen Entwicklungsrahmenbedingungen, zugerechnet. Hierbei handelt es sich um kleine und mittlere Gemeinden mit moderater Alterung und Schrumpfung, durchschnittlicher Kaufkraft, aber auch unterdurchschnittlicher Armutslage. Allerdings ist Diez hinsichtlich wichtiger Indikatoren wie der örtlichen Kaufkraft, der Anzahl von hochqualifizierten Einwohnern und Beschäftigten sowie einer leicht positiven Bevölkerungsentwicklung deutlich bessergestellt als der Durchschnitt der Kommunen dieser Gebietskategorie.

Die Nachbarstadt Limburg wird in dem Demographie Typ 6 „Städte und Wirtschaftsstandorte mit sozioökonomischen Herausforderungen“ eingeordnet. Darunter fallen etwa 180 Städte und Gemeinden unterschiedlicher Größe, die eine überdurchschnittliche Bevölkerungsentwicklung durch Zuwanderung, niedrige Kaufkraft und hohe Soziallasten sowie eine heterogene Arbeitsmarktsituation aufweisen und so mit erheblichen Strukturproblemen konfrontiert sind.

### Gebäude und Wohnungsstruktur

Die Gebäude und Wohnungsstruktur der Stadt Diez wies zum Stichtag 31. Dezember 2020 eine Gesamtzahl von 2.443 Gebäuden mit Wohnungen auf. Davon waren knapp 60 % Wohnungseinzelhäuser, 18 % Gebäude mit zwei Wohnungen und rund 23 % Gebäude mit drei und mehr Wohnungen. Außerdem befanden sich in Diez fünf Wohnheime. Der Wohnungsbestand der Stadt Diez verteilte sich zu knapp 30 % auf Einzelgebäude, zu 19 % auf Gebäude mit zwei Wohnungen und zu knapp 54 % auf Gebäude mit drei und mehr Wohnungen. 1,4 % der Wohnungen verteilten sich auf die fünf Wohnheime. Die durchschnittliche Wohnfläche pro Einwohner lag bei 45,4 m<sup>2</sup>. Die Wohnfläche der Einzelhäuser ist mit durchschnittlich 142 m<sup>2</sup> leicht größer als im Durchschnitt der Ortsgemeinden gleicher Größenklasse, während die Wohnfläche in Gebäuden mit zwei und mehr Wohnungen mit 98 m<sup>2</sup> bzw. 75 m<sup>2</sup> geringfügig unter dem Mehrwohnungsdurchschnitt liegt.

Als Indikator für den Immobilienmarkt erreicht der Bodenrichtwert in den besten städtischen Wohngebieten nördlich und südlich der Innenstadt 200 €/m<sup>2</sup> und liegt im Durchschnitt der Wohngebiete mit Einzelhausbebauung zwischen 100 und 180 €/m<sup>2</sup>. Die besten Geschäftslagen der Innenstadt verzeichnen Bodenwerte zwischen 150 und 200 €/m<sup>2</sup>. Damit steht Diez im Vergleich zu anderen Kommunen vergleichbarer Größe und Lage verhältnismäßig günstig dar.

### Gesamtstädtische Strategien

Folgende formale und informelle Planungen und Konzeptionen sind für die Entwicklung einer gesamtstädtischen Strategie mit dem Fokus auf den Verflechtungsbereich Limburg-Diez als auch die Innenstadtentwicklung von Diez auf unterschiedlichen Feldern der Stadtentwicklung von Bedeutung:

- Landesentwicklungsprogramm Rheinland-Pfalz (2008)
- Regionalplan Westerwald-Mittelrhein (2017)
- Länderübergreifendes Regionales Entwicklungskonzept Limburg-Weilburg-Diez (2007)
- Einzelhandelskonzept für die Verbandsgemeinde Diez 2019 (Fortschreibung des Einzelhandelskonzept von 2010)

- Mobilitätsplan 2030 der Stadt Limburg (2018)
- Biodiversitätsstrategie Diez (2021)
- Lärmaktionsplan der Verbandsgemeinde Diez (2016)
- Kreisentwicklungskonzept des Rhein-Lahn-Kreises (2014)

## Fazit der Analyse

Zusammenfassend lassen sich für Diez folgende Stärken und Schwächen für die städtische Gesamtentwicklung ausmachen:

### Stärken

- + Sehr gute Anbindung an Ballungsräume Rhein-Main und Köln-Bonn durch ICE-Neubaustrecke und BAB 3
- + Gute ÖPNV und Regionalverkehrsanbindung durch Lahntalbahn an OZ Koblenz und Gießen
- + Gut erhaltener historischer Altstadt kern und Oranier-Neustadtviertel
- + Attraktive Flussuferzone und städtische Grünflächen mit hohem Freizeitwert an der Lahn
- + Gutes Nahversorgungsangebot in der Wilhelmstraße
- + Flächen mit Entwicklungspotenzial sind vorhanden
- + Potenzial zur Verkehrsberuhigung und Quartiersaufwertung durch neuen Straßentunnel
- + Stadtentwicklungsorientierte engagierte Kommunalpolitik und Bürgerschaftsvertretungen

### Schwächen

- Hohe Verkehrsbelastung durch Durchgangsverkehr
- Fehlendes innerstädtisches Mobilitäts- und Parkraumkonzept
- Zahlreiche Barrieren und Lärmquellen
- Unattraktive Straßenraumgestaltungen
- Vermehrt Gebäude mit Sanierungsbedarf
- Lücken im innerstädtischen Fuß- und Radwegenetz
- Schwierige ÖPNV-Verkehrstarifgestaltung und -Abstimmung aufgrund der Grenzlage
- Mangelnde städtebauliche Anpassung an demografische Entwicklung
- Schwierige Abstimmung und Koordinierung mit hessischer Nachbarstadt Limburg aufgrund unterschiedlicher administrativer Zuständigkeiten
- Mangelnde Integration von Maßnahmen und Abstimmung im Bereich länderübergreifender Wirtschaftsförderung
- Kooperationsbereitschaft und Engagement des Diezer Einzelhandels und innerstädtischer Gewerbe- und Dienstleistungsbetriebe für gemeinsame Innenstadtentwicklungsmaßnahmen und Werbeaktivitäten in Vergangenheit nicht sehr ausgeprägt

## Handlungsfelder

Auf Grundlage einer ersten fachlichen Einschätzung im Rahmen dieses Grobkonzepts durch Ortsbegehung und Gespräche mit Akteuren aus der Verwaltung werden zunächst mögliche Handlungsfelder vorgeschlagen. Zudem wurde im Zusammenhang mit der Initiative der Stadt zur zukünftigen Stadtentwicklung von Diez Ideen von Bürgerinnen und Bürgern gesammelt. Im Laufe der Vorbereitenden Untersuchungen, die nach erfolgreicher Antragstellung unter intensiver Beteiligung der Bürgerinnen und Bürger durchgeführt werden, können sich ergänzende Zielsetzungen und Handlungsschwerpunkte ergeben, die die untenstehenden Handlungsfelder „Städtebauliche Gestaltung“, „Grünflächen und Klimaschutz“, „Mobilität“ und „Wirtschaft und Tourismus“ entsprechend anpassen. Dies gilt im Übrigen auch für die genaue Gebietsabgrenzung. Zu berücksichtigen ist, dass die Handlungsfelder immer integriert – im Sinne einer nachhaltigen Quartiersentwicklung – zu betrachten sind. Die Handlungsfelder werden mit Hilfe von übergeordneten strategischen Zielen konkretisiert, aus denen Maßnahmen abgeleitet werden. Zudem wurde zeitgleich zur Erstellung des Grobkonzeptes ein Antrag auf Gewährung einer Zuwendung über das Modellvorhaben „Innenstadt-Impulse“ gestellt. Diese bezieht sich auf ein integriertes Mobilitätskonzept, das in den Handlungsfeldern sowie des Kostenplans des vorliegenden Grobkonzeptes ebenfalls aufgeführt ist. Im Zuge einer erfolgreichen Zuwendung würde die Städtebauförderung nur subsidiär Anwendung finden.

### Handlungsfeld 1 Städtebauliche Gestaltung

Diez weist aufgrund der hohen Anzahl an historischen Gebäuden städtebauliche Besonderheiten auf. Die Fachwerkhäuser und die Altstadt sind prägend für die Stadt. Ein Großteil des Untersuchungsgebietes ist in der Denkmalliste des Landes Rheinland-Pfalz als historisch wertvoll und schutzwürdig aufgeführt und steht unter Denkmalschutz. Um diese besondere städtebauliche Gestalt zu erhalten, besteht Handlungsbedarf, da die Bausubstanz teilweise in einem schlechten Zustand und sanierungsbedürftig ist oder die rechtlichen Anforderungen an die Gebäude nicht den heutigen Standards entsprechen. Das Rathaus der Stadt ebenso wie das Haus Eberhard fallen unter diese Kategorie, sie sind erhaltungs- und daher sanierungsbedürftig.

Neben der Baustruktur sind zudem die vorhandenen Plätze in der Stadt ein Thema. Begegnungsräume sollten im gesamten Untersuchungsgebiet gegeben sein, im Innenstadtbereich, aber auch am Bahnhof, dem Eingangs- und Ausgangstor der Stadt. Teilweise mangelt es diesen an Aufenthaltsqualität durch wenig Gestaltung, fehlendes Mobiliar oder durch den ruhenden oder fließenden Verkehr. Im Zuge der Straßenverlegung der B 417 wird die Belastung des MIV im Bereich des Ernst-Scheuern-Platzes reduziert, wodurch neue Potenziale entlang der Straße für diesen entstehen könnten, auch durch die Nähe zum Marktplatz. Die Entsiegelung ist im Hinblick auf die Klimawandelanpassung zu prüfen.

Weiterhin ist es für das städtebauliche Bild des Quartiers, vor allem im Bereich Unterstraße / Schaumburger Straße, und das Image der angrenzenden Quartiere von negativem Einfluss, wenn das Gebiet keine optische – und in dem Zusammenhang an den Gebäuden auch eine energetische – Sanierung erfährt. Dies könnte in Verbindung mit privaten Sanierungsmaßnahmen sowie Maßnahmen im öffentlichen Raum vollzogen werden.

Ziel 1.1 Erhalt und Entwicklung historischer Bausubstanz

Ziel 1.2 Schaffung und Aufwertung öffentlicher Plätze

Ziel 1.3 Verbesserung des Wohnumfeldes

## Handlungsfeld 2 Grünflächen und Klimaschutz

Im Bereich der Lahnanlagen sowie nördlich und südlich des Untersuchungsgebiets an der Gebietsgrenze sind Grünflächen vorhanden. Bis auf die Lahnanlagen sind die Grünflächen schwer zugänglich und bieten den Bürgerinnen und Bürgern des Quartiers keine Aufenthaltsqualität. Im Nordwesten grenzt der Robert-Heck-Park an das Untersuchungsgebiet. Der Park wird aktuell durch eine Stiftung sowie ehrenamtliches Engagement betreut und soll künftig wieder als Friedhof genutzt werden. Daher ist dieser zunächst nicht als priorisierte Maßnahme aufzunehmen.

Insgesamt fehlt es im Innenstadtbereich an Grünstrukturen und deren Vernetzung, ein hoher Versiegelungsgrad ist maßgeblich. Der innerstädtische Flusslauf der Aar ist durch hohe Mauern, die dem Hochwasserschutz dienen, wenig wahrnehmbar und attraktiv. Bereits durch den Förderverein Blühende Lebensräume Diez e. V. wurden Überlegungen zur Renaturierung des Ufers im Bereich des Marktplatzes angedacht. Dabei gilt es zu überprüfen, inwieweit deren Planungen umsetzbar sind, um das Wasser in der Stadt erlebbarer zu machen. Es können weitere Förderprogramme wie „Aktion Blau Plus“ der Städtebauförderung vorgeschaltet werden.

Der Uferbereich des zweiten Flusses in der Stadt, der Lahn, wird von Spaziergängern und Sporttreibenden oder zum Verweilen genutzt und wegen der freien Grünflächen geschätzt. Lediglich kleinteilige Maßnahmen zur Förderung des Wassertourismus oder zur Erhöhung der Aufenthaltsqualität können angedacht werden.

Vor dem Hintergrund des voranschreitenden Klimawandels ist es zudem wichtig, bei allen Maßnahmen den Klimaschutz und die Klimaanpassung einzubeziehen. An geeigneten Stellen im Untersuchungsgebiet ist zu prüfen, ob eine Entsiegelung vorgenommen werden kann, um einen positiven Beitrag zur Klimaresilienz zu leisten und mehr Aufenthaltsqualität zu schaffen.

Ziel 2.1 Klimaschutz und Klimaanpassung

Ziel 2.2 Wasser in der Stadt erlebbar machen

Ziel 2.3 Verbesserung der Aufenthaltsqualität

## Handlungsfeld 3 Mobilität

Der motorisierte Individualverkehr ist im Stadtgebiet sehr präsent. Bis auf die Altstadtstraße, die Marktstraße und die Pfaffengasse im Altstadtbereich sind alle Straßen stark durch den MIV belastet. Dadurch entsteht eine hohe Autopräsenz. Zudem trägt der ruhende Verkehr zu dieser Wahrnehmung bei und wirkt an vielen Stellen unorganisiert. Daher sind Ordnungsmaßnahmen für den fließenden sowie ruhenden Verkehr notwendig, um dem Fuß- und Radverkehr mehr Platz einzuräumen. Der Radverkehr soll deshalb weiter ausgebaut und gestärkt werden, ebenso wie der öffentliche Verkehr, um eine Alternative zum MIV zu bieten.

Weiterhin spielt die Mobilität eine wichtige Rolle in der Platzgestaltung. Der Platz Alter Markt muss hinsichtlich der verschiedenen Verkehrsteilnehmer besser organisiert werden, um Begegnungskonflikte zu vermeiden. Auf der Achse Marktplatz / Ernst-Scheuern-Platz ist der Verkehr sehr dominierend. Während am Marktplatz durch den ruhenden Verkehr Platzfläche verloren geht, wird der Ernst-Scheuern-Platz durch die Bundesstraße durchzogen. Im Rahmen der geplanten Straßenumlegung und der dadurch entstehenden Landesstraße mit reduziertem Verkehrsaufkommen, sollte über die Potenziale des Platzes bzw. der Achse auch hinsichtlich des ruhenden Verkehrs nachgedacht werden.

Um im gesamten Untersuchungsgebiet, also im Zentrum von Diez, eine einheitliche Regelung und Organisation des ruhenden und fließenden Verkehrs zu schaffen, bedarf es eines ganzheitlichen



Mobilitätskonzepts, welches den Fuß-, Rad-, motorisierten sowie öffentlichen Verkehr miteinbezieht. Über das Modellvorhaben „Innenstadt-Impulse“ wurde bereits ein Antrag auf Zuwendung für ein integriertes Mobilitätskonzept gestellt. Bei positiver Rückmeldung würde diese Maßnahme nicht über Städtebaufördermittel finanziert werden.

Ziel 3.1 Attraktivität des ÖV und alternativer Mobilitätsformen steigern

Ziel 3.2 Verbesserung der Verkehrssicherheit

Ziel 3.3 Neuordnung des ruhenden Verkehrs

#### Handlungsfeld 4 Wirtschaft und Tourismus

Vor dem Hintergrund der Coronapandemie und dem Wandel der Innenstädte hat auch Diez mit deren Auswirkungen zu kämpfen. So gibt es diverse leerstehende Ladenlokale in der Altstadt sowie in der Wilhelm- und der Rosenstraße. Auf lange Sicht ist es daher wichtig, den lokalen Einzelhandel zu stärken und die Händlerinnen und Händler zu vernetzen. Dies kann mit Unterstützung eines Citymanagements erfolgen. So können gemeinsame Aktionen und Veranstaltungen mit lokalen Akteuren geplant und organisiert werden.

Ein bedeutender Wirtschaftszweig in Diez ist zudem der Tourismus. Dieser soll auch nachhaltig aufrechterhalten und weiter gestärkt werden. Dabei steht die Stadt in direkter Konkurrenz zum Nachbarzentrum Limburg. Daher muss das Alleinstellungsmerkmal der Stadt Diez stärker herausgebildet werden, um sich von Limburg abzugrenzen.

Die Bewohnerinnen und Bewohner sollen ebenfalls in den Entwicklungsprozess der Stadt miteinbezogen und aktiviert werden. Neben umfassenden Beteiligungen zu Maßnahmenumsetzungen können Verfügungsfonds eingerichtet werden, die einen Anreiz zum bürgerschaftlichen Engagement bieten.

Ziel 4.1 Herausbildung eines Alleinstellungsmerkmals für Diez

Ziel 4.2 Stärkung der lokalen Wirtschaft

Ziel 4.3 Vernetzung lokaler Akteure / sozialen Einrichtungen

### Maßnahmenkatalog

#### **Handlungsfeld 1 Städtebauliche Gestaltung**

- 1.1 Rathausumbau
- 1.2 Nachnutzung Haus Eberhard
- 1.3 Straßenraumgestaltung Unterstraße/Schaumburgerstraße
- 1.4 Entwicklung Achse Marktplatz und Ernst-Scheuern-Platz
- 1.5 Straßenraumgestaltung Wilhelmstraße
- 1.6 Straßenraumgestaltung Altstadt
- 1.7 Gestaltung des Bahnhofsumfeldes
- 1.8 Private Sanierungsmaßnahmen

#### **Handlungsfeld 2 Grünflächen und Klimaschutz**

- 2.1 Erstellung Klimaschutz- und Freiraumkonzept
- 2.2 Revitalisierung Ufergebiet der Aar
- 2.3 Entwicklung Ufergebiet der Lahn

## 2.4 Vernetzung der Freiräume

### **Handlungsfeld 3 Mobilität**

- 3.1 Erstellung Mobilitätskonzept
- 3.2 Ordnungsmaßnahmen für den ruhenden Verkehr
- 3.3 Ausbau der Radverkehrsinfrastruktur

### **Handlungsfeld 4 Wirtschaft und Tourismus**

- 4.1 Erstellung eines Imagekonzeptes für die Stadt
- 4.2 Einrichtung eines Citymanagement
- 4.3 Einrichtung eines Verfügungsfonds

## Schwerpunktbereiche

Im Rahmen der Grobanalyse haben sich neben den Maßnahmen weitere Schwerpunktbereiche im Untersuchungsgebiet herauskristallisiert, in denen sich Entwicklungsbedarfe konzentrieren. Dies betrifft folgende:

- Rathaus und Wilhelmstraße
- Altstadt und Haus Eberhard
- Achse Marktplatz – Ernst-Scheuern-Platz
- Quartiersentwicklung Schaumburger Straße / Unterstraße
- Bahnhof und Bahnhofsumfeld
- Uferbereich Aar
- Uferbereich Lahn

In jedem der Schwerpunktbereiche soll ein Bündel an Maßnahmen zur notwendigen Verbesserung der Situation beitragen. Räumlich in der Fläche verteilt, aber von größter Bedeutung für den gesamten Untersuchungsraum sind Maßnahmen zur Verbesserung der Verkehrssituation des motorisierten und nichtmotorisierten Individualverkehrs. Die Maßnahmenpakete sind im Folgenden detaillierter beschrieben und mit Entwicklungszielen konkretisiert.

### **Schwerpunkt 1 Rathaus und Wilhelmstraße**

#### *Strategische Ziele:*

Erhalt und Entwicklung historischer Bausubstanz, Verbesserung des Wohnumfeldes, Klimaschutz und Klimaanpassung, Verbesserung der Verkehrssicherheit, Neuordnung des ruhenden Verkehrs, Stärkung der lokalen Wirtschaft

#### *Ausgangssituation:*

Das Gebäude in der Wilhelmstraße, in dem sich aktuell das Rathaus sowie die Touristinformation befindet, muss in den nächsten Jahren saniert werden. Es entspricht nicht den aktuellen energetischen, brandschutzrechtlichen und baulichen Anforderungen, was eine Sanierung unumgänglich macht. Zurzeit können nicht mehr als zehn Personen das Rathaus betreten und es gibt keinen eigenen Sitzungssaal für Ratssitzungen und Besprechungen über zehn Personen. Dadurch wird die Arbeit der Verwaltung stark beeinträchtigt. Zudem fehlt es an barrierefreien Zugängen.

Die Wilhelmstraße als solche wurde bereits im Zuge von früheren Sanierungsmaßnahmen aufgewertet. Die Gebäudestruktur ist in einigen Abschnitten in die Jahre gekommen und diverse

leerstehende Räumlichkeiten sowie der ruhende und fließende Verkehr prägen das Bild. Barrierefreiheit.

### *Entwicklungsansatz*

Der Standort für das Rathaus ist aufgrund der Lage zwischen Bahnhof und Altstadt als sehr präsent zu bewerten und würde an anderer Stelle an Zugänglichkeit verlieren. Zusätzlich ist das denkmalgeschützte Gebäude aus städtebaulicher Sicht als sehr dominant zu bewerten und daher als Verwaltungsgebäude geeignet. Über Städtebaufördermittel kann die vorgesehene öffentliche Nutzung als mögliches Archiv gefördert werden. Weitere Fördermöglichkeiten zum Denkmalschutz und über den Investitionsstock des Landes müssen geprüft werden. Die Wilhelmstraße als solche soll hinsichtlich der Gebäudestruktur und des Einzelhandels gestärkt werden. Der ruhende und fließende Verkehr soll besser organisiert werden. Kleinteilige Maßnahmen zur Klimaanpassung, zur Neuordnung und Aufwertung könnten hier vorgenommen werden.



Abb. 8: Wilhelmstraße



Abb. 9: Rathaus in der Wilhelmstraße

## **Schwerpunkt 2 Altstadt, Haus Eberhard und Umfeld**

### *Strategische Ziele:*

Erhalt und Entwicklung historischer Bausubstanz, Schaffung und Aufwertung öffentlicher Plätze, Klimaschutz und Klimaanpassung, Verbesserung der Aufenthaltsqualität, Verbesserung der Verkehrssicherheit, Stärkung der lokalen Wirtschaft, Vernetzung lokaler Akteure / sozialen Einrichtungen

### *Ausgangssituation:*

Die historische Altstadt ist prägend für Diez und besonders durch die engen Gassen mit Kopfsteinpflasterung und die Fachwerkhäuser ein Anziehungspunkt für Tourismus und Bewohnerschaft. Der Alte Markt ist ein zentraler Platz in der Altstadt und dient Außengastronomie sowie diversen Veranstaltungen als Fläche. Diverse Verkehrsteilnehmer überqueren den Platz, da dieser die Emmerichstraße mit der Pfaffengasse verbindet.

Am südlichen Ende der Altstadt befindet sich das in städtischer Hand liegende Haus Eberhard. Das aktuell als Archiv genutzte Gebäude mit großem Außenbereich und Vorplatz steht ansonsten leer und ist sanierungsbedürftig. In nächster Zeit soll zudem das Archiv an einen anderen Standort, wahrscheinlich in das Rathaus, verlegt werden.

### *Entwicklungsansatz*

Die Altstadt soll weiterhin als diese wahrgenommen werden und das Herz von Diez darstellen. Dazu soll der Charakter erhalten und die Struktur aufgewertet werden. Besonders der Belag in den Altstadtstraßen Marktstraße, Altstadtstraße und Pfaffengasse ist zu erneuern. Dies gilt ebenso für den Alten Markt, der einerseits zu erhalten, aber zusätzlich aufzuwerten ist. Die Möglichkeit der Entsiegelung ist zu prüfen, um mehr Grün auf den Platz zu bringen. Darüber hinaus muss der Konflikt der verschiedenen Verkehrsteilnehmer auf dem Platz gelöst werden.

Für das in städtischer Hand liegende Haus Eberhard ist eine neue Nutzung zu finden, die ebenso die Freifläche und das Gebäude mit einbezieht und dessen Besonderheit widerspiegelt. So können bspw. soziale Infrastruktur oder andere öffentliche Nutzungsangebote hier untergebracht werden. Dazu muss ein Nutzungskonzept aufgestellt werden, das die Ausgestaltung und Bespielung des Hauses bedarfsgerecht plant.



Abb. 10: Alter Markt in der Altstadt



Abb. 11: Denkmalzone Altstadt mit Haus Eberhard

### Schwerpunkt 3 Achse Marktplatz – Ernst-Scheuern-Platz

#### *Strategische Ziele:*

Erhalt und Entwicklung historischer Bausubstanz, Schaffung und Aufwertung öffentlicher Plätze, Verbesserung des Wohnumfeldes, Klimaschutz und Klimaanpassung, Verbesserung der Aufenthaltsqualität, Verbesserung der Verkehrssicherheit, Neuordnung des ruhenden Verkehrs

#### *Ausgangssituation:*

Der Marktplatz und der Ernst-Scheuern-Platz sind durch die Aar voneinander getrennt und bilden eine Achse von der Altstadt bis zum Gebäude Schaumburger Hof. Während der Marktplatz als solcher genutzt wird und an die Altstadt angrenzt, führt über den Ernst-Scheuern-Platz die B 417. Zudem befinden sich auf beiden Plätzen Parkflächen für den ruhenden Verkehr. Durch die geänderte Verkehrsführung der B 417 wird der Ernst-Scheuern-Platz künftig nur noch durch eine Landesstraße durchzogen. Der Schaumburger Hof als prägnantes Gebäude am Ende der Achse ist Eigentum des LBM und ist sanierungsbedürftig.

#### *Entwicklungsansatz*

Die Achse soll durch kleinere Maßnahmen aufgewertet werden. So kann durch Entsiegelung und Neuordnung der Parkplätze sowie des Straßenbegleitgrüns mehr Aufenthaltsqualität im Bereich des Ernst-Scheuern-Platzes entstehen. Das Gebäude Schaumburger Hof bietet Potenzial für eine neue öffentliche Nutzung. Die Stadt sollte sich in künftigen Verkaufsprozessen einbringen und mit dem LBM in Kontakt treten.



Abb. 12: Achse vom Schaumburger Hof mit Blick zum Marktplatz



Abb. 13/14: Blick auf den Ernst-Scheuern-Platz

#### **Schwerpunkt 4 Quartiersentwicklung (Schaumburger Str. /Unterstr.)**

##### *Strategische Ziele:*

Erhalt und Entwicklung historischer Bausubstanz, Verbesserung des Wohnumfeldes, Klimaschutz und Klimaanpassung, Neuordnung des ruhenden Verkehrs

##### *Ausgangssituation:*

Im Quartier zwischen der Schaumburgerstraße und der Unterstraße sind einige städtebauliche Mängel festzustellen. Die Gebäude sind teilweise in einem sanierungsbedürftigen Zustand. Die Unterstraße, die parallel zur Aar verläuft, ist in einem schlechten Zustand. Die Straße wird durch ein hohes

Aufkommen des ruhenden Verkehrs geprägt und es gibt keinen Zugang und keine Sichtbeziehung zur Aar. An der Kreuzung der Unterstraße und der Schaumburgerstraße befinden sich ein sehr prägnantes Gebäude direkt an der Aar sowie die Oranienbrücke mit direkter Verbindung zu Wilhelmstraße.

*Entwicklungsansatz:*

Ein möglicher Entwicklungsansatz zur Aufwertung des Quartiers sind private Sanierungsmaßnahmen der Eigentümerinnen und Eigentümer im Rahmen eines Sanierungsgebietes. In diesem Zuge könnte zudem die Sanierung der Straße und die Erstellung von Neuordnungskonzepten auch in Verbindung mit einer Umgestaltung des Uferbereichs der Aar erfolgen. Die Oranienbrücke zur Innenstadt stellt eine wichtige Verbindung dar, die in die Entwicklung miteingebunden werden sollte.



Abb. 15: Schaumburger Straße

### **Schwerpunkt 5 Bahnhof und Bahnhofsumfeld**

*Strategische Ziele:*

Erhalt und Entwicklung historischer Bausubstanz, Schaffung und Aufwertung öffentlicher Plätze, Klimaschutz und Klimawandelanpassung, Verbesserung der Aufenthaltsqualität, Attraktivität des ÖV und alternativer Mobilitätsformen steigern, Neuordnung des ruhenden Verkehrs

*Ausgangssituation:*

Der Bahnhof sowie das Umfeld des Bahnhofes als Eingangstor in die Stadt sind in einem schlechten Zustand. Zudem gibt es keinen barrierefreien Zugang und es fehlt an öffentlichen Toiletten. Das sanierungsbedürftige Gebäude ist leerstehend und im privaten Besitz. Es ist keine Nahversorgung vorhanden. Der Vorplatz ist wenig gestaltet, bietet keine Aufenthaltsqualität und ist durch einen hohen Versiegelungsgrad geprägt.



### *Entwicklungsansatz*

Ziel ist es, den Bahnhof als Eingangstor in die Stadt zu entwickeln und die Aufenthaltsqualität als Einstiegs- und Umstiegsort für die Fahrgäste zu steigern. Dazu zählt geeignetes Mobiliar und zugängliche Toiletten. Das Umfeld soll als Begegnungsort verschiedener Verkehrsteilnehmer und als Mobilitätspunkt zum Umsteigen auf andere Verkehrsarten fungieren. Park and Ride, Fahrradparkplätze und Busbahnhof können in diesem Bereich untergebracht werden, wodurch die umweltfreundliche Mobilität gestärkt wird.



Abb. 16: Ansicht des Bahnhofsgebäudes in Diez von der Straße

### **Schwerpunkt 6 Uferbereich Aar**

#### *Strategische Ziele:*

Schaffung und Aufwertung öffentlicher Plätze, Klimaschutz und Klimaanpassung, Wasser in der Stadt erlebbar machen, Verbesserung der Aufenthaltsqualität, Herausbildung eines Alleinstellungsmerkmals für Diez

#### *Ausgangssituation:*

Der Fluss Aar im Stadtgebiet ist nicht erlebbar. Er fließt parallel zur Altstadt und trennt den Marktplatz vom Ernst-Scheuern-Platz. Diverse Brücken führen über die Aar. Aufgrund hoher Mauern, die das Flussbett eingrenzen, ist der Fluss aus wenigen Perspektiven ersichtlich. Diverser Wildwuchs und Verunreinigungen lassen den Fluss wenig ansprechend wirken.

#### *Entwicklungsansatz*

Um das Thema Wasser vor allem am Marktplatz wieder erlebbarer zu machen, kann über eine Renaturierung des Uferbereichs nachgedacht werden. Durch den Förderverein Blühende Lebensräume Diez e. V. wurden etwaige Möglichkeiten bereits angedacht. Dazu sollten vom Marktplatz zur Aar Treppen führen und somit das Wasser präsenter in der Stadt machen.



Abb. 17/18: Uferbereich Aar auf der Höhe des Marktplatzes

## Schwerpunkt 7 Uferbereich Lahn

### *Strategische Ziele:*

Schaffung und Aufwertung öffentlicher Plätze, Klimaschutz und Klimaanpassung, Wasser in der Stadt erlebbar machen, Verbesserung der Aufenthaltsqualität, Herausbildung eines Alleinstellungsmerkmals für Diez, Stärkung der lokalen Wirtschaft

### *Ausgangssituation:*

Der Uferbereich der Lahn bzw. die Lahnanlagen wurden 2009 von Landschaftsarchitekt Michael Kürzinger neu entworfen. Sie sind in einem guten Zustand, bieten weiterhin viel Potenzial für Wassersporttourismus.

### *Entwicklungsansatz*

Die Lahnanlagen sollen in ihrer Qualität erhalten werden. Ziel ist es, mehr Aufenthaltsqualität, vor allem im Bereich der Aarmündung, zu schaffen. Das kann durch entsprechende Möblierung erreicht werden. Mit bereits vorhandenen Einrichtungen wie dem Bootsverleih oder der Anlegestelle können Wassersportaktivitäten und damit der Wassertourismus weiter gestärkt werden. Diese Freifläche soll als solche erhalten werden, kleinteilige Maßnahmen zur Aufwertung sind durchzuführen.



Abb. 19: Lahnanlagen mit Bootsanlegestelle

## Beispiele für übergreifende Maßnahmen

### **City-/Quartiersmanagement**

Strategische Ziele:

Herausbildung eines Alleinstellungsmerkmals für Diez, Stärkung der lokalen Wirtschaft, Vernetzung lokaler Akteure / sozialer Einrichtungen

Entwicklungsansatz:

Die Coronapandemie hat den Innenstädten in Deutschland zugesetzt und den Wandel der Einzelhandelsstruktur und des Einkaufsverhaltens beschleunigt. Diese Entwicklungen treffen insbesondere den lokalen Einzelhandel. Um dem entgegenzuwirken ist es für Diez wichtig, zu reagieren. Das Citymanagement unterstützt den lokalen Einzelhandel tatkräftig mit der Organisation von öffentlichkeitswirksamen Veranstaltungen und Aktionen zur Belebung der Innen- bzw. Altstadt. Die lokalen Händlerinnen und Händler sollen jedoch durch eine bessere Vernetzung noch stärker werden. Hierbei übernimmt das Citymanagement eine „Kümmererfunktion“, indem aktuelle Themen in persönlichen Gesprächen aufgenommen und Treffen mit verschiedenen Akteuren organisiert werden. So soll nicht nur die Diezer Innenstadt wieder belebter, sondern auch die Händlerschaft langfristig gestärkt werden.

Neben den Geschäftsleuten gilt es auch, die ansässige Bewohnerschaft zu aktivieren. Bereits mit Beginn der Vorbereitenden Untersuchungen kann ein Quartiersmanagement installiert werden, das die Kontaktaufnahme zu den quartiersbezogenen Akteuren und zur Bewohnerschaft im Rahmen der Beteiligungsprozesse federführend übernimmt und so im Gebiet bereits vernetzt ist, wenn die Umsetzungsphase entsprechend der Ziele des integrierten Entwicklungskonzeptes beginnt. Als Ansprechpartner vor Ort und Schnittstelle zwischen Bürgerschaft, Akteuren und Verwaltung soll das Quartiersmanagement zur Aktivierung, Beteiligung und Vernetzung der Menschen sowie zur Koordinierung und Bündelung von Angeboten und Maßnahmen aktiv sein. Das Quartiersmanagement sollte an zentraler Stelle im Quartier, mit Büro und festen Sprechzeiten verortet werden. Gleichzeitig hat die aufsuchende Arbeit eine große Bedeutung, um zielgruppenorientierte Beteiligung zu leisten.

### **Verfügungsfonds**

Strategische Ziele:

Herausbildung eines Alleinstellungsmerkmals für Diez, Stärkung der lokalen Wirtschaft, Vernetzung lokaler Akteure / sozialer Einrichtungen

Entwicklungsansatz:

Zur Beteiligung und Mitwirkung der Bewohnerinnen und Bewohner im Quartier soll ein jährliches Budget zur Verfügung gestellt werden, über dessen Einsatz ein lokales Gremium entscheidet. So soll es möglich sein, kleinere Projekte, die den Zielen des ISEKs entsprechen, koordiniert durch das Quartiersmanagement einfach und schnell umzusetzen, zum Beispiel um bauliche Maßnahmen zu begleiten.

### **Barrierefreiheit**

Strategische Ziele:

Erhalt und Entwicklung historischer Bausubstanz, Schaffung und Aufwertung öffentlicher Plätze, Verbesserung des Wohnumfeldes, Attraktivität des ÖV und alternativer Mobilitätsformen steigern, Verbesserung der Verkehrssicherheit

Entwicklungsansatz:

Bei allen künftigen Maßnahmen, die in der Stadt anstehen, soll der Aspekt der Barrierefreiheit berücksichtigt und miteinbezogen werden, um die Stadt für alle Menschen, unabhängig von körperlichen Einschränkungen und ohne fremde Hilfe, erlebbar zu machen. Dazu zählt die räumliche, bauliche ebenso wie die kommunikative Barrierefreiheit.

### **Private Modernisierung**

Strategische Ziele:

Verbesserung des Wohnumfeldes, Klimaschutz und Klimaanpassung

Entwicklungsansatz:

Einige Straßenzüge im Untersuchungsgebiet weisen einen starken Modernisierungs- und Sanierungsstau auf. Dies betrifft vor allem das Gebiet zwischen der Schaumburgerstraße und der Unterstraße. Zudem gibt es einzelne Häuser im Altstadtbereich, die es zu modernisieren gilt. Mittels der privaten Sanierung sollen erhebliche energetische Mängel an Gebäuden behoben und Bebauungen an die Folgen des Klimawandels angepasst werden. Zu diesem Zweck gilt es, eine Modernisierungsrichtlinie zu verabschieden und für die Eigentümerinnen und Eigentümer sowie Mieterinnen und Mieter geeignete Unterstützungs- und Beratungsangebote zu schaffen. Weitere Förderungen und Sonderprojekte im Sinne der Zielsetzung zum Beispiel zur Dachbegrünung oder Baumpflanzung sind vorstellbar.

### **Klimaschutz Check-ups**

Strategische Ziele:

Erhalt und Entwicklung historischer Bausubstanz, Schaffung und Aufwertung öffentlicher Plätze, Verbesserung des Wohnumfeldes, Klimaschutz und Klimaanpassung, Wasser in der Stadt erlebbar machen, Verbesserung der Aufenthaltsqualität, Attraktivität des ÖV und alternativer Mobilitätsformen steigern

Entwicklungsansatz:

Durch projektübergreifende Klimaschutz-Check-ups können klimarelevante Themen im Stadtgebiet untersucht und platziert werden. Neben CO<sub>2</sub>-Einsparungen oder umweltfreundlichen Alternativen können zudem Strategien und Klimaanpassungen umgesetzt werden und im Hinblick auf die Stadtentwicklung in allen möglichen Bereichen Beachtung finden. Gemeinsam mit den Bewohnern können dazu verschiedene Aktionen zur Umweltbildung umgesetzt werden.

## Kostenübersicht

Maßnahme	Kosten	Kostenansatz Erklärung
Vorbereitende Untersuchungen und ISEK	90.000,00 €	plus möglicherweise weitere Gutachten
Fortschreibung ISEK	50.000,00 €	plus möglicherweise weitere Gutachten
Abschlussevaluation und -dokumentation	40.000,00 €	40.000 €
<b>1 Städtebauliche Gestaltung</b>		
1.1 Rathausumbau	2.500.000,00 €	Sanierung 2.500.000 € vorläufige Schätzung
1.2 Nachnutzung Haus Eberhard	2.000.000,00 €	Sanierung 2.000.000 € vorläufige Schätzung
1.3 Straßenraumgestaltung Unterstr./ Schaumburgerstr.	700.000,00 €	250 €/m <sup>2</sup> (Förderobergrenze)
1.4 Entwicklung Achse Marktplatz/ Ernst-Scheuern-Platz	350.000,00 €	250 €/m <sup>2</sup> (Förderobergrenze)
1.5 Straßenraumgestaltung Wilhelmstraße	300.000,00 €	250 €/m <sup>2</sup> (Förderobergrenze) bei rund 5.500 m <sup>2</sup> Gesamtfläche
1.6 Straßenraumgestaltung Altstadt	600.000,00 €	250 €/m <sup>2</sup> (Förderobergrenze) bei rund 8.000 m <sup>2</sup> Gesamtfläche
1.7 Gestaltung des Bahnhofsumfeldes	1.625.000,00 €	400 €/m <sup>2</sup> erhöhte Förderobergrenze + Konzeption 20.000 + Barrierefreier Ausbau 5.000 € (Ergänzungen zum Ausbau seitens der DB)
1.8 Private Sanierungsmaßnahmen	500.000,00 €	20.000 € / Haus (rund 25 Häuser)
<b>Gesamt Städtebauliche Gestaltung</b>	<b>8.575.000,00 €</b>	
<b>2 Grünflächen und Klimaschutz</b>		
2.1 Erstellung Klimaschutz- und Freiraumkonzept	15.000,00 €	15.000 €
2.2 Revitalisierung Ufergebiete der Aar	265.000,00 €	250 €/m <sup>2</sup> (Förderobergrenze) bei rund 1.000 m <sup>2</sup> Gesamtfläche, Mobiliar 5.000 €, Uferbereich über Aktion Blau +
2.3 Entwicklung Ufergebiete der Lahn	150.000,00 €	250 €/m <sup>2</sup> (Förderobergrenze) kleinteilige Maßnahmen, Uferbereich über Aktion Blau +
2.4 Freiraumvernetzung	50.000,00 €	50.000 €
<b>Gesamt Grünflächen und Klimaschutz</b>	<b>480.000,00 €</b>	
<b>3 Mobilität</b>		
3.1 Mobilitätskonzept	50.000 €	50.000 €
3.2 Ordnungsmaßnahmen für den ruhenden Verkehr	850.000 €	Parkraumbewirtschaftungskonzept 30.000 € + 250 €/m <sup>2</sup> (Förderobergrenze) für Parkflächen
3.3 Stärkung des Radverkehrs	30.000 €	30.000 €
<b>Gesamt Mobilität</b>	<b>930.000 €</b>	
<b>4 Wirtschaft und Tourismus</b>		
4.1 Imagekonzept	250.000,00 €	Konzeption und Öffentlichkeitsarbeit
4.2 Einrichtung eines City-/ Quartiersmanagement	1.000.000,00 €	1.000.000 € (inkl. Erstausrüstung und Nebenkosten)
4.3 Einrichtung eines Verfügungsfonds	100.000,00 €	100.000 €
<b>Gesamt Wirtschaft und Tourismus</b>	<b>1.350.000,00 €</b>	
<b>vorläufige Summe</b>	<b>11.515.000,00 €</b>	

## Städtebauförderprogramm

Im Jahr 2020 wurden die Programme der Städtebauförderung neu strukturiert. Im Fokus des neuen Förderprogramms „Lebendige Zentren“ liegen die Entwicklung von Orts- und Stadtkernen sowie die damit verbundene Identifikation der Bewohner mit ihrem Quartier. Dazu gehören die Revitalisierung und behutsame Erneuerung von Innenstädten und Ortskernen, die Erhaltung von historischer Bausubstanz und kulturellem Erbe, verbesserte Grün- und Freiflächen sowie das Quartiersmanagement und Maßnahmen der Daseinsvorsorge. Diese Themen stehen für Diez besonders im Fokus. So ist aufgrund der hohen Anzahl an denkmalgeschützten Gebäuden im Stadtzentrum eine erhaltenswerte Gebäudestruktur gegeben. Die innerstädtischen Grün- und Freiflächen sowie die vielzähligen Uferbereiche der beiden Flüsse Aar und Lahn sind bedeutend und müssen weiter gestärkt und entwickelt werden. Zudem stehen der Einzelhandel und die Nahversorgung vor Herausforderungen, die nicht ausschließlich der Coronapandemie geschuldet sind. Daher gilt es, auf die Gegebenheiten zu reagieren und durch aktives Management lokale Geschäfte zu stärken. Mit dem Programm „Lebendige Zentren“ können diese Herausforderungen in Diez angegangen werden.

## Perspektive: VU und ISEK für Diez

Im Zuge einer erfolgreichen Aufnahme in das Städtebauförderprogramm „Lebendige Zentren“ ist die Stadt Diez nach § 141 BauGB dazu verpflichtet, das vorliegende Grobkonzept zu konkretisieren.

Im Rahmen der Vorbereitenden Untersuchungen (VU) werden die für den förmlich festgesetzten, räumlich abgegrenzten Untersuchungsraum unterschiedliche Themen und städtebaulichen Problemfelder vertieft betrachtet, um so Beurteilungsunterlagen für die Einreichung und Förderungswürdigkeit von Maßnahmen zu gewinnen. Aufbauend auf die VU wird ein Integriertes Städtebauliches Entwicklungskonzept (ISEK) mit intensiver Beteiligung der betroffenen Bevölkerung und Interessensgruppen erarbeitet. Das ISEK ist ein in die Zukunft gerichtetes, integriertes, interdisziplinäres und informelles Planungsinstrument mit verwaltungsinterner Rechtsverbindlichkeit, das im Ergebnis Entwicklungsperspektiven und Handlungsbedarfe offenlegt. Ergänzt werden diese durch folgende Inhalte:

- Darstellung der Ziele und Maßnahmen im Stadtumbaugebiet (§ 171a, Abs. 3 BauGB),
- Abwägung der öffentlichen und privaten Belange (§ 171b, Abs. 2 BauGB),
- Beteiligung und Mitwirkung der Betroffenen (§ 137 BauGB),
- Beteiligung und Mitwirkung öffentlicher Aufgabenträger (§ 139 BauGB),
- Kosten- und Finanzierungsübersicht (§§ 164a-b BauGB).

Darauf aufbauend werden in Abstimmung mit allen Beteiligten klar definierte Ziele und konkrete Maßnahmen in einem integrierten Entwicklungskonzept gebündelt, das wiederum der ADD vorgelegt wird. Erst dann wird über das Maßnahmenpaket abgestimmt, das tatsächlich zur Umsetzung kommen soll und Eingang in die mittelfristige Finanzplanung der Stadt Diez finden muss.

Ohne eine finanzielle Unterstützung aus der Städtebauförderung könnte die Stadt Diez nicht die beschriebenen Aufgaben und Maßnahmen umsetzen. Die mit der vorliegenden Grobanalyse bereits auf der Hand liegenden Missstände sind jedoch dringlich. Um die Entwicklung des Stadtkerns zu stärken, die Missstände zu beseitigen und städtebaulich bedarfsgerecht zu reagieren, ist eine Bewerbung um Aufnahme in das Programm „Lebendige Zentren“ ratsam. Ziel muss es sein, den Prozess von Anfang an sowohl ämterübergreifend als auch mit einer intensiven, transparenten

Einbindung und Partizipation der Bürgerschaft weiterzuentwickeln. Darum wird die Einrichtung einer ämterübergreifenden Lenkungsgruppe empfohlen, die strategisch den Prozess steuert und regelmäßig Bericht an die Entscheidungsebene in Politik und Verwaltung erstattet.

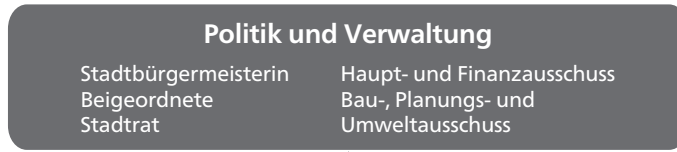
Die Koordination des Gesamtprozesses kann erfahrungsgemäß nur im Team gelingen. Ein Dreiklang wird vorgeschlagen, zusammengesetzt aus Projektmanagement (verantwortlich für die Steuerung des Prozesses, die Kontaktpflege zu Verwaltung und Politik sowie zu wichtigen Investoren/Stakeholdern im Projekt), City-/Quartiersmanagement (verantwortlich für den Kontakt zu quartiersbezogenen Akteuren und Händlerschaft sowie die Beteiligung der Bewohnerinnen und Bewohnern als Schnittstelle zwischen Verwaltung und Bürgerschaft und „Transmissionsriemen“ zum Übersetzen komplexer Sachverhalte) und Finanzmanagement (verantwortlich für Budgetabstimmung und die Zusammenarbeit mit den Fördermittelgebern).

Zur Bearbeitung einzelner Maßnahmen werden Planungsgruppen tagen, die sich je nach Bedarf/Maßnahme aus operativ tätigen Mitarbeiterinnen und Mitarbeitern und relevanten Akteuren wie Polizei, Wohnungsunternehmen und -eigentümer sowie Einzelhändlern und weiteren zusammensetzen.

Im Rahmen der Fördermöglichkeiten ist es dringend zu empfehlen, das City-/Quartiersmanagement bereits begleitend mit den Vorbereitenden Untersuchungen einzusetzen. So kann der Kontakt zu gebietsbezogenen Akteuren und der Bewohnerschaft von Beginn an aufgebaut werden, in einer Phase, in der eine intensive Beteiligung mit unterschiedlichen, zielgruppenorientierten Methoden obligatorisch ist. Durch die Begleitung dieser vorbereitenden Phase durch das City-/Quartiersmanagement gelingt dessen Etablierung schneller und lässt die Rolle des City-/Quartiersmanagements sofort mit eigentlichem Maßnahmenbeginn einen deutlichen Mehrwert in den Prozess einbringen.



## Entscheidungsebene



Berichterstattung durch Projektleitung  
(ggf. Protokoll und Teilnahme an Sitzungen)

## Strategische Ebene



Bestimmt  
Zusammensetzung

Einberufung/Vorbereitung  
Turnus ca. vierteljährlich  
Report

### Projektleitung- und management

N. N.

Steuerung, Umsetzung,  
Controlling

Kontinuierliche  
Kontaktpflege

### Investoren/ Stakeholder

für einzelne  
Maßnahmen,  
Deutsche Bahn,  
Grundstücks-  
eigentümer

## Operative Ebene

Einberufung & Leitung  
durch PM Turnus  
ca. monatlich

### City-/ Quartiers- management

N. N., externer Akteur, in enger  
Zusammenarbeit mit städtischen  
Akteur vor Ort

Koordination Quartiersbüro, Konzeptionelle  
Unterstützung, Bürgerbeteiligung,  
Unterstützung bei Koordination  
von Maßnahmen

### Finanz- management

N. N.

Umsetzung, Budgetabstimmung,  
ggf. mit externer Unterstützung

### Akteure Fördermittel ADD/MDI

Antragstellung,  
Bewirtschaftung,  
Abrufverfahren

Kontinuierliche  
Kontaktpflege



Mitglieder/-innen nach Bedarf:  
operative Mitarbeitende, QM,  
PM, Vereine, Gewerbeverein,  
Hotellerie, Agentur für Arbeit,  
(zukünftig städtisches  
Wohnungsunternehmen)

### Projektgruppe je Maßnahme

Maßnahme 1

Maßnahme 2

Maßnahme 3

Maßnahme 4

Maßnahme 5

Maßnahme 6

# Handlungsfelder und Maßnahmen



## Städtebauliche Gestaltung

Erhalt und Entwicklung historischer Bausubstanz, Schaffung und Aufwertung öffentlicher Plätze, Verbesserung des Wohnumfeldes

- ① Rathausumbau
- ② Nachnutzung Haus Eberhard
- ③ Straßenraumgestaltung Unterstraße/ Schaumburgerstraße
- ④ Entwicklung Achse Marktplatz und Ernst-Scheuern-Platz
- ⑤ Straßenraumgestaltung Wilhelmstraße
- ⑥ Straßenraumgestaltung Altstadt
- ⑦ Gestaltung des Bahnhofsumfeldes
- ⑧ Private Sanierungsmaßnahmen

## Grünflächen und Klimaschutz

Klimaschutz und Klimaanpassung, Wasser in der Stadt erlebbar machen, Verbesserung der Aufenthaltsqualität

- ① Erstellung Klimaschutz- und Freiraumkonzept
- ② Revitalisierung Ufergebiet der Aar
- ③ Entwicklung Ufergebiet der Lahn
- ④ Vernetzung der Freiräume

## Mobilität

Attraktivität des ÖV und alternativer Mobilitätsformen steigern, Verbesserung der Verkehrssicherung, Neuordnung des ruhenden Verkehrs

- ① Erstellung Mobilitätskonzept
- ② Ordnungsmaßnahmen für den ruhenden Verkehr
- ③ Ausbau der Radverkehrsinfrastruktur

## Wirtschaft und Tourismus

Herausbildung Alleinstellungsmerkmal für Diez, Stärkung der lokalen Wirtschaft, Vernetzung lokaler Akteure/ sozialer Einrichtungen

- ① Erstellung eines Imagekonzeptes für die Stadt
- ② Einrichtung eines City-/Quartiersmanagements
- ③ Einrichtung eines Verfügungsfonds