



Konzepte zur Stadtentwicklung

K2/06

***Entwicklungskonzept
Innenstadt Ludwigshafen am Rhein***



Stadt
Ludwigshafen
am Rhein



Entwicklungskonzept Innenstadt Ludwigshafen am Rhein

Endbericht

Im Auftrag der
Stadt Ludwigshafen am Rhein
Bereich Stadtentwicklung

Bearbeitung
FIRU

Dipl. Ing. Andreas Jacob
Dipl. Ing. Carolin Ruppert
Dipl. Ing. Jasmin Altherr

STADT LUDWIGSHAFEN AM RHEIN
Stadtentwicklung
Postfach 21 12 25
67012 Ludwigshafen

Tel. 0621/504-3012 und Fax -3453

E-Mail:

volker.adam@ludwigshafen.de
bernd.reif@ludwigshafen.de
<http://www.ludwigshafen.de>

Entwicklungskonzept Innenstadt Ludwigshafen am Rhein

Endbericht

Im Auftrag der



STADT
LUDWIGSHAFEN
AM RHEIN

Bereich Stadtentwicklung

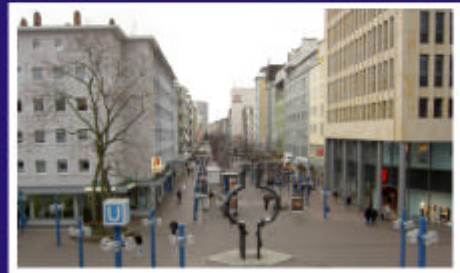
Bearbeitung

FIRU

Forschungs- und Informations-Gesellschaft
für Fach- und Rechtsfragen der Raum- und
Umweltplanung mbH

Dipl.-Ing. Andreas Jacob
Dipl.-Ing. Carolin Ruppert
Dipl.-Ing. Jasmin Altherr

Ludwigshafen / Kaiserslautern, den 18.10.2006



Inhaltsverzeichnis

| | | |
|----------|---|-----------|
| 1 | EINFÜHRUNG | 4 |
| 1.1 | Herleitung..... | 4 |
| 1.2 | Ziel / Erwartete Ergebnisse..... | 4 |
| 1.3 | Vorgehensweise..... | 5 |
| 2 | GESAMTSTÄDTISCHE BETRACHTUNG | 7 |
| 3 | ÜBERGEORDNETE ZIELKONZEPTION - FOKUS INNENSTADT | 16 |
| 3.1 | Abgrenzung des Untersuchungsgebiets..... | 18 |
| 3.2 | Einbindung des Untersuchungsgebiets in die Umgebung..... | 18 |
| 3.3 | Übergeordnete Direktive: Strategiepapier | 23 |
| 4 | BESTANDSAUFNAHME UND ANALYSE DER INNENSTADT | 25 |
| 4.1 | Flankierende Projektentwicklungen Innenstadt | 25 |
| 4.2 | Verkehr und Wegeverbindungen | 26 |
| 4.3 | Nutzung..... | 28 |
| 4.3.1 | Einzelhandel / Dienstleistung / Nahversorgung | 28 |
| 4.3.2 | Gastronomie..... | 30 |
| 4.3.3 | Kultur / Unterhaltung..... | 31 |
| 4.3.4 | Wohnen | 33 |
| 4.3.5 | Soziale Infrastruktur / Bildung..... | 36 |
| 4.4 | Städtebau / Gestalt / Öffentlicher Raum..... | 40 |
| 5 | ZIELKONZEPTION INNENSTADTENTWICKLUNG | 42 |
| 5.1 | Ziele flankierender Projektentwicklungen Innenstadt | 42 |
| 5.1.1 | Areal Zollhofhafen..... | 42 |
| 5.1.2 | Rheinufer Süd | 43 |
| 5.2 | Ziele Verkehr und Wegeverbindungen | 44 |
| 5.3 | Ziele Nutzung..... | 46 |
| 5.3.1 | Einzelhandel und Dienstleistung | 46 |
| 5.3.2 | Gastronomie..... | 48 |
| 5.3.3 | Kultur / Unterhaltung..... | 49 |
| 5.3.4 | Nahversorgung / Bildung..... | 49 |
| 5.3.5 | Wohnen (Wohnqualität / Wohnumfeld) | 50 |
| 5.4 | Ziele Städtebau / Gestalt / Öffentlicher Raum..... | 52 |
| 6 | HANDLUNGS- UND MASSNAHMENKONZEPT | 53 |
| 6.1 | Abgrenzung des Handlungsbedarfs | 53 |
| 6.1.1 | „Selbstläufergebiete“ | 53 |
| 6.1.2 | Bereiche mit geringer Handlungspriorität..... | 54 |
| 6.1.3 | Untersuchungsgebiete mit Instrumenten des BauGBs | 54 |
| 6.1.4 | Besondere Interventionsbereiche..... | 55 |

| | | |
|------------|--|------------|
| 6.1.5 | Handlungsfelder des Stadtumbaus | 55 |
| 6.2 | Ableitung von Maßnahmen | 61 |
| 6.2.1 | Innenstadtentwicklung über Leitprojekte | 61 |
| 6.2.2 | Sonstige Maßnahmen | 64 |
| 6.2.3 | Zeitliche Einordnung und Kostenübersicht..... | 68 |
| 6.3 | Umsetzung..... | 71 |
| 6.3.1 | Aktiv-Strategie „Ludwigshafener Innenstadtoffensive“ | 71 |
| 6.3.2 | Umsetzung auf kommunaler Ebene..... | 74 |
| 6.3.3 | Anstoß von Wirkungsketten..... | 79 |
| 7 | INSTRUMENTE | 87 |
| 7.1 | Instrumente der Städtebauförderung | 87 |
| 7.1.1 | Stadtumbau – Gebiet nach § 171a BauGB | 87 |
| 7.1.2 | Soziale Stadt – Gebiet nach § 171e BauGB | 90 |
| 7.1.3 | Städtebauliche Untersuchung zur Feststellung von Sanierungsbedarf | 94 |
| 7.2 | Sonstige Fördermöglichkeiten | 97 |
| 7.2.1 | EU-Förderprogramm URBAN II (bis Ende 2006)..... | 97 |
| 7.2.2 | Bundesprogramm Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetz (GVFG) | 98 |
| 7.2.3 | Landesprogramm Denkmalschutz / Denkmalpflege | 99 |
| 7.2.4 | Landesprogramm Investitionsstock (I-Stock) | 99 |
| 7.2.5 | Kommunale Programme | 100 |
| 7.3 | Bauplanungsrechtliches Instrumentarium: Bebauungsplan | 101 |
| | VERZEICHNISSE | 103 |
| | ANHANG | 105 |

Anmerkung:

Die nachfolgenden Plangrafiken und Abbildungen sind – soweit nicht anders beschrieben – unmaßstäblich und genordet.

1 EINFÜHRUNG

1.1 Herleitung

Das vorliegende Entwicklungskonzept Innenstadt baut auf dem von der Stadtverwaltung erstellten Entwurf eines Stadtentwicklungskonzepts Ludwigshafen 2010, durchgeführten Zukunftsforen, den Ergebnissen des Werkstatt Innenstadt-Berichts sowie dem Strategiepapier zur Stadtentwicklung und sonstigen Fachkonzepten auf.

Die Entwicklung aller Quartiere und Stadtteile ist von besonderer Wichtigkeit für die Gesamtstadt. Handlungsbedarf wurde in allen Stadtteilen erkannt und die Förderung von Potentialen sowie Behebung der erkannten Defizite und Schwächen z.B. in den Bereich Wohnen, Einzelhandel usw. ist dort in Angriff genommen worden, wo die Problemlagen besonders dringend sind (vgl. Maßnahmen der Städtebauförderung o.ä.).

Im Rahmen des vorliegenden Entwicklungskonzepts erfolgt nunmehr die Fokussierung auf die Entwicklung des Zentrums, d.h. der Innenstadt Ludwigshafens als identitätsprägendes Stadtquartier mit erheblicher Ausstrahlung auf die Gesamtstadt und die Region. Kein Quartier ist als imagebildender Faktor bedeutsamer wie der Kernbereich / die City.

Der Entwicklung der Innenstadt wird in Ludwigshafen seitens der Stadtverwaltung ein hoher Stellenwert eingeräumt, wie auch die Teilnahme am Wettbewerb Werkstatt Innenstadt des Landes Rheinland-Pfalz im Jahr 2004 belegt.

Die Stadt Ludwigshafen und insbesondere die Innenstadt befindet sich im Aufbruch. Die zum Teil nicht vorhersehbaren Entwicklungen in Teilbereichen der Stadt, hier insbesondere die Auffassung des Zollhofhafensareals und sonstige vormals gewerblich / industriell geprägte Flächen (Rheinufer Süd), bieten neue Perspektiven für die Entwicklung, die es zu nutzen gilt. Speziell für die Innenstadt ergeben sich hierdurch erhebliche Potentiale und Chancen, die unter dem städtischen Leitbild „R(h)ein in die Stadt!“ auch ein begrifflich klares Motto umfassen.

1.2 Ziel / Erwartete Ergebnisse

Zentraler Ansatz ist es demzufolge, freigewordene Potentialflächen sowie deren Entwicklung (Fokus **Zollhofhafen**) **nicht isoliert zu betrachten**, sondern die **Auswirkungen** ganzheitlich abzubilden und die **Innenstadtentwicklung als solche aktiv zu begleiten**. Dies war 2005 Konsens eines **Gesprächs mit Innenminister Bruch** und dafür wurden gezielt Mittel vom Land bereitgestellt. Das **integrierte Handlungskonzept** für die gesamte Innenstadt leistet im folgenden den Rahmen für Einzelprojekte und Verbundvorhaben als Teil strategischer Wirkungsketten.

Die **Innenstadtentwicklung wird im Fokus** stehen. **Unabhängig** von Planungen auf dem Zollhofhafen sind in der Innenstadt **Entwicklungstrends** erkennbar, die mit diesem Konzept **gesteuert** werden müssen und sollen. Gleichzeitig werden die

Auswirkungen der Aktivitäten auf dem Zollhofhafen sowie die Entwicklung des Rheinufer Süd in das Konzept integriert.

Vor diesem Hintergrund soll das Entwicklungskonzept als **Klammer für alle Aktivitäten** dienen, die derzeit in der Innenstadt laufen; d.h. es beinhaltet die **zusammenfassende Darstellung** unterschiedlicher Gutachten und Planungen (Reaktion in der Innenstadt auf aktuelle Entwicklungen auf dem Zollhofhafen, Gutachten Gruppe S, Ad-hoc-Maßnahmen, Verkehrsgutachten).

Das Entwicklungskonzept baut auf bereits im Strategiepapier dargestellten Zielaussagen auf und vertieft diese. Es arbeitet kleinräumig Handlungserfordernisse und -möglichkeiten heraus zeigt auf, wie die Durchführung entsprechender Maßnahmen zur Zielerreichung und -umsetzung beiträgt.

Das Konzept ist auf blockbezogene Darstellung von Maßnahmen und Instrumenten ausgerichtet.

Weiterhin sind **gesamtstädtische Aspekte** und **Auswirkungen der angrenzenden Quartiere** in die Betrachtung einbezogen (Sanierungsgebiet Hemshof, Soziale Stadt Westend). Betrachtungsebene ist primär die Innenstadt Ludwigshafen mit ihren Beziehungen zu den angrenzenden Quartieren.

Das Konzept umfasst die Darstellung der langfristigen Entwicklung der Innenstadt und die hierzu zu besetzenden Handlungsfelder sowie kurz-, mittel- und langfristig notwendige Maßnahmen zur Steuerung.

Nicht zuletzt dient das **Handlungskonzept Innenstadt** als Grundlage zur Fördermittelakquisition. Berücksichtigt sind hierbei auch im Rahmen paralleler Gutachten entwickelte Handlungs- und Maßnahmenvorschläge.

Das **Entwicklungskonzept Innenstadt** ist nicht als Regelwerk zu verstehen, das es Schritt für Schritt abzuarbeiten gilt, sondern vielmehr als **flexibles Instrument**, das auf fundierter Analyse der gesellschaftlichen, politischen, administrativen, wirtschaftlichen und städtebaulichen Problemen beruht und in unterschiedlichsten Handlungsfeldern Lösungen und Maßnahmen zur Problembewältigung aufzeigt. Die Umsetzung des Konzepts ist auf mehrere Jahre angelegt, wobei das Konzept sowohl **kurz- bzw. mittelfristige Maßnahmen** enthält, aber auch **langfristig angelegte Projekte** umfasst.

Stadtentwicklung ist somit als **kontinuierlicher und dynamischer Prozess** zu verstehen. Vor diesem Hintergrund ist auch dieses Konzept keine starre Handlungsdirektive, sondern ein offener Rahmen, der einer **ständigen Fortschreibung und Anpassung an neuere Entwicklungen** bedarf. Es gilt somit über die Ziel- und Maßnahmendefinition Strategien zu entwickeln, die dieser Aufgabe gerecht werden und die räumlich flexibel umgesetzt werden und auf sich ändernde Rahmenbedingungen reagieren können.

1.3 Vorgehensweise

Über einen gesamtstädtischen Exkurs und der daraus resultierenden Konzentration auf den innerstädtischen Bereich werden zunächst allgemeine Entwicklungsziele formuliert, die als Leitlinien die zukünftige Entwicklung der Stadt vorgeben. Grundsätzlich gilt für die Entwicklung der Vorrang der Innenstadt.

Für den abgegrenzten Untersuchungsbereich wurde eine weitergehende zielgerichtete Bestandsaufnahme und -analyse durchgeführt. Ermittelt wurde die städtebauliche und funktionale Situation. Die Auswertung beruht zum einen auf von der Stadt Ludwigshafen, Bereich Stadtentwicklung, geleistete Vorarbeiten und Dokumentationen und wurde zum anderen durch eine Bestandsaufnahme vor Ort ergänzt.

Darauf systematisch aufbauend werden Ziele formuliert und geeignete Konzepte für den abgegrenzten Betrachtungsraum entwickelt. Die Zielformulierung erfolgt gegliedert nach einzelnen Stadtfunktionen.

Darüber hinaus sind Handlungsfelder abgegrenzt, die ganzheitliche Strategiesets im Betrachtungsraum zusammenfassen und inhaltlich thematisieren. Die Definition räumlicher Handlungsbereiche zeigt auf, wo Eingriffe zur Umsetzung einer nachhaltigen Innenstadtentwicklung notwendig sind.

Abschließend sind Maßnahmen verortet und es wird ein ‚Aktionsplan‘ vorgeschlagen. Dieser legt fest, mit welchen Instrumenten (‚wie‘) Maßnahmen umgesetzt bzw. finanziert werden können. Die als „Innenstadtoffensive“ beschriebene Strategie legt den Fokus auf die vorhabensorientierte Umsetzung als Anstoß von Wirkungsketten über die Initiierung und Durchführung von Leitprojekten. Im Vordergrund steht die starke Einbindung Privater in der Stadtentwicklung.

2 GESAMTSTÄDTISCHE BETRACHTUNG

Im folgenden werden Trends und Rahmenbedingungen der Gesamtstadtentwicklung skizziert, soweit sie für den Kern der Untersuchungen – das Innenstadtentwicklungskonzept – relevant sind.

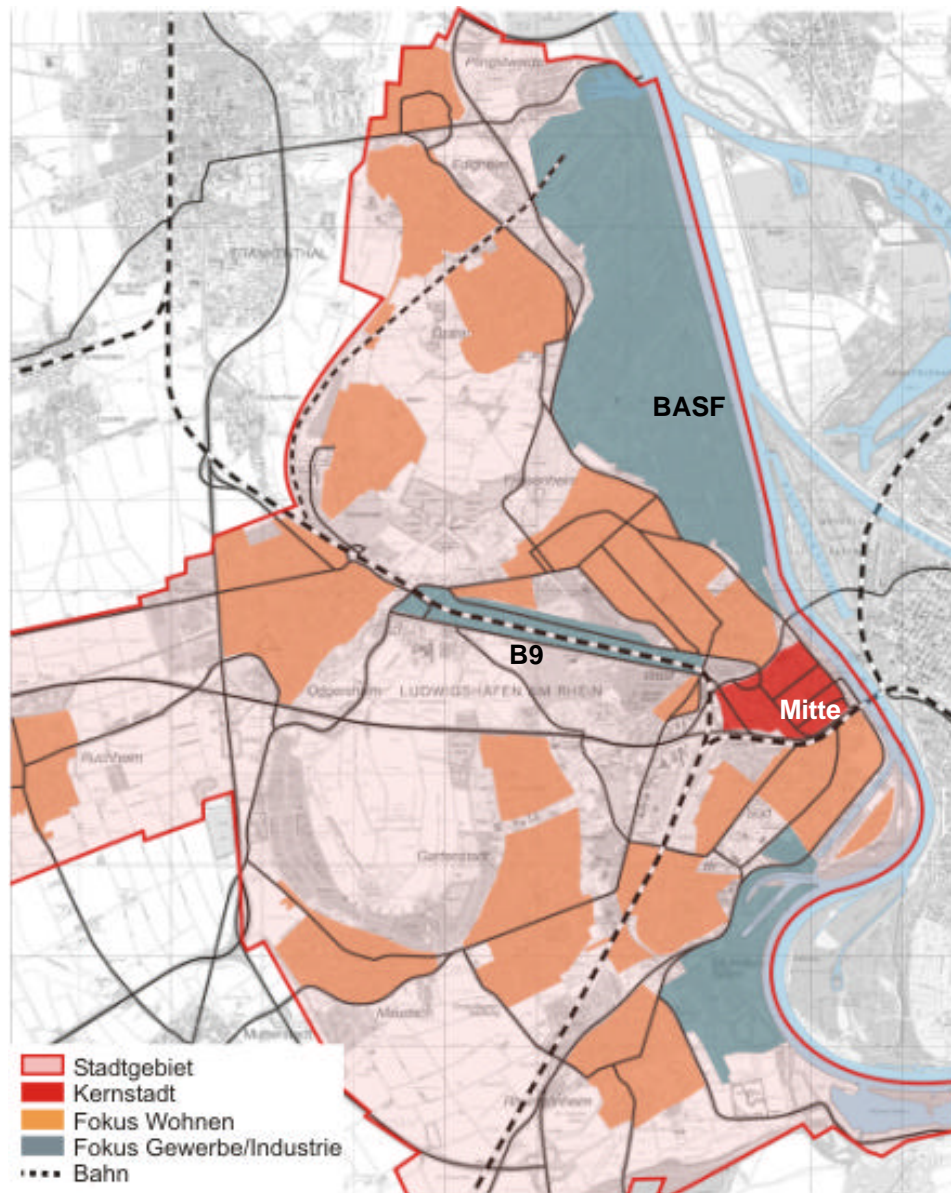


Abb. 1: Gesamtstädtischer Überblick (Eigene Darstellung)

Wirtschaftliche Aspekte

Ludwigshafen ist eine moderne Industriestadt, deren Fokus auf der Chemie liegt. Rund 40.000 Beschäftigte arbeiten unmittelbar in den chemischen Betrieben, und eine noch größere Zahl von Arbeitsplätzen in Stadt und Region hängt unmittelbar von der chemischen Industrie ab.¹ Größtes Unternehmen und gleichzeitig größter

¹ Vgl. <http://www.ludwigshafen.de> (Stand: 28.06.2006)

Arbeitgeber ist die BASF, die die Stadt räumlich-strukturell wie wirtschaftlich in erheblichem Maße prägt.

Weitere Kernkompetenzen des Standorts (nachgeordnet) liegen in den Segmenten Gesundheitswesen / Pharmazie, Bildung, Verkehrstechnik und Logistik sowie Energietechnologien.

Die Entwicklung der **Beschäftigungszahlen** in Ludwigshafen ist seit 1992 allerdings durch massive Arbeitsplatzverluste gekennzeichnet. Mit 88.246 sozialversicherungspflichtig Beschäftigten steht die Stadt nach Mannheim (158.021) und dem Rhein-Neckar-Kreis (135.367) an dritter Stelle in der Metropolregion Rhein-Neckar.²

Auch ohne Auswirkungen von Hartz IV ist die Zahl der **Arbeitslosen** in den vergangenen Jahren gestiegen. 8.967 Menschen ohne Arbeit wurden im Dezember 2004 in Ludwigshafen registriert. Bezogen auf alle zivilen Erwerbspersonen erreichte die Stadt damit eine Arbeitslosenquote von 11,7% (Stand 12/2004). Dies stellt den höchsten Wert innerhalb des Rhein-Neckar-Dreiecks dar. Im Vergleich zum Bundesland Rheinland-Pfalz (Anstieg um 5,8%) nahm die Arbeitslosenquote in Ludwigshafen (Anstieg 9,4%) überproportional zu.³

Die Reputation Ludwigshafens als Einkaufsstandort ist unterdurchschnittlich zu beurteilen. Die Stadt konnte sich bislang nicht als attraktiver Einkaufsstandort profilieren. Eine Positionierung der Stadt in diesem Bereich ist notwendig, damit Ludwigshafen seine raumordnerische Funktion als Oberzentrum ausfüllen kann. Einer Studie der GMA zufolge verfügt die Stadt derzeit über eine Einzelhandelszentralität von etwa 92-93%, was faktischen Kaufkraftverlust (abfließende Kaufkraft) bedeutet.

Die Entwicklung und Stärkung der City im Hinblick auf Einzelhandel nach Qualität und Quantität ist somit als primäres Ziel zu beurteilen. Daneben kommt den Stadtteilzentren eine wichtige Versorgungsfunktion zu, die es auch zukünftig zu sichern gilt. Hierzu zählen die wohnortnahe Versorgung der Bevölkerung mit Gütern des täglichen Bedarfs, aber auch Dienstleistungen, Kultur und Veranstaltungen. Die Stadtteilzentren sind nicht unerheblich zu stabilisieren. Die Versorgung aller Bevölkerungsteile mit Gütern des täglichen Bedarfs muss gesichert bleiben, d.h. Einkaufsstandorte müssen aus allen Wohnquartieren schnell erreichbar sein.⁴

Verkehrliche Aspekte

Ludwigshafen ist über die Autobahn A 650 sowie die Autobahnen A 61 (Koblenz – Speyer), A 67 (Richtung Mainz/Frankfurt) und A 6 (Saarbrücken – Mannheim) hervorragend angebunden. Hinzu treten weitere regional bedeutsame Bundesstraßen. Hier sind in erster Linie die B 37 und B 44 nach Mannheim, B 9, B 38 sowie zahlreiche Landes- und Kreisstraßen zu nennen.

Auch der Flughafen Frankfurt ist über die gute überregionale Anbindung schnell zu erreichen.

² Stadt Ludwigshafen a.Rh. (2004): Statistischer Jahresbericht 2004, Ludwigshafen, S. 14.

³ Ebenda, S. 21.

⁴ Stadt Ludwigshafen a. Rh. (2003): Einzelhandelskonzeption 2003, Konzepte zur Stadtentwicklung K1/03, Ludwigshafen.

Die Ludwigshafener Verkehrserschließung wird im Citybereich geprägt durch dominierende Hochstraßensysteme, die die Stadt von einem hohen Verkehrsaufkommen entlasten sollen. Rund 130.000 Menschen pendeln täglich nach Ludwigshafen bzw. Mannheim, was ein gut ausgebautes und leistungsfähiges ÖPNV-Netz voraussetzt. Mit dem Hauptbahnhof und dem neu gestalteten S-Bahnhof Mitte verfügt Ludwigshafen über ein gutes Nahverkehrsnetz und ist an das überregionale Bahnnetz angebunden. Betreiber des ÖPNVs ist die Rhein-Neckar-Verkehr GmbH (RNV) (innerstädtisch sowie Nahverkehr). Das Rückgrat der ÖPNV-Erschließung bildet das Stadtbahnnetz (in Teilen als Straßenbahn), das durch das innerstädtisch sowie regional gut ausgebaute Busliniennetz ergänzt wird.

Bauen und Wohnen

- **Bautätigkeit**

Im regionalen Kontext ist die Bautätigkeit in Ludwigshafen als vergleichsweise hoch zu bewerten. In den Gebietskörperschaften Ludwigshafen, Neustadt, Speyer und Landkreis Bad Dürkheim ist insgesamt eine steigende Neubautätigkeit festzustellen. Im Rhein-Pfalz-Kreis, Frankenthal und Mannheim sind dagegen Rückgänge zu verzeichnen. Dennoch ist die Anzahl der Baugenehmigungen und Baufertigstellungen in Ludwigshafen bezogen auf die Einwohnerzahl wesentlich geringer als im Rhein-Pfalz-Kreis.

Die Zahl der fertiggestellten Wohnungen ist im Jahr 2004 seit 1997 erstmals wieder gestiegen, im Vergleich zum Vorjahr um 9%. Während im 1-2-Familienhausbau seit 2001 eine kontinuierliche Steigung festgestellt werden kann, sind die Bautätigkeiten im Bereich Mehrfamilienhausbau stark gesunken. Der Bedarf an Eigentumswohnungen wird zur Zeit überwiegend in den Wohnungsbeständen gedeckt.

Als bedeutendes Großwohnprojekt ist die Erschließung bzw. Bebauung des Rheinufer Süds sowie des Luitpoldhafens und der Parkinsel zu nennen. Weiter befinden sich derzeit zwei große Neubaugebiete in Oggersheim („Melm“) und Rheingönheim („Neubruch“) in der Realisierung, die im Wesentlichen den Sektor der Einfamilienhausbebauung mittleren Preissegment bedienen (vorwiegend Reihen- und Doppelhäuser).⁵ Darüber hinaus sind in bestehenden Neubaugebieten weitere Baulandpotentiale zu verorten. Im Bestand werden ebenfalls einige kleinere Projekte realisiert, die durch den Abriss von nicht mehr modernisierbaren Mehrfamilienhäusern und Neubau mit Einfamilienhäusern entstehen (Brunckviertel, LeiningerstraÙe, Christian-WeiÙ-Siedlung, Ernst-Reuter-StraÙe).

Aus der Wohnbaustudie 1998 lässt sich der Bedarf qualitativ, weniger aber quantitativ ableiten, weshalb im Rahmen der vorliegenden Betrachtung keine weiteren Nachfrageprognosen getroffen werden können. Derzeit liegen keine aktuellen Bevölkerungsprognosen vor, die nächste wird 2007 erstellt. Aufbauend auf dieser Studie sollen aktuelle Aussagen zum Wohnungsbedarf getroffen werden. Aktuell kann aufgrund einer eher zögerlichen Neubautätigkeit, umfangreicher Bestandreduzierungen der Wohnungsbaugesellschaften und einer eher entspannten Lage im

⁵ Stadt Ludwigshafen, Bereich Stadtentwicklung (2006): Aussagen zur Stadtentwicklung in Ludwigshafen, Stand Mai 2006, Ludwigshafen.

Mietwohnsektor von einem weitgehend ausgeglichenen Verhältnis zwischen Angebot und Nachfrage ausgegangen werden (quantitativ).

- **Modernisierungstätigkeit**

Großmaßnahmen der vergangenen Jahre stellen Aktivitäten im Brunckviertel der LUWOGÉ sowie die Sanierungsmaßnahmen im Westend durch die GAG Wohnungsbaugesellschaft ab 2001 dar.

Nachdem in den vergangenen drei Jahren Modernisierungsmaßnahmen somit einen überdurchschnittlich hohen Stellenwert eingenommen haben (Fokus insbesondere auf der Zusammenlegung von Wohnungen), lag die Zahl der bauantragspflichtigen Modernisierungsvorhaben 2004 wieder im Bereich des Mittels der vergangenen Jahre. Lokale Schwerpunkte der Modernisierung lagen unter anderem im Stadtteil Süd. Im Stadtteil Mitte wurden dagegen keine oder kaum Umbaumaßnahmen fertiggestellt. Die Umbauten in 2004 waren überwiegend geprägt durch Vergrößerung der Wohnungen, in erster Linie jedoch nicht begründet durch Wohnungszusammenlegungen, sondern durch An- und Ausbauten. „Insgesamt ist das Modernisierungsgeschehen der letzten vier Jahre geprägt durch eine Reduzierung der Wohnungen mit ein, zwei oder drei Zimmern, während die Wohnungen mit vier oder mehr Zimmern zugenommen haben“.⁶

Die Bilanz aus Wohnungsabriss, -zusammenlegung sowie Umnutzung und Wohnungsneubau ist in der Gesamtstadt deutlich positiv, so nahm die Gesamtzahl der Wohnungen in Ludwigshafen im Jahr 2004 um 224 auf 82.662 Wohnungen zu.⁷

- **Wohnfläche/Einwohner**

Etwa seit drei Jahren ist ein Trend zur steigenden Bevölkerungszahl bei gleichzeitig rückläufiger Wohnbautätigkeit zu beobachten, wenn auch die Fertigstellungszahlen wieder leicht angewachsen sind. Ihre Zunahme ist deutlich geringer als es die Zunahme der Einwohnerzahl erwarten ließe. Daher hat sich die zur Verfügung stehende Wohnfläche pro Einwohner nicht erhöht und bleibt auf dem Vorjahreswert von 37,7m² pro Einwohner.⁸ Der Anteil der Wohnungen in Ein- bis Zweifamilienhäusern liegt bei 29,6% (zum Vergleich: „Flächenland“ Rheinland-Pfalz 64,4%).⁹

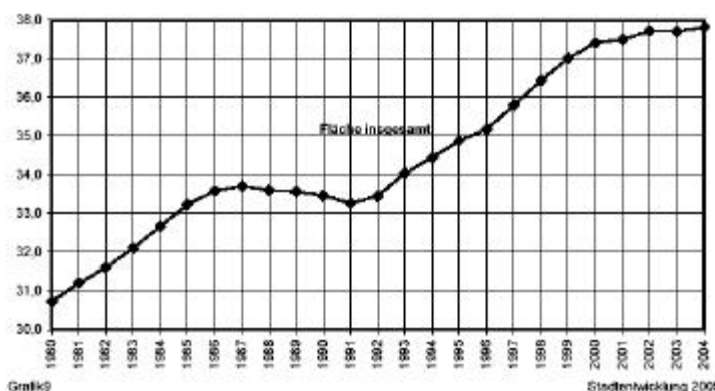


Abb.2: Entwicklung der Wohnfläche je Einwohner. ¹⁰

⁶ Stadt Ludwigshafen a.Rh. (2004): Statistischer Jahresbericht 2004, Ludwigshafen, S. 12.

⁷ Ebenda, S. 12.

⁸ Ebenda, S. 13.

⁹ Vgl. Bertelsmannstiftung (2006): Demographiebericht Ludwigshafen am Rhein, Aktion Demographischer Wandel (www.aktion2050.de/wegweiser), Stand: Juni 2006, Gütersloh.

¹⁰ Stadt Ludwigshafen a.Rh. (2004): Statistischer Jahresbericht 2004, Ludwigshafen, S. 13.

- **Wohn- und Lebensstilmilieus**

Die Bedeutung von Wohn- und Lebensstilmilieus spielt für attraktive Wohnverhältnisse eine besondere Rolle. Eine gesamtstädtische Darstellung von Wohnmilieus liegt derzeit nicht vor. Durchgeführte Studien (Büro Hettenbach) beziehen sich fast ausschließlich auf die städtischen Neubaugebiete und sind nicht auf den Gesamtbestand anwendbar.¹¹ Grundsätzlich gilt es, unterschiedliche Milieus – gesamtstädtisch wie kleinräumig – zu identifizieren und bezüglich ihrer Stärken und Potentiale zielbezogen zu pointieren und auszubauen.

Für die Ludwigshafener City ist der Aspekt Wohnen von besonderer Bedeutung, da sie als traditionelle Wohninnenstadt in starkem Maße von einem stabilen Wohnumfeld und von der dort wohnenden Bevölkerung geprägt wird. Ein ausgewogenes Bevölkerungs- und Haushaltsverhältnis und eine entsprechende soziale Schichtung mit dem Vorhandensein auch finanziell starker Nachfragegruppen spielen eine große Rolle.

Gegenwärtig ist eine einseitige Ausrichtung der Wohnbevölkerung festzustellen. Eine detaillierte Analyse des innerstädtischen Wohnens und seiner Lebensstilmilieus auf kleinräumiger Ebene (Quartiersebene / Blockebene) ist nicht Gegenstand des vorliegenden Konzepts. Es werden allerdings erste Zielaussagen getroffen, die es in einem weiteren Schritt zu überprüfen und zu vertiefen gilt. Die Untersuchungen zeigen, dass die Weichenstellungen für attraktive Wohnformen in der Stadt und dem damit verbundenen sozialen Nachfragemix eine Schlüsselaufgabe für die Stärkung der Ludwigshafener Innenstadt bildet.

Bevölkerung, Soziale Infrastruktur, Bildung

Angaben über Bevölkerungsentwicklungen beruhen auf Aussagen des Statistischen Jahresberichts 2004.

Seit dem Jahr 2000 ist ein leichter Aufwärtstrend in der Entwicklung der Einwohnerzahlen Ludwigshafens zu erkennen. Im Jahr 2004 wuchs die Einwohnerzahl um 594 Personen auf 167.410 an, nachdem die Entwicklung seit Ende der 90er-Jahre durch z.T. enorme Bevölkerungsrückgänge geprägt war. Vor allem durch Nah- und Fernwanderungen konnte neue Bevölkerung hinzugewonnen werden.

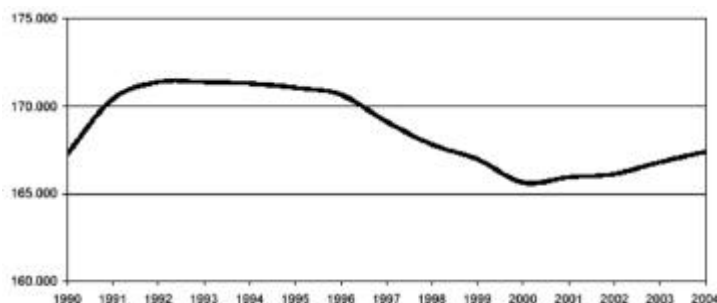


Abb. 3: Einwohnerentwicklung der Stadt Ludwigshafen seit 1990¹²

¹¹ Stadt Ludwigshafen, Bereich Stadtentwicklung (2006): Aussagen zur Stadtentwicklung in Ludwigshafen, Stand Mai 2006, Ludwigshafen.

¹² Stadt Ludwigshafen a.Rh. (2004): Statistischer Jahresbericht 2004, Ludwigshafen, S. 13.

| Wanderungssalden 2004 | | | |
|------------------------|----------|-----------|-----------|
| Art der Wanderungen | Deutsche | Ausländer | insgesamt |
| Nahwanderungen | + 63 | + 211 | + 274 |
| Fernwanderungen | - 386 | + 650 | + 264 |
| Wanderungen insgesamt | - 323 | + 861 | + 538 |
| innerstädtische Umzüge | 7.985 | 3.413 | 11.398 |

Abb. 4: Wanderungssaldo der Stadt Ludwigshafen 2004¹³

Das Durchschnittsalter der Ludwigshafener Bevölkerung liegt bei 41,7 Jahren. Im Vergleich zum Vorjahr bedeutet dies einen Anstieg um 0,2 Jahre. Nach Altersklassen unterteilt, stellt sich die Schichtung der Bevölkerung wie folgt dar: 33.190 Einwohner (19,8%) sind jünger als 20 Jahre, 93.494 (55,8%) zwischen 20 und 59 Jahren alt und 40.726 (24,4%) 60 Jahre und älter.¹⁴

| Einwohnerzahl | 2004 | 2003 +/- | Betrachtet man die Bevölkerungsverteilung nach Stadtteilen, so zeigt sich, dass der Stadtteil Süd nach Oggersheim und Friesenheim den höchsten Bewohneranteil verzeichnet. Der Bereich Mitte verzeichnet ca. 11.000 Einwohner, Nord-Hemshof sogar 16.634. Die Kernstadt hat somit insgesamt eine relativ hohe Bewohnerdichte. Der Stadtteil Mitte hat den höchsten Bevölkerungsgewinn des Jahres 2004 zu verzeichnen. |
|--------------------|----------------|-------------|---|
| Stadt insg. | 167.410 | +594 | |
| Mitte | 10.998 | +315 | |
| Süd | 18.043 | +33 | |
| Nord-Hemshof | 16.634 | -121 | |
| West | 4.514 | +160 | |
| Friesenheim | 18.570 | -12 | |
| Mundenheim | 12.938 | -4 | |
| Oppau | 9.650 | +25 | |
| Edigheim | 8.403 | -53 | |
| Pfingstweide | 6.633 | -157 | |
| Oggersheim | 22.775 | +202 | |
| Ruchheim | 6.178 | -7 | |
| Gartenstadt | 17.874 | +8 | |
| Maudach | 7.285 | +21 | |
| Rheingönheim | 6.915 | +184 | |

Abb. 5: Bevölkerung in den Stadtteilen

Der **Ausländeranteil** der Stadt Ludwigshafen liegt bei 19,7%. Darin stellen Türken (10.299) und Italiener (6.618) eine bedeutende Gruppe.¹⁵ Allerdings verteilt sich der Anteil ausländischer Bevölkerung nicht gleichmäßig über das Stadtgebiet, sondern ist in den vier Stadtteilen der Innenstadt konzentriert. Von den rund 32.904 Ausländern wohnen über die Hälfte (16.898) in Mitte, Süd, Nord-Hemshof und West.¹⁶

Ludwigshafen verfügt über ein ausgezeichnetes Netz an kulturellen und **sozialen Einrichtungen**, die sich über das gesamte Stadtgebiet verteilen. Die Innenstadt bildet darin wiederum den Schwerpunkt. Im Bereich Schule und Bildung ist die Ausstattung (quantitativ wie qualitativ) ebenfalls als gut zu beurteilen. Nachfragesituationen hinsichtlich der Auslastung variieren auf Stadtteil-/Quartiersebene zum Teil stark. Die Details sind den städtischen Statistiken zu entnehmen. Der Kinder-

¹³ Stadt Ludwigshafen a.Rh. (2004): Statistischer Jahresbericht 2004, Ludwigshafen, S. 13.

¹⁴ Ebenda, S. 4.

¹⁵ Ebenda, S. 3.

¹⁶ Stadt Ludwigshafen a.Rh. (2004): Statistischer Jahresbericht 2004, Ludwigshafen, S. 5.

tagesstättenbericht 2004/2005 gibt Aufschluss über die Situation vorschulischer Angebote in den Stadtteilen.

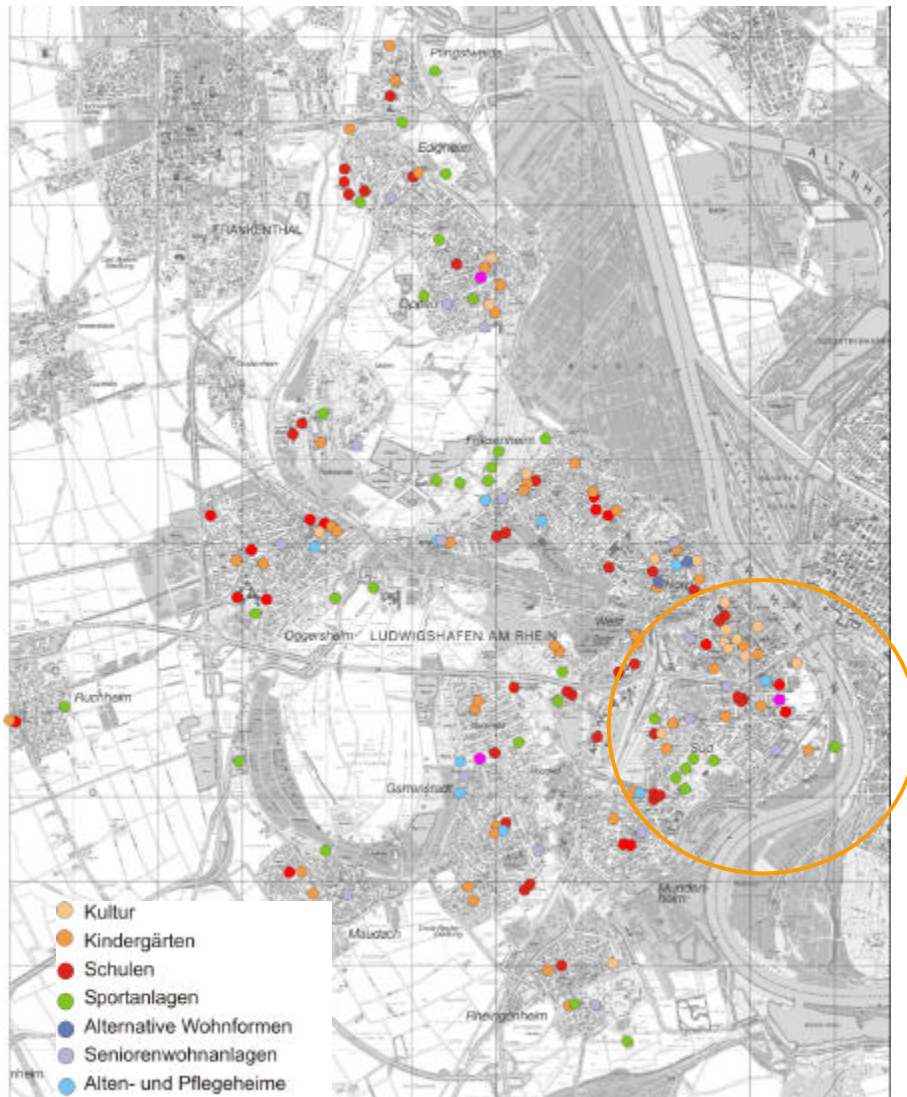


Abb. 6: Verortung sozialer Einrichtungen auf gesamtstädtischer Ebene (Eigene Darstellung)

Umwelt, Erholung und Freiflächen

Der derzeitige Stand der Umweltsituation sowie Entwicklungstendenzen in Ludwigshafen sind dem Umweltbericht der Stadt zu entnehmen¹⁷, der umfassende Dokumentationen zu allen umweltrelevanten Themenbereichen enthält.

Darüber hinaus hat die Stadt Ludwigshafen gemeinsam mit dem Umweltministerium des Landes Rheinland-Pfalz einen Luftreinhalteplan erarbeitet, der bereits veröffentlicht und in Kraft getreten ist. Im Fokus stehen Maßnahmen zur Reduzierung der Schadstoffe in der Luft, insbesondere des Feinstaubes.

Die Inhalte und Ziele gilt es umzusetzen und ggf. auszubauen um eine nachhaltige Stadtentwicklung voranzutreiben.

¹⁷ Vgl. Stadt Ludwigshafen a.Rh. (2003): Umweltbericht 2003, Ludwigshafen.

Weiter verfügt Ludwigshafen gesamtstädtisch über einen hohen Anteil an Grün- und Erholungsflächen. 1059ha der Gemarkung (insgesamt 7767ha) sind Grün- und Freiflächen.

Die Lage am Rhein, zahlreiche Seen mit Naherholungsfunktion sowie die Nähe zum Pfälzer Wald stellen weitere bedeutsame Erholungspotentiale dar.

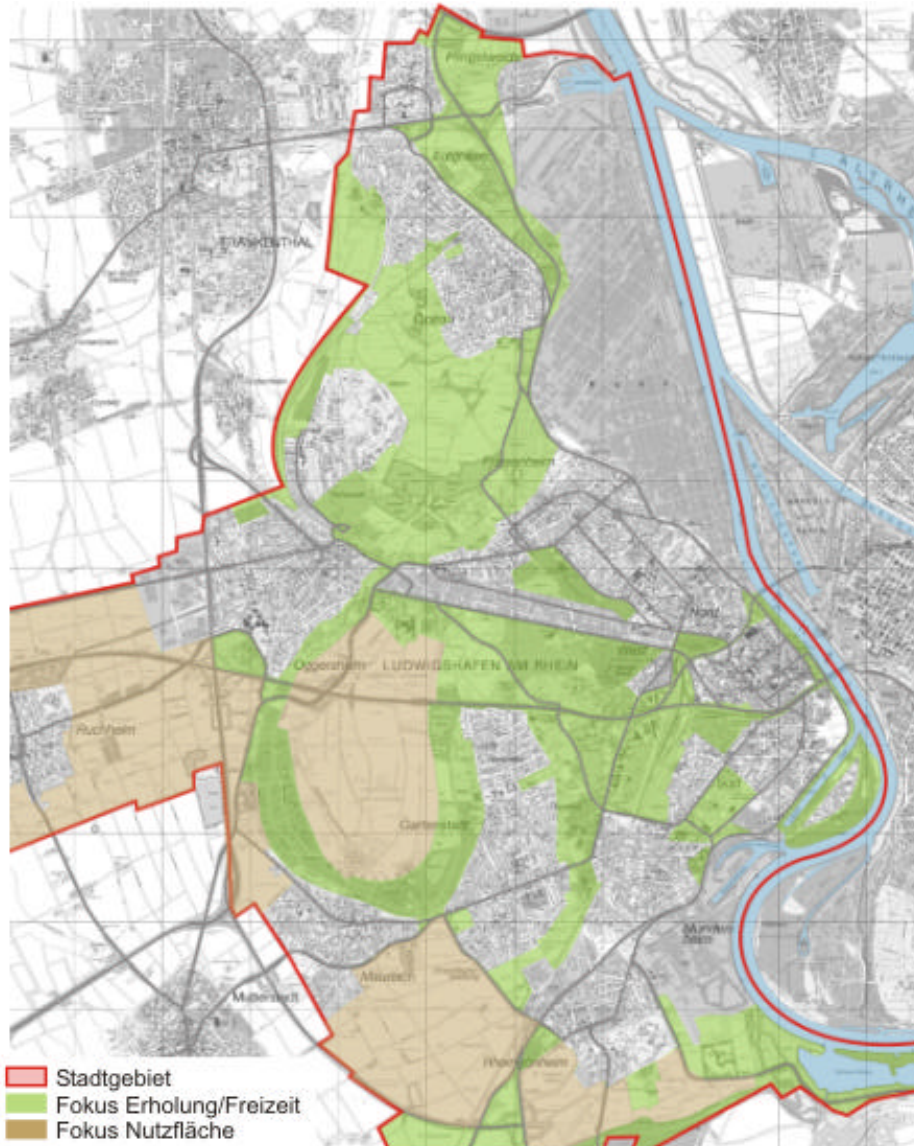


Abb. 7: Übersicht Erholungs- und Freiflächen (Eigene Darstellung)

Konzepte zur Stadtentwicklung

Der Entwurf des **Stadtentwicklungskonzept 2010** (STEK) steckt den inhaltlichen Rahmen für die langfristige Entwicklung der Stadt Ludwigshafen a. Rh. ab.¹⁸ Es verdeutlicht zum einen die grundsätzliche Zielrichtung der Stadt für die zukünftige Stadtentwicklung, zum anderen stellt es den Bezug zur Regional- und Landesentwicklung dar.

¹⁸ Stadt Ludwigshafen a.Rh. (1997): Stadtentwicklungskonzept 2010 - Entwurf der Verwaltung, Konzepte zur Stadtentwicklung K2/97, Ludwigshafen.

Risiken der gesamtstädtischen Entwicklung sind demnach:¹⁹

- die Wirtschaftskraft ist nachhaltig geschwächt,
- Umwelt- und Nutzungskonflikte bei der Siedlungs- und Gewerbeentwicklung nehmen zu,
- die soziale Stabilität ist gefährdet,
- Profilierung des Standortes nach innen und außen (Identifikation und Image) sind nicht genug ausgeprägt,
- Rolle der Stadt Ludwigshafen im regionalen Gefüge,
- Entwicklung der demografischen Rahmenbedingungen in Stadt und Region.

Auf dieser SWOT-Analyse aufbauend definiert das Stadtentwicklungskonzept Leitlinien für die verschiedenen Bausteine der Stadtentwicklung bzw. insgesamt für das komplexe System Stadt. Für jeden Baustein wird die spezifische Ausgangslage beschrieben, Leitlinien formuliert und Maßnahmen zur Zielerreichung benannt.

Der Entwurf als Dialog und Basis wurde über umfangreiche **Fachkonzepte** der Innenstadtentwicklung weiterentwickelt. Wichtige Projekte wie Stadtteilkonzepte, die **Lokale Agenda 21**, **Urban II**, das **Zukunftsforum Ludwigshafen 2020** sowie der **Wettbewerb „Werkstatt Innenstadt“** stellen erweiternde und vertiefende Konzepte dar, die wichtige Bausteine in der Stadtentwicklung in Ludwigshafen bilden. In der Fortschreibung wurden somit bewusst neue Wege der (Innen-)Stadtentwicklung gewählt, die die Leitlinien der Stadtentwicklung prägen und vorgeben.

¹⁹ Stadt Ludwigshafen a.Rh. (1997): Stadtentwicklungskonzept 2010 - Entwurf der Verwaltung, Konzepte zur Stadtentwicklung K2/97, Ludwigshafen.

3 ÜBERGEORDNETE ZIELKONZEPTION - FOKUS INNENSTADT

Grundsätzlich lassen sich für die Entwicklung der Stadt Ludwigshafen folgende **gesamtstädtischen Entwicklungsziele** ableiten:

- Sicherung der Wettbewerbsfähigkeit,
- Stärkung des Wirtschaftsstandorts,
- Stärkung als attraktiven Lebens- und Wohnstandort,
- Erhalt / Schaffung eines attraktiven Infrastrukturangebotes,
- Sicherung und Weiterentwicklung vorhandener Naherholungspotentiale,
- Vorrang der Innenentwicklung vor der Außenentwicklung.

Herausragender Handlungsbedarf zeichnet sich für die Entwicklung der Innenstadt ab. Die ‚Mitte‘ als ‚Herz‘ der Stadt bestimmt das Eigen- und Fremdimage und die Gesamtattraktivität von Ludwigshafen. Demzufolge ist die „**Konzentration auf die Mitte**“ sinnfällig und geboten.

Die Neupositionierung der Stadt und damit einhergehend die Verbesserung des gesamtstädtischen Images kann nur erfolgreich über die **Stärkung des stadtstrukturellen Kerns** – der Innenstadt – erfolgen. Die Innenstadt ist unabdingbarer Faktor für Urbanität und Stadtimage (Stichwort: „Identitätskern“).

Der Fokus der Entwicklungskonzeption Innenstadt entspricht damit dem ‚**Vorrang der Innenstadt**‘, wobei die Entwicklung sowie strukturelle und soziale Sicherung der Stadtteile auch weiterhin als Aspekte der Gesamtstadtentwicklung berücksichtigt werden müssen, jedoch im Rang zurückstehen bzw. sind die Aufgaben in Relation zueinander zu setzen und zu beurteilen.

Grundsätzlich wird die Umkehr einer wachstumsbestimmten Stadtplanung in eine bedarfsorientierte und differenzierte (Innen-)Stadtentwicklung angestrebt. Dabei müssen durch Schaffung gesunder Rahmenbedingungen für Wohnen und Arbeiten auf gesamtstädtischer Ebene vermehrt qualifizierte Arbeitskräfte in die Stadt gezogen werden. Trotz demografischer Entwicklungen und Schrumpfungs- bzw. Stagnationstendenzen muss sich die Lebensqualität erhöhen und die Identifizierung der Bürger mit ihrer Stadt verbessern.

Der Zielbaum der Stadtentwicklung – und darin eingebettet der Innenstadt – ist der nachfolgenden Grafik zu entnehmen:²⁰

²⁰ (Übersicht erhebt keinen Anspruch auf Vollständigkeit)

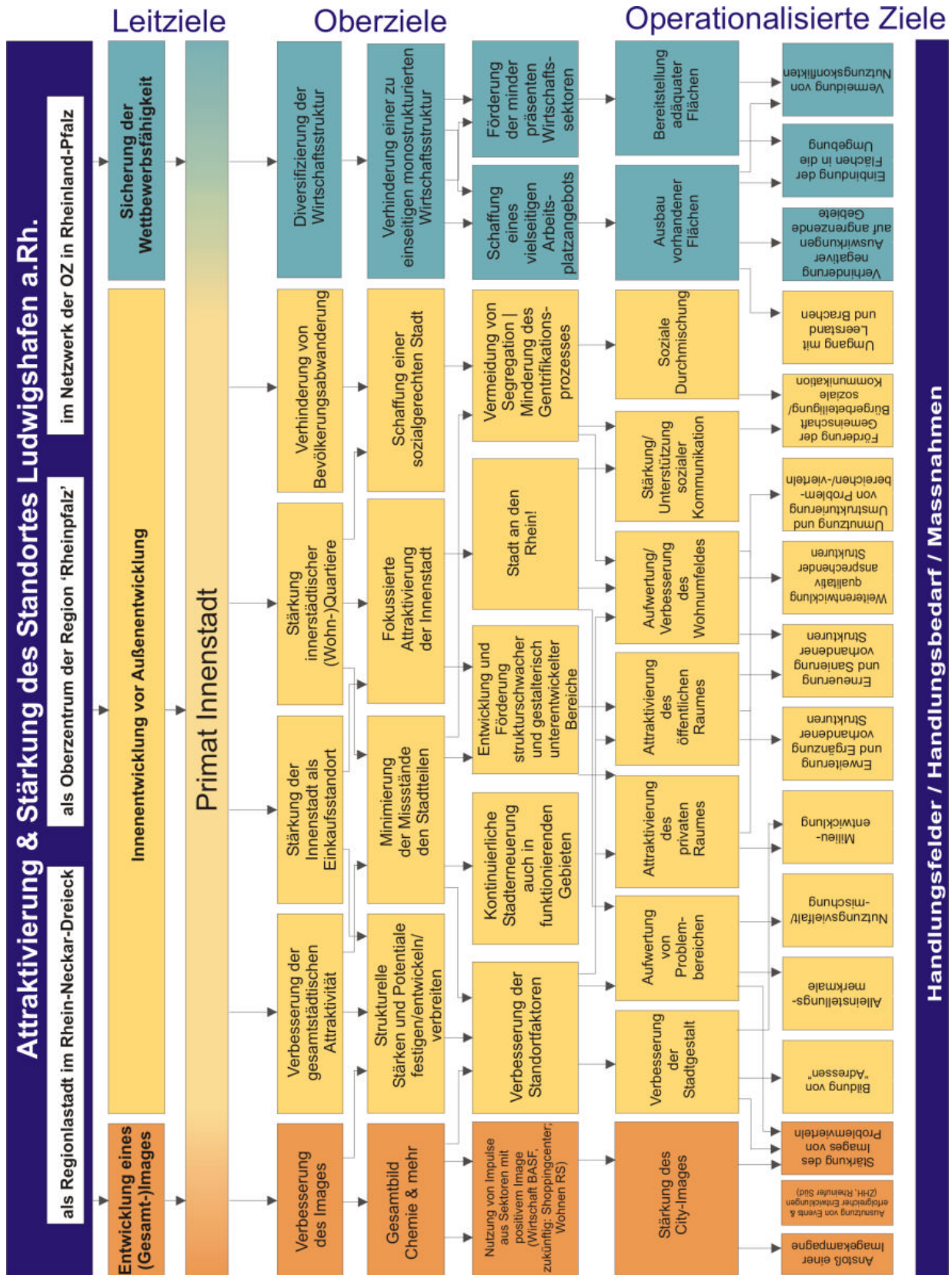
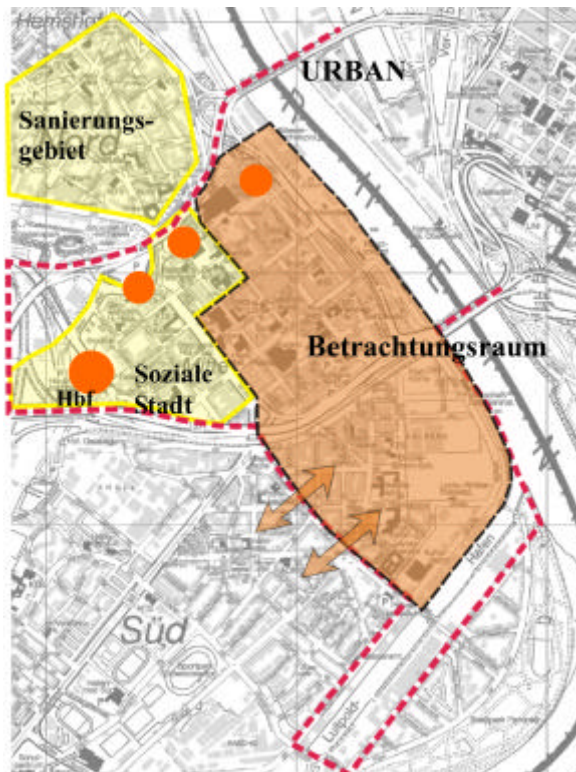


Abb. 8: Zielbaum Entwicklungsziele Ludwigshafen am Rhein (nicht abschließende Darstellung)

3.1 Abgrenzung des Untersuchungsgebiets

In Abstimmung mit der Kommunalverwaltung wird das Untersuchungsgebiet wie folgt abgegrenzt:



Der Betrachtungsraum umfasst im Wesentlichen den Stadtteil Mitte zwischen Max- bzw. Heinigstraße und Rhein sowie den nord-östlichen Teilbereich des Stadtteils Süd zwischen Wittelsbachstraße und Rheinufer.

Die Grenze des Untersuchungsgebietes läuft im südlichen Teilbereich (Stadtteil Süd) fast deckungsgleich mit der Abgrenzung des URBAN II-Fördergebietes, angrenzende Quartiere / Blöcke werden dennoch sekundär mitberücksichtigt, relevante Handlungsfelder und Konzeptansätze sind ggf. auf angrenzende Bereiche zu übertragen.

Abb. 9: Abgrenzung engerer Betrachtungsraum

Die Abgrenzung des Untersuchungsgebietes im Stadtteil Mitte wird so gewählt, dass Bereiche, die bereits als Programmgebiete festgelegt sind und für die somit bereits vertiefende Untersuchungen durchgeführt wurden, nicht als primärer Handlungsbereich definiert sind. Konkret sind dies das Programmgebiet „Soziale Stadt Westend“ westlich an den Betrachtungsraum angrenzend, sowie das Sanierungsgebiet Hemshof im nördlich angrenzenden Bereich.

Dennoch gilt es Wechselwirkungen mit angrenzenden Bereichen zu berücksichtigen. Es lassen sich in den Programmgebieten punktuell weitergehende Handlungserfordernisse feststellen, die im Zuge des Entwicklungskonzeptes Innenstadt ebenfalls Berücksichtigung finden müssen (Verortung vgl. Abbildung). Konkret sind hier Hauptbahnhof / Umfeld Hauptbahnhof, Messeplatz, Parkplatz Jägerstraße/Alleestraße (Rathausvorplatz) zu nennen. Es gilt zu prüfen, inwieweit die ermittelten Handlungsbedarfe im Rahmen bestehender Programme bereits thematisiert und in Angriff genommen werden.

3.2 Einbindung des Untersuchungsgebiets in die Umgebung

Die an das Untersuchungsgebiet unmittelbar angrenzenden Programmgebiete „Soziale Stadt Westend“ und „Sanierungsgebiet Hemshof“ (vgl. Abbildung 8) sind in ihrem Sachstand weit fortgeschritten, was als positiv für die Entwicklung der Innenstadt zu beurteilen ist. Durch zahlreiche Verbesserungsmaßnahmen und strukturelle wie soziale „Aufwertungen“ angrenzender Quartiere wird hier (mittelfristig) ein weitgehend ‚stabiles‘ Umfeld geboten, von dem positive Impulse und Ausstrah-

lungswirkungen auf die Innenstadt bzw. angrenzende Blockbereiche zu erwarten sind. Gleiches gilt für die Entwicklungsgebiete URBAN und Rheinufer-Süd, die als Impulsgeber mit positiver Ausstrahlung auf den gesamten Betrachtungsraum zu bewerten sind.

Sanierungsgebiet Hemshof

| | |
|--|---|
| Gebiet | <ul style="list-style-type: none"> • Größe ca. 50 ha • Einwohnerzahl: 12.453 (Stand 2003) • Satzungs- / Gebietsbeschluss 03.06.1972 |
| Sanierungsziele | <ul style="list-style-type: none"> • Verbesserung des Wohnumfelds durch Rückbau (Blockentkernung) • Wohnumfeldverbesserung im öffentlichen Straßenraum • Schaffung von öffentlichen Grünflächen • Sanierung der gründerzeitlichen Bausubstanz • Sanierung und Modernisierung • Neubau und Baulückenschließung |
| Sachstand Ausblick Bezug Innenstadt Übertragbarkeiten | <ul style="list-style-type: none"> • Sanierung ist weitgehend abgeschlossen • Abschlussplanung läuft (Geplanter Abschluss der Maßnahme: 2011) • Einzelmaßnahmen im öffentlichen und privaten Bereich • Erfolg zeigt sich v.a. in der Starken Reduzierung der Leerstandsquoten. Die Stadterneuerung ist durch den Sanierungsanstoß weitgehend zum Selbstläufer geworden. Über 20% der Wohnflächen im Sanierungsgebiet wurden in den letzten 10 Jahren entweder neu gebaut oder einer Modernisierung unterzogen. • Im Zuge der Vorbereitung der Abschlussplanung wurde eine umfassende Bestands- bzw. Sachstandsanalyse durchgeführt um Erfolge sowie weitergehende Handlungsbedarfe festzustellen, die ggf. als Grundlage zur Ableitung übertragbarer Ansätze und Empfehlungen dienen kann. • Das Quartier Hemshof bietet einen stabilen Stadtteil (sozial ausgewogenen Bevölkerungsstruktur), der sich unmittelbar an die Innenstadt angliedert. Allerdings stellt die Hochstraße eine Barriere zwischen Innenstadt und Quartier dar, die eine räumliche und funktionale Trennung der Bereiche darstellt. Auf eine stärkere Verknüpfung muss somit im Weiteren ein bedeutender Fokus gesetzt werden. • Rathauscenter mit integriertem Frischemarkt bildet einen Versorgungsschwerpunkt für das Quartier Hemshof und stellt überdies das Hauptverbindungselement zwischen den Quartieren dar. Dieser bestehende Ansatz muss ausgebaut und genutzt werden, um weitere Bevölkerungsgruppen (über das Rathauscenter hinaus) in die Innenstadt zu ziehen. • Das Wittelsbachviertel im Stadtteil Süd weist eine vergleichbare Struktur und Problematik wie das Quartier Hemshof auf; ggf. sind hier übertragbare Ansätze und Methodiken der Stadterneuerung abzuleiten. |

Soziale Stadt Westend

| | |
|---|--|
| Gebiet | <ul style="list-style-type: none"> • Größe ca. 45 ha • Einwohnerzahl: 5.296 (2004) • Satzung- / Gebietsbeschluss: geänderter Gebietsbeschluss 09.12.2002 |
| Entwicklungsziele | <ul style="list-style-type: none"> • Verbesserung der Wohnsituation und der sozialen Durchmischung • Verbesserung der städtischen Infrastruktur und des Wohnumfeldes • Verbesserung der sozialen Infrastruktur, v.a für junge Menschen • Maßnahmen für eine sichere Stadt • Neuordnungen im Verkehrsraum • Umweltentlastung durch Begrünungsmaßnahmen • Verbesserung Integration von Migranten/-innen • Förderung der Stadtteilkultur • Entwicklung Bürgerbewusstsein, Unterstützung örtlicher Potenziale • Imageverbesserung des Quartiers nach innen und außen |
| <p>Sachstand</p> <p>Ausblick</p> <p>Bezug Innenstadt</p> <p>Übertragbarkeiten</p> | <ul style="list-style-type: none"> • Verbesserte städtebauliche Anbindung des Quartiers an die Innenstadt • weitere Stärkung der sozialen Infrastruktur, Schwerpunkt Öffnung der Schulen im Quartier • Förderung von Eigeninitiative im Quartier • Verbesserung der Lebenssituation und Chancen für Jugendliche und junge Erwachsene • Weiterführung der Förderperiode bis mind. 2009 geplant. Im Rahmen eines Evaluierungsprojektes erfolgt derzeit eine Auswertung und Prüfung bislang umgesetzter Projekte (baulich-investiver sowie sozial) und die Ableitung weiterer Handlungsbedarfe. Darauf aufbauend ist zu prüfen, ob weiter Förderbedarf besteht bzw. eine kurz- bis mittelfristige ‚Entlastung‘ aus dem Programm möglich ist. • Soziale Stabilisierung zu erwarten. • Ähnliche Sozialproblematiken zeigen sich auch im angrenzenden Bereich Innenstadt (Untersuchungsgebiet). Im Zuge der Evaluierung Soziale Stadt können Kapazitäten vorhandener Einrichtungen und Projekten (Fremdsprachenkurse, Bewohnertreffen, sonstige Maßnahmen mit Bürgerbeteiligung) überprüft werden und ggf. ausgeweitet werden um weitere Teile der Bevölkerung in der Innenstadt einzubeziehen. • Baustrukturelle Problematiken sind zwar von Block zu Block verschieden, allerdings können hinsichtlich durchgeführter sozialer Projekte und Maßnahmen übertragbare Ansätze abgeleitet werden. Die Finanzierung sozialer (und sonstiger) Projekte ist außerhalb des Programmgebiets über kommunale Programme oder bei Weiterführung der Förderperiode über URBAN zu prüfen. In jedem Fall ist auf einen Erfahrungsaustausch und Wissenstransfer zwischen den Quartieren Wert zu legen. Ggf. können Angebote angrenzender Bereich auf vorhandene Angebote abgestimmt werden um so eine noch größere Bandbreite und Angebotsvielfalt zu schaffen. |

Europäisches Förderprogramm URBAN II (vgl. Kap. 7.2.1)

| | |
|--|---|
| Gebiet | <ul style="list-style-type: none"> • Größe gemeinsam mit Mannheim ca. 800 ha²¹ • Einwohnerzahl in Ludwigshafen: 17.130 (Stand 2004) |
| Entwicklungsziele | <ul style="list-style-type: none"> • Wirtschaftliche und soziale Wiederbelebung von Stadtteilen • Schaffung von Rahmenbedingungen zur Förderung wirtschaftlicher Aktivitäten zur Schaffung und Sicherung dauerhafter, wettbewerbsfähiger Arbeitsplätze • Altlastensanierung • Stärkung der Wettbewerbsfähigkeit der KMU • Mittelstandsservice und digitale Wirtschaftsdienste • Förderung des Arbeitskräftepotentials • Städtebauliche Sanierungs- und Entwicklungsmaßnahmen, Umwelt und Verkehr • Attraktivierung Fußgängerzone • Herstellung Rheinuferpark • Sozio-kulturelle Infrastruktur • Schaffung von Kommunikationszentren • Schulen und Kindergärten • Kriminalitätsprävention |
| Sachstand Ausblick Bezug Innenstadt Übertragbarkeiten | <ul style="list-style-type: none"> • Derzeit Halbzeitevaluierung im Auftrag (Evaluierung bisher vorliegender Erkenntnisse über Durchführung, Output und erste Wirkungen der geförderten Maßnahmen im Zeitraum 2000-2005). Ableitung strategischer Konzepte und Programmplanungen für die neue Förderperiode ab 2007. Erste Erkenntnisse: <ul style="list-style-type: none"> - Gewählte Ziele und Schwerpunktbereiche leisten einen Beitrag zur Stabilisierung der Entwicklung im Programmgebiet. - Der Schwerpunkt Wirtschaftsförderung und Bildung wird im Rahmen eines Folgeprogramms stärker fokussiert (vgl. Nationaler Rahmenplan). - Es erfolgt keine Förderung im Bereich Wohnungsbau und Wohnungswirtschaft. |

²¹ vgl. Stadt Ludwigshafen (2005): Handlungskonzept Stadtteilentwicklung, Ludwigshafen.

Rheinufer Süd

| | |
|--|--|
| Gebiet | <ul style="list-style-type: none"> • Größe 31 ha (Nettobauland 15,3 ha) • Im Kernbereich ca. 700 Wohnungen |
| Entwicklungsziele | <ul style="list-style-type: none"> • Entwicklung eines modernen, urbanen Wohnquartiers in Wassernähe • Rheinufer Süd bildet die neue Visitenkarte der Stadt Ludwigshafen • Verbindung zwischen Stadt und Rhein ("Stadt an den Rhein bringen") • "Wohnen am Wasser" ermöglichen, aber auch Arbeiten und Freizeit • Gebiet mit hoher Wohnqualität (Lage, Architektur, Freiflächen, Anbindung an City, Lärmschutz) • anspruchsvolle Architektur • Motto: "Gemeinsam gestalten statt verwalten", Public-Private-Partnership und Baugemeinschaften |
| Sachstand Ausblick Bezug Innenstadt Übertragbarkeiten | <ul style="list-style-type: none"> • Vermarktung und Bebauung erfolgt in drei Abschnitten (dabei jeweils schrittweise Realisierung in Baufenstern): • Projekt Luitpoldhafen: Bebauung voraussichtlich ab 2006 möglich • Projekt Parkinsel: Erschließung soll in Kürze fertig gestellt werden, Vermarktung der Grundstücke bereits angelaufen • Projekt Rheinufer: Grundstücksvergabe war 2005 vorgesehen • Über eine Public Private Partnership wurden im Rahmen eines kooperativen Workshop-Verfahrens die städtebaulichen Vorgaben im Masterplan für ein erstes Bauquartier auf den Prüfstand gestellt und weiterentwickelt. In diesem Baufeld werden ab Mitte 2006 Investorenkonzepte realisiert. Etwa 100 bis 150 hochwertige Wohnungen werden hier entstehen. • Schaffung von attraktivem Wohnraum ist als Impuls für die Innenstadt zu bewerten (Kultur, Gastronomie, Infrastruktur, Einzelhandel etc.) • Positive Impulswirkung für die Entwicklung der Bevölkerungsstruktur in der Innenstadt • Zuwanderung • Gesteigerte Nachfrage nach Nahversorgung zu erwarten • Steigende Pendlerzahl, v.a. S-Bahnhof Mitte / Walzmühle (⇔ Pendlerversorgung) • Nachfrageerhöhung soziale Infrastruktur (Kindergarten, Spielplätze, schulaffine Nutzungen, Jugendzentrum etc.) zu erwarten |

3.3 Übergeordnete Direktive: Strategiepapier

Die Erarbeitung des Entwicklungskonzepts Innenstadt Ludwigshafen erfolgt auf der Grundlage des im Jahr 2005 erarbeiteten Strategiepapiers „Handlungskonzept Innenstadt Ludwigshafen“, das auf verschiedenen räumlichen Betrachtungsebenen die Leitthesen zur angestrebten Entwicklung der Innenstadt Ludwigshafens umreißt.

Es wurden darin Handlungsschwerpunkte definiert und Zielaussagen erarbeitet, die es im Rahmen des Entwicklungskonzepts Innenstadt nunmehr weiter zu konkretisieren und auf kleinräumiger Betrachtungsebene umzusetzen gilt.

Das sogenannte Strategiepapier „Handlungskonzept Innenstadt Ludwigshafen“ benennt als Hauptcharakteristik die Grundidee der „Drehung und Kompaktierung“ der Innenstadt. Als „Drehung“ wird die funktionale Ausrichtung auf den Fluss als Imageträger und Hauptstandort bezeichnet. Die jeweiligen „Premiumfunktionen“ sollen dabei in attraktiver Wasserlage positioniert sein. Unter „Kompaktierung“ wird im wesentlichen die qualitative und quantitative Zusammenlegung von Handlungseinrichtungen mit attraktiver Dichte verstanden. Dieses Grundprinzip schreibt die bisherige „Parallelität“ von Funktionen entlang des Flusses in eine neue (querläufige) Abfolge von Nutzungs- / Funktionsschwerpunkte. Dabei sind Überlappungen und Mischbereiche gewollt. Allerdings lassen sich auf diese Weise Positionierungen bestimmter Teilquartiere der nördlichen, der mittleren und der südlichen Innenstadt erreichen. Genau hierfür bieten die vorhandenen Blockbaustrukturen der City gute Voraussetzungen.

In genannter Ausarbeitung wurden aus den Zielen auf regionaler, gesamtstädtischer und quartiersbezogener Ebene (losgelöst von den räumlichen Zielebenen) die in folgender Grafik dargestellten thematischen Handlungsschwerpunkte für den Bereich der Innenstadt abgeleitet:

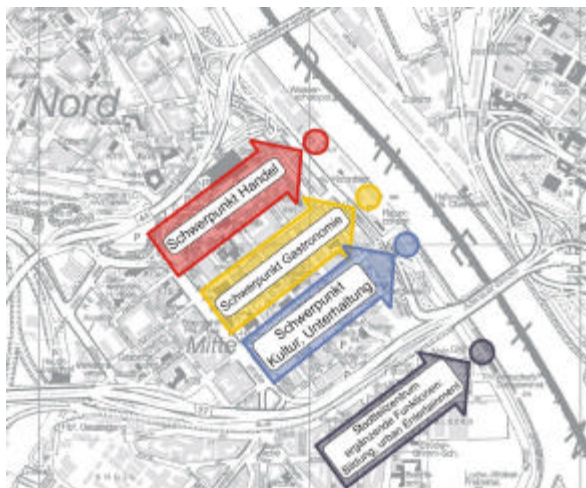


Abb. 10: Neue Ausrichtung und Schwerpunktbereiche der Innenstadt Ludwigshafen (Quelle: Strategiepapier – Handlungskonzept Innenstadt Ludwigshafen)

In den jeweiligen Handlungsschwerpunkten wurden übergeordnete Zielaussagen getroffen:

Thema Einzelhandel: Kompaktierung der Funktion Handel

- Stärkung der Funktion Handel im Bereich nördliche Innenstadt (Nordpol).
- Ermittlung von Flächenpotenzialen in Hinblick auf die Kompaktierung.
- Behebung des Ungleichgewichtes Lage – Geschäftsbesatz.

- Funktionalität und Gestaltung der Wegeverbindungen und Gelenke.
- Anker am Rhein.

Thema Gastronomie: Entwicklung von räumlichen und thematischen Schwerpunktbereichen

- Bündelung von gastronomischen Einrichtungen in räumlich konkret abzugrenzenden Bereichen der Innenstadt (thematische Schwerpunktbereiche).
- Reaktion auf Leerstände und Funktionsverlust.
- Schaffung von Ankerpunkten am Rhein.

Thema Kultur: Entwicklung vernetzter Schwerpunktbereiche mit den Themen Kultur und Unterhaltung

- Weiterentwicklung des „kulturellen Zentrums“ der Innenstadt.
- Schaffung von Nutzungsmagneten und Entwicklung eines Netzes zugkräftiger Magnete und Verankerung im Bewusstsein der Bevölkerung.
- Reaktionsmöglichkeiten auf Leerstände und Funktionsverlust.
- Anker am Rhein

Thema Nahversorgung / Bildung: Stabilisierung des Nahversorgungszentrums für die südlich angrenzenden Wohngebiete

- Ansiedlung weiterer stadtteilbezogener Funktionen (Lebensmittel, Frischzentrum, Stadtteilmarkt, Bürgerzentrum).
- Anknüpfung an vorhandene Bildungseinrichtungen mit ggf. Ansiedlung von Bildungseinrichtungen / schulaffiner Nutzungen im Bereich südliche Innenstadt.

In weiteren, räumlich nicht abgegrenzten Themenfeldern werden folgende übergeordnete Zielsetzungen postuliert:

Thema Wohnen: ausgewogene Wohnstruktur und Attraktivierung der Innenstadt als Wohnstandort

- Stärkung der Wohnfunktion in der Innenstadt.
- Modernisierung Wohnungsbestand, Anpassung an aktuelle Bedürfnisse.
- Etablierung neuer Wohnformen.
- Wohnwertsteigerung in der City durch Neuordnung und Begrünung der Blockinnenbereiche.
- Stabilisierung der Sozialstruktur.

Thema Städtebau / Gestalt / Öffentlicher Raum

- Gestalterische Aufwertung im öffentlichen Raum.
- Umsetzung eines einheitlichen Public-design-Konzept.
- Gestalterische Attraktivierung der Wegeverbindungen.

Diese Zielaussagen werden im Rahmen der Ausarbeitung des Entwicklungskonzeptes überprüft, um weitere thematische Handlungsbereiche ergänzt, an die aktuelle Entwicklung angepasst und als übergeordnete Zielkonzeption der weiteren Arbeit zugrunde gelegt.

Aufbauend auf diesen Funktionszielen und dem vorbeschriebenen Modell ihrer räumlichen Anordnung erfolgt eine zielgerichtete bestandsorientierte Analyse.

4 BESTANDSAUFNAHME UND ANALYSE DER INNENSTADT

Die nachfolgende Bestandsaufnahme und Analyse der städtebaulichen Situation wurde zielgerichtet und differenziert nach Funktionen / Nutzungen durchgeführt.

Grundlage bilden das zur Verfügung gestellte Karten- und Datenmaterials der Stadt Ludwigshafen, sowie umfangreiche Eigenerhebungen und Zustandsfeststellungen vor Ort (Momentaufnahme).

Als Analyseergebnis liegen verschiedene Teilkarten, gegliedert nach den Nutzungsaspekten (Einzelhandel / Dienstleistung / Bildung, Gastronomie / Kultur, Wohnen), sowie Verkehr, Städtebau und Gestalt vor. Sie verorten die strukturellen Potentiale, Defizite und Chancen lokal und erläutern diese durch textliche Ausführungen.

| Analysekarten | Zielkarten |
|--|--|
| 1: Verkehr / Wegebeziehungen | 1: Verkehr / Wegebeziehungen |
| 2a: Nutzung: Einzelhandel | 2a: Nutzung |
| 2b: Nutzung: Gastronomie / Kultur | 2b: Wohnen |
| 2c: Nutzung: Wohnen | |
| 3: Gestalt/Städtebau/Öffentlicher Raum | 3: Gestalt/Städtebau/Öffentlicher Raum |

Abb. 11: Übersicht Planwerk Analyse

4.1 Flankierende Projektentwicklungen Innenstadt

Im abgegrenzten Betrachtungsraum der Ludwigshafener Innenstadt sind bereits verschiedene Planungen und Projekte angestoßen bzw. befinden sich derzeit in der Umsetzung, die für die Entwicklung der Innenstadt insgesamt von zentraler Bedeutung sind. Somit sind sie bei der Erstellung der gesamthaften Innenstadtkonzeption zu berücksichtigen und zu integrieren, allerdings werden hierfür nachfolgend keine zusätzlichen konkreteren Maßnahmen definiert.

Ein großes Augenmerk der Stadtentwicklung in den letzten Jahren lag und liegt auf dem Projekt „Stadt mit Fluss“, das sich in die Entwicklungsschwerpunkte Zollhofhafen, Rheinufer-Süd, Parkinsel, City und Rheinuferpark gliedert.

„Stadt mit Fluss“

Größtes und gleichzeitig wichtigstes Potential ist gegenwärtig das im Zuge der Nutzungsaufgabe freigewordene innerstädtische **Areal Zollhofhafen**, für das derzeit Nutzungskonzepte diskutiert werden. Im nördlichen Teilabschnitt wird ein Einkaufszentrum mit regionaler Bedeutung entstehen. Ein zu diesem Zweck durchgeführter Investorenwettbewerb wurde im Juli 2006 zu Gunsten des Bieters ECE entschieden, die Realisierung des Großprojektes ist in zwei Bauabschnitten vorgesehen und soll bis Ende 2010 abgeschlossen sein (1. BA 2009, 2. BA 2010). Dabei entsteht ein vollständiges urbanes Stadtquartier direkt am Fluss mit starken maritimen Merkmalen.

Zollhofhafen

In der Entwicklung des **Rheinufer-Süds** sind ebenfalls große Fortschritte festzustellen. So ist die Erschließung abgeschlossen und die Entwicklung der Baufelder beginnt im Herbst 2006. Das künftige qualitativ hochwertige Stadtquartier in City-

Rheinufer Süd

nähe mit Blick auf den Rhein bietet eine energieeffiziente Ausrichtung von Wohnprojekten sowie ein dem demographischen Wandel und der aktuellen Nachfrage angepasstes Wohnungsangebot.

Ebenfalls mit Wirkung auf die Innenstadt sind die unmittelbar an den Betrachtungsraum **angrenzenden Förder- und Programmgebiete** Sanierung Hemshof und Soziale Stadt Westend sowie das URBAN-Gebiet als Teil des Planungsraumes einzustufen, da sie einen positiven Beitrag zur Entwicklung der Innenstadt leisten. Die im Rahmen der Programme durchgeführten Verbesserungsmaßnahmen tragen zur Aufwertung und Stabilisierung der Innenstadt maßgeblich bei, weil dort die bisherigen Innenstadtkunden wohnen.

Impulswirkung angrenzender Förder- und Programmgebiete

4.2 Verkehr und Wegeverbindungen

Die Bundesstraße B37 in Verbindung mit der parallel verlaufenden Bahntrasse teilen den Untersuchungsraum in zwei Bereiche: **Bereich Ludwigshafen Mitte | City** und Bereich **Innenstadt Süd | Mundenheimer Straße**.

Räumliche Gliederung in zwei Teilbereiche

Die als Hochstraße konzipierte Verkehrsachse stellt eine optische Barriere dar, die Räume unter der aufgestellten Trasse sind in weiten Teilen nur als Parkraum genutzt und damit unattraktiv. Gestaltungsmaßnahmen und Aufwertung der Unterführungen im Bereich Yorkstraße / Dammstraße sind jedoch durchgeführt worden.

Barrierewirkung Hochstraßen

Ludwigshafen Mitte | City

Die Anbindung der Innenstadt an die übergeordneten Wegeverbindungen erfolgt in Nord-Süd-Richtung über die Rheinufer- / Zollhofstraße im Osten und über die Heinigstraße sowie Lorientallee im Westen.

Die Erschließung der City | Ludwigshafen Mitte orientiert sich an der die innerstädtische Bebauung prägenden Blockstruktur. Größere Verkehrsknotenpunkte im Innenstadtbereich finden sich hauptsächlich entlang der Zollhofstraße sowie der Heinigstraße.

Die wichtigsten (und durchgängigen) Ost-West-Verbindungen bilden Bahnhofstraße (nur Einbahnrichtung West-Ost), Kaiser-Wilhelm-Straße und Wredestraße (nur Einbahnrichtung Ost-West), die gleichzeitig die Hauptverknüpfungen zum Rhein darstellen. Diesen (Sicht-)Achsen fehlt allerdings ein entsprechender optischer Abschluss im Bereich Rheinuferstraße / Rhein.

Insgesamt ist das Verkehrsnetz geprägt von einem hohen Anteil an Einbahnstraßen im gesamten Untersuchungsraum. Die Dominanz des motorisierten Verkehrs beeinflusst den Bereich City. Lediglich die Bismarckstraße ist im Abschnitt zwischen Rathaus-Center und Kaiser-Wilhelm-Straße als Fußgängerzone ausgebildet und autofrei. Sie wird allerdings durch die Bahnhofstraße räumlich in zwei Abschnitte geteilt (Barrierewirkung Bahnhofstraße).

Dominanz MIV

Das freigewordene Zollhofhafenareal ist bislang ungenügend an die Innenstadt angebunden (aufgrund bisheriger Nutzungen war dies nicht erforderlich) und v.a. fußläufig schwer erreichbar (fehlende Verknüpfung, die im Hinblick auf die neue Nutzung des Geländes stark an Bedeutung gewinnt). Die Rheinuferstraße stellt hierbei eine Barriere dar, die es im Zuge der Flächenentwicklung und der Erhöhung der Zugänglichkeit des Areals zu überwinden gilt. Vor allem im Kreuzungsbereich der Ost-West-Achsen fehlen attraktive Querungsmöglichkeiten für

Mangelnde Anbindung Areal Zollhofhafen

Fußgänger. Zusätzliche Querungsmöglichkeiten für Fußgänger wurden auf Höhe des Rheinuferparks / Berliner Platz geschaffen.

Weiterhin ist eine Vielzahl von fußläufigen Verbindungen im nördlichen Citybereich zwischen Bismarckstraße und Ludwigsstraße in Form von Passagen (Paulanerpassage, Bürgerhof) festzustellen, durch die die Blockinnenbereiche gequert werden. In der Summe „streut“ die Fußgängerfrequenz zu Lasten der Hauptachsen. Dies obwohl sich die Passagen oft unattraktiv präsentieren, starke gestalterische Defizite aufweisen und schwer einsehbar / auffindbar sind (Nutzung v.a. durch Ortskundige). Im Zuge der Zollhofhafenentwicklung ist eine Erhöhung der Frequenz zwischen Rhein und Bismarckstraße / Innenstadt zu erwarten, die attraktive Anbindungen erfordert und sich in erster Linie auf die Hauptachsen konzentrieren sollte.

Streuung der Frequenz
durch Passagen

Insgesamt sind in weiten Teilen unattraktive und vom fließenden und ruhenden motorisierten Verkehr dominierte Straßenraumprofile zu ermitteln, die dringende Umgestaltung erfordern.

Die Erschließung der Innenstadt durch den ÖPNV ist insgesamt als sehr gut zu beurteilen. Straßenbahn und zahlreiche Busverbindungen decken den Bedarf an öffentlichen Verkehrsmitteln. Der neu geschaffene und modern gestaltete S-Bahnhof Ludwigshafen-Mitte wird ebenfalls gut angenommen. Erneuerungsbedarf weisen die oberirdisch verlaufenden Gleisanlagen der Straßenbahn einschließlich der Haltestellen in der Kaiser-Wilhelm-Straße auf. Darüber hinaus fehlt es in Teilen der Innenstadt an einem behindertengerechten Ausbau der Bus-/Straßenbahnhaltestellen (Ausnahme Berliner Platz).

Gute ÖPNV-Anbindung

Die Parkraumsituation in Ludwigshafen ist als ausreichend zu beurteilen. Die Nachfrage kann problemlos und zentral gedeckt werden. Innerstädtisch stehen neben Stellplätzen im Straßenraum verschiedene Tiefgaragen und Parkhäuser zur Verfügung (vgl. Analysekarte 1). Beeinträchtigungen ergeben sich vor allem durch das Parken im Straßenraum, die allerdings auf die mangelnde Gestaltung / Organisation der Straßenquerschnitte insgesamt zurückzuführen sind.

Ausreichendes Park-
raumangebot

Innenstadt Süd | Mundenheimer Straße

Die Haupteerschließung der Innenstadt Süd erfolgt in Nord-Süd-Richtung im Quartier Rheinufer Süd über die neu ausgebaute Rheinallee, sowie die Mundenheimer-Straße. Charakterisiert wird das Gebiet Innenstadt Süd durch die recht homogene Blockstruktur, die quartiersinterne (Block-)Erschließungen vorgibt. Die Erschließung im neu entstehenden Baugebiet Rheinufer-Süd ist noch nicht vollständig abgeschlossen.

Neue Achse Rheinallee

Im westlichen Teilbereich (Bestandsstrukturen) ist die Dominanz parkender Autos im Straßenraum auffällig. Während im Bereich der Wohnbebauung hier keine weitergehenden Einschränkungen resultieren, wirkt sich die fehlende Gliederung des Straßenquerschnittes entlang der Mundenheimer-Straße negativ aus (optisch, gestalterisch, funktional). Es muss geprüft werden, ob grundsätzlich genug (private und öffentliche) Stellplätze im Quartier zur Verfügung stehen.

Straßenquerschnitt
Mundenheimer-Straße

4.3 Nutzung

4.3.1 Einzelhandel / Dienstleistung / Nahversorgung

Ludwigshafen Mitte | City

Grundsätzlich orientiert sich die Einzelhandelsstruktur an der bisher durch zwei „Pole“ geprägte Handelsstruktur („Nordpol“ Rathauscenter und „Südpol“ Walzmühle / Berliner Platz) als sogenanntes „Knochenprinzip“, die durch die parallel verlaufenden Einkaufsstraßen Ludwig- und Bismarckstraße verknüpft werden.

Einzelhandelsstruktur
als „Knochenprinzip“

Den derzeitigen **Schwerpunkt des innerstädtischen Handels** bildet das **Rathauscenter**. Es weist einen relativ ausgewogenen und gut frequentierten Geschäftsbesatz auf. Während der Bereich um das Rathaus-Center hohe Passantenzahlen aufweist, sind im **südlich angrenzenden Bereich** (in Richtung des „Südpols“) eindeutige Tendenzen eines „**Trading Downs**“ erkennbar. Das Einzelhandelsangebot in diesem Gebiet weist neben punktuell guten Angeboten insgesamt deutliche strukturelle Probleme in Form von Leerständen und einem minderwertigerem Angebot auf. Der Bereich Berliner Platz / Walzmühle musste starke Einbußen hinsichtlich der Handelsentwicklung hinnehmen und ist derzeit vor allem durch die Funktion als ÖPNV-Knotenpunkt (Bahn, S-Bahn, Bus) und daraus resultierender Nachfragen (Gastronomie etc.) geprägt.

Einzelhandelsschwerpunkt
City Nord / Rathauscenter

Das Walzmühlcenter als Handelsschwerpunkt konnte die hohen Erwartungen als „Gegengewicht“ zum Rathauscenter im Hinblick auf einen attraktiven Einzelhandel bislang nicht erfüllen. Die erhoffte Magnetwirkung blieb aus. Auch der neue S-Bahnhof Mitte als neues „Stadt-Entrée“ konnte diese Entwicklung nicht umkehren. Das Angebot der Walzmühle zeichnet sich derzeit durch ein SB-Warenhauses aus, ergänzt um (Versorgungs-)Gastronomie und Einzelhandel, der nicht im gehobenen Preissegment anzusiedeln ist. Zudem stehen einige Ladenlokale vollständig leer, zum Teil bereits über einen längeren Zeitraum.

Bedeutungsverlust
Walzmühle

Die verknüpfenden Einkaufsstraßen Bismarckstraße und Ludwigstraße sind grundsätzlich unterschiedlich zu charakterisieren:

Die Funktion der klassischen innerstädtischen Einkaufsstraße übernimmt die Bismarckstraße, die im nördlichen und mittleren Teilbereich zwischen Rathauscenter und Kaiser-Wilhelm-Straße überdies Fußgängerzone ist. Hier haben sich – ebenso wie im angrenzenden Rathauscenter – vorwiegend Filialisten angesiedelt. Hinsichtlich der Angebotsstruktur lässt sich die Bismarckstraße in drei Teilabschnitte gliedern, die durch Bahnhofstraße bzw. Kaiser-Wilhelm-Straße räumlich begrenzt werden.

Nördliche Bismarckstraße
als klassische Einkaufsstraße

Der nördliche Teilabschnitt „City Nord“ (vgl. Analysekarte 2a) zwischen Rathauscenter und Bahnhofstraße (mit Kaufhof als „Magnet“) bildet zusammen mit dem Rathauscenter den Kernbereich des innerstädtischen Handels. Hinsichtlich der Angebotsstruktur ist eine fehlende Bandbreite sowie die starke Durchmischung mit Dienstleistungsbetrieben und -angeboten festzustellen.

Angebotsschwächen
„City Mitte“

Im anschließenden Teilabschnitt „City Mitte“ zwischen Bahnhofstraße und Kaiser-Wilhelm-Straße zeigen sich noch deutlichere strukturelle und funktionale Schwächen, erkennbar an einer zunehmenden Anzahl von Leerständen und der Abnahme der Angebotsqualität. Der dritte Teilabschnitt „City Süd“ zwischen Kaiser-Wilhelm-Straße und Berliner Platz zeichnet sich durch eine verstärkte Nutzungsmi-

sung aus. Die Bismarckstraße ist in diesem Bereich für den Verkehr freigegeben. Die Einzelhandelsfunktion wird in Teilbereichen lediglich einseitig (östliche Straßenseite) wahrgenommen und durch zahlreiche additive Nutzungen (Gastronomie und Dienstleistungen) v.a. im Bereich Berliner Platz ergänzt bzw. durchsetzt. Überdies lässt sich feststellen, dass die Angebotspalette in diesem Teilabschnitt auf die Deckung des täglichen Bedarfs zielt (Bäcker, Drogeriemarkt etc.).

Bauliche und nutzungstechnische Dominante im Bereich City Süd bildet die sogenannte „Tortenschachtel“, die nach längerem Leerstand zur Zeit durch einen Karstadt-Schnäppchenmarkt (zunächst befristet auf 2 Jahre) genutzt wird. Es gilt eine dauerhafte, adäquate Nutzung zu suchen und zu entwickeln. Dem Textilanbieter C&A kommt eine wichtige Bedeutung (Magnetfunktion, allerdings ohne ausreichend frequenzbringende Wirkung) im südlichen Citybereich zu.

In der Ludwigstraße sind neben einer Vielzahl von Dienstleistern v.a. traditionelle Fachgeschäfte ansässig. Auch hier lässt sich eine Dreiteilung hinsichtlich der strukturellen Angebotsgliederung vornehmen:

Die Nutzung im Bereich Ludwigsplatz wird geprägt durch einen **hohen Anteil an Dienstleistungsanbietern und –unternehmen**. Zu nennen sind hier v.a. Industrie und Handelskammer (IHK) und der Deutsche Gewerkschaftsbund (DGB) sowie das Europa Hotel auf der Westseite und im östlichen Randbereich die Sparkasse Vorderpfalz. Flächen für den Einzelhandel stehen in erster Linie im östlich begrenzenden Rheinblock zur Verfügung, wobei die Ladenlokale hier derzeit größtenteils leer stehen.

Dienstleistungsschwerpunkt Ludwigsplatz

Eine Konzentration gehobenerer Qualitätsstufen im Einzelhandel findet sich im Bereich **City Mitte / Ludwigstraße** (zwischen Bahnhof- und Kaiser-Wilhelm-Straße). Dieser als weiteren „Pol“ des innerstädtischen Einzelhandels zu bezeichnende Geschäftsbereich stellt eine wichtige Handelszone dar und verfügt über eine **gute Angebotsstruktur im gehobeneren Preissegment**. Die Geschäfte sind vorwiegend inhabergeführt und neben verschiedenen textilen Schwerpunkten finden sich hier v.a. **Fachgeschäfte**. Allerdings lässt sich eine zunehmende Durchmischung inhabergeführter Geschäfte mit einer wachsenden Zahl von Billiganbietern und Leerständen auch in diesem Bereich beobachten. Intakte Strukturen erstrecken sich vorwiegend einseitig entlang der östlichen Straßenseite, während in unmittelbarer Umgebung (**westliche Ludwigsstraße**) **funktionale und strukturelle Angebotsschwächen** im Einzelhandel festzustellen sind. Die Westseite wird geprägt durch zahlreiche Leerstände (z.T. an ‚prominenter Stelle‘) und ein qualitativ schwächeres Einzelhandelsangebot (‚Unternutzung‘). Diese strukturellen Schwächen setzen sich im südlichen Teilabschnitt (Kaiser-Wilhelm-Straße / Berliner Platz) fort. Neben einzelnen, verbliebenen Fachgeschäften mit qualitativ gehobenem Angebot prägen in erster Linie auch hier Leerstände und verschiedene Discounter bzw. Billiganbieter das Bild, was sich negativ auf den gesamten Stadtraum auswirkt.

Intakter Geschäftsbereich Ludwigstraße

Im Rahmen von Voruntersuchungen wurde festgestellt, dass sich die Einkaufsstraßen / Fußgängerzone gemessen an der verfügbaren Kaufkraft mit dem Handlungsschwerpunkt im Norden (Rathauscenter) und Süden (Berliner Platz) über eine sehr große Entfernung erstrecken. Die reine Lauflänge zwischen den Polen beträgt fast 1000 Laufmeter und der Geschäftsbesatz verteilt sich zudem auf die zwei parallel verlaufenden Achsen Bismarck- und Ludwigstraße. Die Einkaufsachsen erstreckt sich somit nahezu über eine Länge von ca. 2000m (den Centerbereich nicht

eingerechnet). Als Folge ist u.a. die Ausbildung strukturschwacher Bereiche im Bereich City Mitte (in jeweils max. Polentfernung) zu beobachten.

Es ist somit sinnvoll eine dem Marktgeschehen und den Kundenerwartungen entsprechende Einzelhandelskompaktierung zu forcieren und diese auf den nördlichen Innenstadtbereich zu konzentrieren (vgl. Übersichtskarte Analyse Teilplan 2a). Für eine solche Entwicklung lassen sich im abgegrenzten Schwerpunktbereich entsprechend der Lagequalität mindergenutzte Flächen verorten, die als Potentiale für eine Neuansiedlung qualitativ verbesserter Einzelhandelsnutzungen in Betracht kommen. Zusätzliches Flächenpotential bietet das Areal Zollhofhafen. Hier ist die Erweiterung des städtischen Einzelhandelsangebotes durch die Ansiedlung der Ankernutzung „Shoppingcenter“ vorgesehen.

Kompaktierung sinnvoll

Ankernutzung Einzelhandel am Rhein

Innenstadt Süd | Mundenheimer Straße

Im Bereich der Südlichen Innenstadt (Mundenheimer Straße) orientieren sich verschiedene Einzelhandelseinrichtungen überwiegend entlang der Yorkstraße (als „Ausläufer“ der Innenstadt in der Verbindung zum Walzmühlcenter) sowie der nördlichen Mundenheimer-Straße.

Quartiersversorgung Innenstadt Süd

Neben verschiedenen Fachgeschäften (z.B. Fahrradzubehör, Kaffeerösterei, Blumen) sind hier vor allem Geschäfte zur Deckung des täglichen Bedarfs (Metzger, Bäcker, Kiosk, etc.) ansässig. Das Angebot in diesem Bereich wird ergänzt durch verschiedene gastronomische Betriebe.

Dem Walzmühlcenter kommt in der Quartiersversorgung ein hoher Stellenwert zu, der weiteres Ausbaupotential bietet. Als bedeutender Einzelhandelsstandort, der ursprünglich eine vielfältige Angebotspalette haben sollte, konnte sich das Center allerdings nicht etablieren. Ursprüngliche Bestrebungen weiterer Einzelhandelsansiedlungen und einer zusätzlichen Integration von Einzelhandel und Geschäften sowohl in der Galerie selbst als auch in den Passagen des S-Bahnhofs Mitte sind damit aufgrund mangelnder Nachfrage bisher nicht realisiert worden und sind auch für die weitere Zukunft auszuschließen.

Walzmühle

4.3.2 Gastronomie

Der Ludwigshafener Innenstadt mangelt es an einer qualitativen und quantitativen Bandbreite im Hinblick auf das gastronomische Angebot. Im Rahmen einer Bürgerumfrage im Jahr 2003 zählte dies – neben einem beklagten Mangel an Einkaufsmöglichkeiten – zu den drei häufigsten Schwächen.²² Vor allem im Stadtteil Mitte (Innenstadt) wird eine mangelnde Angebotsvielfalt beklagt.

Grundsätzlich lässt sich eine starke Prägung durch „bloße“ Versorgungsgastronomie (Bistro, Fast-Food, Mitnahme) feststellen, die zumeist an Ladenöffnungszeiten des Einzelhandels gekoppelt sind. Angebotsdefizite sind vor allem im Hinblick auf attraktive Cafés und Kneipen sowie in der „Abendgastronomie“ bzw. gehobenen Gastronomie / Restaurants festzustellen.

Die Untersuchung der vorhandenen Angebotsstruktur ergab hauptsächlich drei „Gastronomie-Schwerpunkte“, die in den Bereichen „Bürgerhof“, Berliner Platz und

3 Gastronomieschwerpunkte

²² Vgl. Stadt Ludwigshafen a.Rh. (2003): „Bürgerumfrage 2003“, Berichte zur Stadtentwicklung, Heft B1/04, Ludwigshafen, S. 67.

entlang der Bahnhofstraße / Bismarckzentrum zu verorten sind (vgl. Analysekarte 2b).

Eine „Bespielung“ des öffentlichen Raumes durch Außenbestuhlung von Gastronomiebetrieben findet nur in wenigen Teilbereichen statt. Zu nennen ist hier der Gastronomieschwerpunkt Berliner Platz sowie die markanten Angebote „Turm 33“ (ehemalige Lutherkirche) und „Café Laul“ auf dem Ludwigsplatz. Im Blockbereich Bürgerhof orientieren sich die gastronomischen Einrichtungen überwiegend in den Blockinnenbereich, eine Einbeziehung des öffentlichen Straßenraumes (Außenraumbezug) und somit eine zusätzliche Belebung der „Haupt-Achsen“ findet nicht in nennenswertem Maße statt. Folge sind einerseits die Verarmung bzw. Verödung der Straßenräume v.a. in den Abendstunden (nach Ladenschluss) sowie eine Beeinträchtigung der Wohnqualität betroffener Blöcke durch Lärmimmission im Innenbereich andererseits.

Außenraumbezug

Entlang der Rheinpromenade fehlt es derzeit gänzlich an gastronomischen Angeboten (im Bereich City zwischen Zollhofhafen und Lichtenberger Ufer). Die Entwicklung vorhandener Flächen und sonstiger Potentiale (z.B. Werfthallen, Gelbes Haus) bietet eine vielversprechende Perspektive zur Schaffung zusätzlicher Verbindungselemente zwischen Stadt und Rhein (vgl. Werkstatt Innenstadt „R(h)ein in die Stadt“) und fördert die Erlebbarkeit des Flusses. Zudem bietet sich die Möglichkeit, durch die Verwirklichung eines entsprechenden Gastronomiekonzeptes die Attraktivität des gastronomischen Angebotes der Innenstadt nachhaltig zu verbessern.

Rheingastronomie /
Gastronomie am Wasser

4.3.3 Kultur / Unterhaltung

Die Stadt Ludwigshafen verfügt über ein solides quantitatives Angebot an kulturellen Einrichtungen sowie Veranstaltungen und Unterhaltungseinrichtungen. Qualitative Aussagen lassen sich im gegebenen Zusammenhang nur schwer objektiv beurteilen, da dies anhand von Indikatoren (Anzahl der Einrichtungen und Veranstaltungen, Vielfalt, Einzugsbereich, Bekanntheitsgrad von Veranstaltungen) kaum messbar erscheint. Darüber hinaus ist eine zielgruppenspezifische Differenzierung notwendig, die hier nicht durchgeführt werden kann.

Vielfältiges Kulturangebot

Die wichtigsten Kultur- und Unterhaltungseinrichtungen sowie Veranstaltungen im Untersuchungsgebiet sind:

Einrichtungen „Bildungskultur“

| ANGEBOT | EINZUGSBEREICH | Vorwiegende NUTZER |
|-----------------------------|------------------|---|
| Pfalzbau | regional | Altersklassen in Abhängigkeit zu den Veranstaltungen |
| Wilhelm-Hack-Museum | regional | überwiegend mittlere und obere Altersklassen |
| Staatsphilharmonie | regional | mittlere und obere Altersklassen Kinder und Jugendliche im Rahmen spezieller Aufführungen |
| Stadtmuseum | lokal / regional | alle Altersklassen |
| Bürgermeister-Reichert-Haus | lokal / regional | Altersklassen in Abhängigkeit zu den Veranstaltungen |
| Ernst-Bloch-Zentrum | lokal / regional | alle Altersklassen |
| Volkshochschule | lokal | alle Altersklassen |
| Kulturzentrum „das Haus“ | lokal / regional | überwiegend Jugendliche und junge Erwachsene |
| Stadtbibliothek | lokal | alle Altersklassen |

Einrichtungen Unterhaltung / Nachtleben (Auszug)

| ANGEBOT | EINZUGSBEREICH | NUTZER |
|-------------------|------------------|--|
| Village Cinemas | lokal / regional | überwiegend Jugendliche und junge Erwachsene |
| Corso Filmtheater | lokal | alle Altersklassen |
| Pflaumenbaum | lokal / regional | überwiegend Jugendliche und junge Erwachsene |
| Ludwig | lokal / regional | überwiegend Jugendliche und junge Erwachsene |
| Sonstige | | |

Veranstaltungen (Auszug)

| ANGEBOT | EINZUGSBEREICH | NUTZER |
|--|------------------|--------------------|
| Stadtfest | lokal / regional | alle Altersklassen |
| Kultursommer | lokal / regional | alle Altersklassen |
| Internationales Straßentheaterfestival | regional | alle Altersklassen |
| Weihnachtsmarkt | lokal | alle Altersklassen |
| Internationales Theaterfestival | regional | alle Altersklassen |
| Dt. Filmpreis | regional | alle Altersklassen |
| Sonstige | | |

Insgesamt lässt sich festhalten, dass Ludwigshafen über eine relativ hohe Bandbreite kultureller Einrichtungen und Veranstaltungen verfügt und seiner Funktion als Oberzentrum in kultureller Hinsicht voll gerecht wird. Obwohl die aufgeführten Veranstaltungen lokale Highlights im Veranstaltungskalender darstellen, erscheint das Angebot im regionalen Vergleich jedoch in gewisser Weise „farblos“, was teilweise im Zusammenhang mit dem schlechten Gesamtimage und der „fehlenden, attraktiven Bühne Innenstadt“ zu sehen ist, bzw. durch die besonders starke regionale Konkurrenz von Mannheim und Heidelberg erklärbar ist.

Hohe Bandbreite kultureller Einrichtungen und Veranstaltungen

Die zentrale, innerstädtische Lage dieser Einrichtungen ist für die Stadt bzw. die Urbanität jedoch von einmaliger Bedeutung. Gleiches gilt auch für Events und Veranstaltungen, die das Image von Ludwigshafen (und insbesondere der Innenstadt) prägen.

Der Pfalzbau stellt in seiner derzeitigen Nutzungsstruktur eine Besonderheit dar. Neben seinem Schwerpunkt als Theater ist er darüber hinaus Konzerthaus und Kongresszentrum. Eine Sanierung mit hohem finanziellen Aufwand ist in Planung, die das Objekt als Theater- und Kongresshaus weiter zukunftsfähig machen und zur Spielstätte für bundesweit beachtete Theaterfestspiele ausbauen soll.

Sonderfall Pfalzbau

4.3.4 Wohnen

Ludwigshafen Mitte | City

Die Ludwigshafener Innenstadt ist als traditionelle Wohninnenstadt zu charakterisieren. Wohnen ist neben Handel und Dienstleistung ein zentraler Nutzungsaspekt in der gesamten Kernstadt. Im Stadtteil Mitte leben ca. 11.000 Einwohner, in der City sind es knapp 6.700 – Tendenz steigend. Seit dem Jahre 2000 ist die Zahl um knapp 800 Personen gewachsen.²³

Traditionelle Wohninnenstadt Ludwigshafen

Die Bevölkerungsstruktur ist mit einem Ausländeranteil von etwa 37% sowie einem insgesamt hohen Wert für Sozialhilfeempfänger und Arbeitslose (durchschnittlich jeweils über 12%) als problematisch und in Teilen instabil zu bezeichnen.²⁴

Im Rahmen der Wohnungsmarktanalyse ist festzustellen, dass amtliche Statistiken bislang keine Aussagen zur Einschätzung aktueller Leerstände und Umbaubebedarfe enthalten. Ebenso liegen Informationen über Wohnungsgrößen lediglich in Form von Angabe der Zimmeranzahl vor. Es fehlt an Informationen hinsichtlich der mittleren Wohnfläche je Wohnung. Wechselbeziehungen zwischen Wohnraumangeboten und daraus resultierenden Bewohnergruppen oder Leerstandsquoten in der Innenstadt, die auf Defizite bzw. Überangebote in bestimmten Segmenten zurückzuführen sind, sind somit nur schwer oder gar nicht abschätzbar.

Des Weiteren ist anzumerken, dass der Anteil der Wohnungen von Wohnungsbau-gesellschaften (GAG, GEWOGE) im engeren Betrachtungsraum, v.a. aber im Citybereich, als gering zu beurteilen ist. Eine Einschätzung der Leerstandssituation sowie die Abschätzung der Umbaubebedarfe im differenzierten Einzeleigentum ist daher nur mit zusätzlichem Aufwand durchführbar.

²³ Stadt Ludwigshafen a.Rh. (2006).

²⁴ Vgl. Stadt Ludwigshafen a.Rh. (2006): Stadtteilpass Mitte, Stand: 03/2006, Ludwigshafen.

Grundsätzlich kann gesagt werden, dass im gesamten Untersuchungsraum ein erhöhter Sanierungs- und Umbaubedarf hinsichtlich der Wohnbauten, Typen und Formen besteht. Dies ist zum Teil auf die Baualterklassen der Gebäude oder auf die überwiegend schlechte Ausstattung der Wohnungen zurückzuführen. Zieht man in Betracht, dass die Bewertung der Struktur als „gut“ lediglich an das Vorhandensein eines Badezimmers bzw. einer Zentralheizung anknüpft, fällt gerade der Aspekt der Wohnausstattung besonders ins Gewicht.

Ausstattungsdefizite

Eine blockgenaue Einschätzung der Wohnungssituation (Abbildung von Baualterklassen, Anteil der Wohnungen mit schlechter Ausstattung sowie Leerstandsquoten) sowie eine Übersicht über die Bewohner- bzw. Sozialstruktur ist in Analysekarte Teilplan 2c enthalten.

Bezüglich der Wohnumfeldgestaltung ist festzustellen, dass die Blockinnenbereiche im gesamten Untersuchungsraum, besonders stark im Bereich City, einen sehr hohen Versiegelungsgrad (bis zu 100%) aufweisen. Teilweise sind die Innenbereiche durch untergeordnete Nebengebäude oder Verkaufs- und Lagerflächen überbaut, verbleibende Restflächen werden als Parkflächen / Garagen genutzt. Erforderliche Wohnfreiflächen stehen qualitativ und quantitativ nicht zur Verfügung bzw. sind als Freiraum nur eingeschränkt nutzbar.

Mängel in der Wohnumfeldgestaltung

Auffällig ist der hohe Anteil von 1- und 2-Personenhaushalten im gesamten Innenstadtbereich, der mit durchschnittlich etwa 85% deutlich über dem Stadtdurchschnitt (72,7%) liegt.²⁵ Dies ist z. T. zurückzuführen auf die ebenfalls überdurchschnittlich hohe Anzahl von 1- bzw. 2-Zimmer-Wohnungen in diesem Bereich. Daraus lässt sich schließen, dass es der Innenstadt an einem ausgewogenen Wohnungsangebot fehlt, das alle Bevölkerungsgruppen anspricht und auch für Familien oder Mehrpersonenhaushalte attraktiv ist.

Fehlende Wohnungsvielfalt

Auch die Leerstandsquote ist gesamtstädtisch mit durchschnittlich 11,7% als außerordentlich hoch zu bezeichnen.²⁶ Im Untersuchungsbereich ist der Leerstandsanteil trotz überwiegend guter Wohnungsausstattung in den Blockbereichen zwischen Bismarckstraße und Rheinuferstraße auffällig. Gründe für den Leerstand bei guter Ausstattung sind daher eher in einer defizitären Wohnumfeldstruktur wie beispielsweise dem Mangel an Freiräumen (öffentlich wie privat) bzw. das Fehlen eines Mindestmaß an Privatsphäre durch intensive (öffentliche) Nutzung auf jeweils beiden Gebäudeseiten zu suchen. Der Anteil der Wohnungen mit schlechter Ausstattung liegt mit durchschnittlich 15% unter dem Stadtdurchschnitt (19,1%), ist aber grundsätzlich ebenfalls als problematisch zu bewerten.

Hohe Leerstandsquoten

Daher ergibt sich auch und insbesondere im Bereich „Bürgerhof“ Handlungsbedarf. Der von mehreren Seiten öffentlich zugängliche und genutzte Innenbereich verfügt über keine privaten Freiräume. Für die Randbebauung entstehen somit zwei Schauseiten, die eine weitere Beeinträchtigung der Privatsphäre/Wohnqualität darstellen und durch Lärmemissionen der Gastronomiebetriebe mit Freisitzen im Blockinnenbereich zusätzlich verstärkt wird.

Nutzungskonflikt Bürgerhof

Auch im Blockbereich „Paulanerpassage“ bildet der hohe Anteil öffentlich zugänglicher Flächen starke Beeinträchtigungen der Wohnumfeldqualität. Die hohe bauliche Dichte sowie eine Versiegelung von 100% wirken sich ebenfalls negativ aus.

²⁵ Vgl. Stadt Ludwigshafen a.Rh., Bereich Stadtentwicklung, Stand 19.05.2006.

²⁶ Vgl. Stadt Ludwigshafen a.Rh., Bereich Stadtentwicklung, Stand 19.05.2006.

Innenstadt Süd | Mundenheimer Straße

Die südliche Innenstadt | Mundenheimer Straße ist im Bereich westlich der Mundenheimer Straße in ihrem ursprünglichen Zweck hauptsächlich als Wohngebiet geplant und entwickelt worden. Wohnnutzungen prägen auch heute das Nutzungsspektrum des Quartiers. Lediglich entlang der Mundenheimer Straße sind abweichende Erdgeschossnutzungen (Handel und Gastronomie) festzustellen. Im Bereich zwischen Mundenheimer Straße und Rheinufer Süd findet eine starke Durchmischung der Blockbereiche mit Wohnen und öffentlichen Nutzungen (Bildung, Kirche, Gemeinwesen) statt.

Auch für diesen Bereich ist eine blockgenaue Einschätzung der Wohnungssituation (Abbildung von Baualtersklassen, Anteil der Wohnungen mit schlechter Ausstattung sowie Leerstandsquoten) sowie eine Übersicht über die Bewohner- bzw. Sozialstruktur der Analysekarte Teilplan 2c zu entnehmen.

Kritisch stellt sich v.a. die Ausstattungssituation der Wohnungen dar. Es finden sich über 25% der Wohnungen mit schlechter Ausstattung. Dies deutet auf einen akuten Handlungsbedarf hin. Darüber hinaus lassen sich im gesamten Untersuchungsraum starke Defizite in der Wohnumfeldgestaltung feststellen.

Ausstattungsdefizite

Soziale Problembereiche sind in erster Linie entlang der Mundenheimer Straße und angrenzend an die Hochstraße / Bleichstraße zu verorten. Aussagen über den Zusammenhang zwischen Wohnungsausstattung und hohen Leerstandsquoten sind pauschal nicht zu treffen und variieren von Block zu Block. Die Verteilung der Leerstände ist ebenfalls der Übersichtskarte zu entnehmen.

Soziale Schieflage

Das Problemfeld Wohnen ist neben der kritischen Handelssituation als zentrales Handlungsfeld der Innenstadtentwicklung zu beurteilen und wird in der nachfolgenden Ziel- und Maßnahmenkonzeption einen bedeutenden Stellenwert erhalten. Die Bewohnergruppen der City stellen überdies den Großteil der Innenstadtkundschaft dar. Die Entwicklung eines ausgewogenen Wohnraumangebotes für alle Bevölkerungsgruppen und –schichten steht damit in direktem Zusammenhang mit der Entwicklung des innerstädtischen Einzelhandelsangebotes. Beides qualitativ zu gestalten bedingt einander.

Wohnen als zentrales Handlungsfeld!

Citybewohner als Kunden der Innenstadt

4.3.5 Soziale Infrastruktur / Bildung

Im Untersuchungsgebiet befinden sich folgende Einrichtungen der sozialen Infrastruktur:

| | |
|---|---------------------|
| Kirchen/Gemeindezentrum/Treff: | |
| 1 Melanchthonkirche | Maxstraße |
| 2 Sankt Ludwigskirche | Bismarckstraße |
| 3 Herz-Jesu-Kirche | Mundenheimer Straße |
| 4 Evangelische Stadtmission | Pranckhstraße 44 |
| 5 Treffpunkt / Gemeinschaftshaus „das Haus“ | Berliner Straße |
| 6 Jugendfreizeitstätte „Ludwig Wolker“ | Karl-Krämer-Straße |
| Kindertagesstätten: | |
| 7 Kath. KiGa St.-Ludwigskirche | Wredestraße 24 |
| 8 Prot. KiGa Melanchthonkirche | Maxstraße 9 |
| 9 Schultagesstätte in der Brüder-Grimm-Schule | Hornstraße |
| 10 KTS-Süd | Orffstraße |
| Senioren: | |
| 11 Seniorenresidenz Mundus | Pranckhstraße 47 |

Die Ausstattung des Untersuchungsraumes mit sozialer Infrastruktur steht in enger Beziehung zu den Wohnstrukturen der unterschiedlichen Bevölkerungsgruppen. Das Vorhandensein eines adäquaten Angebotes, wie es in bestimmten Dichten z.T. nur in der Stadt realisierbar ist, kommt als Anreiz für die Wahl des Wohnstandortes eine nicht zu unterschätzende Bedeutung zu. Um einen Trend der Wohnentwicklung „zurück in die Stadt“ in Ludwigshafen zu fördern, muss eine gut erreichbare und bedarfsgerechte Infrastrukturausstattung als Vorteil gegenüber peripheren Neubaugebieten forciert werden.

Soziale Infrastruktur als Standortkriterium

Innerhalb der sozialen Infrastruktur kommt der Kindergartenversorgung eine Schlüsselstellung zu. Bedarfsgerechte Einrichtungen zur Betreuung und Förderung von Vorschulkindern sind Kernelemente in den Bemühungen der Stadt um eine familienfreundliche Gestaltung bzw. um die Attraktivität als Wohnstandort für junge Familien. Im Untersuchungsraum stehen drei Kindertagesstätten zur Verfügung: KiGa St.-Ludwigskirche, KiGa Melanchthonkirche, und KitTa Hornstraße im Quartier Süd | Mundenheimer Straße. Zieht man die Wohnbaulandentwicklung des Rheinufer-Süds in Betracht, so ist mit einem Anstieg der Nachfrage bzw. des Bedarfs zu rechnen, den es v.a. im Quartier Süd | Mundenheimer-Straße zu decken gilt und der die Erweiterung des Angebotes an Kindergartenplätzen erfordert. Bereits heute ist in den Quartieren Mitte und Süd ein Platzmangel festzustellen. In Mitte liegt der Nachfrageüberhang bei etwa 40 bis 80 Plätzen, in Süd fehlen etwa zwischen 100 und 150 Plätze, die meisten davon im Wittelsbachviertel.²⁷

Schlüsselstellung Kindergartenversorgung

Weiter gilt es in die Überlegungen einzubeziehen, dass ab 2010 in Rheinland-Pfalz Zweijährige einen Anspruch auf einen Kindergartenplatz haben werden. Ebenfalls ist ab 2010 nach dem Tagesbetreuungsausbaugesetz für Kleinkinder von berufstätigen Eltern die Tagesbetreuung sicherzustellen, so dass einwohnerbezogen in Mit-

²⁷ Vgl. Stadt Ludwigshafen a.Rh., Bereich Stadtentwicklung, Stand 19.05.2006.

te etwa 90 Kindergartenplätze fehlen werden, in Süd etwa 170 Plätze und zusätzlich 40 Krippeplätze.²⁸

Die zu erwartende demographische Entwicklung und die damit verbundene Altersstrukturverschiebung ziehen Änderungen beim alters- und zielgruppenspezifischen Infrastrukturbedarf nach sich. So ist im Zuge der demographischen Entwicklung eine Erhöhung der Nachfrage an altersgerechtem Wohnraum und Pflegeeinrichtungen zu erwarten. Ein dementsprechendes Angebot in der Ludwigshafener Innenstadt ist bislang nicht bzw. nicht ausreichend vorhanden. Auch hier besteht akuter Handlungsbedarf.

Auswirkungen demographischer Entwicklungen

Grundsätzlich bieten sich größere zusammenhängende Leerstände zur Etablierung eines solchen Angebotes an. Potentielle Wohn- bzw. Umnutzungsflächen sind im Bereich Mitte | City das Bismarckzentrum oder das „Stadthaus“ Berliner Straße verorten. Die Möglichkeit einer Umnutzung bzw. Nutzungseignung gilt es im Einzelfall zu prüfen.

Bildung

Im Untersuchungsgebiet bzw. unmittelbar angrenzend befinden sich folgende Bildungseinrichtungen:

| | |
|--|--|
| Gymnasien | |
| 12 Carl-Bosch-Gymnasium 13 Geschwister-Scholl-Gymnasium | Jägerstraße 9 Friedrich-Heene-Straße 11 |
| Grundschulen/Hauptschule: | |
| 14 Gebrüder Grimm Schule (Grundschule) 15 Erich Kästner Schule (Grundschule) 16 Wittelsbachschule (Grund- und Hauptschule) | Hornstraße 1 Bahnhofstraße 52 Wittelsbachstraße 73 |
| Berufsbildende Schulen | |
| 17 Berufsbildende Schule Wirtschaft 1 18 Berufsbildende Schule Wirtschaft 2 19 Berufsbildende Schule | Mundenheimer Straße 220 Bismarckstraße 39 Maxstraße |
| Sonstige | |
| 20 Evangelische Fachhochschule für Sozialwesen 21 Ostasieninstitut 22 Volkshochschule 23 Ernst-Bloch-Zentrum 24 Industrie- und Handelskammer | Maxstraße 29 Rheinuferstraße 6 Im Bürgerhof Walzmühlstraße 63 (Rhein- allee) Ludwigsplatz |

Wie die nachfolgende Übersichtskarte zeigt, sind eine Vielzahl unterschiedlicher Bildungseinrichtungen in der Ludwigshafener Innenstadt etabliert. In bestimmten Teilräumen lassen sich Akkumulationen von Bildungseinrichtungen feststellen; hierzu zählt vor allem der Bereich Innenstadt Süd zwischen Mundenheimer-Straße und Rheinallee sowie der nördliche Citybereich. Dort ist eine Vielzahl weiterführender Schulen anzutreffen.

Während bei Grund- und Hauptschulen die Regel der wohnungsnahen Versorgung gilt und der Besuch hier durch Schulbezirke festgelegt ist, spielt die gute und zent-

²⁸ Vgl. Stadt Ludwigshafen a.Rh., Bereich Stadtentwicklung, Stand 19.05.2006.

rale Erreichbarkeit der weiterführenden Schulen (Realschule, Gymnasium, Berufsschule etc.) eine größere Rolle, da diese für den gesamten Stadtbereich abdecken. So liegen fünf der sechs Gymnasien und drei der vier Realschulen nicht nur aus historischen Gründen in der erweiterten Innenstadt (zwischen Friesenheim und Mundenheim).

Zwar sichert die zentrale Lage die gute Erreichbarkeit aus allen städtischen Bereichen gleichermaßen, allerdings ergeben sich bei Schulen in zentraler Lage oftmals Probleme hinsichtlich notwendiger Erweiterungen.

Aktuell sind alle Bildungseinrichtungen (berufsbildende sowie allgemein bildende Schulen) im gesamten Betrachtungsraum bzw. in den Stadtteilen Mitte und Süd z.T. restlos ausgelastet. Somit sind durch die Entwicklung und Bebauung des Rheinufer-Süds Kapazitätsprobleme zu erwarten, die in erster Linie die Brüder-Grimm-Grundschule betreffen, in der Wittelsbachschule im Quartier Süd aber ebenfalls nicht ausgeschlossen werden können.²⁹

Gute Auslastung Bildungseinrichtungen

Kapazitätsprobleme

²⁹ Vgl. Stadt Ludwigshafen a.Rh., Bereich Stadtentwicklung, Stand 19.05.2006.

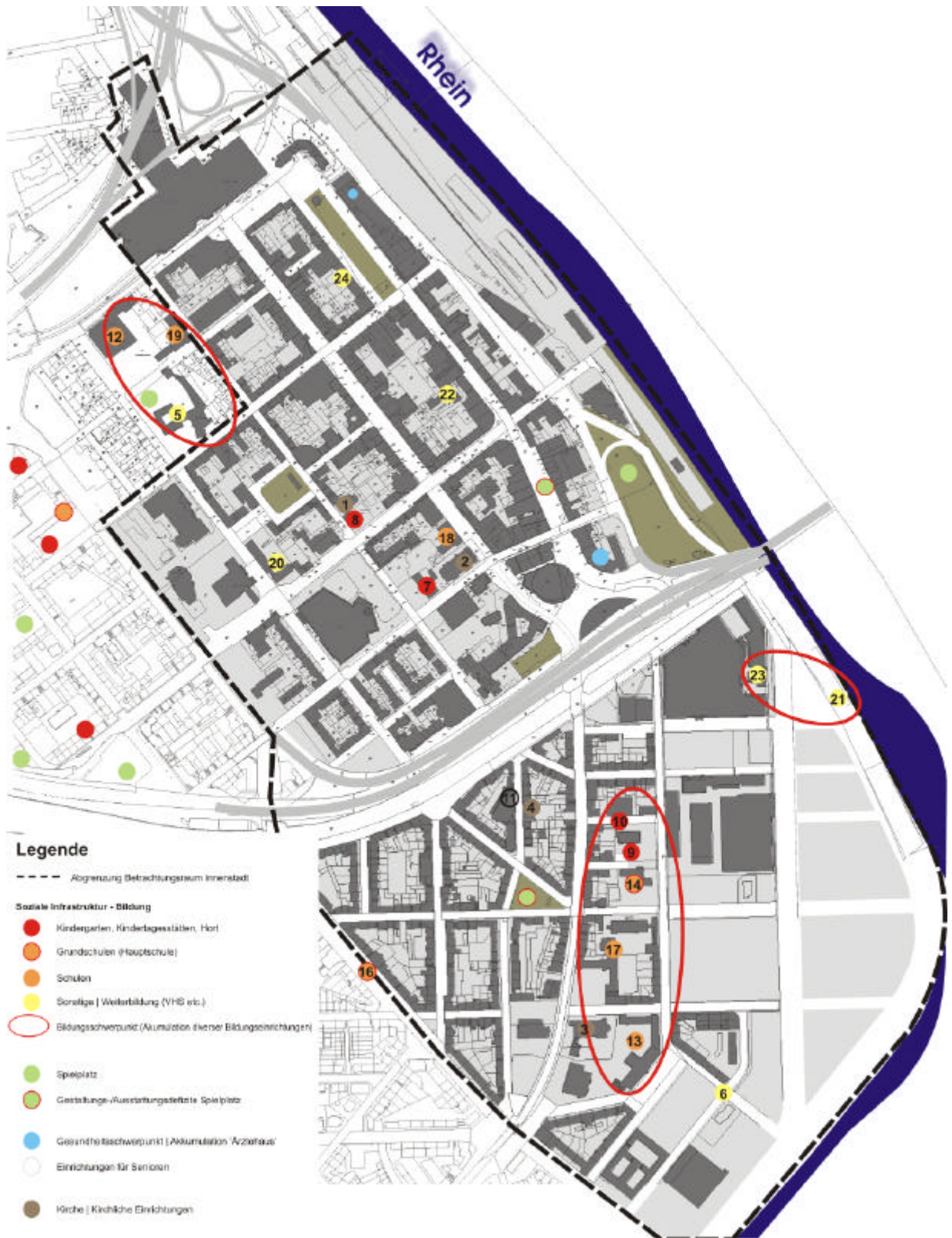


Abb. 12: Übersichtskarte Soziale Infrastruktur / Bildung (Eigene Darstellung)

4.4 Städtebau / Gestalt / Öffentlicher Raum

Städtebaulich ist das Untersuchungsgebiet durch eine geschlossene Quartiersstruktur mit Blockrandbebauung und vorwiegend hoch versiegelte Innenbereiche gekennzeichnet. Das städtebauliche Raumgefüge wird durch die Straßenachsen (zum Rhein und Nord-Süd-Verbindungen) bestimmt.

Ludwigshafen Mitte | City

Die Nutzungsaufgabe des Zollhofhafens im Bereich Ludwigshafen Mitte | City und die hierdurch neu gewonnene Fläche bietet eine einmalige Chance für die Stadtentwicklung und die Ausrichtung der Stadt hin zum Rhein. Um eine einheitliche Entwicklung zu gewährleisten, muss der Fokus auf einer Verknüpfung des Hafens mit der bisherigen Innenstadt liegen.

Stadt an den Rhein!

Als städtebaulich problematisch ist vor allem die Situation entlang der Rheinufer- / Zollhofstraße zu beurteilen. Die Bebauung entlang der Verkehrsachse orientiert sich mit ihrer Schauseite an der Ludwigsstraße; aufgrund der relativ geringen Blocktiefe und einer fehlenden Rückbebauung an der Rheinufer- / Zollhofstraße prägen dort hingegen Gebäude-, 'Rückseiten' die Bebauung.

Städtebauliche Rückseiten

Die Rheinufer- / Zollhofstraße ist infolge der Verkehrsfunktion als städtebauliche Barriere zu werten, deren Überbrückung bzw. Umgestaltung für eine gesamtheitliche Entwicklung der Innenstadt Voraussetzung ist. Defizite sind hinsichtlich der Querungsmöglichkeiten und der Aufenthaltsqualität festzustellen.

Barriere Rheinuferstraße

Die Beurteilung der Mängel, Defizite und Handlungsbedarfe im öffentlichen Raum sowie die gestalterische Beurteilung erfolgen in Anlehnung an das Gutachten der „Gruppe S“ für den Bereich Ludwigshafen Mitte | City. Die Analyse verortet Mängel und Handlungsbedarfe hinsichtlich der Straßenprofile, Straßenraumgestaltungen, Freiräume und städtebaulichen Möblierung sowie zu Lichtkonzepten. Die „Übermöblierung“ insbesondere der Innenstadt und das insgesamt nicht zeitgemäße Design der Elemente im öffentlichen Raum (v.a. im Bereich City Nord) erfordern akuten Handlungsbedarf.

Gestaltungskonzept Öffentlicher Raum
„Gruppe S“

Die Stadtgestaltung der letzten Jahre hat sich innerstädtisch vor allem auf den Bereich Berliner Platz / Walzmühlcenter konzentriert.

Handlungsbedarf ist nunmehr vor allem im Bereich der nördlichen Fußgängerzone erkennbar sowie in der o.g. Anbindung zum Rhein:

Handlungsbedarf City Nord

- Der Rathausplatz ist in seiner jetzigen Ausgestaltung wenig attraktiv. Der Übergang zum Ludwigsplatz, der durch die hier verlaufende Straßenbahntrasse verengt ist, wird zusätzlich durch die Anlage von Pflanzbeeten erschwert. Ein Zusammenspiel bzw. Verbindung der Raumsequenzen findet nur eingeschränkt statt.

- Entlang der Nord-Süd-Achsen Bismarckstraße und Ludwigsstraße sind Defizite und Mängel hinsichtlich der Ausstattung festzustellen. Die Sichtbeziehung zwischen wichtigen städtebaulichen Eckpunkten wird durch verschiedene Gestaltungselemente im öffentlichen Raum unterbrochen. Eine als nicht zeitgemäß einzustufende Citymöblierung dominiert das Erscheinungsbild. Insgesamt ist eine 'Übermöblierung' des öffentlichen Raumes festzustellen.

- Überwiegend unattraktiv präsentiert sich die Gestaltung der zahlreichen Passagen und Durchgänge zwischen Bismarckstraße und Ludwigsstraße / Zollhof. Grundsätzlich ist festzustellen, dass die Eingänge der Passagen zum Bürgerhof

bzw. Schulstraße („Paulanerpassage“) nur schwer einsehbar bzw. auffindbar sind. Mängel sind in der gestalterischen Präsentation sowie der Beleuchtung zu sehen; v.a. in den Abendstunden ist das Sicherheitsgefühl beeinträchtigt. Gleiches gilt für die Erschließung (Passage und Fußgängerbrücke) des Parkhaus Zollhofstraße zwischen Ludwigsstraße und Rheinuferstraße / Zollhof.

- Entlang der Ost-West-Achsen zum Rhein (Bahnhofstraße, Kaiser-Wilhelm-Straße) sind Defizite und Mängel hinsichtlich Ausstattung, Straßenquerschnitt und Aufenthaltsqualität festzustellen. Darüber hinaus fehlt es den Sichtachsen an einer optischen Kennzeichnung des jeweiligen Endpunktes am Rhein / Rheinufer (derzeitige Blickbeziehung / räumliche Begrenzung: Speicherhallen Mannheim auf der gegenüberliegenden Rheinseite). Der Rhein ist innerstädtisch bislang nur unzureichend wahrnehmbar bzw. „auffindbar“ (für Ortsunkundige).

Innenstadt Süd | Mundenheimer Straße

Das Quartier westlich der Mundenheimer Straße zeichnet sich durch eine weitgehend homogene Blockbebauung aus, die vorwiegend aus Wohnbebauung besteht und strukturell als überwiegend intakte (Raum-)Struktur zu beurteilen ist.

Entlang der Mundenheimer Straße sind allerdings optische und funktionale Mängel in der Erscheinung des Straßenraumes festzustellen. Während sich im nördlichen Teilabschnitt zwischen Yorck- und Pfalzgrafenstraße in erster Linie Gestaltdefizite hinsichtlich des Straßenquerschnittes sowie der Randbebauung verorten lassen, liegt das Hauptaugenmerk im südlichen Teilabschnitt zwischen Pfalzgrafen- und Wittelsbachstraße auf den fehlenden Raumfassungen bzw. fehlenden Raumkanten überhaupt.

5 ZIELKONZEPTION INNENSTADTENTWICKLUNG

Die in den Vorabschnitten durchgeführte Analyse bildet im weiteren die Grundlage für die Formulierung von Entwicklungszielen und sachlichen bzw. räumlichen Handlungskonzepten.

Die Betrachtung ist hierbei zunächst nach Funktionen (vgl. Analyse) gegliedert. Die daraus abgeleiteten Ziele und Maßnahmen bilden im Ergebnis das integrierte Handlungskonzept Innenstadt Ludwigshafen, welches räumliche Handlungs- und Interventionsbereiche in der Innenstadt definiert (blockbezogene Abgrenzung).

In die Überlegungen miteinbezogen werden externe Planungen und Gutachten, die parallel bzw. im Vorfeld des Entwicklungskonzeptes erstellt wurden. Konkret ist hier das Gutachten der „Gruppe S“, sowie verschiedene Investorenprojekte und Planungen im Rahmen der Zollhofhafententwicklung oder beauftragte Verkehrs- und Einzelhandelsgutachten zu nennen.

Die Ergebnisse sind in den Zielkarten 1 bis 3 zusammengeführt und werden nachfolgend weitergehend erläutert. Die in den Zielkarten getroffenen Aussagen sind im übrigen als Grundlage für die Ableitung blockbezogener und sonstiger (kleinräumiger) Maßnahmen.

5.1 Ziele flankierender Projektentwicklungen Innenstadt

5.1.1 Areal Zollhofhafen

Die Konversion des Zollhofhafenareals bildet für die Stadtentwicklung Ludwigshafen gegenwärtig das wichtigste Vorhaben. Es bietet erstmals die Möglichkeit, die Innenstadt ans Wasser – sprich an den Rhein – zu führen und dabei Qualitätsmaßstäbe zu setzen. Voraussetzung bzw. erklärtes Ziel ist es deshalb, die **Entwicklung des neuen Stadtquartiers Zollhofhafen nicht isoliert** von der bisherigen Innenstadt zu **führen**, sondern in das Gesamtkonzept für die Innenstadt zielführend einzubinden.

Es wird ein vollwertiges urbanes Stadtquartier mit **mehreren Nutzungsmodulen** (Shopping-Center mit ca. 30.000 qm Verkaufsfläche, Gastronomie, Hotellerie, Fitness, Kultur sowie ein flussmaritimer Stadtplatz) entstehen. Die Etablierung der Ankernutzung aus dem Segment Einzelhandel als auch Gastronomie (evt. Hotellerie) und Kultur / Edutainment sind Premiumprodukte. Die Stadt hat die Einheitlichkeit der gesamten Liegenschaftsentwicklung „aus einem Guss“ als Ziel festgelegt.

Additive Nutzungen

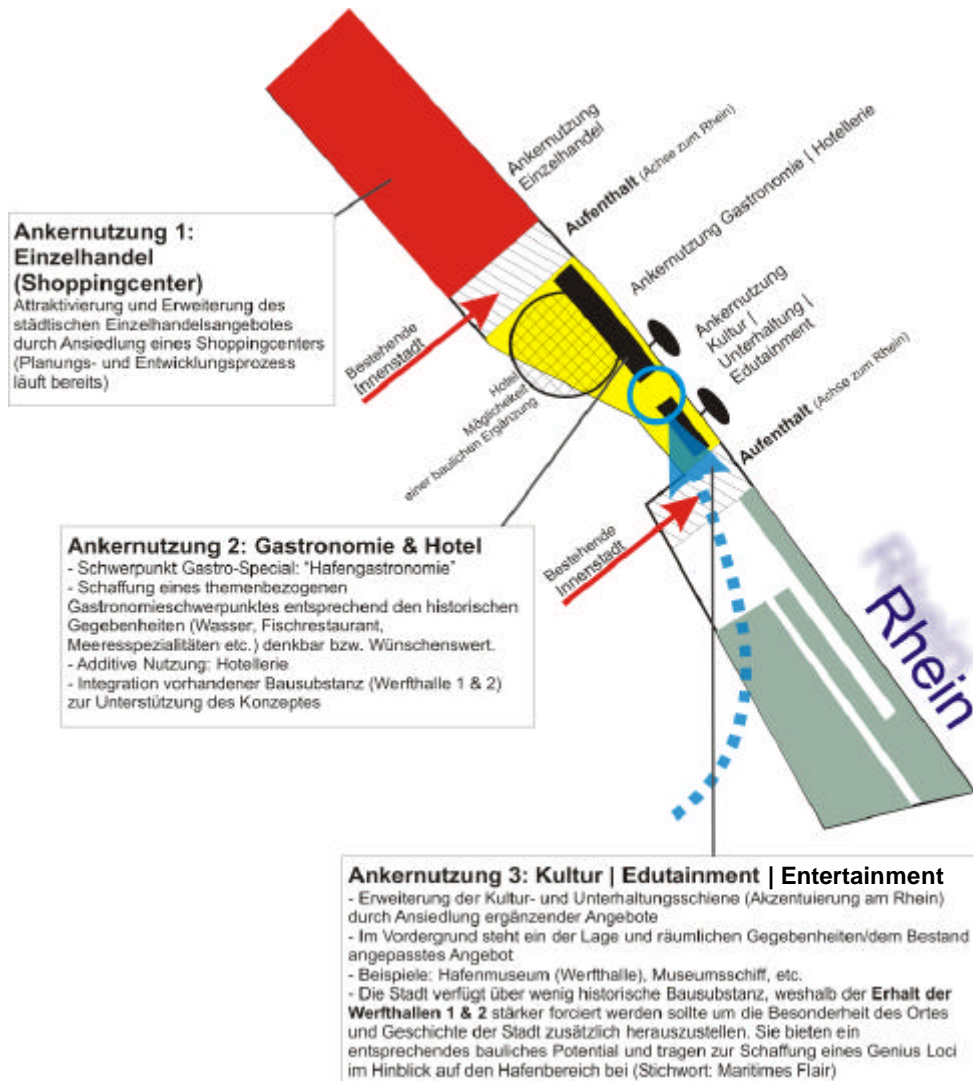


Abb. 13: Nutzungsschema Zollhofhafen (Eigene Darstellung)

Der Stadt fehlt es bislang an profilgebenden Komponenten. Dies ist u.a. auch auf den Mangel an historischen Sehenswürdigkeiten sowie die noch recht jungen Stadtgeschichte zurückzuführen. Im Bereich des Hafens stellt die äußerlich gut erhaltenen **Werfthalle 1** ein solches **identitätsstiftendes Alleinstellungsmerkmal** dar. Der **Erhalt dieses Ensembles** und die Nachfolgenutzung ist unabdingbares Entwicklungsziel.

[Erhalt Werfthallen](#)

5.1.2 Rheinufer Süd

Die Entwicklung des Areals Rheinufer Süd befindet sich bereits in der konkreten Baumsetzung und ist weiter zu forcieren. Ziel ist die Etablierung des qualitativ hochwertigen Stadtquartiers in Citynähe direkt am Rhein. Die Umsetzung der Planung des 1. Bauabschnitts ist für Ende 2006 geplant. Die weitere stringente Entwicklung und Umsetzung bestehender Planungen wird postuliert.

Der Schwerpunkt liegt auf der Entwicklung als gemischtes qualitätsgetragenes Wohnquartier. Als Vision ist die mittel- bis langfristige Etablierung eines weiteren Leuchtturms „Bildung und Wissenschaft“ am Rhein im nördlichen Teilgebiet in die Nutzungsüberlegungen und Zielsetzungen einzubeziehen. Hintergrund der Überle-

gungen bilden zahlreiche im nördlichen Bereich ansässige Potentiale in Form bestehender Bildungseinrichtungen (Ernst-Bloch-Zentrum, Ostasieninstitut etc.) sowie die angestrebte Ausbildung der „Tortenschachtel“ zum Medienkompetenzzentrum (vgl. Zielkonzeption Nutzung). Es sind somit einige Potentiale vorhanden, die im Rahmen eines „Masterplans Bildung“ zielführend gestärkt und weiterentwickelt werden könnten, um eine über den Standort hinaus stärkere Reputation zu fördern (Leuchtturm).

5.2 Ziele Verkehr und Wegeverbindungen

Übergeordnete Ziele der Verkehrskonzeption für die Innenstadt Ludwigshafens sind die **Stärkung und der Ausbau der Hauptachsen (Querachsen) zum Rhein** und damit die stärkere Verbindung und Verknüpfung der Bereiche Innenstadt – Zollhofhafen – Rhein. Bislang dominieren die Nord-Süd-Verbindungen zwischen den Polen die Ausrichtung der Stadt v.a. hinsichtlich der fußläufigen Erschließung der Kernstadt (vgl. Fußgängerzone Bismarckstraße; verkehrsberuhigte Ludwigsstraße).

Betonung der Achsen
zum Rhein

Ludwigshafen Mitte | City

Die **Definition bzw. Gewichtung der Wegeverbindungen steht in engem Zusammenhang zu** den unter 5.3 definierten Funktions- und Nutzungsschwerpunkten. Die **Funktions- und Bedeutungszuweisung** im Rahmen der ganzheitlichen Betrachtung des Entwicklungskonzeptes erfolgt in Zielkarte Teilplan 1 „Verkehr und Wegeverbindungen“.

Angestrebt wird eine Akzentuierung bzw. Gliederung der Achsen, primär sind hier Bismarckstraße / Bahnhofstraße und Kaiser-Wilhelm-Straße zu nennen.

Zentraler Betrachtungsaspekt ist der Kreuzungsbereich Bismarckstraße – Bahnhofstraße. Diesem „Innenstadtgelenk“ kommt in der Zielkonzeption Verkehr eine Schlüsselrolle zu. Das übergeordnete Ziel der Kompaktierung des Einzelhandels setzt eine Umlenkung der Hauptfußgängerachsen im Bereich City Nord voraus, die die Verkehrsströme (fußläufig) zum Rhein führt. Für die erfolgreiche Umsetzung dieses Konzepts ist die attraktive (fußläufige) Erreichbarkeit bzw. Verknüpfung markanter Eckpunkte (konkret: Rathauscenter, Innenstadtgelenk, Rhein) entscheidend, was eine qualitativ besonders hochwertige Umgestaltung der Bahnhofstraße erfordert. Ziel ist die **Verkehrsreduzierung und Umgestaltung der Bahnhofstraße** zum Boulevard mindestens im Bereich zwischen Bismarckstraße und Rheinuferstraße zur Stärkung des ‚Innenstadtgelenks‘ und Attraktivierung für den nicht motorisierten Verkehr. Weiterhin sind die Schaffung einer verbesserten und bequemen ebenerdigen **Querung der Rheinuferstraße** für Fußgänger, **straßenbegleitende Grünmaßnahmen**, die **Verbreiterung der Gehwege** und die Schaffung von Möglichkeitsräumen zur Außenbestuhlung für die Gastronomie vorrangig.

Umgestaltung der
Bahnhofstraße

Querung der Rheinufer-
straße

Alternative Verkehrskonzepte zur Verkehrsreduzierung in der Bahnhofstraße werden derzeit erarbeitet und hinsichtlich ihrer Realisierungschancen geprüft. Darüber hinaus sind die Gestaltungsmöglichkeiten des Straßenraums in diesem Bereich im Zusammenhang mit der externen Erschließung des ECE-Centers am Zollhofhafen zu entwickeln.

Im Ergebnis soll eine **Bündelung der Passantenfrequenzen** stehen. Mit dieser Maßnahme wird erlebbare Vitalität und Urbanität verbunden. Demzufolge sind die mögliche Reduzierung von Querungen und Durchwegungen im Bereich der Blockinnenbereiche zu prüfen.

Bündelung der Frequenzen

Der Bereich Bismarckcenter / Kaufhof gewinnt als Innenstadtgelenk gesteigerte Bedeutung. Dieser Knotenpunkt erfordert die Anpassung von Sichtbeziehungen (definiert über bauliche bzw. gestalterische Elemente sowie Möblierung) sowohl entlang der Bismarck- und Ludwigsstraße, als auch entlang der Bahnhofstraße. Rathauscenter, Zollhofhafen und Innenstadtgelenk bilden – gemeinsam mit der Ludwigsstraße – die zukünftigen 3 Pole der kompakten Einkaufscity.

Sichtbeziehungen

Die Überarbeitung der verkehrlichen Hierarchien und Wegebeziehungen ist erforderlich. Die festgelegten Verbindungen gilt es durch eine entsprechende Ausgestaltung je nach Bedeutung und Funktion zu betonen.

Eine **Verbesserung der Querbarkeit der Rheinuferstraße** und somit die Reduzierung der Barrierewirkung ist mindestens in den Einmündungsbereichen von Bahnhofstraße und Kaiser-Wilhelm-Straße sowie weiter zum Rheinblock hin anzustreben.

In Teilbereichen ist die **Attraktivierung der Straßenräume** im Hinblick auf Straßenquerschnitt, Anpassung / Neugestaltung der Profile und straßenbegleitende Begrünungsmaßnahmen von Nöten sowie die räumliche **Ordnung des ruhenden Verkehrs** im Straßenraum (Kennzeichnung der Stellflächen / Ausweisung von Parkflächen etc.).

Attraktivität & Organisation

Im Zusammenhang mit dem Gestaltungskonzept Öffentlicher Raum wird die Profilierung der sogenannten Freiraumdiagonale (vgl. Zielkarte 1 „Verkehr“) sowie deren Fortführung zum Rhein postuliert.

Innenstadt Süd | Mundenheimer Straße

Verkehrliche Maßnahmen im Quartier Innenstadt Süd zielen neben der gestalterischen Aufwertung der Quartiersstraßen auf eine Minimierung des Schleichverkehrs v.a. in den Nebenstraßen ab. Hierzu sind die eine Umgestaltung der Straßenprofile mit Straßenbegrünungsmaßnahmen, ggf. verkehrsberuhigende Maßnahmen sowie die Neuorganisation des ruhenden Verkehrs erforderlich (bessere Kennzeichnung der Stellflächen / Ausweisung von Parkflächen etc.).

Straßenquerschnitte & Minimierung des Schleichverkehrs

Im Bereich der Mundenheimer Straße wird durch einen entsprechenden Umbau die verkehrliche und gestalterische Situation neu geordnet und damit verbessert.

Die (verkehrliche) Anbindung des Quartiers an den Rhein ist durch die neue Erschließung Rheinufer Süd in Form verlängerter Querverbindungen bis zum Rhein gewährleistet. Die Querbarkeit der Rheinallee ist weiter zu optimieren.

Grundsätzlich sind schadhafte Verkehrsflächen zu beheben und eine Instandhaltung der Verkehrsflächen durchzuführen.

5.3 Ziele Nutzung

5.3.1 Einzelhandel und Dienstleistung

Ludwigshafen Mitte | City

Übergeordnetes Ziel ist die **Stärkung der Funktion Einzelhandel im** sogenannten „**Kompaktierungsbereich**“ („Nordpol“ / nördliche Innenstadt, mittlere und südliche Ludwigstraße). In diesem Bereich soll das Angebot an Geschäften hinsichtlich Qualität und Angebotsvielfalt umfassend gesteigert und nachhaltig ein attraktives Einkaufsambiente erreicht werden.

Stärkung Einzelhandel

Der Begriff der Kompaktierung zielt auf die **Förderung von thematischen Schwerpunkten, jedoch nicht auf die Schaffung von Monostrukturen**. So werden im Kompaktierungsbereich bestimmte Einzelhandelsnutzungen gefördert, jedoch weitere Nutzungen nicht ausgeschlossen. Ziel ist ein vitales Citygebiete mit der Schwerpunktfunktion Einzelhandel, das die in klassischen Innenstädten typische Durchmischung zulässt. Hierzu gilt es, attraktive Rahmenbedingungen und Anreizsysteme zu schaffen.

Schwerpunktbereiche

Zur Erreichung dieses Zieles soll die Ansiedlung von Geschäften im Kompaktierungsbereich verstärkt gefördert werden. Dies umfasst insbesondere die im Einzelfall zu prüfende Unterstützung bei der Verlagerungen von Geschäften, die derzeit außerhalb des Kompaktierungsbereichs angesiedelt sind. Für die durch diese Verlagerung freiwerdenden Gebäude / Bereiche sind Nutzungsalternativen bzw. potentielle Nachnutzungsmöglichkeiten (einzelfallbezogen) zu erarbeiten. Für die Neuansiedlung sollen Potenziale der Leerstände genutzt werden.

Neuansiedlung von Geschäften

Die **Ludwigstraße** stellt in ihrer bisherigen Angebotsstruktur eine unbedingt erhaltenswerte Struktur dar, die es als solche weiter zu **stabilisieren und fördern** gilt. Sie soll gemäß ihrer hervorgehobenen Funktion und erkennbaren Charakteristik ein starkes Gewicht in der Entwicklung der Innenstadt bekommen. Das durch weitgehend hochwertigen Facheinzelhandel geprägte Profil ist weiter zu schärfen und zu entwickeln. Im Fokus steht hierbei die Erarbeitung und Umsetzung von Konzepten gemeinsam mit Privaten. Die Einrichtung eines Business Improvement Districts (BID) ist zielführend.

In Bereichen struktureller und funktionaler Angebotsschwächen innerhalb des Kompaktierungsbereichs (südliche Ludwigsstraße / westliche Kaiser-Wilhelm-Straße) soll die Angebotsstruktur pointiert ergänzt bzw. insbesondere das Angebot der westlichen Straßenseite Ludwigsstraße gesteigert werden (vgl. Zielkarte 2 Teilplan Nutzung). Die Diskrepanz zwischen hochwertigem Angebot und sogenannten „Billiganbietern“ soll somit gemindert werden. Im gesamten Bereich ist die Verbesserung des Angebotes in den der hochwertigen Lage nicht angemessen genutzten Gebäuden anzusteuern.

Verbesserung Angebotsstruktur

Eine erfolgreiche Kompaktierung setzt kleinteilig und projektbezogen den Nachweis der realen Flächenpotentiale voraus.

Auf geeigneter Maßstabsebene muss geprüft werden, ob für die potentiellen Nutzungen / Umsiedlungen / Neuansiedlungen bestimmte Einzelhandelsangebote ausreichende und adäquate Flächen zur Verfügung stehen und ob vorhandene Flächengrößen ausreichen, um aktuellen Ansprüchen des Einzelhandels gerecht

zu werden. Weiter gilt es zu klären, warum bestimmte Geschäfte leer stehen bzw. nicht mit höherwertigem Geschäftsbesatz befüllt werden können.

Eine Bewertung vorhandener Flächengrößen (Verkaufsflächen) kann ggf. Aufschluss über Gründe für bestehende Leerstände bzw. Mindernutzungen geben (strukturelle Gründe? Stehen zu geringe / zu kleine Flächen zur Verfügung?). Resultierend daraus lässt sich der Bedarf an baulicher Ergänzung etc. ableiten (als Anreiz bzw. Beitrag zur Erhöhung der Attraktivität für Einzelhändler und damit Reduzierung der Leerstände / Billiganbieter).

Ein besonderes Augenmerk ist auf die funktionale Aufwertung sowie den Ausbau und die Stärkung der Einzelhandelsfunktion entlang der fußläufigen Ost-West-Verbindungen zum Rheinufer zu richten. Im Fokus steht hierbei die Bahnhofstraße als Ost-West-Achse. Untergeordnet ist die Attraktivierung der Verbindung Rathauscenter Ludwigsplatz sowie ggf. die Paulanerpassage (in Abhängigkeit der angestrebten Nutzungsalternative der Schulstraße) auszugestalten. Diese Verbindungen erhalten durch die Entwicklung am Zollhofhafen eine gewandelte Bedeutung. Sie prägen in Zukunft den tripolaren Handelskern der nördlichen City.

Aufwertung der Ost-West-Verbindungen

- **Nutzungskonzeption Paulanerpassage / Schulstraße:**

Das Nutzungs- und Gestaltungskonzept der Paulanerpassage ist in starkem Zusammenhang mit der Entwicklung am Zollhofhafen und zu erwartenden Frequenzen zu betrachten und in Abhängigkeit dazu zu erstellen.

Das Nutzungskonzept des Investors ECE sieht den Erschließungsfokus über die Achse Bahnhofstraße vor, eine Erschließung über den Rheinblock ist von nachgeordneter Priorität. Somit wird keine dominante Einzelhandelsachse Paulanerpassage – Ludwigsplatz – Zollhofhafen entstehen. Die Lage im Kompaktierungsbereich sowie eine stärkere Fokussierung der Einzelhandelsentwicklung im Bereich Ludwigsplatz rechtfertigt die Revitalisierung der Schulstraße (Paulanerpassage).



Abb. 14: Handelsentwicklung entlang der Achsen

Abb. 14: Handelsentwicklung entlang der Achsen (Eigene Darstellung)

Die in dieser Variante angestrebte **aktive Einbindung in das Hauptwegekonzept Einzelhandel** setzt den Ausbau und die Attraktivierung der Passage voraus. Ziel ist die Betonung der Passageneingänge sowohl in der Bismarckstraße als auch am Ludwigsplatz. Weiterhin bedarf es einer Stärkung bzw. Revitalisierung der Funktionen im Passagenbereich selbst, hier vor allem der Funktion Handel, die Befüllung von Leerständen durch frequenzbringende Einzelhandelsnutzungen.

Aspekte der Funktionalität und Gestaltung der Wegeverbindungen sowie der städtebaulichen Gelenke werden im Themenfeld „Städtebau / Gestalt / öffentlicher Raum“ vertieft.

- **Alternatives Nutzungskonzept Walzmühle**

Die Walzmühle konnte sich als hochwertiger Einzelhandelsschwerpunkt in der Innenstadt Ludwigshafen nicht nachhaltig etablieren. Wesentliche strukturelle Gründe wurden bereits ausgeführt, hinzu kommt noch der ungünstige innere Zuschnitt der Immobilie selbst. Neben dem Ausbau als Nahversorgungsschwerpunkt (Stadtteilversorgung Mitte/Süd, Bildung, Dienstleistung, Freizeit etc.) ist der Ausbau der sogenannten „Pendlerversorgung“ anzustreben (Kiosk, Zeitschriften, Bücher, Coffee to go, Fahrradparkhaus, Fahrradreparatur etc.).

5.3.2 Gastronomie

Als Ziel wird die Stärkung der Funktion Gastronomie in unterschiedlichen **räumlichen Schwerpunktbereichen mit jeweils verschiedenen thematischen Ausrichtungen** und Zielpublikum postuliert. Hierbei steht grundsätzlich die Etablierung neuer bzw. die Unterstützung der Verlagerung bestehender Gastronomiebetriebe im Vordergrund. Die mangelnde Angebotsvielfalt und fehlende Bandbreite gilt es durch eine Förderung der qualitativen sowie quantitativen Erweiterung der vorhandenen Strukturen zu beheben. Die Zuweisung unterschiedlicher Themenschwerpunkte für die Gastronomiefördergebiete soll zu qualitativer Aufwertung und zur Diversifizierung beitragen. Dies im Hinblick auf eine nicht zu erwartende flächendeckende Nachfrage sinnvoll.

In jedem Fall ist eine verstärkte **Orientierung der Betriebe auf den Außenraum** / öffentlichen Raum anzustreben.

Für die Gastronomieentwicklung werden folgende Schwerpunktbereiche abgegrenzt:

- Aufgrund seiner zentralen Lage im Kompaktierungsbereich City-Handel sowie als „Trittstein“ zwischen Innenstadt und Zollhofhafen kommt dem **Ludwigsplatz** eine besondere Bedeutung zu. In diesem Gebiet wird für Verweilmöglichkeiten für Passanten / Käufer – „Ausruhen zwischen Einkäufen“ – die verstärkte Ansiedlung von **einzelhandelsbezogener Gastronomie** (Cafés und kleinere Restaurants) gesehen. Weiterhin soll für die in der Innenstadt und rund um den Dienstleistungsschwerpunkt Ludwigsplatz arbeitende Bevölkerung ein „schneller Mittagstisch“ angeboten werden (wird bereits praktiziert, Grundangebot vorhanden).
- In der **Kaiser-Wilhelm-Straße** liegt der thematische Gastronomieschwerpunkt auf der „**Dinner Gastronomie**“. Für das „Abendessen mit Zeit“ sollen Restaurants mit dem Ziel „Gastronomie zum Verweilen“ gewonnen werden wie auch Kneipen für Besucher kultureller Veranstaltungen. Zent-

Räumliche und thematische Schwerpunktbereiche

Orientierung auf Außenraum

Ludwigsplatz

Kaiser-Wilhelm-Straße

raler Aspekt in diesem Bereich ist die Abkopplung von Ladenöffnungszeiten.

- Am **Südpol** soll für das Zielpublikum der Pendler der Bestand der „**Versorgungs-Gastronomie**“ gestärkt werden. Anvisiert sind hierbei überwiegend Schnellrestaurants und Imbisse zur Versorgung der Bahnreisenden, weiterhin soll „Essen zum Mitnehmen“ angeboten werden. Parallel ist der Ausbau des derzeitigen Angebotes **Abend-/Vergnügungsgastronomie** anzustreben.
- Am Zollhofhafen ist ein Schwerpunktbereich **Gastro-Special: Hafengastronomie** vorgesehen. Hier soll entsprechend der stadträumlichen und auch historischen Gegebenheiten maritime Gastronomie sowie Night-Life und Eventgastronomie ihren Schwerpunkt finden. Zentraler Aspekt ist auch in diesem Bereich die Abkopplung von Ladenöffnungszeiten.

„Südpol“

Zollhofhafen

5.3.3 Kultur / Unterhaltung

Wesentliches Ziel ist die Entwicklung und der Ausbau der Kultur- und Unterhaltungsschiene im südlichen Citybereich. In diesem Zusammenhang wird sowohl die Stärkung der bestehenden Einrichtungen als auch die Ergänzung des Angebotes durch ‚kulturelle‘ Revitalisierung bzw. Wiedernutzung leerstehender und brachgefallener Strukturen angestrebt.

Kulturschiene

Die Kulturschiene soll zum Rhein fortgeführt und dort verankert werden. Zur Akzentuierung des Themas Wasser ist die Schaffung eines kulturellen Highlights (Attraktionspunkt) am Rhein zu leisten. Ideenansätze hierzu sind z.B. Hafenumuseum (Werfthalle), Verlagerung des Stadtmuseums oder Ergänzung durch Anleger Schiffe (Museumsschiff etc.). Das Konzept „Riwwerside“ ist in diese Planungen zu integrieren.

Fortführung an den Rhein

Der „Freiraumboulevard“ ist mit dem Thema Kultur zu vernetzen und über den Rheinuferpark bis hin zum südlichen Zollhofhafen zu sehen. Somit wird eine weitere funktionale und gestalterische Verknüpfung der Innenstadt mit dem Rhein geschaffen.

Freiraumboulevard

Die Vernetzung ist zum einen eine gemeinsame Werbung / Marketing und zum anderen mittels **einheitlicher Ausschilderung der Einrichtungen** zu leisten. Unterstützend soll die Etablierung von kulturellen / geschichtlichen Themenwegen umgesetzt werden.

Vernetzung

5.3.4 Nahversorgung / Bildung

Mit der Entwicklung der Walzmühle war ursprünglich das Ziel der Integration von Einzelhandel verbunden, in den Passagen und der Galerie südlicher Bahnhofsvorplatz sollten Geschäfte angesiedelt werden. Hauptziel ist die Ausgestaltung als attraktiver Nahversorgungsschwerpunkt mit entsprechender Betriebskompetenz in den Segmenten Lebensmittel, Frische, Dienstleistungen und Angebote für den täglichen Bedarf. Für die umfangreichen Flächenpotentiale sind alternative Nutzungskonzepte weiter zu entwickeln.

Zielabweichung

Der S-Bahn-Haltepunkt Ludwigshafen-Mitte hat die Frequenzerwartungen weit übertroffen. Insbesondere Pendler nutzen diesen Bahnhof. Vor diesem Hintergrund wird die Ausrichtung neuansiedelnder additiver Betriebe für die „Pendlerversor-

„Pendlerversorgung“

gung“ empfohlen (Kiosk, Zeitschriften, Coffee to go, Fahrradparkhaus mit Reparaturservice etc.).

Insbesondere mit dem Wohngebiet Rheinufer-Süd ist ein Anstieg der Nachfrage nach Nahversorgungseinrichtungen zu erwarten. In diesem Zusammenhang sind auch weitere stadtteilbezogene Funktionen zu positionieren.

Nahversorgung

In Anbetracht der steigenden Bewohnerzahl im Projektgebiet Rheinufer-Süd werden weitere Nutzungsszenarien im Bereich Bildung auch für die im Süden angrenzenden Wohnbereiche erkennbar. In diesem Zusammenhang sind z.B. die Einrichtung von Jugendtreffs, sportliche Einrichtungen, Bücherei, AG-Räume etc. z.T. auch als Auslagerung der bestehenden Einrichtungen denkbar.

Bildung

Die anvisierte Ausbildung der „**Tortenschachtel**“ zum **Medienkompetenzzentrum** als weiteres Standbein des Bildungsschwerpunktes ist umzusetzen.

5.3.5 Wohnen (Wohnqualität / Wohnumfeld)

Ludwigshafen ist (traditionell) eine **Wohninnenstadt**. Der Wohnfunktion kommt übergreifende Bedeutung als Funktionsklammer für die gesamte Innenstadt zu. Sie ist Rückgratfunktion für die eingelagerten Schwerpunkte Handel, Gastronomie und Dienstleistungen und wichtiger Funktionsbaustein der Innenstadt insgesamt.

Allerdings konnte festgestellt werden, dass sich die **Wohnqualität** in weiten Teilen des Betrachtungsraumes **defizitär** darstellt. Sowohl Wohnumfeld als auch die Ausstattung der Wohnungen weisen erhebliche sektorale Mängel auf. Übergeordnetes Ziel ist es demnach, die Innenstadt grundsätzlich als Wohnstandort zu positionieren und aufzubauen.

Verbesserung der Innenstadt als Wohnstandort

Stadtentwicklung im Bestand setzt deshalb auf:

- **Behebung der Mängel hinsichtlich der Wohnungsausstattung**

Die in weiten Teilen schlechte Ausstattung im privaten Gebäude- und Wohnbestand sind durch entsprechende Sanierungs- und Umbaumaßnahmen zu beheben. Ziel ist die Anpassung der Wohnungen an aktuelle Wohnraumansprüche und Bedürfnisse mittels Grundrissanpassungen oder Zusammenlegung von Wohnungen. Die Integration und Bereitstellung privater (halböffentlicher) Freibereiche ist zu leisten. Hierzu zählt die Attraktivierung der Blockinnenbereich ebenso wie der Anbau von Balkonen, Anlegung von Dachterrassen oder ähnliches.

Behebung der Ausstattungsmängel der Wohnungen

Neben der Gebäudesanierung im ‚Innern‘ ist darüber hinaus die energetische und optische Fassadensanierung als ganzheitliche Maßnahme zu leisten.

Entsprechende (finanzielle) Anreize sind auszugestalten.

- **Verbesserung des innerstädtischen Wohnumfeldes**

Punktuell sind hier bereits Maßnahmen umgesetzt worden (vgl. Umfeld Lutherkirche). Gleichwohl bleibt dieses Ziel umfassend für das gesamte Untersuchungsgebiet vollumfänglich bestehen.

Wohnumfeldverbesserung

Weiterer Handlungsbedarf stellen die hoch versiegelten Blockinnenbereichen dar, um den dortigen Mangel an Freiflächen zu beheben. Oberstes Ziel ist die Etablierung qualitativer Rückzugsbereiche für die Bewohner v.a. in den Blockinnenbereichen als Kontrapunkt zur ‚lebhaften‘ Umgebung (Fußgängerzone, Handel, Verkehr im Kernbereich Innenstadt) im öffentlichen Raum. Qualitativ ansprechende private

und sonstiger Freibereiche sind ein Muss. Das Handlungskonzept zielt auf den Abriss leerstehender und untergenutzter Gebäude im Blockinnenbereich sowie auf eine Teilentsiegelung, Begrünung, Aufwertung etc. der Flächen.

Für die konkrete Stärkung des Wohnstandortes Innenstadt müssen die Potentiale, die sich bieten (Bürgerhof, Umfeld Lutherplatz, Block Paulanerpassage), weiter präzisiert werden. Trotz überwiegend guter Ausstattung des Wohnungsbestandes sind hier oftmals erhebliche Leerstandsquoten festzustellen. Vor allem am Bürgerhof ist die Nutzung der überwiegend öffentlichen Blockinnenflächen grundsätzlich zu überdenken. Die Steigerung der Wohnqualität bzw. die Verbesserung des Wohnumfelds sollte durch eine Umgestaltung der Flächen (Entsiegelung, Begrünung etc.) angegangen werden (Reduzierung der öffentlichen Frequenz und Querung, nicht aber der öffentlichen Nutzbarkeit). Die Schaffung zusätzlicher privater Freibereiche ist denkbar. Die Verlagerung des Parkhauses Bürgerhof sowie eine Ver-/Auslagerung sonstiger frequentierter und emissionsverursachender Nutzungen ist als längerfristiges Ziel in die Überlegungen einzubeziehen. Für attraktives Wohnen ist eine Reduzierung der öffentlichen Zu- und Durchgängigkeit des Bürgerhofs wünschenswert.

Dem ‚öffentlichen Wohnumfeld‘ kommt eine ebenso hohe Bedeutung zu. Ziel ist die Aufwertung öffentlicher Freibereiche und Verbesserungen der Straßenraumqualität (v.a. hinsichtlich der Aufenthaltsqualität; Bsp. Paulanerpassage).

Ruhige Blockinnenbereiche für attraktives Wohnen und Hauptachsen für Fußgängerfrequenzen müssen sich die Waage halten.

- **Ganzheitliche Verbesserungsmaßnahme Innenstadt Süd | Mundenheimer Straße**

Handlungsziel im Bereich Innenstadt Süd | Mundenheimer-Straße ist die vorrangige Verbesserung der Wohnungsausstattung in den ermittelten Schwerpunktbereichen. Daneben steht die Wohnumfeldverbesserung und Erweiterung (privater) Rückzugsräume durch die Auflockerung, Entkernung und Durchführung von Entsiegelungsmaßnahmen in den Blockinnenbereichen.

- **Schaffung einer ausgewogenen Bevölkerungsstruktur**

Die Etablierung einer sozialen Mischung im gesamten Betrachtungsraum ist als grundsätzliches Ziel zu begleiten.

Neben sozio-integrativen Maßnahmen (Integration, Bildung, Arbeitsmarktzugang, etc.) zählt hierzu die Bereitstellung entsprechender Wohnungsangebote und die Schaffung eines ausgeglichenen Wohnungsmarktes für alle Bevölkerungsschichten in der Innenstadt (vgl. Betrachtung Lebensstil- und Wohnumfeld Kapitel 2).

Um die mit der Sanierung des Wohnungsbestands einhergehende Segregation zu minimieren und das Ziel einer ausgewogenen sozialen Mischung zu unterstützen, sollten ggf. Konzepte zur Mietpreissicherung etc. geprüft und umgesetzt werden. Daneben ist aber auch der Bestand für neue Zielgruppen innerstädtischen Wohnens umzugestalten. Hierzu zählen Eigentumswohnformen sowie Mietangebote, die hinsichtlich Raumzuschnitt, Aufteilung, technischer Ausstattung und energetischer Optimierung nachhaltig attraktiv sind für

- Singles als junge Berufseinsteiger,
- Singles, Paare, Lebensgemeinschaften,
- junge Familien,

Soziale Stabilität durch soziale Mischung

Vielfältiges Wohnungsangebot

- junge ‚Alte‘ (Generation 55+),
- alte Menschen mit Handicaps.

Weiterhin sind die positiven Impulse des Rheinufer Süds für die Bestandsquartiere zu nutzen, um ein insgesamt attraktives, sozial stabiles und mit positivem Image besetztes Wohnmilieu zu schaffen. Umgekehrt bedarf es zur Umsetzung der qualitativ hohen Entwicklungsziele am Rheinufer Süd eines ebenso stabilen Umfelds.

Weitere blockbezogene Interventionsräume werden im nachfolgenden Handlungs- und Maßnahmenkonzept abgegrenzt und konkretisiert.

5.4 Ziele Städtebau / Gestalt / Öffentlicher Raum

Das Erscheinungsbild des öffentlichen Raumes und seine Qualitäten sind als identifikationsstiftende Merkmale von wesentlicher Bedeutung. Es steht in starkem Zusammenhang mit den angrenzenden Nutzungen (funktional und qualitativ). Einem durchgängigen Public-Design kommt zentrale Bedeutung zu.

Im Betrachtungsraum Innenstadt wird das Ziel der gestalterischen Aufwertung öffentlicher (Platz-)Räume sowie der Verbesserung der Freiraumqualität benannt. Dies soll die integrative Bedeutung der öffentlichen Räume belegen. Bei Gestaltungsmaßnahmen soll auf die Verwendung einheitlicher Elemente im Sinne eines Public-Design-Konzeptes hingearbeitet werden. Die Gestaltelemente können nach Funktions- / Schwerpunktbereichen gegliedert werden.

Gestalterische Aufwertung

Insbesondere funktional wichtige Gelenke sollen durch eine entsprechende gestalterische Betonung zusätzlich hervorgehoben werden.

Wegeverbindungen

Ein besonderes Augenmerk ist auf die Verknüpfungspunkte Stadt – Zollhofhafen – Rhein zu legen. Hierbei steht die Reduzierung der Barrierewirkung der Rheinuferstraße im Vordergrund. Das Ziel „Rückseiten umkehren“ benennt die Problematik der zum Rheinufer ausgerichteten Gebäuderückseiten. Im Gegensatz zur derzeitigen Situation soll die Ufersilhouette, insbesondere im mittleren und südlichen Bereich des Rheinblocks, als „Vorzeigeseite“ umgestaltet werden.

Verknüpfung
Innenstadt - Rhein

Nicht zuletzt aus gestalterischen Gründen ist die Baulückenschließung / Brachflächenutzung von erheblicher Bedeutung.

Baulücken

Räumlich konkrete Ziele sind der **Karte 3: Städtebau / Gestalt / öffentlicher Raum** zu entnehmen. Die Einzelmaßnahmen stehen in einem Gesamtkontext der Aufwertung und Attraktivierung der öffentlichen Räume sowie der Wohn- und Geschäftsumfelder. Neben von der Stadt zu initiiierenden Anstoßmaßnahmen (Initialzündung) liegt der Fokus insbesondere auf der Umsetzung von Gestaltungsmaßnahmen unter Einbindung und Aktivierung privater Akteure. Öffentliche Investitionen fungieren demnach als Leitinvestition, die einen Mehrwert erzielen, und darüber hinaus privates Kapital zur Finanzierung von Gestaltungsmaßnahmen aktivieren (vgl. auch Kap 6.3).

6 HANDLUNGS- UND MAßNAHMENKONZEPT

Als zentrale Handlungsfelder der Innenstadtentwicklung Ludwigshafen werden neben der grundsätzlichen **Vermeidung der Verödung der Innenstadt** sowie der **Segregation** in angrenzenden Quartieren vor allem die strukturelle und funktionelle **Sicherung der Nutzungen**, und die **Schaffung eines gestalterisch attraktiven Stadtraumes** formuliert.

Gerade in der Innenstadt müssen Flächen und Strukturen viele Nutzungsansprüche gleichzeitig erfüllen bzw. unterschiedlichen Nutzern gerecht werden (als Arbeitsort / Standort für Wirtschaft, Einzelhandel und Dienstleistung, Wohnen, Verkehr, Erholungsraum). Multifunktionalität birgt demzufolge auch Nutzungskonflikte, die nicht vollständig zu vermeiden sind.

Die Übertragung der Entwicklungsziele Innenstadt auf eine kleinräumigere Ziel Ebene (Betrachtungsebene ‚Block‘) ermöglicht eine operationalisierte Umsetzung sowie die Auseinandersetzung mit kleinräumigen Nutzungskonflikten. Aus den **abstrakten Zielen** gesamträumlicher Betrachtung (Untersuchungsraum) werden **konkrete Handlungsdirektiven und Maßnahmen** für die räumliche und nutzungsorientierte Entwicklung abgeleitet.

Abstrakte Ziele –
konkretes Handeln!

6.1 Abgrenzung des Handlungsbedarfs

Die räumliche Festlegung von Handlungsbereichen (blockbezogene Betrachtung) erfolgt nach folgenden Gebietskategorien:

Definition von Gebiets-
kategorien

6.1.1 „Selbstläufergebiete“: Laufende Projekte

Hierbei handelt es sich um Bereiche, in denen aufgrund der vorherrschenden Dynamik die Entwicklungsprozesse selbst in Gang gekommen sind beziehungsweise in Gang kommen werden.

Die Entwicklung läuft im Wesentlichen über private Finanzierungs- und Nutzungskonzepte bzw. über PPP. Somit wird darüber hinausgehend (zusätzlich zu den bereits laufenden Planungen, Entwicklungen und Interventionen) seitens der Stadt kein aktiver Handlungsbedarf festgestellt. Eine Steuerung der Entwicklung nach den Zielen des Konzepts und ggf. eine projektorientierte, punktuell ausgerichtete Unterstützung aus Städtebaufördermitteln/ Stadtumbaumitteln ist jedoch erforderlich.

Selbstläufergebiete in Ludwigshafen:

- **Areal Zollhofhafen**

Vorgaben hinsichtlich der Nutzung (Kriterien- und Pflichtenheft, Rahmensetzung, Bauleitplanung), aber keine finanzielle Förderung; Sicherung der Entwicklung und der angestrebten Nutzungsmischung über Städtebauliche Verträge gemäß § 11 BauGB.

- **Rheinufer-Süd**

Abgeschlossene Erschließung, gemischtgenutztes Baugebiet mit Fokus Wohnen, Entwicklungsrichtung gesichert durch rechtsgültigen Bebauungsplan.

6.1.2 Bereiche mit geringer Handlungspriorität

Hierbei handelt es sich um längerfristig anzugehende Umstrukturierungen. Es besteht kein Handlungsdruck, allerdings ist eine Beobachtung der Veränderungstendenzen erforderlich, da mittel- bis langfristig funktionale oder strukturelle Veränderungen greifen können oder aufgrund veränderter Rahmenbedingungen greifen müssen. Punktuell ist eine Förderung der Umstrukturierung zu prüfen bzw. anzustreben.

Handlungspriorität: gering

Bereiche mit geringer Handlungspriorität in Ludwigshafen:

- **Straßenbahndepot**

Die Entwicklung des ehemaligen Straßenbahndepots ist, was die kommunale Planungsaktivität angeht, nachgeordnet einzustufen. Angestrebt wird die Umsetzung eines Nachnutzungskonzeptes durch einen privaten Investor. Private Entwicklungsambitionen sollten allerdings seitens der Stadt gefördert und unterstützt werden.

6.1.3 Untersuchungsgebiete mit Instrumenten des BauGBs

Abgrenzung von Bereichen, in denen eine Gebietsfestlegung von Kulissen nach dem BauGB der Programme Stadtumbau (vgl. Kap. 7.1.1), Soziale Stadt (7.1.2) oder Städtebauliche Sanierung (7.1.3) zu prüfen ist und eine weitergehende Vorbereitungende Untersuchung zur Feststellung von Handlungsbedarfen vorgeschlagen wird (Probleme und Ziele werden benannt, keine Durchführung vertiefender Untersuchungen).

Handlungspriorität: hoch

Untersuchungsgebiete in Ludwigshafen

(vgl. Maßnahmenkonzept Kapitel 6.2)

Handlungs- und Umbaubedarf besteht aufgrund folgender Mängel und Handlungsfelder:

- Verödung der Innenstadt / Bedeutungsverlust des innerstädtischen Handels,
- Notwendige Anpassung der Stadtstrukturen an die Erfordernisse von Bevölkerung und Wirtschaft,
- Notwendige Stabilisierung innerstädtischer Quartiere durch Umbau und Entwicklung,
- Sicherung der sozialen und technischen Infrastrukturbereitstellung,

- Defizite im Bauzustand von Gebäuden und im Wohnumfeld,
- Soziale Problemstellungen (Fehlende soziale Mischung, hoher Ausländeranteil, hoher Arbeitslosenanteil, hoher Anteil Sozialhilfeempfänger etc.).

6.1.4 Besondere Interventionsbereiche

Gebiete zur Durchführung von Leitprojekten innerhalb des flächendeckenden Stadtumbaus: Abgrenzung von Bereichen in denen Handlungsbedarf besteht oder eine VU ergänzende Maßnahmen durchzuführen sind.

(Darstellung blockbezogener Maßnahmen und Instrumente im Rahmen der Maßnahmenvorschläge Kapitel 6.2)

Handlungspriorität: mittel bis hoch

Besondere Interventionsbereiche in Ludwigshafen:

- **Innenstadtrelevante Schwerpunktbereiche**

Städtebauliche Eckpunkte / Wichtige städtische Verflechtungsräume und Standorte (Brennpunkte), die eine herausragende Rolle für die Innenstadtentwicklung spielen.

Hierbei handelt es sich um Teilgebiete mit komplexen Problemstellungen (Nutzung, Gestalt, etc), die für die Innenstadtentwicklung von zentraler Wichtigkeit sind (aufgrund ihrer Lage, des städtebaulichen Gefüges etc.) oder in denen sich eine Akkumulation unterschiedlicher Handlungsbedarfe findet.

6.1.5 Handlungsfelder des Stadtumbaus

Die Handlungsfelder des Stadtumbaus werden nach Themenbereichen gegliedert und um entsprechende Handlungsempfehlungen ergänzt.

Handlungsfelder des Stadtumbaus in Ludwigshafen:

1. Handlungsfeld: Gestalt / öffentlicher Raum

- Die Erstellung eines ganzheitlichen Konzepts zur funktional-gestalterischen Aufwertung der öffentlichen Räume in der Innenstadt von Ludwigshafen wurde bereits angegangen. Die Ergebnisse sind gleichermaßen bei der Maßnahmenableitung zu berücksichtigen (nachrichtliche Übernahme) bzw. in die Gesamtstrategie zu integrieren (keine Abhandlung als „Solitärmaßnahmen“).
- Handlungsbedarf lässt sich flächendeckend feststellen (vgl. Analyse und Zielsetzung) und sind in der Umsetzung schrittweise abzuarbeiten.
- Die Umsetzung der Einzelmaßnahmen muss in zeitlich und räumlich gestaffelten Schwerpunktbereichen erfolgen. Eine Fortschreibung ist vorzunehmen.

2. Handlungsfeld: Einzelhandel / Dienstleistung

- Ansiedlung von Handelsbetrieben im Kompaktierungsbereich.
- Nutzung von Leerständen. Die im Rahmen des URBAN-Programmes initiierte „Leerstandsbörse“ kann hierbei als Grundlage dienen, sollte aber darüber hinaus als festes Element in die kommunale Entwicklung übernommen werden. Ergänzend soll ein regelmäßiges städtebauliches Monitoring der Potentialflächen einen genauen Überblick über vorhandene Flächenpotentiale bieten (übertragbar und gültig für alle Nutzungen und Flächentypen, d.h. Ladenlokale, Wohnungsleerstände, Brachflächen etc.).
- Gemeinsames Marketing / Werbeauftritt des innerstädtischen Einzelhandels.
- Gestaltungsempfehlungen/-vorschriften von Geschäftsauslagen, Werbeträgern etc.
- Keine Förderung der Neuansiedlung von Geschäften außerhalb des Kompaktierungsbereichs.
- Geschäftsstraßenmanagement.
- BID.
- Citymanagement.

Um die Kompaktierung zu unterstützen sollen über die Bereitstellung von **Umszugshilfen bei Geschäftsverlagerung** in den Kompaktierungsbereich **Anreize geschaffen** werden (vgl. Existenzgründungsprogramme im Rahmen der URBAN-Förderung in Ludwigshafen, Auflage kommunaler Programme). Gleiches gilt für die Unterstützung von Neuansiedlungen im räumlich festgelegten Fördergebiet.

Die Etablierung eines besseren qualitativen Angebotes im gesamten Kompaktierungsbereich steht im Vordergrund.

Die Möglichkeit der flankierenden städtebaulichen Steuerung über die Änderung der Bebauungspläne hinsichtlich in bestimmten Citylagen zulässigen Nutzungen ist zu prüfen (vgl. Kapitel 7: Instrumente):

Kompaktierungsbereich City-Nord sowie Ludwigsstraße: Ausschluss von Postenwareverkaufsmärkten (d.h. 1-Euro-Shops) sowie Call- und Sexshops.

Die **Etablierung von Zwischennutzungen** (temporäre Ausstellungen, attraktive Werbegestaltungen o.ä.) in leerstehenden Geschäftsräumen trägt zur Minderung negativer Ausstrahlung von ungenutzten Flächen auf den Standort (bedingt durch Funktionsverlust und Leerstand) bei. Zwischennutzungen stellen eine zeitlich befristete Gestaltungs- und Nutzungsalternative dar, d.h. sie füllen die vorübergehende ‚Nutzungslosigkeit‘ einer Fläche zwischen zwei langfristigen Nutzungen aus. Attraktive Zwischenlösungen können darüber hinaus das **Image** des Standorts **positiv stärken** und somit als **mögliche Impulsgeber** anzustrebender Nutzungsalternativen fungieren.

Grundsätzlich ist festzuhalten, dass eine attraktive Zwischennutzung bzw. ansprechende (Schaufenster-)Gestaltung leerstehender Geschäfte weniger negative Aus-

strahlungswirkung besitzt als eine Aufreihung von Billiganbietern, die das Image des Einkaufsstandortes erheblich schädigen.

Weiter ist die strukturelle Voraussetzung zur Ansiedlung von Einzelhandelsgeschäften zu verbessern. Im Einzelfall zu prüfen ist das Angebot an adäquaten Räumen bzw. Geschäftsgrößen für die Etablierung der geforderten Angebotsqualität.

3. Handlungsfeld: Gastronomie

- Unterstützung der Ansiedlung von Gastronomiebetrieben in den dargestellten Fördergebieten.
- Insbesondere Förderung der Gastronomie im Straßenraum.
- Nutzung der durch Kompaktierungsbestrebungen ggf. resultierenden Leerstände.

Um die Verbesserung des gastronomischen Angebotes zu unterstützen sollen über die Bereitstellung von **Umzugshilfen bei Verlagerung** in die definierten Schwerpunktbereiche **Anreize geschaffen** werden (vgl. Existenzgründungsprogramme im Rahmen der URBAN-Förderung in Ludwigshafen, Auflage kommunaler Programme). Gleiches gilt für die Unterstützung von Neuansiedlungen im räumlich festgelegten Fördergebiet.

Die Etablierung saisonaler bzw. temporäre Gastronomieangebote ist ebenfalls denkbar (z.B. für „Gelbes Haus“; Konzept der „100-Tage-Bar“ vergleichbar Konzept Kaiserslautern).

4. Handlungsfeld: Kultur

- Stabilisierung und Erhalt der Bandbreite kultureller Einrichtungen.
- Förderung der Neuansiedlung in Ergänzung des vorhandenen Angebotes je nach Bedarf, allerdings vorwiegend in dem im Rahmen der Zielsetzung definierten Schwerpunktbereich.
- Etablierung einer kulturellen Ankernutzung am Rhein. Bestehende (historische) Gebäudesubstanzen, insbesondere die Werfthallen sollten in möglichen Konzeptüberlegungen berücksichtigt werden. Neben Um- und Neubau geeigneter Potentiale ist die Ergänzung durch die Verlagerung des Museumsschiffs in diesen Bereich oder vergleichbare Maßnahmen (Verknüpfung mit dem Element Wasser) denkbar.
- Vernetzung der Einrichtungen durch eine übersichtliche und einheitliche Beschilderung im gesamten Innenstadtbereich sowie Entwicklung einer ganzheitlichen Vermarktungs- / Werbestrategie des kulturellen Schwerpunkts Ludwigshafens.
- Stärkung der Präsenz im Außenraum / Außenraumbespielung. Dies kann integriert in das Werbekonzept erfolgen oder zusätzlich über die Veranstaltung kultureller Events und Aktionen im Innenstadtbereich.

- Verknüpfung der kulturellen Einrichtungen über die Freiraumschiene („Boulevard“) (Gestaltung von Themenwegen und Einbindung in das Beschilderungskonzept).
- Einzelmaßnahmen wie die mögliche Verlagerung des Stadtmuseum (potentielle Ankernutzung am Rhein als „Ausgangspunkt“ der Stadtgeschichte) als Nachnutzungsmöglichkeit leerstehender Potentialflächen sind zu prüfen.
- Bessere Vermarktung des verfügbaren Angebotes über eine gemeinsame / zentrale Informationsplattform, damit Interessierte die Vielfalt des Angebotes auf einen Blick (Gesamtüberblick) wahrnehmen können.
- Durchführung von unverwechselbaren, authentischen Veranstaltungen zur Erhöhung der Individualität des Angebotes.

5. Handlungsfeld: Nahversorgung

- Gewährleistung und Sicherung des Nahversorgungsangebotes in der Innenstadt. Eine funktionierende Nahversorgung ist bedeutend für die Lebensqualität, da nicht alle Bevölkerungsgruppen mobil sind um für den täglichen Bedarf große Distanzen zurücklegen zu können.
- Schwerpunkt für die Nahversorgung bildet auch der „Südpol“. Die Ansiedlung zusätzlicher stadtteilbezogener Funktionen (Lebensmittel, Frischezentrum, Stadtteilmarkt, Bürgerzentrum) ist schwerpunktmäßig im festgelegten Bereich anzustreben. Die räumliche zentrale Lage im Betrachtungsraum gewährleistet eine gute Erreichbarkeit.
- Die Walzmühle bietet das Umgestaltungspotential zum Nahversorgungsschwerpunkt, der über die Quartiersebene hinausgeht und Funktionen der Versorgung des ganzen Innenstadtbereichs inklusive Rheinufer-Süd mit übernehmen kann und ist hinsichtlich dieser Funktion zu stärken.

6. Handlungsfeld: Bildung

- In Ergänzung zur Nahversorgungsfunktion ist im räumlich definierten Bereich die Ansiedlung bildungsorientierter Nutzungen vorgesehen (Nachnutzungsoption Einzelhandel). Grundlage bildet die Akkumulation von Bildungseinrichtungen im Umfeld des Fördergebietes sowie eine Vielzahl an Potentialflächen, die durch aktuelle und noch zu erwartende strukturelle Veränderungen zur Verfügung stehen oder stehen werden.
- Verlagerungen bestehender Einrichtungen (Auslagerungsüberlegung VHS aus Bürgerhof) aus anderen Bereichen sollen – wenn überhaupt – in den abgegrenzten Schwerpunktbereich erfolgen. Die Nachnutzung leerstehender Potentiale, die sich ggf. durch die Kompaktierung ergeben, ist anzustreben.

- **Anstoß: Leuchtturm „Bildung“**

In Ergänzung und als Funktionsimpuls für den gesamten südlichen Innenstadtraum wird ein Schwerpunktbereich „Bildung & Wissenschaft“ angestoßen. Ein Masterplan soll diese Vision vertiefen. Der Masterplan umfasst den Bereich „Südpol“ sowie den nördlichen Teil des Rheinufer Süds. Anknüpfungen bilden umgesetzte Projekte, vorhandene Institutionen (Ostasieninstitut, Ernst-Bloch-Zentrum) sowie weitere Entwicklungsbestrebungen in diesem Bereich (Medienkompetenzzentrum Tortenschachtel), die im Rahmen des Masterplans ganzheitlich als Funktionsschwerpunkt (Cluster) gestärkt und umgesetzt werden sollen. Um selbstgeschaffene Standortkonkurrenzen zu vermeiden (Technologiepark „Franz-Zang-Straße“), muss eine Abstimmung des Nutzungsangebotes mit bestehenden Standorten erfolgen (Ausbau und Ergänzung statt Konkurrenzen).

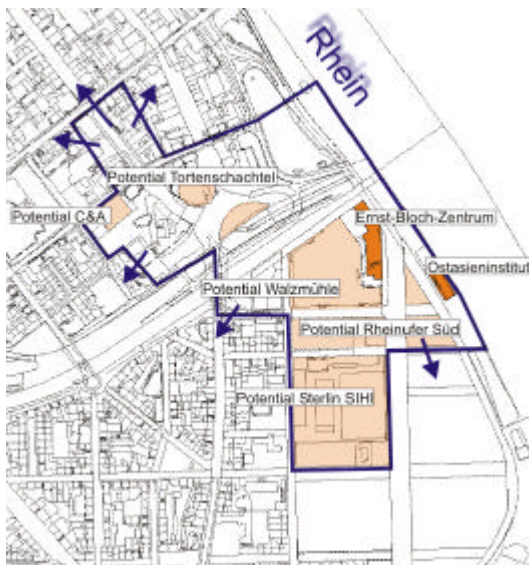


Abb. 15:

Abgrenzung Masterplan „Bildung & Wissenschaft“

7. Handlungsfeld: Wohnen

- Maßnahmen in Blöcken mit einem Wohnungsleerstand von über 15%, in Abhängigkeit von den Ursachen (schlechte Ausstattung bzw. Wohnungsfeldmängel) zu definieren.
- Gebäudesanierung in Blöcken bei hohem Anteil von Wohnungen mit schlechter Ausstattung.
- Identifizierung und Profilierung kleinräumiger Wohn- und Lebensstilmilieus auf Innenstadtebene (Betrachtungsraum):

Die auf gesamtstädtischer Ebene angeregte Untersuchung von Wohn- und Lebensstilmilieus in Ludwigshafen spielt kleinräumig für den Betrachtungsraum Innenstadt eine herausragende Rolle. Die Etablierung eines diversifizierten urbanen Netzes ist deshalb von hoher Bedeutung für die Entwicklung des Standorts und stellt neben der Handelskompaktierung den Hauptansatz des Stadtumbaus dar.

Bestimmte Wohnungen / Wohngegenden ziehen bestimmte Lebensstile an und stoßen andere ab. Durch Prozesse der Einwanderung, sozialen Schließung und Segregation können bestimmte Lebensstilgruppen einzelne Stadtquartiere prägen.³⁰

Im abgegrenzten Betrachtungsraum Innenstadt Ludwigshafen lassen sich folgende Milieus bzw. Wohnpole definieren und lokalisieren:

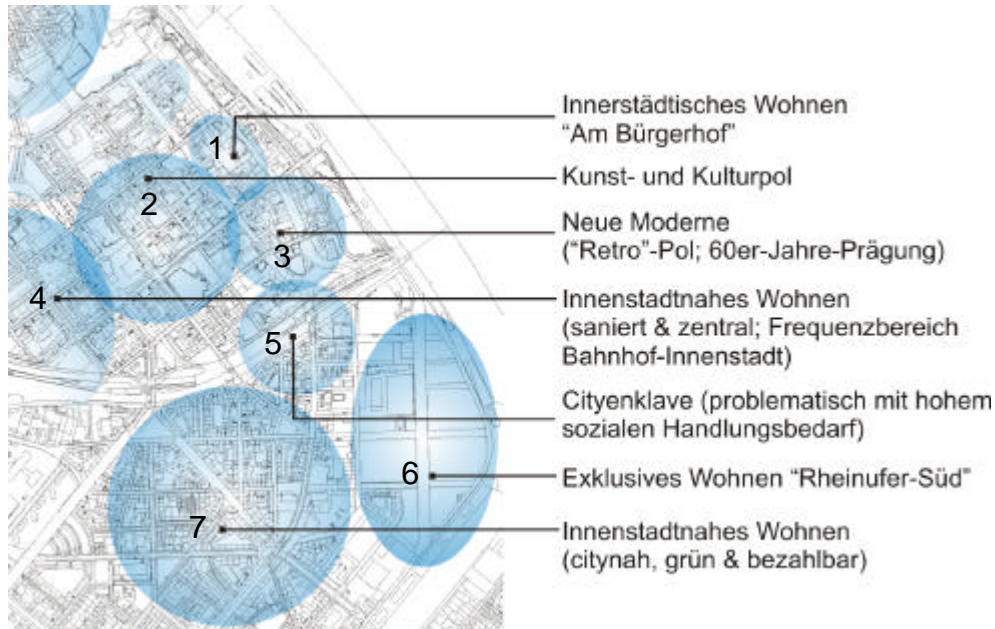


Abb. 16: Identifikation unterschiedlicher Wohnmilieus

Die Einteilung erfolgt nach den vor Ort vorzufindenden Prägungen und Charakteristika, die sich aus vorhandener Architektur, Nutzung oder sonstigen Rahmenbedingungen ableiten lassen:

1 Innerstädtisches Wohnen am Bürgerhof

⇒ Bildung einer attraktiven „Adresse“ urbaner Wohnqualität im Zentrum; hier liegt der Fokus in erster Linie auf der Wohnumfeldgestaltung / Blockinnenbereich. Zielgruppe: alle Altersklassen; v.a. 1-2 Personenhaushalte.

2 Kunst- und Kulturpol

⇒ Intellektuell geprägtes Umfeld mit Charme (Museum, Pfalzbau, Philharmonie, Cafédrale, Galerie); gute Ansätze (Wohnungsneubau Lutherplatz), attraktive Leerstände als potentielle Wohnflächen. Zielgruppe für Neuansiedlung: „Bildungsbürgertum“.

3 Neue Moderne

⇒ Betonung und Herausstellung der 60er-Jahre Charakteristika (vorhandene Fassaden und Gebäudestrukturen); anspruchsvolles Wohnen mit Stil. Zielgruppe: gemischt, das Angebot spricht vorwiegend junge Klientel an.

³⁰ Vgl. Steinebach/Feser/Müller (2005): StadtTechnopole Kaiserslautern. Stadtentwicklungskonzeption. Kaiserslautern.

4 Innerstädtisches Wohnen

Gemischtes zentrumsnahes Wohngebiet, kurze Wege und gute Erreichbarkeit, sozialer Wohnungsbau, bezahlbarer Wohnraum für alle Bewohnergruppen. Zielgruppe: gemischt (Familien, Junges Wohnen, Studentisches Wohnen etc.).

5 Cityenklave

Prägung durch Wohnhochhäuser, angespannte soziale Situation steht im Fokus der Maßnahmenableitung. Zielgruppe: sozial durchmischte Bewohnergruppe zur sozialen Stabilisierung.

6 Exklusives Wohnen

Attraktives und gehobenes Wohnen am Wasser; citynah und exklusiv. Zielgruppe: gehobene Klientel, junge Familien.

7 Innenstadtnahes Wohnen

Citynah und gute Erreichbarkeit; gewachsene Baustruktur und ruhiges Wohnumfeld. Bezahlbarer Wohnraum in attraktiver Bestandslage für alle Bevölkerungsgruppen. Zielgruppe: durch entsprechende Sanierung und Ausbau der Wohnungen sollen v.a. junge Familien und Paare angesprochen werden. Die soziale Stabilisierung und Modernisierung steht im Vordergrund um der derzeit fortschreitenden Negativentwicklung entgegenzuwirken.

Um die unterschiedlich geprägten Wohnquartiere zu stärken, gilt es für die einzelnen Milieus – aufbauend auf vorhandenen Prägungen (Kulturviertel, innerstädtisches Wohnen etc.) individuelle Handlungs- und Maßnahmenkonzepte abzustimmen (vgl. Kapitel 6.3).

Häufig sind das Wohnumfeld und damit die Lage der Wohnung und das Image des jeweiligen Wohnquartiers ausschlaggebender für die Wahl der Wohnungen als deren Ausstattung an sich.

6.2 Ableitung von Maßnahmen

Im Maßnahmenplan erfolgt die räumliche Verortung der wichtigsten aus der Analyse bzw. Handlungsfeldern abgeleiteten Maßnahmenschwerpunkte sowie eine zeitliche Einordnung entsprechend ihrer Umsetzungspriorität.

6.2.1 Innenstadtentwicklung über Leitprojekte

Der Stadtbau ist über Leitprojekte zu leisten, abgeleitet aus den unterschiedlichen Handlungsfeldern, die im Rahmen der Innenstadtentwicklung prioritär anzugehen sind. Die Stadtbauprojekte sind als Initialvorhaben zu konzipieren. Die Umsetzung der ganzheitlichen Konzeption ‚Entwicklungskonzept Innenstadt‘ wird über diese Leitprojekte an für die Kernstadtentwicklung entscheidenden Punkten angestoßen. Die Kooperation mit Privaten in Form von Private-Public-Partnership (PPP) ist wesentlich (Umstrategie vgl. Kapitel 6.3 als grundlegendes Prinzip).

Leitprojekte definieren sich durch ihre **besondere Bedeutung für den Entwicklungsprozess** in der **Innenstadt** und ihre Impuls- bzw. Anstoßfunktion.

Leitprojekte:

Fokus Gestalt / Öffentlicher Raum

- 1. Entree Rhein: Kaiser-Wilhelm-Straße („3 Städte, 3 Plätze“)**
- 2. Gestalterische Neuordnung / Neuorientierung der City Möblierung und Beleuchtung**
- 3. Gestaltkonzept Öffentlicher Raum**

Fokus Einzelhandel / Dienstleistung / Gastronomie

4. Projekt Innenstadtgelenk – Bismarckstraße

⇒ Stärkung der Funktionen (Priorität Handel) am sogenannten Innenstadtgelenk, hierbei v.a. Förderung von Neuansiedlung Schwerpunkt Einzelhandel; Bestrebungen zur Anhebung der Angebotsqualität.

⇒ Nachnutzungskonzept Bismarckzentrum auch für den Food-Court-Bereich.

⇒ Gestaltung / Umstrukturierung der Bahnhofstraße mindestens im Abschnitt zwischen Bismarckstraße und Rheinuferstraße (Alternative Entwurfsvorschläge Stadt Ludwigshafen, Bereich Verkehrsplanung).

⇒ Quantitative Erfassung und Untersuchung der Kompaktierungspotentiale in der nördlichen Bismarckstraße.

⇒ Gestalterische Aufwertung Kreuzungssituation Bahnhofstraße / Bismarckstraße (optische Betonung der Hauptachsen, hierbei ‚Umlenkung‘ zum Rhein, Betonung / Markierung des Gelenks ⇒ Blickachse Rhein Richtung Fußgängerzone).

⇒ Einzelhandelsuntersuchungen (Schwerpunkt obere Bismarckstraße).

⇒ Ermittlung von Restriktionen / Erarbeitung von Lösungsansätzen zur Behebung baulicher Restriktionen in der Entwicklung zur 1a-Lage (Schwerpunkt obere Bismarckstraße, insbesondere Ostseite).

5. Konzeption Ludwigstraße – BID

⇒ Pilotprojekt Business Improvement District (BID) mindestens im Teilabschnitt 1 „Mittlere und Südliche Ludwigstraße“.

Projektansatz: In Anlehnung an vorhandene Bauwerke im Stil der 60er-Jahre (Union-Kino inkl. Wohnfassade, Corso-Kino, etc.) und unter der Direktive der Schaffung von Alleinstellungsmerkmalen für Ludwigshafen wird die Umgestaltung unter dem Motto „Stadtgeschichte erzählen“ angestrebt. Maßnahmen für Wiedernutzung leerstehender Einheiten sowie Sanierungsmaßnahmen (Fassade) und Gestaltungselemente des öffentlichen Raumes erfolgen in Anlehnung an die Retro-Idee.

⇒ Initiierung eines Business Improvement District (BID) Ludwigsplatz.

⇒ Behebung von Leerständen im Einzelhandel; Nach-/Neunutzungskonzepte einzelner Gebäudekomplexe, hierbei insbesondere ‚Union-Kino‘ und ‚Deutsche-Bank-Passage‘.

⇒ Umgestaltung des öffentlichen Raumes: Umsetzung des Maßnahmenkonzepts der Gruppe S im öffentlichen Raum in.

6. Entwicklung Gastronomie am Rheinufer (Gelbes Haus)

Fokus Wohnen**7. Wohnen am Lutherplatz**

- ⇒ Umnutzungskonzeption & Umbau Stadthaus.
- ⇒ Flankierende Maßnahmen im Öffentlichen & Privaten Raum.

8. Vorbereitende Untersuchungen im Quartier Mundenheimer Straße

- ⇒ Verbesserung der Wohn- und Gebäudestruktur durch Modernisierung des Wohnungsbestandes. Hierbei Anpassung der Ausstattung und Wohnungsgrundrisse an heutige Bedürfnisse.
- ⇒ Parallel Durchführung von Maßnahmen zur Wohnumfeldverbesserung sowohl im öffentlich Raum (verkehrsberuhigende Maßnahmen, Umgestaltung des Straßenraumes Mundenheimer Straße) als auch Gestaltungs- und Entsiegelungsmaßnahmen im Blockinnenbereich.

9. Vertiefende städtebauliche Untersuchung der Wohnmilieus**Fokus Kultur****10. Kulturachse südliche Innenstadt.**

- ⇒ Stärkung der thematischen und strukturellen Vernetzung der kulturellen Einrichtungen in der Innenstadt über Leitsysteme, Verbesserung der Beschilderung, etc.

11. Kulturachse Kaiser-Wilhelm-Straße – Zollhofhafen/Rheinufer (inklusive Stadtbibliothek und Werfthalle 1).**Fokus Verkehr****12. Umbau Rheinufer / Zollhofstraße**

- ⇒ Ausbau der Rheinuferstraße zum Boulevard mindestens im nördlichen Teilabschnitt.
- ⇒ Verbesserung der Querungsmöglichkeiten Rheinufer- / Zollhofstraße (über die gesamte Länge, insbesondere aber im Bereich Zollhofhafen) zur Gewährleistung der Erreichbarkeit Rhein / Uferbereich mindestens im Bereich der Querachsen zum Rhein (Bahnhofstraße, Kaiser-Wilhelm-Straße, Lichtenberger Ufer).

13. Ausbau Bahnhofstraße / Anbindung Einkaufszentrum

- ⇒ Verkehrsreduzierter Ausbau mindestens im Bereich zwischen Bismarckstraße und Zollhofhafen. Hierbei Schwerpunkt auf fußläufige Verbindung (Stichwort: Fußgängerboulevard ⇒ Prüfoption).

14. Umbau / Umgestaltung der Mundenheimer-Straße

6.2.2 Sonstige Maßnahmen

1. Stadtumbau

⇒ *Definition: hohe Problemdichte durch erhebliche funktionale und strukturelle Mängel in den Bereichen Bevölkerung, Wirtschaft, Städtebau, Wohnungswesen liegen bereits vor.*

⇒ *Konsequenz: Ausweisung als Stadtumbaugebiet, u.U. mit Schwerpunktbereichen unterschiedlicher Prioritäten.*

(Verweis: Gebietsabgrenzung und weitere Ausführungen zum Städtebauförderprogramm Stadtumbau West vgl. Kapitel 7: Instrumente)

Exkurs

Abgeleitet aus dem Entwicklungskonzept wird für das abgegrenzte Gebiet ein Stadtumbaugebiet gem. § 171b BauGB vorgeschlagen.

Die Gebietsabgrenzung wird so gewählt, dass die einzelnen Handlungsschritte als Gesamtmaßnahme zweckmäßig durchgeführt werden können und städtebaulich-funktionale Zusammenhänge im Programmgebiet berücksichtigt, kleinräumige, stadtteilprägende Problemgebiete sowie vorhandene Potentialflächen und sonstige Ressourcen räumlich einbezogen werden.

Die Stadt legt das Gebiet, in dem Stadtumbaumaßnahmen durchgeführt werden sollen, durch Beschluss als Stadtumbaugebiet fest (Abgrenzung vgl. Kapitel 7.1).

Im Rahmen des Entwicklungskonzepts Innenstadt Ludwigshafen sollen im Rahmen des Programms vorrangig folgende Ziele und daraus abgeleitete Maßnahmen (nachfolgend benannt und konkretisiert) gefördert und umgesetzt werden:

- Funktionale Umstrukturierung bzw. Entwicklung funktionaler Schwerpunktbereichen,
- Stärkung des Geschäftsstandortes,
- Attraktivierung des Wohnstandorts Innenstadt,
- Sicherung und Angebot eines ausreichenden Angebots an preiswerten, aber qualitätsvollen Wohnungen,
- Umgang mit Leerständen in der Innenstadt bedingt durch Funktions- und Bevölkerungsverluste (Nachnutzung, Umnutzung, Zwischennutzung),
- Gestalterische Aufwertung des öffentlichen Raumes,
- Flankierende Maßnahmen zur sozialen Stabilisierung.

2. Städtebauliche Untersuchung zur Feststellung von Sanierungsbedarf

Zur Behebung von Mängeln im privaten Wohnungsbestand sowie im privaten Wohnumfeld (funktionale und gestalterische Mängel) und zur Durchführung von **Sanierungsmaßnahmen privater Wohngebäude** wird in räumlich definierten Bereichen (kleinräumig) die Durchführung einer städtebaulichen Untersuchung mit dem Ziel der Feststellung von Sanierungs- und Umbaubebedarfen angestrebt. Hierbei vorrangig in den Bereichen

- Lutherstraße,
- Quartier Mundenheimer Straße / Innenstadt Süd.

Die Untersuchung umfasst darüber hinaus gemischt genutzte Gebäude, Büro- und Geschäftsgebäuden, Sondernutzungen (z.B. öffentliche Einrichtungen) sowie die dazu gehörigen Grundstücke.

3. Sonstige Maßnahmen im Öffentlichen Raum / Gestalt

Anmerkung: Auch für Maßnahmen im öffentlichen Raum wird der Grundsatz des PPP postuliert, d.h. die öffentliche Hand soll prioritär in Kooperation mit privaten Initiativen / Investitionen aktiv werden.

Umsetzung des **Maßnahmenkonzepts** Öffentlicher Raum:

- Material- und Designhandbuch,
- Lichtmasterplan (Beleuchtungskonzept),
- Beschilderungskonzept / Orientierung,
- Fassadenhandbuch,
- Public-Design-Konzept.

Folgende Maßnahmen zur Attraktivierung und Gestaltung des öffentlichen Raumes sind von Bedeutung:

- Behebung der Übermöblierung im Öffentlichen Raum .
- Gestalterische Neuordnung der Citymöblierung, vorrangig in den Bereichen **südliche Ludwigstraße und nördliche Bismarckstraße**.
- Gestalterische Aufwertung / Neuordnung des **Kreuzungsbereichs Bismarckstraße / Bahnhofstraße** (Innenstadtgelenk).
- Umbau und Umgestaltung der **Kaiser-Wilhelm-Straße im Teilabschnitt 1** zwischen Bismarckstraße und Rheinuferpromenade.

Konkret: Straßenraumgestaltung/-querschnitt, Grün und Ausstattung, Erneuerungsmaßnahmen Straßenbahntrasse; behindertengerechter Ausbau der Haltestellen, Gestaltung des Entree-Bereichs am Rhein (Auftakt Rheinpromenade, Endpunkt Sichtachse Kaiser-Wilhelm-Straße).
- Umbau und Umgestaltung der **Kaiser-Wilhelm-Straße im Teilabschnitt 2** zwischen Bismarckstraße und Heinigstraße.

Konkret: Straßenraumgestaltung/-querschnitt, Grün und Ausstattung.
- Gestalterische Aufwertung stadtbildprägender **“Landmarks” (Hochhäuser)** durch Fassadengestaltung, Farb- und Beleuchtungskonzepte. Primär: Rathauscenter, Hochhaus Zollhofstraße, Hochhaus Otto-Stabel-Straße.
- Umgestaltung der **mittleren Bismarckstraße**, hierbei schwerpunktmäßig Neugestaltung der City-Möblierung (vgl. Public-Design-Konzept). Die Gestaltung / Umgestaltung des Straßenprofils ist in Abhängigkeit zur verkehrlichen Entwicklung zu stellen.

- Umgestaltung der **Rheinufer- / Zollhofstraße**
Umbau zum Boulevard. Zusätzlich gestalterische Aufwertung der städtebaulichen Rückseiten entlang der Achsen (durch bauliche Umgestaltung, Öffnung, Begrünung). Darüber hinaus Attraktivierung / gestalterische und funktionale Aufwertung der Übergänge (zum Parkhaus Zollhofhafen) und Passagen (zur Ludwigsstraße).
- Umgestaltung des **Umfelds Rathauscenter** (Handlungsbedarf Wasserbecken, Möblierung, Strukturierung) sowie Aufwertung der Eingangsbereiche Rathauscenter und U-Bahnstation.
- (Weiter)Entwicklung der Stadtraumqualität **Ludwigsplatz**.
- Entwicklung eines vernetzten Konzeptes aus begrüntem Straßenräumen, attraktiven Plätzen und öffentlichen Grünflächen entlang der **“Freiraumdiagonale”**.
- Weiterführung und Gestaltung der **Uferpromenade** vom Lichtenberger Ufer bis zum Zollhofhafen (Umgestaltung des Verbindungsstücks).

4. Unterstützung Neuansiedlungen des Einzelhandels im räumlich festgelegten Kompaktierungsbereich

Förderung der Maßnahmen über URBAN II bzw. URBAN-Folgeprogramme. Die Förderfähigkeit soll sich primär auf die Begünstigung von Investitionen für Neugründungen oder Verlagerungen in den Kompaktierungsbereich konzentrieren. Darüber hinaus ist die Förderfähigkeit durch kommunale Programme (Neuaufgabe; Innenstadtentwicklungsfonds o.ä.) zu prüfen.

Steuerung der Nutzung außerhalb des Kompaktierungsbereichs sollte über Änderung der Bebauungspläne (vgl. Instrumente) erfolgen.

5. Förderung der Neuansiedlung von Gastronomiebetrieben in den festgelegten Schwerpunktbereichen

Schwerpunktbereiche:

- Ludwigsplatz (Einzelhandelsbezogenes Gastronomieangebot)
- Kaiser-Wilhelm-Straße (‘Dinner’-Gastronomie / Restaurants)
- Südliche Ludwigsstraße (Kneipen / Schwerpunkt “Retro” - 60er Jahre Gastronomie ⇒ vgl. PPP-Projekt Ludwigsstraße)
- Berliner Platz (Abendgastronomie / Pendlerversorgung ÖPNV-Knotenpunkte)

Die Förderung erfolgt über URBAN II bzw. URBAN-Folgeprogramme. Förderfähig sind Investitionen für Neugründungen, Verlagerungen (in die definierten Schwerpunktbereiche), Modernisierung und Maßnahmen zur Bestandssicherung der Gastronomiebetriebe. Darüber hinaus ist die Förderfähigkeit durch kommunale Programme (Neuaufgabe; Innenstadtentwicklungsfonds o.ä.) zu prüfen.

6. Sonstige Verkehrliche Maßnahmen

Kurzfristige verkehrliche Maßnahmen sind nur in begrenztem Umfang möglich, da bei einschneidenden Maßnahmen erhebliche planerische Vorlaufzeiten anzusetzen

zen sind. Zudem stehen verkehrliche Maßnahmen auch in Abhängigkeit zur Zollhofhafenentwicklung und den Nutzungsänderungen im Innenstadtbereich.

Ergänzende verkehrliche Maßnahmen sind die **Öffnung/Drehung von Einbahnstraßen**, der **Straßenrückbau** durch Verzicht auf entbehrliche Fahrspuren/Verkehrsflächen oder die **Freigabe bisher gesperrter Bereiche** für den Individualverkehr tragen zur Schaffung von Gestaltungsspielräumen hinsichtlich Straßenquerschnitt und Aufenthaltsqualität sowie zur besseren Erreichbarkeit für den Individualverkehr bei. Entsprechende Maßnahmen gilt es im Rahmen einer verkehrlichen Untersuchung abzuarbeiten und hinsichtlich der anfallenden Kosten zu bewerten und zu diskutieren. Die Durchführung von Probestadien ist sinnvoll.

7. Weitere Maßnahmen

1. Citymanagement

2. Leerstandsmanagement / Städtebauliches Monitoring zur Erfassung von Leerständen

3. Prüfoption Bürgerhof

Potentielle Bereiche zur Attraktivierung des Wohnumfelds (vorbehaltlich genauerer Untersuchungen auf Blockebene). Hierbei

- Aufwertung durch Umgestaltung der öffentlich gewidmeten Flächen (Entsiegelung, Begrünungsmaßnahmen etc.),
- Erhöhung privater Rückzugsmöglichkeiten (Funktionsschwerpunkt: Verweilen / Ruhe),
- Mögliche Minderung erheblicher Nutzungskonflikte durch Schließung des Parkhaus Bürgerhof (langfristige Überlegung) und Abriss der Gebäudestruktur, alternative Bebauung (Schwerpunkt Handel, Wohnen in den oberen Geschossen).

4. Untersuchung Paulanerpassage

Erarbeitung eines Gestaltungs- und Nutzungskonzeptes für den Blockinnenbereich, in jedem Fall sind Attraktivierungsmaßnahmen der öffentlich gewidmeten Flächen durchzuführen (Entsiegelung, Begrünungsmaßnahmen). Leerstehende Flächenpotentiale sind bedarfsgerecht umzubauen (Umnutzung Wohnen, Einzelhandel o.ä. denkbar, ggf. Abriss / Entkernung).

5. Stabilisierung Südpol

- Entwicklung alternativer Nutzungskonzepte für die **Walzmühle** mit Fokus auf dem Ausbau als **Versorgungsschwerpunkt** durch Ergänzung / Erweiterung des vorhandenen Angebotes,
- Stärkung / Förderung **schulaffiner Nutzungen** (in Anlehnung an die bestehende Akkumulation von Bildungseinrichtungen), hierfür primär Nutzung vorhandener Flächenpotentiale,
- In Abhängigkeit zur Entwicklung der Wohnbaulandnachfrage / Wohnbauentwicklung am Rheinufer Süd: Erstellung eines **Masterplan Innenstadt Süd** zur Etablierung eines Dienstleistungs-/Bildungszentrums.

6.2.3 Zeitliche Einordnung und Kostenübersicht

Im Hinblick auf Abwägung und Prioritätensetzung durch die Stadt Ludwigshafen: Vorschlag zur idealtypischen Verteilung der Maßnahmen (im Hinblick auf eine Realisierungsdauer bis 2015); ggf. anzupassen.

| Maßnahmen | Zeitliche Einordnung | | | | | | | | | |
|-----------|----------------------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|
| | 2006 | 2007 | 2008 | 2009 | 2010 | 2011 | 2012 | 2013 | 2014 | 2015 |

| | | | | | | | | | | |
|-------------------|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|
| Stadtumbau | | | | | | | | | | |
|-------------------|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|

| | |
|---|--|
| Vorbereitende Untersuchungen für mögliche Stadtumbauprojekte | |
|---|--|

Gestalt / Öffentlicher Raum:

Leitprojekte

| | | | | | | | | | | |
|---|-----------|-----------|-----------|----------|----------|----------|----------|----------|----------|----------|
| Entrée Rhein - Kaiser-Wilhelm-Straße ("3 Städte, 3 Plätze"): Planung, Realisierung, | € 25.000 | € 25.000 | | | | | | | | |
| Herstellung öffentlicher Verkehrsflächen / Einbauten | | € 250.000 | | | | | | | | |
| Herstellung der Rheinuferpromenade / Grünflächen (Kosten s. Herstellung Promenade am Lichtenberger Ufer bis Zollhofhafen) | | | | | | | | | | |
| Gestalterische Neuordnung City Möblierung | | | | | | | | | | |
| hierbei: Übermöblierung entfernen, Zeitgemäße Ausstattung, Neuer Gestaltungskanon | | | | | | | | | | |
| 1. Fokus: Südliche Bismarckstraße von Kaiser-Wilhelm-Straße bis Wredestraße | € 200.000 | | | | | | | | | |
| 2. Fokus: Schwerpunkt mittlere / südliche Ludwigstraße (Berliner Platz bis Bahnhofstraße) | | € 180.000 | | | | | | | | |
| 3. Fokus: Nördliche Bismarckstraße vom Rathauscenter bis Bahnhofstraße | | € 210.000 | | | | | | | | |
| 4. Fokus: Mittlere Bismarckstraße von Bahnhofstraße bis Kaisers-Wilhelm-Straße | | | € 200.000 | | | | | | | |
| Gestaltkonzept öffentlicher Raum | | | | | | | | | | |
| 1. Material- und Designhandbuch (Public-Design-Konzept für öffentlichen Raum sowie privater Gestaltungselemente im öffentlichen Raum) | | € 25.000 | | | | | | | | |
| 2. Beleuchtungskonzept (Lichtmasterplan), Landmarks | | € 25.000 | | | | | | | | |
| 3. Umsetzung Lichtmasterplan | | € 50.000 | € 50.000 | € 50.000 | € 25.000 | € 25.000 | € 25.000 | € 25.000 | € 25.000 | € 25.000 |
| 4. Beschilderungskonzept, Einrichtung von Themenwegen (Beschilderung): Kultur, 'Wege zum Rhein', Institutionen, Einkaufsinnenstadt | | | € 10.000 | € 20.000 | € 20.000 | | | | | |

Weitere Projekte:

| | | | | | | | | | | |
|--|--|----------|-----------|--|-----------|-----------|-----------|--|--|--|
| Fassadenhandbuch zur Gestaltungsverbesserung für Gebäude/Fassaden | | € 15.000 | | | | | | | | |
| Gestaltung bedeutender städtebaulicher Eckpunkte | | | | | | | | | | |
| 1. Kreuzungsbereich Bismarckstraße - Bahnhofstraße (abhängig von PPP) | | € 50.000 | € 500.000 | | | | | | | |
| 2.a Rathausplatz, Wasserbecken West, etc. (ohne Brücken), Finanzierung über Soziale Stadt | | | | | | | | | | |
| 2.b Rathausplatz, Wasserbecken Ost | | | | | € 850.000 | € 850.000 | | | | |
| 2.c Wasserbecken Nord | | | | | | | € 300.000 | | | |
| 3. Kaiser-Wilhelm-Straße (inklusive verkehrlicher Maßnahmen) Finanzierung GVFG und Ausbaubeiträge | | | | | | | | | | |

| | 2006 | 2007 | 2008 | 2009 | 2010 | 2011 | 2012 | 2013 | 2014 | 2015 |
|---|------|-----------|----------|----------|-------------|-----------|-----------|----------|------|------|
| Weiterführung der Uferpromenade vom Lichtenberger Ufer bis zum Zollhofhafen | | | | € 50.000 | € 1.000.000 | | | | | |
| Spielraumkonzept (Planung und Umsetzung) | | € 20.000 | € 20.000 | € 10.000 | € 10.000 | | | | | |
| Attraktives Freiraumkonzept (Freiraumdiagonale) | | | | | | € 100.000 | € 100.000 | € 50.000 | | |
| Neuanlage Partnerschaftsinsel | | € 200.000 | | | | | | | | |

Einzelhandel / Gastronomie / Nutzung:

Leitprojekte

| | | | | | | | | | | |
|--|--|-----------|-----------|-----------|-----------|-----------|-----------|-----------|-----------|-----------|
| Innenstadtgelenk - Bismarckstraße | | | | | | | | | | |
| Planung, Eigentümeraktivierung, Investorensuche, Realisierung | | € 25.000 | € 250.000 | | | | | | | |
| Anpassungsmaßnahmen im Einzelhandelsbereich | | € 150.000 | € 150.000 | € 150.000 | € 100.000 | € 100.000 | € 100.000 | € 100.000 | € 100.000 | € 100.000 |
| Konzeption Ludwigstraße (Gesamtmaßnahme oder Teilabschnitte) / Umsetzung | | € 25.000 | € 200.000 | € 200.000 | | | | | | |
| BID | | € 10.000 | | | | | | | | |
| Entwicklung Rheinufergastronomie | | | | | | | | | | |
| 1. Zollhofhafen | | | | | | | | | | |
| 2. Gelbes Haus | | € 500.000 | | | | | | | | |
| Weitere Projekte: | | | | | | | | | | |
| Maßnahmen zur Verlagerung / Umsiedlung von Betrieben | | € 250.000 | € 250.000 | € 250.000 | € 250.000 | € 200.000 | € 200.000 | € 150.000 | € 150.000 | € 150.000 |

Wohnen:

| | | | | | | | | | | |
|---|--|-----------|-----------|-----------|-----------|-----------|-----------|-----------|-----------|-----------|
| Leitprojekte | | | | | | | | | | |
| Wohnen am Lutherplatz: Planung, Realisierung | | € 500.000 | | | | | | | | |
| Vorbereitende Untersuchungen Quartier Mundenheimerstraße (Soz. Stadt / San.-Gebiet) | | € 80.000 | | | | | | | | |
| Einrichtung Quartiersmanagement Süd | | | € 100.000 | € 100.000 | € 100.000 | € 100.000 | € 100.000 | € 100.000 | € 100.000 | € 100.000 |
| Umsetzung Soziale Stadt-Maßnahmen Süd und Erweiterungsbereich Westend | | | € 500.000 | | € 350.000 | € 350.000 | € 350.000 | € 200.000 | € 200.000 | € 200.000 |
| Untersuchung zur Erweiterung / Änderung des bestehenden SST-Quartiers Westend | | € 30.000 | | | | | | | | |
| Sanierungsmaßnahmen Süd | | | € 200.000 | € 200.000 | € 200.000 | € 200.000 | € 200.000 | € 200.000 | € 200.000 | € 200.000 |
| Vorbereitende Untersuchungen nördliche Innenstadt | | € 120.000 | | | | | | | | |
| Ordnungsmaßnahmen nördliche Innenstadt | | | € 150.000 | € 150.000 | € 150.000 | € 150.000 | € 150.000 | € 150.000 | € 150.000 | € 150.000 |
| Stadtumbaumaßnahmen / PPP-Projekte (Kostenanteile) | | € 250.000 | € 250.000 | € 250.000 | € 250.000 | € 250.000 | € 250.000 | € 200.000 | € 200.000 | € 200.000 |
| Weitere Projekte: | | | | | | | | | | |
| Identifikation, Untersuchung, Fokussierung, Förderung kleinräumiger Wohnmilieus | | € 40.000 | | | | | | | | |

| 2006 | 2007 | 2008 | 2009 | 2010 | 2011 | 2012 | 2013 | 2014 | 2015 |
|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|
|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|

Verkehr:


| Leitprojekte | 2006 | 2007 | 2008 | 2009 | 2010 | 2011 | 2012 | 2013 | 2014 | 2015 |
|---|------|-------------|-------------|------|------|------|------|------|------|------|
| Anpassung und Änderung von Erschließungsanlagen (genannt sind die ca. Kostenanteile der Stadt) | | € 3.500.000 | € 3.500.000 | | | | | | | |
| Umbau Rheinuferstraße / Zollhofstraße (inkl. gestalterischer Maßnahmen), Kosten s.o. | | | | | | | | | | |
| Umbau / Ausbau Bahnhofstraße, Anbindung Einkaufszentrum | | | | | | | | | | |
| Weitere Projekte: | | | | | | | | | | |
| ÖPNV-Haltestelle Ludwigsplatz (Verschiebung), Kosten werden von Investor Zollhofhafen getragen | | | | | | | | | | |

Kultur / Bildung:

| Leitprojekte | 2006 | 2007 | 2008 | 2009 | 2010 | 2011 | 2012 | 2013 | 2014 | 2015 |
|--|------|------|----------|-----------|-----------|-----------|-----------|------|------|------|
| Kulturkonzept südliche Innenstadt | | | € 40.000 | | | | | | | |
| Kulturachse Kaiser-Wilhelm-Straße - Zollhofhafen/Rheinufer | | | | € 300.000 | € 300.000 | € 300.000 | € 300.000 | | | |
| Weitere Projekte: | | | | | | | | | | |
| Erstellung eines Masterplans Innenstadt Süd | | | € 40.000 | | | | | | | |

Sonstige Maßnahmen

| | | | | | | | | | | |
|--|--|-----------|-----------|---------------------------|-----------|-----------|-------------|-----------|-----------|------------|
| Citymarketing / Citymanagement | | € 120.000 | € 120.000 | € 120.000 | € 120.000 | € 120.000 | € 120.000 | € 120.000 | € 120.000 | € 120.000 |
| Wegeverbindungen & Baumaßnahmen: Fokus Modernisierung und Instandhaltung privater Gebäude: | | | | | | | | | | |
| 1. Westseite Ludwigsplatz | | | | | | | € 1.300.000 | | | disponibel |
| 2. Gestaltung der Eingänge Paulanerpassage | | | | (Abhängig vom Rheinblock) | | | € 250.000 | | | disponibel |
| 3. Gestaltung der Eingänge Bürgerhof | | | | (Abhängig vom Rheinblock) | | | € 250.000 | | | disponibel |
| 4. Passage Rathauscenter (Stadtbahnhaltestelle) - Hemshof | | | | (Abhängig vom Rheinblock) | | | € 250.000 | | | disponibel |

€ Kosten je Jahr
 Laufzeit (geschätzt)

6.3 Umsetzung

Um das grundsätzliche Ziel einer hohen und nachhaltigen Qualität der Innenstadt Ludwigshafen im Hinblick auf Nutzung und Funktionalität, Städtebau, Gestaltung, Freiraum und Soziales Gefüge umzusetzen, bedarf es eines ganzheitlichen Stadtumbauansatzes.

Neben den als „Laufende Projektgebiete“ herausgearbeiteten Räumen bzw. Projekten, die sich bereits in der Entwicklung und Umsetzung befinden oder Vorhaben, die lediglich eine begleitende (passive) Entwicklungshaltung seitens der Stadt erfordern, bedarf es vor allem in den definierten Interventionsbereichen einer offensiven Herangehensweise der Stadt zur Umsetzung der Entwicklungsziele.

6.3.1 Aktiv-Strategie „Ludwigshafener Innenstadtoffensive“

Stadtumbau im Bestand erfordert die Förderung und Stärkung profilierter städtischer Strukturen und Qualitäten. Im Rahmen der Analyse hat sich ein großflächiger / flächendeckender Handlungsbedarf abgezeichnet, den die Stadt ganzheitlich kaum alleine aus öffentlichen Mitteln bewältigen kann (kurzfristig). Die ganzheitliche Zielerreichung muss somit über die Umsetzung einzelner Leitprojekte (Teilhausteine des Gesamtkonzeptes) begonnen werden.

Lösungsorientiert ist deshalb an konzeptionell bedeutenden Eckpunkten der Innenstadtentwicklung konkret durch die Initiierung und Umsetzung von PPP-orientierten Leitprojekten / Stadtumbauprojekten anzusetzen und durch diese eine positive Signalwirkung zu erzeugen. Dies bewirkt positive Entwicklungssignale für die gesamte Innenstadtentwicklung und motiviert an anderer Stelle mitwirkungsbe-reite Eigentümer/Investoren/Bewohner zu aktivem Handeln.

Übergeordnetes Ziel ist die **Stärkung und Positionierung** der Stadt Ludwigshafen

- im Rhein-Neckar-Dreieck,
- innerhalb der Rheinpfalz (Stärkung/Herausstellung der Funktion als Oberzentrum) und
- innerhalb des Netzwerkes der Oberzentren in Rheinland-Pfalz.

Die Stadt Ludwigshafen muss auch als Oberzentrum der Rheinpfalz in den Blickpunkt gerückt werden. Zur Etablierung eines stabilen und starken Standorts Ludwigshafen und seiner Positionierung im regionalen Verflechtungsraum ist die Stadt bei der Entwicklung zentraler innerstädtischer Projekte sowie zur wirtschaftlichen und strukturellen Stabilisierung und Aufwertung des Standortes auf die Zusammenarbeit mit privaten Partnern angewiesen.

Es gilt somit eine **ganzheitliche Strategie** (Gesamtstrategie) zu kommunizieren, die neben der Durchführung **öffentlicher Maßnahmen** vor allem einen starken **Fokus auf PPP-organisierte Projekte** legt und auf Zusammenarbeit und Wissens- bzw. Erfahrungsaustausch im Rahmen verschiedener **Interkommunaler Kooperationen** und Netzwerke abzielt. Das Entwicklungskonzept Innenstadt verfolgt diesen Ansatz unter dem Motto der

„Ludwigshafener Innenstadtoffensive!“.

Fokus
„dynamische Stadt“

Strategiedesign:

Die Ludwigshafener Innenstadtoffensive beinhaltet die Strukturverbesserung und Aufwertung eines Projektgebietes durch die **aktive Prozessbeteiligung von Immobilieneigentümern, Unternehmern und Bewohnern** im Rahmen von PPP.

Dabei setzt die Strategie

- auf die Möglichkeit privaten Engagements in der Stadtentwicklung bzw. zur Stärkung des (eigenen) Standorts.
- auf die Stärkung der Nutzungsvielfalt und Lebendigkeit der (Innen-)Stadt durch Aktivitäten von Eigentümern, Einzelhändlern, Dienstleistungs- und Handwerksbetrieben, um den urbanen Zusammenhang von Wohnen, Arbeiten, Versorgen und Kultur wieder attraktiv zu machen.
- auf die Entwicklung und Umsetzung beispielhafter und innovativer Ideen und kooperativer Verfahren zur Standortstärkung und dabei insbesondere den Anstoß privater Aktivitäten und Investitionen und somit auf den Ansatz der verstärkten Zusammenarbeit mit Privaten. Angesprochen sind hier in erster Linie die Immobilieneigentümer, die örtliche Wirtschaft bzw. potentielle Investoren in den zu bestimmenden Schwerpunktbereichen, darüber hinaus spielt aber auch die aktive Beteiligung der Bewohner als unmittelbar Betroffene eine entscheidende Rolle.
- den Schwerpunkt auf die Umsetzung der Projekte in Form von Public-Private-Partnership.
- auf neue Formen politischer/privater Partizipation. (Erprobung neuer Wege?!)
- auf projektorganisiertes und -orientiertes Arbeiten.
- auf umfassende Projektansätze, um Gebäudeleerstand vorzubeugen, vorhandene Leerstände zu beseitigen und eine möglichst langfristig wirksame Stabilisierung zu erreichen.

„Die Stadt nämlich (...) ist nicht die Angelegenheit der Städtebauer [alleine], sondern der Städtebewohner. Es ist nicht nur statthaft, sondern Zeitgenossenpflicht, dass sie sich zum Wort melden. Die Fehlleistung, die sich Städtebau nennt, beruht nicht auf einem Versagen der Techniker als Techniker, sondern auf einem Versagen der Laien; sie überlassen sich den Technikern.

Nun ist es aber so: Die Aufgabe stellt der Laie, der Fachmann hat sie zu lösen. Oder so müßte es sein. Wir brauchen den Fachmann: aber als Fachmann auf einem Gebiet, als Architekt, als Konstrukteur, nicht als Ideologe, nicht als Entwerfer der Gesellschaft.

Kommt es dazu, weil die Gesellschaft sich nicht selbst entwirft und den Fachmann nicht einsetzt als Diener der Gesellschaft, übernimmt er eine Verantwortung, die ihm nicht zukommt; er übernimmt sich.“³¹

Voraussetzungen für eine erfolgreiche Umsetzung sind

- die Information und Sensibilisierung privater Eigentümer und Bewohner gleichermaßen für die Problemstellung,
- sowie die Bewusstseinsförderung der städtischen Akteure im Hinblick auf die hohe Bedeutung der Projekte für die Gesamtentwicklung der Innenstadt.
- die Verbesserung der Rahmenbedingungen für private Investoren.
- die ganzheitliche Betrachtung und Berücksichtigung der Aktionsstränge und Akteure („mehr als die Summe der Teile“) um von einer intensiven Zusammenarbeit und einem angestrebten Erfahrungsaustausch profitieren zu können.
- ein politisches Bewusstsein, das die Kooperation statt Konkurrenz innerhalb der regionalen Verflechtungsräume (RND etc.) in den Vordergrund stellt.
- Vorhaltung leistungsfähiger Managementstrukturen innerhalb der Verwaltung, die der Herausforderung gerecht werden können (gilt für Projekt- und Gesamtsteuerung).

Im Rahmen der Ludwigshafener Projektoffensive **fördert und unterstützt** die Stadt aktiv die Realisierung komplexer Projekte der Stadtentwicklung (Ableitung der Einzelmaßnahmen aus dem Gesamtkonzept). Die Strategie bietet einen **flexiblen Ansatz**, der den unterschiedlichen Rahmenbedingungen und Handlungsansätzen unterschiedlicher Projekte vor Ort jeweils angepasst werden kann und muss.

Dabei hat die Strategie verschiedene Handlungsfelder zu bedienen bzw. auf die Umsetzung sowohl **baulicher** als auch **sozio-integrativer Maßnahmen** und bei Bedarf auch auf Maßnahmen zur **Förderung klein- und mittelständiger Unternehmen** abzielen.

Zusammenfassend lassen sich Rahmenbedingungen, Handlungsfelder und Maßnahmen der Ludwigshafener Innenstadtoffensive wie folgt darstellen:

³¹ Aus: Suter, Gody (1966): Die großen Städte, Vorwort. Bergisch Gladbach.

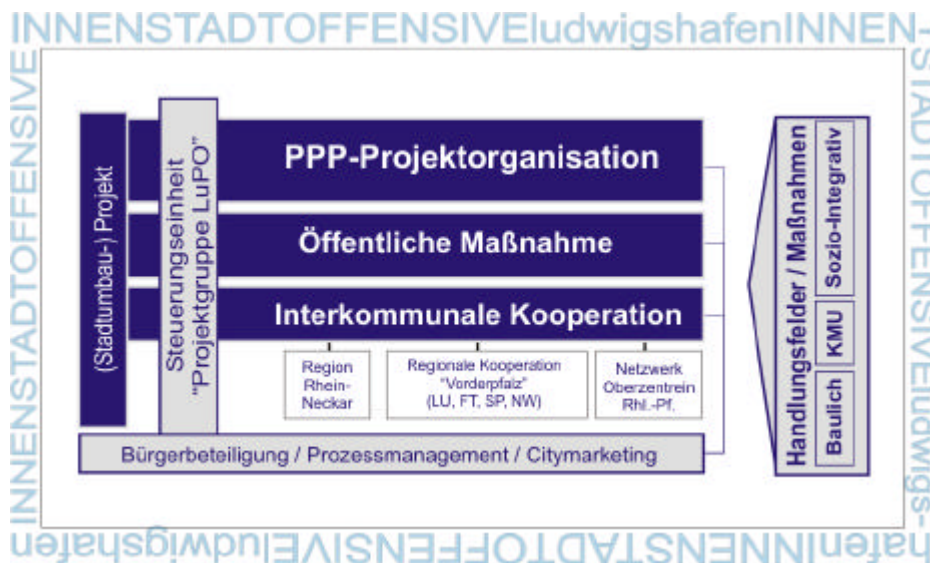


Abb. 17: Ludwigshafener Innenstadtoffensive (Eigene Darstellung)

6.3.2 Umsetzung auf kommunaler Ebene

Der erste Schritt für eine solche Strategie ist in Ludwigshafen im Rahmen der prioritär umzusetzenden Leitprojekte (vgl. Maßnahmen) anzugehen:

Ziel ist es, durch die **Bildung von attraktiven „Adressen“** innerhalb der Kernstadt positive Zeichen in der (Innen-)Stadtentwicklung zu setzen (vor Ort innerhalb der Bevölkerung und Politik sowie über die Stadtgrenzen hinaus) und über **positive Folgeeffekte und ‚Ausstrahlungswirkungen‘** gelungener Projekte das städtische Image und somit den Standort Ludwigshafen an sich nachhaltig zu stärken.

Dynamikgebiete und Blöcke

Der erfolgreiche Anstoß solcher Impulsprojekte sowie deren Umsetzung lässt sich nur stringent verwirklichen, wenn den unterschiedlichen Akteuren auf allen Ebenen eine **gemeinsame Basis** geboten wird, **die eine zielorientierte, interdisziplinäre Kommunikation und den notwendigen Informationsaustausch sicherstellt.**

Dies muss sowohl **stadintern** aber vor allem auch zwischen der Stadtverwaltung und **Externen** (z.B. Eigentümer, Investoren, sonstige Beteiligte) als ‚Hauptträger‘ der Umsetzungsprojekte gegeben sein. Die Integration einer Managementkomponente in der Planung, welche den Projektlauf (zunächst punktuell, d.h. im Rahmen der Impulsprojekte) koordiniert und organisiert, ist hierfür grundlegende Notwendigkeit. Dies könnte durch die Einrichtung einer **ressortübergreifenden Projektgruppe** im Sinne eines ‚Arbeitskreises der Innenstadtentwicklung‘ erfolgen, der für die Koordination und Projektleitung zuständig ist. Ein solcher Arbeits-/Lenkungsreis als Steuerungseinheit hat sich in Ludwigshafen im Rahmen der Entwicklung des Zollhofhafengeländes bereits bewährt und auch in anderen Themenfeldern der Stadtentwicklung wird dieses Modell erfolgreich umgesetzt. Ziel ist die Optimierung der Prozess- und Projektläufe nach Außen und nach Innen.

Organisation

Ablauf

Aufbau

Fein- und Nachjustierung

Die zuständige Projektorganisation (Projektgruppe) muss eine **Operationsbasis** bilden, die für Investoren und Projektentwickler auf der Grundlage von **verbindlich festgelegten Leitlinien** der Stadtentwicklung und Absichtsbekundungen (aller Betroffenen und Akteure) eine **längerfristige Planungssicherheit gewährleistet**, eine **sachgerechte Koordination von Einzelprojekten garantiert** und die

Planungs- und Investitionssicherheit

notwendige **Transparenz und Einheitlichkeit** in das Verwaltungshandeln gegenüber privaten Partnern bringt (politisch getragener Konsens).

Zum Aufgabenfeld der Projektgruppe sollte unter anderem die Information und Beratung aber auch die verbindliche Fixierung der zu erreichenden Projektziele, die Projektrealisierung, die Realisierung einzelner Maßnahmen, Förder- und Finanzierungsmöglichkeiten sowie sonstige Handlungsmöglichkeiten und zu erbringende Leistungen / Aktivitäten der einzelnen Akteure gehören. Die Mitarbeit und Einbindung von VK und Gremien ist zu gewährleisten.

Information / Sicherung
& Verbindlichkeit

Um den Prozess nachhaltig nach Außen zu kommunizieren und zu fördern, kommt dem **City- und Standortmarketing** bei der Umsetzung der Ludwigshafener Projektoffensive ein ebenso hoher Stellenwert wie der Eigentümer-/Bürgerbeteiligung zu. Ein ganzheitliches Marketingkonzept muss dazu beitragen, den Standort nachhaltig zu stärken und Ziele, Maßnahmen und Aktivitäten positiv zu vermarkten. Die im Rahmen des Marketingkonzeptes (gesamstädtisch und projektbezogen gleichermaßen) formulierten Zielsetzungen sind dabei aus den Zielvorstellungen des Entwicklungskonzepts Innenstadt abzuleiten. Begleitende Marketingkonzepte sowohl projektbezogen als auch für die Innenstadt tragen darüber hinaus nachhaltig zur Verbesserung des Gesamtimages der Stadt bei.

Marketing von Projekterfolgen

Das Stadt- und Standortmarketing (v.a. im Kompaktierungsbereich) hat als Instrument zur **Steigerung der Wettbewerbsfähigkeit** des innerstädtischen Einzelhandels einen besonders hohen Stellenwert. Durch die Institutionalisierung der Kooperation zwischen den kommunalen Akteuren und Entscheidungsträgern sowie den Betroffenen (Eigentümer, Bewohner, Investoren) soll die Attraktivität des innerstädtischen Einzelhandels erhöht bzw. gestärkt werden. Die Planungshoheit verbleibt hierbei bei der Verwaltung, Impulse sollen allerdings verstärkt von der Wirtschaft bzw. dem Einzelhandel vor Ort ausgehen. Das vordergründige Ziel der Stadt- bzw. Standortidentität kann somit auch hier nur durch die Kooperation privater und öffentlicher Akteure erreicht werden. Auch die erfolgreiche Umsetzung eines Citymarketingkonzeptes baut auf eine breite Mitwirkungsbereitschaft der Akteure vor Ort auf. Der **Schaffung einer möglichst breiten öffentlichen Beteiligung** und der dauerhaften **Motivation** der in den Prozess eingebundenen Personen kommt eine zentrale Rolle zu. Dies kann durch eine **kontinuierliche Öffentlichkeitsarbeit und Bürgerbeteiligung** (Stichwort: „Klinkenputzen“) erreicht bzw. gefördert werden. Hierzu bedarf es vermehrter Aktionen, die aufmerksam machen auf die Aktivitäten der Stadt und als Anstoß für die Gesamtstrategie (Strategie zur Aktivierung der Mitwirkungsbereitschaft der Bewohner/Eigentümer/Investoren) fungieren.

Ökonomische Wettbewerbsfähigkeit

Eigen- und Fremdmotivation / „Corporate Citizenship“

Maßnahmen der Bürgerbeteiligung und des Citymanagements erhalten im Rahmen der Strategie ein besonderes Gewicht und müssen dementsprechend gefördert werden um die stringente und erfolgreiche Umsetzung der Projekte zu unterstützen und zu sichern.

Um die Strategie, die – wie erläutert – in erster Linie eine **von Eigentümern und sonstigen (privaten) Investoren getragene Strategie** sein muss und auf eine **starke Mitwirkungsbereitschaft privater Akteure** (u.a. als ‚Transporteure‘ im Rahmen der Impulsstrategie) setzt, erfolgreich zu starten, sollte in einem ersten Schritt die grundsätzliche Mitwirkungsbereitschaft der Eigentümer in ausgewählten Leitprojekten abgefragt werden.

Entscheidend ist es, vor allem Privaten gegenüber den **individuellen und wirtschaftlichen Nutzen einer solchen Kooperation**, wie sie im Rahmen der Projektoffensive angestrebt wird, herauszustellen. Gleichzeitig muss ein Appell an das Pflichtbewusstsein jedes Einzelnen zum Handeln bzw. zur Mitwirkung an der (Innenstadt-)Entwicklung stattfinden. Nur so kann eine Umsetzung von Maßnahmen zur Stadtentwicklung im Dialog mit den Eigentümern bzw. Bewohnern der Innenstadt erfolgen.

Nutzungsvorteile / WIN-WIN

Die Sicherung der Planung und Entwicklung auch in der Kooperation mit Privaten kann auf unterschiedliche Weise erfolgen. Im Folgenden werden hauptsächlich drei Projekttypen definiert:

1. Sicherung der Entwicklung über Städtebauliche Verträge (§11 BauGB).
2. Übernahme von Maßnahmen durch die öffentliche Hand (dauerhafte öffentliche Aufgaben).
3. Projektumsetzung auf Basis der Mitwirkungsbereitschaft privater Akteure (Sicherung der Mitwirkungsbereitschaft über den sogenannten „Letter of Intent“, vgl. Anhang).



Mittel- bis langfristiges Ziel der Ludwigshafener Projektoffensive ist die **Erhöhung privater Initiativen in der Stadtentwicklung**.

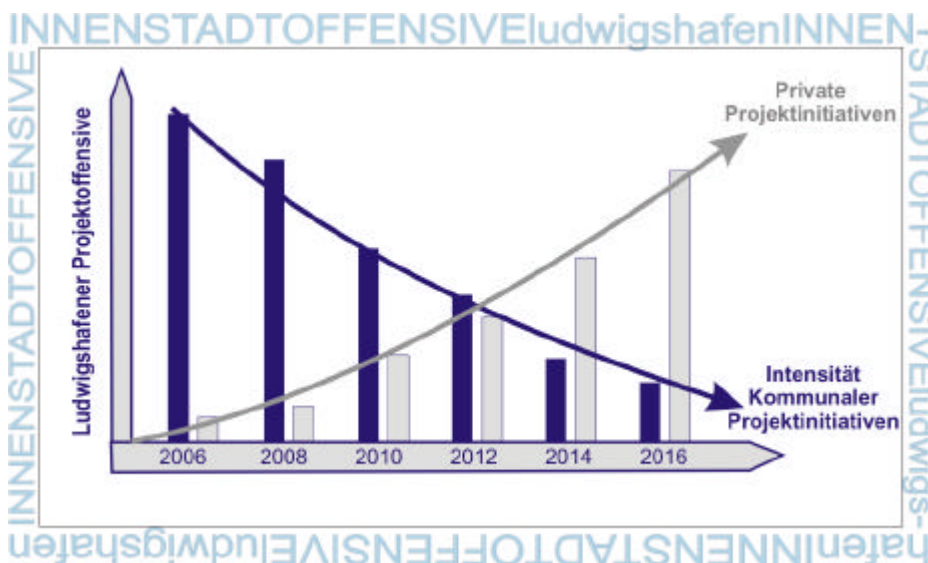


Abb. 18: Ziel der Ludwigshafener Projektoffensive (Eigene Darstellung)

Um im Städtewettbewerb konkurrenzfähig zu bleiben, ist ein hohes Maß an Eigeninitiative, Innovation und koordiniertem Handeln gefordert, da die Kommune aufgrund beschränkter finanzieller Spielräume nicht in der Lage ist, alle Probleme gleichermaßen und selbstständig anzugehen und flächendeckend aktiv zu werden.

Im Rahmen der Ludwigshafener Innenstadtoffensive wird somit die Aktivität der Kommune primär dort hingelenkt, wo sich eine erhebliche Mitwirkungsbereitschaft betroffener Akteure vor Ort abzeichnet (Förderansatz aufbauend auf Mitwirkungsbereitschaft!).

Wer sich bewegt wird belohnt!

Um Planungssicherheit zu erzielen und die Verbindlichkeit der Projekt- bzw. Zielumsetzung vor allem des Projekttyps 3 zu gewährleisten, wird zunächst die freiwillige Verpflichtung der betroffenen Akteure („Letter of Intent“, Entwurf vgl. Anhang) empfohlen. Im Rahmen einer Absichtserklärung treten Kommune und Eigentümer

Absichtserklärung

in eine freiwillige öffentlich-private Kooperation zur Projektentwicklung ein. Dabei ergeben sich sowohl für die Stadt als auch für private Akteure Aufgaben und Pflichten:

Kommunale Handlungsfelder / Aufgabenfelder innerhalb der Strategie

- Klärung der kleinräumigen Rahmenbedingungen und Definition von unterschiedlichen Aktivitätsfaktoren bei der Initialisierung von Projekten (Offensiver Anstoß der Projektentwicklung bzw. passive Unterstützung der rein privaten Projektentwicklung). Offensives Vorgehen seitens der Stadt ist v.a. hinsichtlich eines Anstoßes von Projektinitiativen an stadtentwicklungstechnisch bedeutsamen Standorten anzustreben.

- Organisation, Controlling und Kommunikation, die in erster Linie das Management des ganzheitlichen Projektes beinhalten und grundlegende Voraussetzungen zur Einbindung der Strategie in den Planungsprozess darstellen.

Hierzu gehören die Auseinandersetzung und steuernde Koordination der beteiligten Akteure ebenso wie die Organisation und Regelung der personellen und inhaltlichen Zuständigkeiten. Auch sind der Ablauf und die Vorgehensweise zur effizienten Anwendung der Strategie zu bestimmen und zu regeln. Das Handlungsfeld Kommunikation umfasst zum einen den Informationsaustausch innerhalb der Stadtverwaltung und zum anderen die Kommunikation zwischen Stadtverwaltung und sonstigen beteiligten externen Akteuren.

- Intensive Öffentlichkeitsarbeit und Marketing (Citymarketing und Projektmarketing!).

- Schaffung von Rahmenbedingungen zur Förderung privater Aktivitäten zur Stärkung des Standorts Innenstadt und ggf. Bereitstellung finanzieller Mittel zur Unterstützung und Förderung privater Maßnahmen.

Handlungsfelder/Aufgabenfelder privater Akteure innerhalb der Strategie

- Grundsätzliche Zustimmung zur Aktivierung und Zusicherung der Mitwirkungsbereitschaft der Eigentümer ⇒ Agreementcharakter! (Entwurf vgl. Anlage 1).

- Kooperationsbereitschaft bei der Erstellung von Nutzungskonzepten und Akzeptanz von Einschränkungen bei der Belegung/Vermietung von Flächen (u.a. Ausschluss bestimmter Nutzungen in festgelegten Bereichen, o.ä.).

- Anpassung individueller Nutzungsvorstellungen an übergeordnete Entwicklungsleitlinien (vgl. Entwicklungskonzept),

- Bereitschaft zur Durchführung von Sanierungsmaßnahmen im Privatbestand.

Grundsätzlich ist festzuhalten, dass die Strategie bzw. der Anstoß von Impulsprojekten nur erfolgreich sein kann, wenn sich alle Beteiligten (Eigentümer, Bewohner, Politiker, Verwaltung, Planer, Investoren etc.) auf gemeinsame Ziele einigen und realistische Wege finden um diese umzusetzen. Die partnerschaftliche Zusammenarbeit steht hierbei im Vordergrund. Diese kann allerdings nur erfolgreich sein, wenn beide Seiten – öffentlich wie privat – auch bereit sind Kompromisse zu akzeptieren.

Absichtserklärung als
Daseins-Vertrag & Ver-
lässlichkeitsinstrument

PPP als Motor der
Blockentwicklung

Verortung unterschiedlicher Projekttypen in der Innenstadt Ludwigshafen sowie Feststellung von Zuständigkeiten und Aktivitätsfeldern:

(nicht abschließende Darstellung)

- Selbstläufergebiete: Laufende Projektentwicklung**

Zollhofhafen
--> **Läuft** (Stichtag 14. Juli 2006)

"Entree Rhein - Kaiser-Wilhelm-Str." (3 Städte, 3 Plätze)
--> **Planung**
--> Planung, Herstellung und Pflege als öffentliche Aufgabe

Rheinuferpromenade
--> **Planung**
--> Planung, Herstellung und Pflege als öffentliche Aufgabe

Rheinufer Süd
--> **Läuft**: 2006 Entwicklung Baufeld 1

- Anstoß**

Innenstadtgelenk / Nördl. Bismarckstraße
--> **Anstoß erforderlich!**
--> Klärung der Eigentumsverhältnisse

Bürgerhof
--> **Anstoß**
--> **Aktivität**
(Gestaltung öffentlicher Raum)
--> **Kooperationsbereitschaft der Eigentümer**

Ludwigsstraße
--> **Anstoß erforderlich!**
--> **Maßnahmenfeststellung**

Wohnen Lutherplatz / Stadthaus
--> **Anstoß erforderlich!**
--> **Planung (Rahmenbedingungen)**
--> **Bürgermitwirkung**

Quartier Mundenheimer Str.
--> **Anstoß erforderlich!**
--> **Information betroffener Akteure**
--> **Kostenplan**

Aufgaben

6.3.3 Anstoß von Wirkungsketten

Da der Stadtumbau flächendeckend von der Stadt finanziell wie personell kaum zu leisten ist, erfolgt die **Umsetzung des Gesamtkonzeptes** bzw. der Ziele – wie ausführlich beschrieben – zunächst **kleinräumig Teilbausteine** in Form von Einzelvorhaben und -projekten. Dabei haben solche Stadtumbauprojekte Priorität, die als Bausteine mit impulsgebender Wirkung den **Anstoß positiver Wirkungsketten** nach sich ziehen können.

Die mittel- und langfristige Gestaltung einer attraktiven, lebendigen und nutzungsgemischten Innenstadt Ludwigshafen setzt das Zusammenspiel und die Umsetzung aller Wirkungsketten bzw. Glieder dieser Ketten voraus.

Insoweit soll der **Anstoß von Wirkungsketten aller Themenbereiche** (abgeleitet aus den nach Funktionen formulierten Zielsetzungen und Maßnahmen) unternommen werden.

Die **Überlagerung** der einzelnen Wirkungsketten ergibt ein „**Netz**“ (bestehend aus punktuellen und flächigen Maßnahmen), das den gesamten Stadtumbau der Innenstadt von Ludwigshafen überspannt, und sich zu einem ganzheitlichen, flexiblen Projektverbund zusammenfügt.

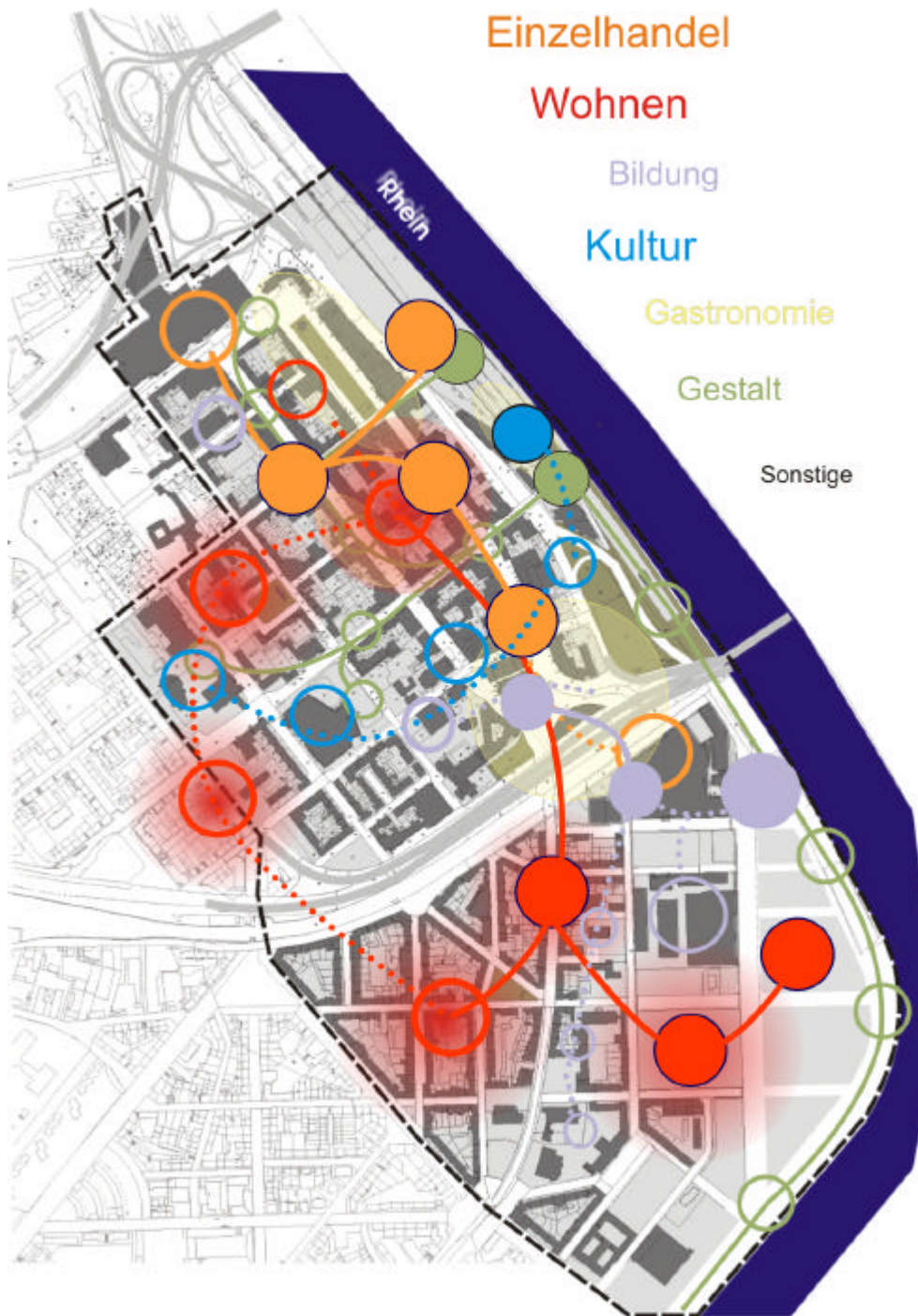


Abb. 20: Überlagerung und Vernetzung von Wirkungsketten (Eigene Darstellung)

Die Projekte, auf die die „Kettenreaktion“ aufbaut, setzen eine **kleinräumige Betrachtung** voraus, die zur Verdeutlichung der Impuls-idee anhand ausgewählter Projekte bzw. Standortentwicklungen für die Kernthemen Einzelhandel und Wohnen nachfolgend vertieft wird.

6.3.3.1 Wirkungskette Einzelhandel

Die Entwicklung des neuen Stadtquartiers Zollhofhafen (Shopping-Center etc.) stellt für die Stadt einen enormen Gewinn an zusätzlichem Einzelhandelsangebot sowie eine höhere Kaufkraftbindung, die den Standort Ludwigshafen stärkt, dar. Die Ansiedlung von Magnetbetriebe am Zollhofhafen bewirkt einen Imagegewinn der Stadt als Einkaufsstandort und ist als Impulsgeber auch für die Entwicklung des sonstigen innerstädtischen Handels zu nutzen.

An die starke und stringente Entwicklung muss angeknüpft werden, positive Impulse gilt es auf weitere wichtige Standorte

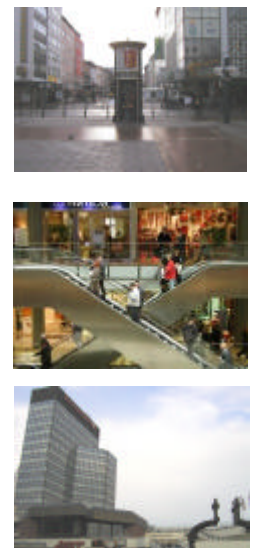
des innerstädtischen Einzelhandels zu übertragen, die steigende Kaufkraft, die mit der Centerentwicklung erwartet wird, kann und muss für die gesamte Innenstadt aktiviert werden. Die gute Anbindung der Innenstadt hauptsächlich über die Bahnhofstraße (Planung) schafft die Verknüpfung sowohl mit der Ludwigstraße (bis Berliner Platz) als auch mit dem Innenstadtgelenk sowie daran anschließend der Bismarckstraße (bis Rathauscenter), die jeweils weitere wichtige Pole / Standbeine des innerstädtischen Handels bilden.

Der Anstoß der Entwicklung am „Innenstadtgelenk“ trägt zum angestrebten tripolaren Ausbau des innerstädtischen Einzelhandels bei, deren Funktionalität die Stärkung aller drei Pole Zollhofhafen, Rathauscenter und Innenstadtgelenk voraussetzt. Entlang der (durch die Kompaktierung verkürzten) Achsen ist ebenfalls mit der Aufwertung des Einzelhandelsangebotes zu rechnen, was durch eine Verlagerung und gezielte Förderung der Neuansiedlung von Geschäften in den definierten Kompaktierungsbereich zusätzlich unterstützt wird. Durch die Umsetzung eines Business Improvement Districts in der Ludwigstraße (ggf. in Teilbereichen/-projekten) wird ein weiteres Standbein ausgebildet. Flankierend unterstützt werden kann die Entwicklung durch einen **Innenstadtentwicklungsfonds** nach dem Vorbild des Wettbewerbs „Werkstatt Innenstadt“, der ebenfalls die Förderung privatwirtschaftlicher Projekte fokussiert.

Insgesamt erhält der innerstädtische Einzelhandel neue Impulse und neues Kundenpotential, was eine Steigerung der Angebotsqualität in der Innenstadt nach sich zieht, leerstehende Ladenlokale abbaut und neben den Filialisten auch dem Fach-einzelhandel neue Impulse erlaubt. Mietausfälle privater Grundbesitzer lassen sich vermeiden und die Bereitschaft zur privaten Investition steigt. Notwendige Renovierungs- und Gestaltungsarbeiten im privaten wie öffentlichen Raum folgen.



Abb. 21: Wirkungskette Einzelhandel

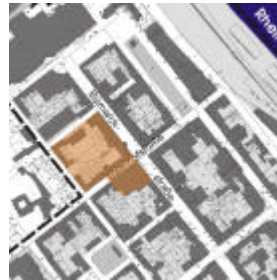


- Vorschlag zur Vorgehensweise am Beispiel:

Leitprojekt Innenstadtgelenk / Block westliche Bismarckstraße

1. Klärung der Rahmenbedingungen

- Lage (Übersichtskarte)
- Quantitative Flächenpotentiale (Potentialflächenkataster)
- Entwicklungspriorität: Hoch



2. Bewertung der Hemmnisse:

- Punktuell strukturelle Defizite im Geschäftsbesatz: Billiganbieter / entsprechend der Lagegunst mindergenutzte Flächen entlang Bismarckstr. / Bahnhofstr.
- Inhomogene Eigentümerstruktur
- Langer Teilleerstand des räumlich bedeutsamen Komplexes Bismarckzentrums
- Grundsätzlich: Image der Innenstadt als Einkaufsort



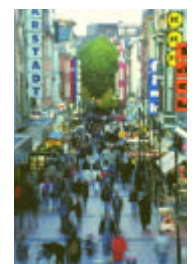
3. Bewertung der Potentiale:

- Kernbereich der Innenstadt
- Premiumlage Einzelhandel (vgl. Kompaktierung)
- Schwerpunktbereich innerstädtischen Handels
- Hohe Frequentierung Bismarckstraße (Einzelhandel)
- Bedeutungsgewinn durch Drehung und Stärkung der Achsen zum Rhein (wichtiger Kreuzungs-/Gelenkbereiche)
- Relativ ruhige Lagen entlang der Maxstr.
- Im Zuge der Umgestaltung der Bahnhofstraße zu erwartende Steigerung der Umfeldqualität / Qualität des öffentlichen Raumes



4. Nutzungsziele / Handlungsfelder (Ableitung aus Gesamtkonzept & Erweiterung):

- Gestaltung und funktionale Gliederung in Abhängigkeit zur geplanten Verkehrslösung Bahnhofstraße und mittlere Bismarckstraße
- Stärkung der 'Polfunktion' (Tripolare Struktur Rathauscenter, 'Innenstadtgelenk', Zollhofhafen) durch Etablierung einer „starken“ Nutzung (Fokus höherwertiger Einzelhandel, Stabilisierung & Ausbau)
- Stärkung der Funktion Handel entlang der Bismarckstraße
- Revitalisierung des Bismarckzentrums (Nutzung)
- Ausbau / Erhalt / Stärkung der Magnetfunktion des Kaufhofs am Innenstadtgelenk in Kombination mit additivem Nutzungskonzept Bismarckzentrum



5. Strategie:

- Ludwigshafener Projektoffensive!



6. Vorgehen:

- Klärung des Aktivitätsfaktors (Handlungsintensität seitens der Stadt): Impulsgeber / Anstoß Stadtentwicklung Ludwigshafen
- Festlegung von Entwicklungsprioritäten (blockintern)
- Gliederung und Bewertung der Blockstruktur nach Eigentümern (Aufschlüsse-



lung nach Grundstücken / Gebäuden)

- Klärung der Eigentumsverhältnisse
- ⇒ Anzahl der Einzeleigentümer
- ⇒ Nutzungsvorstellungen der Eigentümer
- Ermittlung und Bestimmung von Aufgaben, Zuständigkeiten (auf kommunaler Ebene) und sonstiger (privater) Akteure
- Parzellenscharfe Betrachtung
- Ermittlung von Gründen für Leerstand / Mindernutzung
- Klärung der Mitwirkungsbereitschaft der Eigentümer
- Information / Aktivierung der Eigentümer
- Hoher Aktivitätsfaktor seitens der Stadt (offensives Vorgehen zur Reaktivierung)
- Offensives Standortmarketing
- Publikation und Aufzeigen der Entwicklungsmöglichkeiten
- Agreementvereinbarungen
- Projekttyp 3: Sicherung über freiwillige Bereitschaftserklärung zur Mitwirkung
- ⇒ Um Verbindlichkeit zu sichern: Letter of Intent (Entwurf vgl. Anlage 2 „Absichtserklärung Innenstadtgelenk“)
- Konkretisierung und Einleitung von Maßnahmen (öffentliche, private, sonstige)
- Zeit- und Kostenplanung

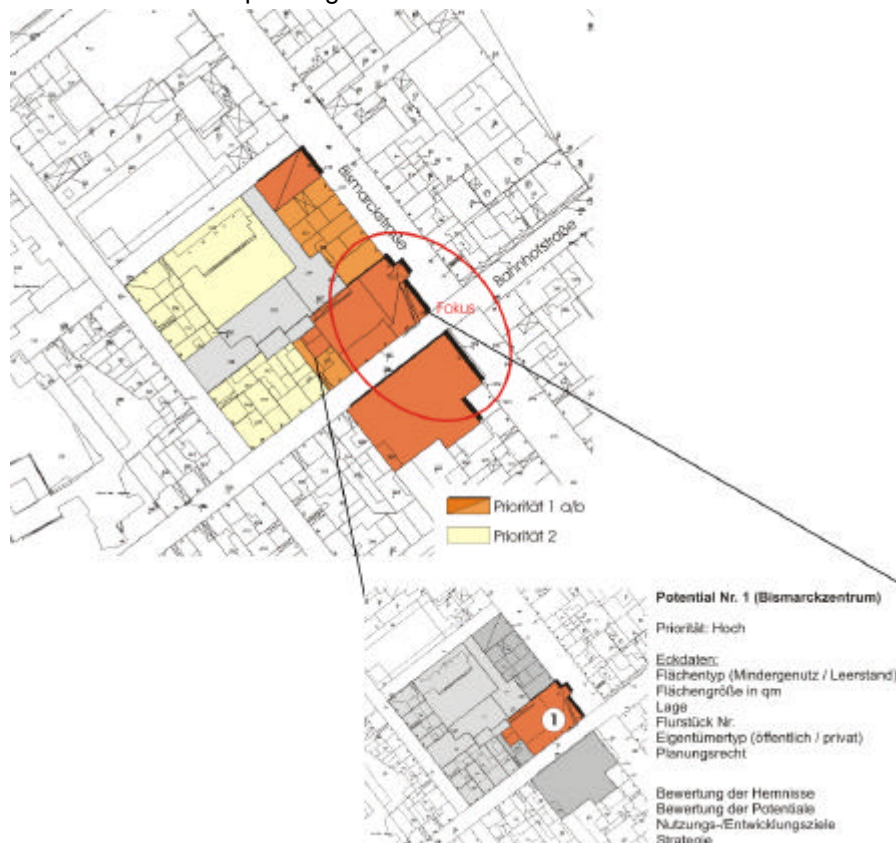


Abb. 22: Priorisierung Leitprojekt Innenstadtgelenk; Parzellenscharfes Vorgehen

6.3.3.2 Wirkungskette Wohnen

Impulse für die Stärkung der traditionellen Wohninnenstadt Ludwigshafen sind von der Entwicklung des neuen Wohnquartiers Rheinufer-Süd zu erwarten. Die Entwicklung des neuen Quartiers kann helfen, die Zukunftsunsicherheit und Investitionshemmnisse in angrenzenden Quartieren zu beheben. Durch die Etablierung einer qualitativ hochwertigen Wohnnutzung in unmittelbarer Umgebung wird dazu beigetragen, das Image des Gesamtquartiers (inkl. angrenzender Strukturen) positiver zu besetzen.

Die Bildung innerstädtischer Adressen durch Stärkung und Ausbau der Wohnpolkonzeption

lässt eine Vielzahl individueller und attraktiver Quartiere bzw. Milieus entstehen, die unterschiedliche Bewohnergruppen ansprechen. Die Verbesserung des Wohnimages der Innenstadt über die Bildung attraktiver Adressen für innerstädtisches Wohnen (Lutherplatz, Bürgerhof, Rheinufer-Süd, Innenstadt-Süd) parallel zu Maßnahmen der Wohnumfeldverbesserung und somit die Etablierung eines Quartiers als attraktiven Wohnstandort soll die Bereitschaft Privater zur Durchführung von Sanierungs- und Modernisierungsmaßnahmen erhöhen, trägt zur Erhöhung der Nachfrage und somit zur Reduzierung von Leerständen bei.

Nutzung und Umbau vorhandener Leerstände kann das Angebot durch alternative Wohnformen (Loftwohnen, Integration von Dachterrassen, nachträglich angefügte Balkone und sonstige private Freibereiche) ergänzen und neue Bewohnergruppen für innerstädtisches Wohnen so gewonnen werden. Die Bereitstellung und Schaffung von Wohnraum für alle Bevölkerungsgruppen (familiengerecht, bezahlbar, exklusiv, „hip“, innerstädtisch, „suburbanes“ Angebot) trägt zu einer weiteren sozialen Durchmischung bei.

Neben Um- und Neubaumaßnahmen kann darüber hinaus über kleinere Maßnahmen wie beispielsweise Fassadengestaltungen (individuelle Gestaltungs- und Farbkonzepte; in Anlehnung an das jeweilige „Milieu“) eine unverwechselbare und identitätsschaffende Wirkung erzielt werden, die zur Imageverbesserung sowie Aufwertung einzelner Standorte samt ihrer Umgebung beitragen wird.

Größere innerstädtische Wohnbauflächen sind neben dem Areal Rheinufer-Süd nicht vorhanden, so dass der Fokus der Entwicklung eines attraktiven innerstädtischen Wohnens vorwiegend auf den Bestand und dessen Umbau zu richten ist. Leerstehende und untergenutzte Gebäude sowie Maßnahmen zur Verbesserung der Ausstattung und des Wohnumfelds (v.a. Blockinnenbereiche) wie Entkernung, Entsiegelung und Begrünung der Innenhöfe sind hier prioritär umzusetzen, um Wohnqualität zu schaffen.



Abb. 23: Wirkungskette Wohnen

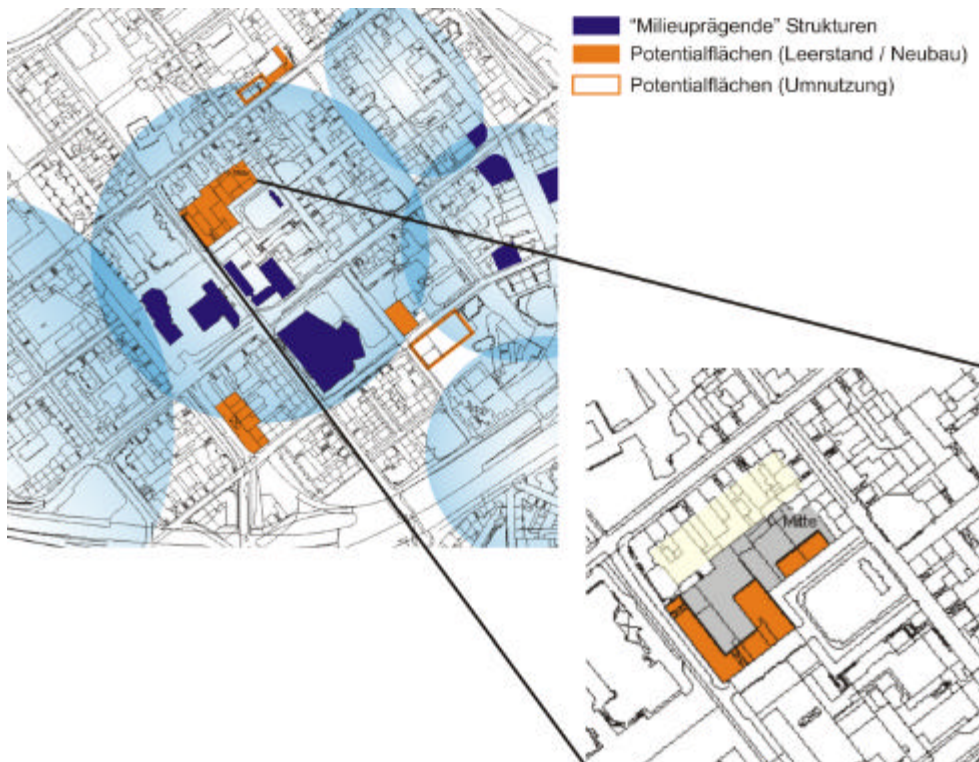


- Vorschlag zur Vorgehensweise am Beispiel:

Kunst- und Kulturpol – Leitprojekt „Umnutzung Stadthaus“

1. Klärung der Rahmenbedingungen

- Lage (Übersichtskarte)
- Quantitative Flächenpotentiale (Potentialflächenkataster)
- Entwicklungspriorität: Hoch



2. Bewertung der Hemmnisse:

- Kein klassisches Wohngebäude
- Ggf. erhöhter Umbaufwand

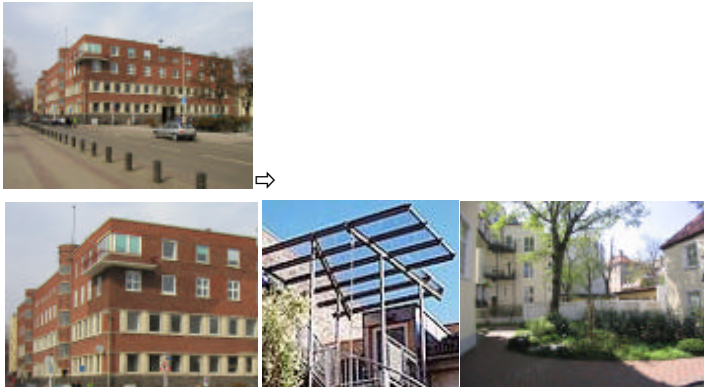
3. Bewertung der Potentiale:

- Attraktive Lage am neugestalteten Lutherplatz
- Attraktive Neubebauungen Wohnen im Umfeld (südlicher Lutherplatz)
- Attraktives Wohnumfeld
- Zentrale (unmittelbar angrenzend an die City) und trotzdem ruhige Lage
- Stadthaus bietet erhaltenswerte und einzigartige Bau- und Fassadenstruktur (Stichwort Identität)
- Großzügiger Blockinnenbereich bietet ausreichend Platz für Begrünung und private Freibereiche



4. Nutzungsziele / Handlungsfelder (Ableitung aus Gesamtkonzept & Erweiterung):

- Umnutzung der Gebäudesubstanz mit Fokus Wohnen
- Schaffung attraktiver Wohnformen (Loftwohnungen, etc.)
- Maßnahmen zur Wohnumfeldverbesserung (im öffentlichen & privaten Raum)
- Gestaltung und Schaffung von privaten Freisitzen und Freibereichen (Balkone, grüner Innenhof, ggf. Dachterrassen)
- Erhalt der äußeren Struktur des Stadthauses (Klinkerfassade mit Steinverzierungen)



„Stadthaus“

- Umgestaltung angrenzender Gebäudestrukturen (Lutherstraße 12), hierbei Abriss und Neubau oder Umbau (v.a. Blockinnenbereich) und Fassadengestaltung anzustreben



„Lutherstraße 12“

5. Strategie:

- Ludwigshafener Projektoffensive!

6. Vorgehen:

- Klärung des Aktivitätsfaktors (Handlungsintensität seitens der Stadt): Abstimmung mit Investor
- Klärung sonstiger Interventionsbereiche (über Parzelle Stadthaus hinaus)
- Festlegung von Entwicklungsprioritäten (blockintern)
- Durchführung eines städtebaulichen Monitorings zur Potentialflächenermittlung (blockbezogen, über Parzelle Stadthaus hinaus)
- Prüfung hinsichtlich der Umnutzungsmöglichkeit Wohnen
- Entwicklung alternativer Nutzungskonzepte / Durchführung von Testplanungen
- Vermarktung, Werbung, Offensives Standortmarketing

7 INSTRUMENTE

Für den Stadtumbau der Innenstadt von Ludwigshafen sind verschiedene Instrumente bzw. Förderprogramme erforderlich.

Hierzu sind im folgenden die grundlegende Eignung der Programme der Städtebauförderung und sonstiger Instrumente zu überprüfen. Zusätzlich werden Empfehlungen zum räumlichen Anwendungsrahmen gegeben.

7.1 Instrumente der Städtebauförderung

7.1.1 Stadtumbau – Gebiet nach § 171a BauGB

Empfehlung zum Instrument

Vor dem Hintergrund durchgeführter Analysen, der erarbeiteten planerischen Zielsetzungen sowie den dabei getroffenen Einschätzungen zu sozialen, funktionalen sowie städtebaulichen Problemlagen wird empfohlen, für das im folgenden beschriebene Gebiet ein Stadtumbaugebiet gem. § 171b BauGB festzulegen.

Gebietsabgrenzung für die Erstellung des Integrierten Handlungskonzeptes

Die Gebietsabgrenzung wird so gewählt, dass die einzelnen Handlungsschritte als Gesamtmaßnahme zweckmäßig durchgeführt werden können und städtebaulich-funktionale Zusammenhänge im Programmgebiet berücksichtigt, sowie vorhandene Potentialflächen und sonstige Ressourcen räumlich einbezogen werden.

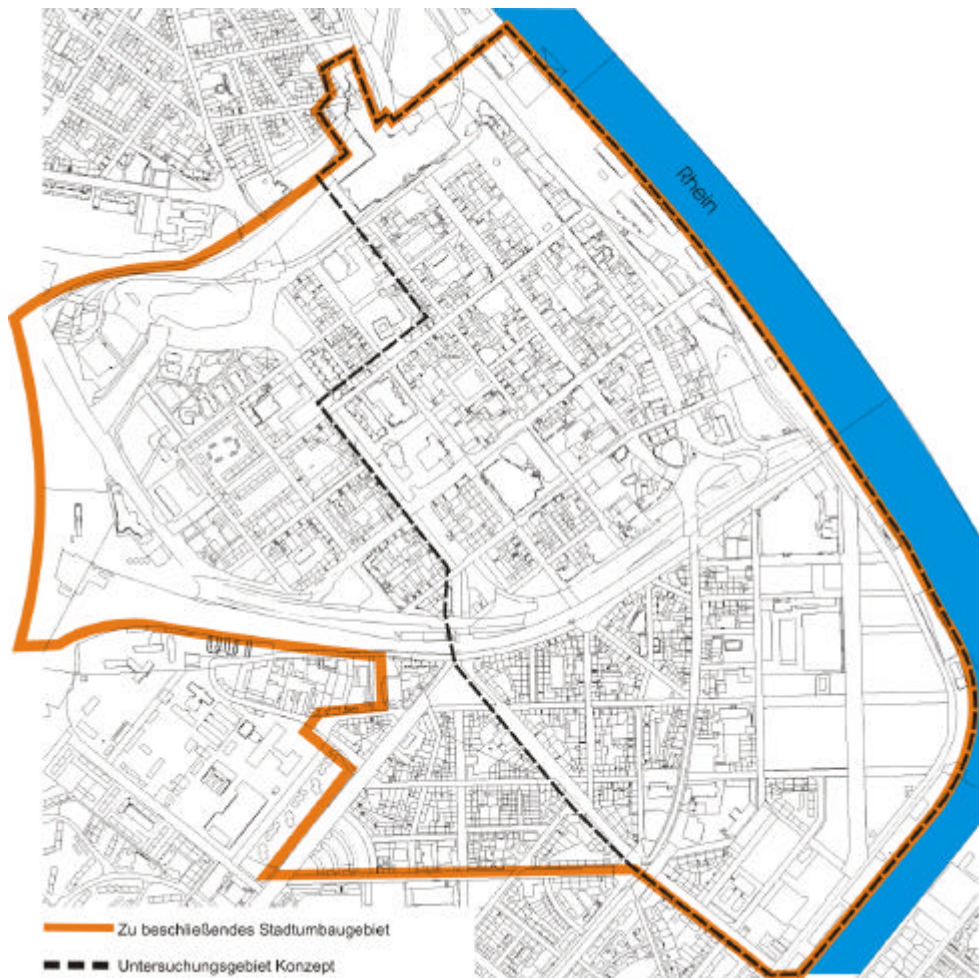


Abb. 24: Abgrenzung Fördergebiet Stadumbau West

Grundlagen

Stadumbaumaßnahmen gem. § 171a BauGB sind Maßnahmen, durch die in von erheblichen städtebaulichen Funktionsverlusten betroffenen Bereichen Anpassungen zur Herstellung nachhaltiger städtebaulicher Strukturen vorgenommen werden.

Städtebauliche Funktionsverluste bestehen dann, wenn das Gebiet in seinen derzeitigen oder zukünftigen ihm nach Lage und Funktion obliegenden Aufgaben beeinträchtigt ist oder sein wird.

Dabei sollen Stadumbaumaßnahmen insbesondere dazu beitragen

- die Siedlungsstruktur den Erfordernissen der Entwicklung von Bevölkerung und Wirtschaft anzupassen,
- die Wohn- und Arbeitsverhältnisse sowie die Umwelt zu verbessern,
- innerstädtische Bereiche zu stärken,
- nicht mehr bedarfsgerechte bauliche Anlagen einer neuen Nutzung zuzuführen,
- dass einer anderen Nutzung nicht zuzuführende bauliche Anlagen zurückgebaut werden,

- freigelegte Flächen einer nachhaltigen städtebaulichen Entwicklung oder einer hiermit verträglichen Zwischennutzung zuzuführen,
- dass innerstädtische Altbaubestände erhalten werden.

Förderfähig sind Gesamtmaßnahmen auf der Grundlage eines städtebaulichen Entwicklungskonzepts, in dem Ziele und Maßnahmen im Plangebiet dargelegt sind. Dabei umfasst das Konzept räumliche und sachliche Aspekte, welche für die Stadtumbaumaßnahme und das Fördergebiet bedeutsam sind, sowie die Auswirkung auf und Bedeutung der Stadtumbaumaßnahme für das gesamte Stadtgebiet.

Vorrangig wird die Umsetzung von Maßnahmen mit privater Beteiligung angestrebt.

Die räumliche Abgrenzung des Fördergebiets erfolgt gem. § 171b BauGB als Stadtumbaugebiet oder – soweit erforderlich – als Sanierungsgebiet nach § 142 BauGB.

Stadtumbau benennt eine mehrdimensionale Aufgabenstellung, weshalb im Rahmen der Ausgestaltung der Förderung von Umbaustراتيجien soziale, wirtschaftliche und ökologische Aspekte gleichermaßen betrachtet werden.

Situation und Zielsetzung in Ludwigshafen

In Ludwigshafen ist der zunehmende Bedeutungsverlust der Innenstadt durch die vorgenannten Untersuchungen belegt. Die Funktionsverluste des innerstädtischen Einzelhandels, strukturelle Einbrüche der Angebotsstruktur sowie daraus resultierender Leerstand schreitet weiter fort. Auch auf dem Sektor Wohnen zeichnen sich Segregations- und Leerstandstendenzen ab. Wohnungen mit schlechter Ausstattung und in Teilen hohen Leerstandsquoten sowie mangelnde Umfeldgestaltung und sich stellende Sozialproblematiken erfordern akutes Handeln hin zur funktionalen Aufwertung. Dem definierten Stadtumbaugebiet kommt die Funktion eines Wohn- und Handelsschwerpunktes zu, dessen Funktionalität in Teilbereichen erheblich eingeschränkt und bedroht ist und den es zukünftig auszubauen bzw. zu erhalten gilt.

Im Rahmen des Städtebauförderprogramms „Stadtumbau West“ werden im abgegrenzten Gebiet folgende Förderziele verfolgt:

- Erarbeitung eines städtebaulichen Entwicklungskonzepts (§ 171 b BauGB)
Hierbei:
 - Untersuchungen, Planungen
 - Umsetzungsorientierte Gutachten und Wettbewerbe
 - Datenerhebungen, -aufbereitungen und -auswertungen
 - Bürgerbeteiligung
 - Öffentlichkeitsarbeit und City- und Quartiersmanagement
 - Städtebauliche Neuordnung, Wieder- und Zwischennutzung von Brachflächen bzw. mindergenutzten Flächen
- Ziel ist es, weiteren Funktions- und Bedeutungsverlusten aktiv zu begegnen und diese vorzubeugen durch
 - Neupositionierung der Stadt in Rheinlandpfalz / der Metropolregion Rhein-Neckar
 - Belegung der lokalen Wirtschaft (Unterstützung / Stabilisierung von Existenz-

gründungen, Investitionsanreize, KMU-Förderung zur Verbesserung der Wettbewerbsfähigkeit, Stärkung des lokalen Einzelhandels zur Begünstigung der Umsatzsteigerung, Stärkung der Unternehmer in den traditionellen Geschäftsstraßen)

- Kompaktierung / Innentadbau
- Ost-West-Drehung; Stadt an den Rhein
- Stärkung der Identität; Betonung und Nutzung der Stärken
- Stärkung des Einzelhandels
- Erhöhung der Aufenthaltsqualität
- Gestalterische Aufwertung
- Stabilisierung der (Wohn-)Bevölkerung
- Alternative innerstädtische Wohnangebote
- Stärkung als Bühne für Kultur, Sport und Freizeit in der Region
- Verbesserung des öffentlichen Raumes und des Wohnumfeldes sowie privater Flächen

Hierbei: - Private Haus-, Hof- und Gartenflächen

- Erhaltung und Renovierung von Fassaden im öffentlichen und privaten Raum
- Gestaltung attraktiver Plätze / Innentadbühnen
- Aufwertung vorhandener und Schaffung neuer öffentlicher Grünflächen
- Öffentliche Flächen für Freizeit, Bewegung, Sport und Spiel im Wohnumfeld
- Aufwertung und Umbau des vorhandenen Gebäudebestandes

Hierbei:

- Aufwertung und Umbau zu sozialen und kulturellen Einrichtungen (Gemeinbedarfseinrichtungen)
- Maßnahmen zur Umnutzung von Gebäuden für Gewerbe, Dienstleistung und Wohnen
- Erhalt und Schutz identitätsstiftender Baustrukturen
- Sanierung und Revitalisierung mindergenutzter und ungenutzter innerstädtischer Brachflächen
- Rückbau leerstehender, dauerhaft nicht mehr benötigter Gebäude oder Gebäudeteile sowie der dazugehörenden nichttechnischen Infrastruktur

7.1.2 Soziale Stadt – Gebiet nach § 171e BauGB

Empfehlung zum Instrument

Können soziale Maßnahmen im Zusammenhang mit Stadtbau West nicht greifen bzw. umgesetzt werden, wird vor dem Hintergrund durchgeführter Analysen, der bislang erarbeiteten planerischen Zielsetzungen sowie den dabei getroffenen Einschätzungen zu sozialen, funktionalen sowie städtebaulichen Problemlagen, für das im folgenden beschriebene Gebiet die Ausweisung als Soziale-Stadt-Gebiet gem. § 171e Abs. 4 BauGB empfohlen.

Gebietsabgrenzung für die Erstellung des Integrierten Handlungskonzeptes

Zur Gebietsabgrenzung wird in erster Linie auf die Indikatoren der Bewohnerstruktur zurückgegriffen (Sozialhilfeempfänger, Arbeitslose, Ausländeranteil, Indikatoren auf Ebene der Baublöcke ⇒ vgl. Analysekarte). Sofern zwei dieser drei Werte deutlich über den Durchschnittswerten der Stadt Ludwigshafen liegen, wird der entsprechende Baublock für das Gebiet vorgeschlagen. Die integrierte Vorgehensweise im Rahmen des Programms „Soziale Stadt“ schlägt eine zusammenhängende Gebietsabgrenzung vor, die im „Zweifelsfall“ auch Baublöcke integriert, in denen nach erster Analyse die Indikatoren nicht selbstständig eindeutig das Vorhandensein sozialer Missstände belegen. In dieser einzelfallbezogenen Betrachtung wurden die oben genannten Indikatoren der Bevölkerungsstruktur hinzugezogen.

Aus der Analyse und Ermittlung sozialer Maßnahmenschwerpunkte ergibt sich für weite Teile der Innenstadt Handlungsbedarf. Aufgrund zahlreicher Aktivitäten und Handlungsansätze (Stärkung von Handel, Kultur, Wohnprojekte etc.) im Bereich City Nord bzw. Mitte von deren Umsetzung positive Impulse für die Quartiers- und Milieuentwicklung erwartet werden, wird der Fokus für soziale Maßnahmen im Rahmen der Sozialen Stadt *zunächst* auf dem Quartier City Süd (Prioritätensetzung Süd). Der nördliche Teilbereich ist dabei nicht aus den Augen zu verlieren.

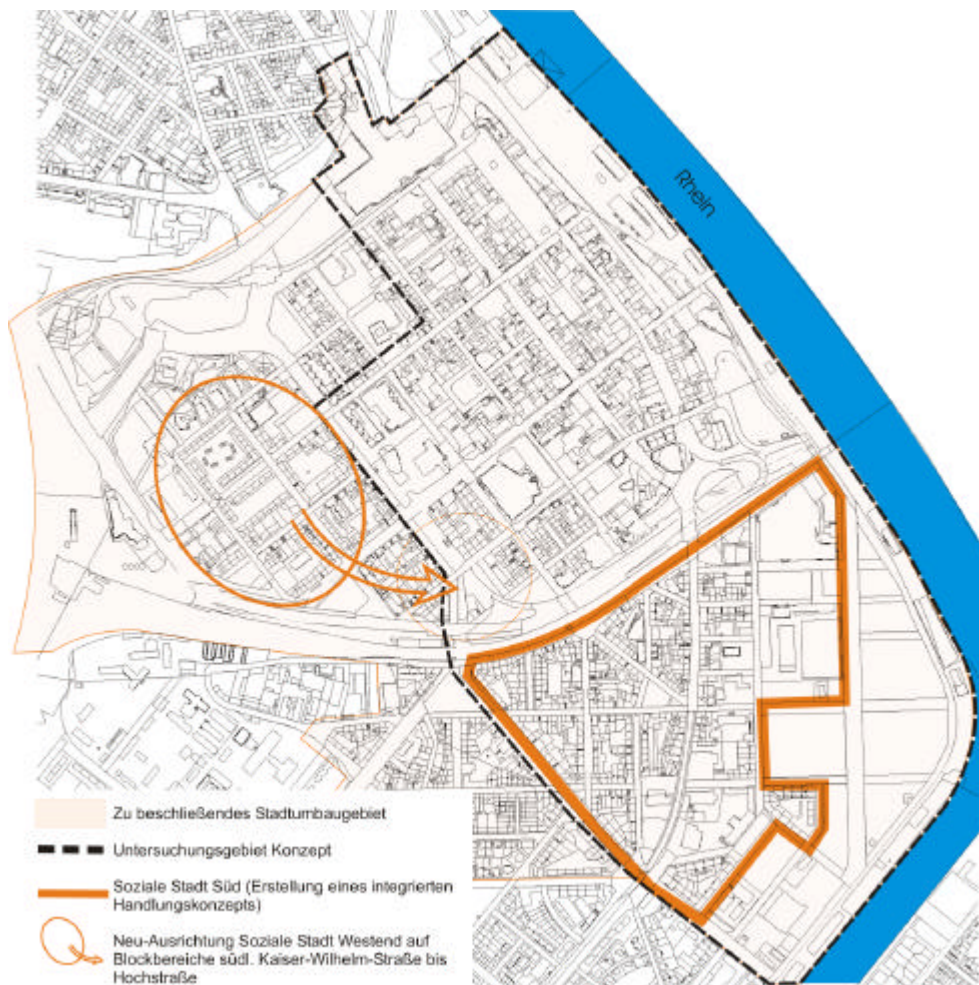


Abb. 25: Abgrenzung Fördergebiet Soziale Stadt (orange dargestellt; Priorität 1+2)

Innenstadt Süd: Begrenzung des Gebiets im Norden durch die Bahntrasse bzw. B 37, die süd-westliche Grenze bildet die Wittelsbachstraße. Im Westen reicht das Gebiet im nördlichen Teilabschnitt zwischen B 37 und Pfalzgrafenstraße bis zur Rheinallee. Im südlichen Teilabschnitt bilden Heene-, Greisenau- und Kramerstraße den Abschluss.

Im Bereich City Mitte ist die Neu-Ausrichtung der Sozialen Stadt Westend auf Blockbereiche der südlichen Kaiser-Wilhelm-Straße bis zur Hochstraße zu prüfen.

Grundlagen

Das Programm ist integrierter Bestandteil der Städtebauförderung, setzt jedoch gegenüber der „klassischen“ Städtebauförderung deutlich neue Akzente, indem es stärker abzielt auf

- eine Vernetzung mit anderen stadtentwicklungspolitisch relevanten Politikfeldern und Ressourcen,
- die Umsetzung investiver und nicht investiver Maßnahmen,
- die Beteiligung der Betroffenen bei der Entwicklung und Umsetzung des Programms,
- sowie ein effizientes Quartiersmanagement.

Die Ministerkonferenz der ARGEBAU hat in einem Leitfaden die Ziele und Anforderungen des Bund-Länder-Programms "Die soziale Stadt" dokumentiert.³² Das für die Umsetzung in Rheinland-Pfalz zuständige Ministerium der Finanzen hat in dem Dokument „Die Gemeinschaftsinitiative „Soziale Stadt“ in Rheinland-Pfalz“³³ einen Rahmen für die inhaltliche Ausgestaltung des Programms in den Kommunen gesetzt.

Gemäß § 171e Abs. 2 BauGB sind städtebauliche Maßnahmen der Sozialen Stadt Maßnahmen zur Stabilisierung und Aufwertung von durch soziale Missstände benachteiligte Ortsteile [...]. Soziale Missstände liegen vor, wenn ein Gebiet auf Grund der Zusammensetzung und wirtschaftlichen Situation der darin lebenden und arbeitenden Menschen erheblich benachteiligt ist. Ein besonderer Entwicklungsbedarf liegt insbesondere vor, wenn es sich um benachteiligte innerstädtische Gebiete [...] handelt, bei denen es einer aufeinander abgestimmten Bündelung von investiven und sonstigen Maßnahmen bedarf.

Situation und Zielsetzung in Ludwigshafen

In Ludwigshafen zeigen sich im Quartier Innenstadt Süd | Mundenheimer-Straße negative Entwicklungstendenzen und städtebauliche Missstände. Diese treffen hier mit einer sich abzeichnenden sozialen Schieflage und Segregationstendenzen zusammen. Die vielschichtige Problemlage in diesem Gebiete macht eine integrierte Herangehensweise erforderlich.

Wie analytisch dargelegt, liegen die Werte unterschiedlicher sozialer Indikatoren in einer Vielzahl von Baublöcken deutlich über dem Durchschnitt der Stadt Ludwigs-

³² Vgl. ARGEBAU (2005): Leitfaden zur Ausgestaltung der Gemeinschaftsinitiative „Soziale Stadt“. In: DIFU (2000): Arbeitspapiere zum Programm Soziale Stadt, Bd. 3, Berlin.

³³ Vgl. Land Rheinland-Pfalz (2000): Die Gemeinschaftsinitiative „Soziale Stadt“, Ministerium der Finanzen, Bauen und Wohnen, Mainz.

hafen. Sie belegen, dass soziale Missstände nach § 171e Abs. 2 BauGB (Zusammensetzung sowie wirtschaftliche Lage der in dem Gebiet lebenden Personen) vorliegen.

Weiterhin wurden in dem Gebiet deutliche bauliche Missstände sowie Mängel im Wohnumfeld festzustellen. Zur Verbesserung der Wohnumfeldqualität sind auch Maßnahmen im öffentlichen Raum zu zählen. Nach erster Abschätzung entsprechen sowohl der bauliche Zustand als auch der Zuschnitt der Wohnungen überwiegend bzw. in großen Teilen nicht den aktuellen Anforderungen an Wohnraum. Hohe Leerstandsquoten verdeutlichen diese Mängel.

Darüber hinaus steht kaum adäquater Wohnraum für Familien zur Verfügung, die zur Stabilisierung und Erhaltung einer ausgewogenen Bewohnerstruktur beitragen könnten.

Im Bereich der sozialen Infrastruktur sind nach erster Abschätzung vor allem Defizite im Bereich Alten- und Pflegeheime sowie Senioreneinrichtungen zu verzeichnen, was im Hinblick auf die zu erwartende demographische Entwicklung an Bedeutung gewinnt. Der Untersuchungsraum verfügt über eine ausreichende Dichte und Bandbreite an Bildungseinrichtungen zur Deckung der Grundversorgung. Die Ausstattung der einzelnen Einrichtungen ist im Rahmen einer weitergehenden Untersuchung zu prüfen.

Erhebliche Mängel bestehen im Hinblick auf die Ausstattung des Quartiers mit qualitativ guten Spielmöglichkeiten sowie öffentlicher Freiflächen, denen im Hinblick auf Begegnungspunkte / -stätten für die Bevölkerung eine wichtige soziale Bedeutung zukommen.

Die Erstellung eines Integrierten Handlungskonzeptes für das benannte Gebiet soll dazu beitragen, die sich abzeichnende soziale Segregation sowie die baulichen Missstände abzuwenden.

Im Rahmen des Städtebauförderprogramms „Soziale Stadt“ werden in den benannten Quartieren folgende Ziele verfolgt:

- Stärkung, Ergänzung und Attraktivierung des innerstädtischen Wohnungsangebotes.
- Aufwertung des Wohnungsbestandes und Anpassung an moderne Ansprüche (Ausstattung).
- Steigerung der Wohnqualität durch Attraktivierung des Wohnumfeldes.
- Behebung von Leerständen.
- Stabilisierung der Sozialstruktur | Schaffung / Erhalt einer ausgewogenen Bewohnerstruktur.
- Überwindung der sozialen Segregation, Aufbau selbst tragender Nachbarschaften und Aufwertung der sozialen Infrastruktur im Gebiet.
- Abbau städtebaulicher Missstände durch Aufwertung der öffentlichen Freiräume und Schaffung von Quartiersmittelpunkten /-treffpunkten.
- Neue Beschäftigungsimpulse (Weiterbildung, Qualifikation, Bewerbungstraining etc.) für die im Gebiet lebende Bevölkerung als Maßnahme zur Bewältigung der hohen Arbeitslosigkeit im Quartier.
- Schaffung neuer „Begegnungsstätten“ | Aufenthaltsbereiche (Spielflächen etc.) bzw. Aufwertung vorhandener Angebote zur Förderung der Kommu-

nikation in der Bevölkerung.

Diese Zielsetzungen können nur mit einer integrierten Vorgehensweise erreicht werden, die soziale, städtebauliche, ökonomische und wohnungswirtschaftliche Belange gleichermaßen berücksichtigt.

Auf der Grundlage einer systematischen, indikatorengestützten Bestandsaufnahme sind im Rahmen des Integrierten Handlungskonzepts in einem Partizipationsprozesses spezifische Ziele zu entwickeln.

7.1.3 Städtebauliche Untersuchung zur Feststellung von Sanierungsbedarf

Empfehlung zum Instrument

Vor dem Hintergrund der Analyse, der bislang erarbeiteten planerischen Zielsetzungen sowie den dabei getroffenen Einschätzungen zu Problemlagen, Konflikten und städtebaulichen Interventionsnotwendigkeiten wird empfohlen, für die wie im folgenden beschriebenen Gebiete vorbereitende Untersuchungen gem. § 141 BauGB zur Feststellung von weitergehendem Sanierungsbedarf durchzuführen. In der Folge kann die Ausweisung als Sanierungsgebiet gem. § 142 BauGB erforderlich sein. Der Verfahrenstypus der Sanierung ist dabei festzulegen.

Die vertiefenden Untersuchungen haben zum Ziel die Problemlagen fundiert darzulegen und die Gebietsabgrenzung für das/die Sanierungsgebiet/e festzulegen. Weiterhin bilden sie die Voraussetzung zur Aufnahme in entsprechende Förderprogramme des Landes Rheinland-Pfalz.

Bei der Festlegung eines Gebiets „Stadtumbau“ sollte dieses in den abgegrenzten Teilbereichen förmlich weiterhin als Sanierungsgebiet beschlossen werden, um auf das Instrumentarium des Sanierungsrechts zurückgreifen zu können. Die überwiegende Zahl der Wohnungen, in denen Modernisierungsmaßnahmen durchgeführt werden sollen, verteilt sich auf eine Vielzahl von Einzeleigentümern, der Anteil an Wohnraum von Wohnungsbaugesellschaften ist insgesamt sehr gering (durchschnittlich unter 5%). Im Rahmen der Sozialen Stadt stehen für den Eingriff in Privateigentum nur sehr begrenzte Handlungsmöglichkeiten zur Verfügung. Vor diesem Hintergrund sind die notwendigen Maßnahmen allein mit dem Instrument der Sozialen Stadt schwer durchführbar.

Gebietsabgrenzung für die Durchführung Vorbereitender Untersuchungen

Zur Gebietsabgrenzung wurden die Zeigerwerte „hoher Anteil der Wohnungen mit schlechter Ausstattung“, Wohnungsgrößen sowie die Baualtersklasse als Indikatoren für städtebauliche Missstände in Überlagerung mit hoher Leerstandsquote sowie deutlichen Mängeln im Wohnumfeld herangezogen. Weiterhin wurden erhebliche Erfordernisse in der Gestaltung öffentlicher Räume für die Gebietsabgrenzung berücksichtigt.

Aus den Gebieten der vorbereitenden Untersuchungen werden Bereiche ausgenommen, in denen keine Missstände vorliegen und in denen bereits Gestaltungsmaßnahmen im öffentlichen Raum durchgeführt wurden bzw. laufen. Somit ergeben sich folgende Abgrenzungen von Bereichen, für die eine vertiefende städtebauliche Untersuchung durchzuführen ist:

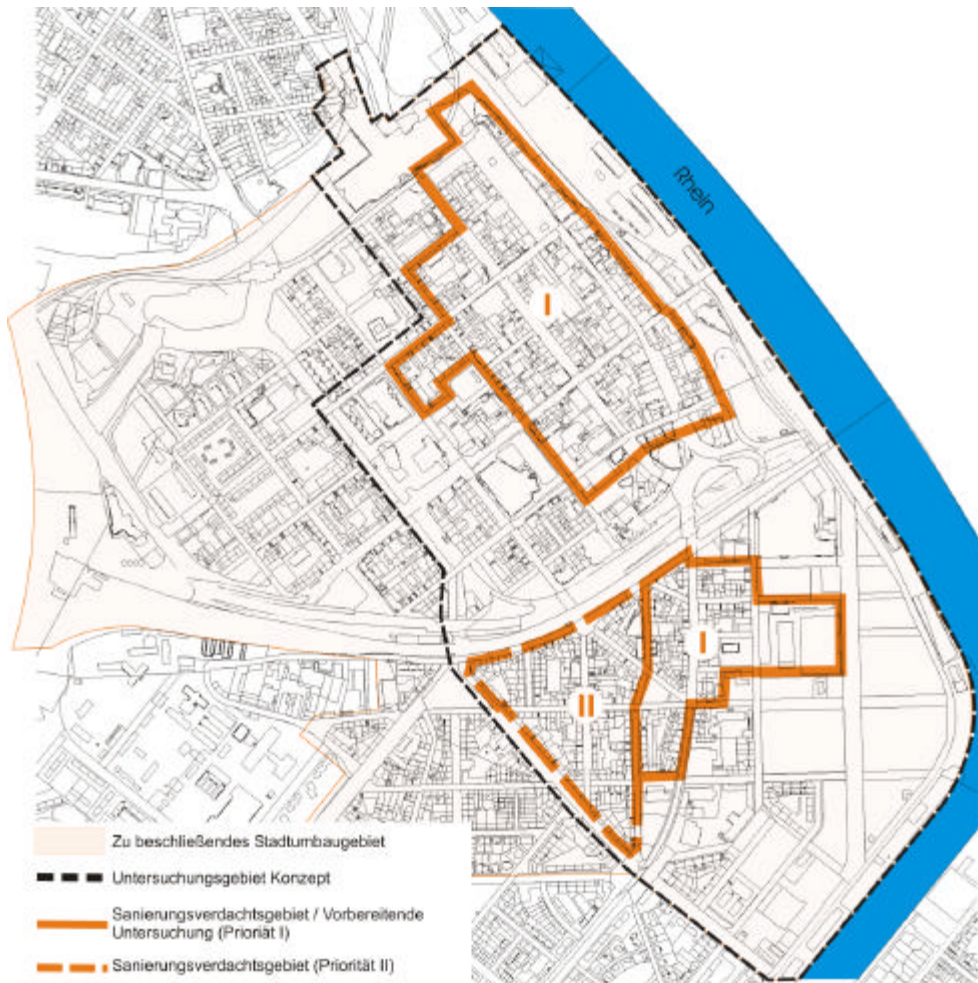


Abb. 26: Abgrenzung Gebiete für Vorbereitende / Städtebauliche Untersuchungen gem. § 141 BauGB als Grundlage für etwaige Festlegung als städtebauliches Sanierungsgebiet gem. § 142 BauGB (orange dargestellt; Priorität 1+2)

Grundlagen

Nach § 141 Abs. 1 BauGB hat sich die Gemeinde vor der förmlichen Festlegung eines Sanierungsgebietes hinreichende Grundlagen zur Beurteilung der Notwendigkeit einer städtebaulichen Sanierung zu verschaffen. Dies geschieht in der Regel durch sogenannte Vorbereitende Untersuchungen. Über die Einleitung dieser Vorbereitenden Untersuchungen hat die Gemeinde zu beschließen und den Beschluss sodann ortsüblich bekannt zu machen.

In dem vorgelagerten Verfahrensschritt der Vorbereitenden Untersuchungen werden die im Hinblick auf mögliche Sanierungsziele relevanten sozialen, strukturellen und städtebaulichen Verhältnisse und Zusammenhänge untersucht. Darauf aufbauend werden die vorhandenen städtebaulichen Missstände im Sinne des Gesetzes nachgewiesen, die anzustrebenden Ziele der Sanierung in allgemeiner Form abgeleitet und Eckdaten zur sachlichen, zeitlichen und finanziellen Durchführbarkeit der städtebaulichen Sanierungsmaßnahme ermittelt.

Vorbereitende Untersuchungen haben der Anforderung des Baugesetzbuches zu genügen, den sanierenden Gemeinden wie auch den für die Städtebauförderung zuständigen staatlichen Stellen im Vorfeld hinreichende Beurteilungsgrundlagen

zur Notwendigkeit und Durchführbarkeit städtebaulicher Sanierungsmaßnahmen an die Hand zu geben.

Hierzu ist es im Allgemeinen notwendig, die relevanten Themenbereiche (Städtebau, Nutzungsstruktur, Bausubstanz, Verkehr, Gewerbe, Wohnverhältnisse, Sozialstruktur etc.) zunächst zu erfassen und zu beschreiben, im Weiteren hinsichtlich des Vorhandenseins städtebaulicher Missstände im Sinne des Baugesetzbuches zu prüfen bzw. bewerten und schließlich mit den planerischen Zielsetzungen für das Gebiet abzugleichen. So können zum einen Defizite klar herausgearbeitet, zum anderen aber auch bereits Lösungswege und Sanierungsziele aufgezeigt werden.

Situation und Zielsetzung in der Innenstadt von Ludwigshafen

In der dargestellten Analyse wurden städtebauliche Missstände in großen Bereichen des Untersuchungsgebietes festgestellt, die durch städtebauliche Sanierungsmaßnahmen (wesentlich) verbessert werden können. Gemäß § 136 Abs. 2 liegen städtebauliche Missstände vor, wenn 1. das Gebiet den allgemeinen Anforderungen an gesunde Wohn- und Arbeitsverhältnisse oder an die Sicherheit der in ihm wohnenden oder arbeitenden Menschen nicht entspricht oder 2. das Gebiet in der Erfüllung der Aufgaben erheblich beeinträchtigt ist, die ihm nach seiner Lage und Funktion obliegen.

In Ludwigshafen sind vor allem in der Wohnungsausstattung z.T. erhebliche Defizite festzustellen. Die zumeist in den 1950er-Jahren errichteten Gebäude- und Wohnungsbestände weisen einen hohen Anteil an Wohnungen mit schlechter Ausstattung (Nichtvorhandensein eines Bades bzw. Zentralheizung) auf. Wie der Analysekarte zu entnehmen ist verfügen lediglich Baubestände neueren Datums bzw. einzelne bereits sanierte Baufelder über eine gute Ausstattung, die der heutigen Nachfrage gerecht werden kann.

Im Rahmen einer Sanierung werden in den benannten Quartieren folgende Ziele verfolgt

- Wohnungssanierung im Privatbestand.
- Abriss un- bzw. untergenutzter Gebäude in den Blockinnenbereichen (Teilentsiegelung, Begrünung, Aufwertung).
- Gestaltungsmaßnahmen öffentlicher Raum (Abgleich Soziale Stadt!), kleinteilige Änderung von Erschließungsanlagen (Bodenordnung).
- Verbesserung der Wohnumfeldqualität (Schaffung von Wohnungen zugeordneten Frei- und Grünflächen, Kinderspielplätzen).
- Umzug von Betrieben, Freilegung von Grundstücken, Erwerb von Grundstücken.

7.2 Sonstige Fördermöglichkeiten

7.2.1 EU-Förderprogramm URBAN II (bis Ende 2006)

URBAN II ist eine Gemeinschaftsinitiative des Europäischen Fonds für regionale Entwicklung (EFRE) zur dauerhaften Entwicklung städtischer Krisengebiete in der Europäischen Union zunächst für den Zeitraum 2000-2006.

Nach dem Förderzeitraum 1994 -1999 läuft derzeit die zweite URBAN-Phase, die nun besonders darauf abzielt, die Entwicklung und Umsetzung innovativer Entwicklungsmodelle für eine wirtschaftliche und soziale Wiederbelebung der städtischen Krisengebiete zu fördern. Darüber hinaus soll URBAN II den Austausch von Informationen und Erfahrungen im Bereich der nachhaltigen Stadtentwicklung in der Europäischen Union ausbauen.³⁴

Aufgrund der durchgeführten Analyse und im Hinblick auf eine bislang erfolgreiche Realisierung zahlreicher Projekte im Rahmen des Programms URBAN II wird eine Weiterführung des Programms in der Förderperiode 2007-2013 angestrebt. Die am 31.07.2006 veröffentlichte Strukturfondsverordnung der EU für die genannte Förderperiode sieht die Aufnahme der städtischen Dimension als einen wichtigen Baustein in die Kohäsionspolitik vor. Derzeit erfolgt die Erarbeitung der nationalen Rahmenpläne.

Die derzeitige Fördergebietsabgrenzung soll im Wesentlichen beibehalten werden.

Die strategischen Programmziele konzentrieren sich auf³⁵

- Stärkung des wirtschaftlichen Wohlstands und der Beschäftigung
- Förderung von Chancengleichheit und sozialer Eingliederung sowie der Bildung und Qualifizierung
- Ausbau und Verbesserung der Infrastruktur hin zur Nachhaltigkeit
- Erschließung von ungenutzten Potenzialen
- Erhöhung der Wettbewerbsfähigkeit, Funktionalität und Attraktivität des Programmgebietes
- Stärkung der Bürgerbeteiligung und Verbesserung des Images des Gebietes
- Integration ausgegrenzter Bevölkerungsgruppen

In Ludwigshafen wird aufgrund der durchgeführten Analyse und im Hinblick auf eine bislang erfolgreiche Realisierung zahlreicher Projekte im Rahmen der Förderung URBAN II die Weiterführung des Ansatzes im gesamten Betrachtungsraum postuliert.

Aus der durchgeführten Analyse und Zielsetzung lassen sich zahlreiche Handlungsbedarfe ableiten, die sich in oben genannten Themenfeldern einordnen lassen und deren strategischer Ansatz weiter zu verfolgen ist:³⁶

³⁴ http://ec.europa.eu/regional_policy/themes/urban_de (Stand: 12.06.2006)

³⁵ http://ec.europa.eu/regional_policy/themes/urban_de (Stand: 12.06.2006)

- Weiterführung der Maßnahmen zur Gastronomieförderung, (räumliche Beschränkung auf die definierten Schwerpunktbereiche). KMU- und Existenzgründungsförderung, hier v.a. Unterstützung von Neuansiedlungen sowie Verlagerung von Einzelhändlern über Umzugshilfen in den festgelegten Schwerpunktbereichen zur Verbesserung der wirtschaftlichen Bedingungen, Schaffung von Arbeitsplätzen im Programmgebiet, Unterstützung von Unternehmensgründungen.
- Unterstützung von Maßnahmen zur Verbesserung des städtischen Images und die Stärkung der Identifikation der Bürgerinnen und Bürger mit dem Standort bzw. ihrem Quartier.
- Maßnahmen zur Freiflächengestaltung um so das Wohn- und Geschäftsumfeld zu attraktivieren.
- Bildungsangebote und Sanierung von Bildungseinrichtungen.
- Soziale Maßnahmen und Integrationsmanagement. Schaffung von Kommunikationszentren und Begegnungsplattformen.
- Maßnahmen zur Förderung von Kunst und Kultur, Veranstaltungen auch unter dem Gesichtspunkt, „weiche“ Standortfaktoren für Neuinvestoren zu schaffen.

7.2.2 Bundesprogramm Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetz (GVFG)

Im Rahmen der GVFG-Förderung gewährt der Bund den Ländern Finanzhilfen zur Verbesserung der Verkehrsverhältnisse in den Gemeinden. Im Fokus stehen grundlegende Neuordnungen im Bereich Verkehr. Dabei können die Länder nach § 2 GVFG unter anderem folgende Vorhaben fördern:

Bau und Ausbau von

- verkehrswichtigen innerörtlichen Straßen mit Ausnahme von Anlieger- oder Erschließungsstraßen (in Ludwigshafen ggf. Rheinuferstraße, Bahnhofstraße). (§2 I Nr.1a GVFG)
- Verkehrsleitsystemen sowie von Umsteigerparkplätzen zur Verringerung des motorisierten Individualverkehrs. (§2 I Nr.1f GVFG)
- Verkehrswegen der Straßenbahnen, Hoch- und U-Bahnen sowie Bahnen besonderer Bauart (in Ludwigshafen ggf. Kaiser-Wilhelm-Straße) (§2 I Nr.2a GVFG) [...] soweit sie dem öffentlichen Personennahverkehr dienen, und auf besonderen Bahnkörpern geführt werden.
- Zentralen Omnibusbahnhöfen und Haltestelleneinrichtungen [...] soweit sie dem öffentlichen Personennahverkehr dienen (in Ludwigshafen ggf. Haltestelle Ludwigsplatz). (§2 I Nr.3 GVFG)

³⁶ Formulierung möglicher Projekte für eine Fortführung der Förderung im Rahmen des EFRE (Förderperiode 2007-2013), Bau- und Grundstücksausschuss der Stadt Ludwigshafen a.Rh. am 25.04.2005.

7.2.3 Landesprogramm Denkmalschutz / Denkmalpflege

Förderungsfähig im Sinne der staatlichen Denkmalpflege sind grundsätzlich nur Bauwerke und sonstige historische Anlagen (z.B. historische Parks und Gärten oder historische Ruinen etc.), die Kulturdenkmäler (Baudenkmäler) im Sinne des Denkmalschutz- und -pflegegesetzes sind. Bei noch nicht vollzogener „Unterschützstellung“ ist die Denkmaltopographie heranzuziehen bzw. wird eine Anfrage beim Landesamt für Denkmalpflege, Kreis- oder Stadtverwaltung empfohlen.

Bewegliche Gegenstände können grundsätzlich nur dann für eine Förderung in Betracht kommen, wenn sie von außergewöhnlichem künstlerischen oder geschichtlichen Wert, Zubehör eines Baudenkmales (historische Ausstattung) sind und in geeigneter Weise ihre öffentlichrechtliche Bindung sichergestellt ist. Allgemeine rechtliche Grundlage der Förderung sind § 29 Abs. 1 des Denkmalschutz- und -pflegegesetzes (DSchPflG) und die Festlegungen des jeweiligen Haushaltsgesetzes bzw. Haushaltsplanes, spezielle Grundlage die Verwaltungsvorschrift des Ministeriums für Kultur, Jugend, Familie und Frauen vom 8. Dezember 1994 über "Zuwendungen des Landes zur Erhaltung von nichtstaatlichen Kulturdenkmälern" (Gemeinsames Amtsblatt 1995, Seite 3).³⁷

Prinzipiell ist jede Bau- oder Instandsetzungs-, Restaurierungs- oder Erhaltungsmaßnahme, die mit den denkmalbegründenden Teilen des Objektes zusammenhängt und den üblichen Aufwand bei vergleichbaren, nicht denkmalwerten Objekten übersteigt förderfähig. Vor allem sind dies regelmäßig Arbeiten an der Außenhaut des Gebäudes. Nicht zuschussfähig in diesem Sinne sind Aufwendungen, die rein nutzungsbedingt sind und in einem nicht denkmalschutzwürdigen Gebäude so oder vergleichbar auch anfallen würden.³⁸

Zuschüsse der Denkmalpflege dürfen im Gegensatz zu den meisten anderen öffentlichen Fördermitteln prinzipiell "kumuliert", d.h. mit anderen Zuschüssen gleichzeitig in Anspruch genommen werden

7.2.4 Landesprogramm Investitionsstock (I-Stock)

Der I-Stock ist ein im Landesfinanzausgleichsgesetz (LFAG) verankertes Förderinstrument des Landes. Definiert wird der Investitionsstock in Nr. 6 der Aufzählung des § 18 Abs. 1 LFAG. Danach werden Mittel bereitgestellt für "sonstige kommunale Vorhaben oder kommunale Beteiligungen an Vorhaben, die das Gemeinwohl erfordert (Investitionsstock)". Die Aufgabe des Investitionsstocks ergibt sich damit bereits abschließend aus dem Gesetz: mit den hierfür veranschlagten Mitteln sollen diejenigen kommunalen Vorhaben gefördert werden, für die keine anderen Landesmittel ausdrücklich bereitgestellt werden. Aus der generalklauselartigen Formulierung und dem in § 18 Abs. 2 LFAG enthaltenen Verbot der Doppelförderung ergibt sich auch, dass eine Förderung aus dem Investitionsstock immer nur nachrangig erfolgen kann. Soweit Fördermittel aus anderen Programmen gewährt werden, ist eine Förderung aus dem Investitionsstock ausgeschlossen.³⁹

Mit Hilfe der zweckgebundenen Zuwendungen aus dem Investitionsstock werden zahlreiche dringende Projekte der Gemeinden verwirklicht. Im Vordergrund der

³⁷ Vgl. <http://www.kulturland.rlp.de> (Stand: 12.06.2006)

³⁸ Ebenda.

³⁹ Vgl. <http://www.ism.rlp.de/themen> (Stand: 12.06.2006)

Förderpolitik stehen dabei Projekte, die die Qualität des Lebensraums und der Umwelt für die Bewohner sichern, die regionale Wirtschaftsstruktur nachhaltig verbessern und Arbeitplatzeffekte haben. Die Bereitstellung ausreichender Fördermittel im Rahmen des I-Stocks soll die kommunale Investitionsbereitschaft sichern und die Vergrößerung struktureller Defizite verhindern. Dabei tragen die geförderten Projekte wesentlich dazu bei, ein investitionsfreundliches Umfeld zu schaffen, das Ansiedlungsentscheidungen von Betrieben begünstigt. Die kommunalen Investitionen schaffen in der Regel erst die Voraussetzungen für private Investitionen. Vor allem die gegenwärtige Wirtschaftslage erfordert verstärkt von den Gemeinden das Schaffen besserer struktureller Rahmenbedingungen für private Investoren. Hierbei können und sollen die Mittel des Investitionsstocks vorrangig eingesetzt werden.

7.2.5 Kommunale Programme

Der Ansatz einer stärkenden Stadterneuerung über die Förderung durch kommunale Programme und Einzelmaßnahmen sollte in Ludwigshafen überprüft werden. Über kommunale Eigeninitiativen der Stadterneuerung kann der umsetzungsorientierte Ansatz der Ludwigshafener Innenstadtoffensive integriert und gezielt forciert werden. Ziel muss die Schaffung zusätzlicher Anreize und Motivationen zur aktiven Beteiligung und Mitwirkung von Immobilieneigentümern, Investoren und sonstigen Betroffenen an der Stadterneuerung sein.

Beispiel: Fassadenprogramm

Eine kurzfristig durchführbare und sichtbare Verbesserung des Gesamtbildes ist die Aufwertung der Fassaden mit Farbe und Begrünungen. Hierfür sollen kommunale Förderprogramme aufgelegt werden, nach welchen Einzeleigentümer Zuschüsse erhalten, wenn sie die Fassade ihres Gebäudes neu gestalten. Dies trägt zur allgemeinen Aufwertung des Erscheinungsbildes des Quartiers, somit zur nachhaltigen Aufwertung des Gesamteindrucks und zur allgemeinen Imageverbesserung des Standorts bei und lässt weitere, primär nachhaltige Investitionen wie z.B. die Ansiedlung neuer Nutzungen (Geschäfte, Gastronomie, Erhöhung der Wohnungsnachfrage) erwarten.

Beispiel: Stärkung von Wohneigentum in den Städten

Sowohl aus steuerlichen, sozialen als auch aus siedlungsstrukturellen Gründen ist die Stärkung des Wohneigentums in den Kernstädten v.a. für mittlere Einkommensgruppen von besonderer Wichtigkeit. So kann sie dazu beitragen, die Abwanderung von Haushalten mittleren Einkommens ins Umland der Kernstädte zu bremsen und die soziale Stabilität in den Wohnquartieren zu erhalten bzw. zu schaffen.

Den Programm-Schwerpunkt sollten hierbei Eigenheime und Eigentumswohnungen für Selbstnutzer bilden, da somit eine höhere Identifikation mit dem Standort und ggf. eine höhere Motivation zu Mitwirkungsbereit an sonstigen Projekten und Initiativen im Quartier gegeben ist und die sonstige Investitionsbereitschaft in den Standort erhöht wird.

Durch die Abschaffung der Eigenheimzulage kommt kommunalen Programmen zur Wohneigentumsförderung eine erhöhte Bedeutung zu. Der Kommune bietet sich so die Chance, steuernd auf die Siedlungs- bzw. Innenentwicklung einzuwirken.

Beispiel: Kommunale Förderung der Wohnungsanpassung

In einigen Gemeinden und Kreisen wurden spezielle kommunale Finanzierungsprogramme für die Wohnungsanpassung eingerichtet. Neben einer kostenlosen Beratung werden über diese Sonderprogramme Mittel für Umbau- und Anpassungsmaßnahmen v.a. für altersgerechten Wohnraum bereitgestellt.

(Ergänzung zu Sanierungsgebiet)

Beispiel: Soziale Initiativen

Kooperationen zwischen Schulen und Gemeinden (Wissenstransfer).

Angebote auf Gemeindeebene zur Unterstützung sog. Risikofamilien & zur Integrationsarbeit.

Programme für (Langzeit-)Arbeitslose: Förderung von Teilzeitarbeit und Unterstützung bei der Stellensuche.

Beispiel: LOS – Lokales Kapital für Soziale Zwecke

Die LOS-Förderung ist ein vom Bundesministerium für Familie, Senioren, Frauen und Jugend (BMFSF) gefördertes Programm, das aus Mitteln des Europäischen Sozialfonds (ESF) finanziert wird. Das Programm ist unmittelbar an das Soziale Stadt-Programm gekoppelt, die LOS-Gebiete sind somit deckungsgleich mit den Fördergebiete der Sozialen Stadt.

Mit den zur Verfügung gestellten Mitteln werden in den festgelegten Fördergebiete (aktuell vier Quartiere West, Westend, Oggersheim-West und Mundenheim-Südost; deckungsgleich mit Sozialer Stadt) sogenannte "Mikroprojekte" bis maximal 10.000 Euro gefördert, mit denen schwerpunktmäßig die Beschäftigung, Integration und Gleichstellung der Menschen nachhaltig verbessert werden soll. Träger dieser geförderten Projekte können unter anderem Initiativen, Vereine, Genossenschaften, Wohlfahrtsverbände, örtliche Unternehmen, Wirtschaftsverbände, Bildungsträger, Lehrstellenbündnisse, aber auch Einzelpersonen sein.⁴⁰

Sonstige

Im Rahmen der Werkstatt Innenstadt wurde bereits ein Katalog kommunaler Stellenschrauben (z.B. Stellplatzabgabe) erarbeitet, der die aufgeführten Programmvorschläge ergänzt.

7.3 Bauplanungsrechtliches Instrumentarium: Bebauungsplan

Zur konsequenten Umsetzung des Stadtumbaus kann bereichsweise auf das Instrumentarium der verbindlichen Bauleitplanung („Bebauungsplan gem. § 8 / 9 BauGB“) zurückgegriffen werden. Dies gilt sowohl für das Projektgebiet Zollhofshafen wie auch zur Flankierung der Zielsetzung Handelskompaktierung und Ausprägung von funktionalen Schwerpunkten.

Ziel ist die Einschränkung der Neuansiedlung von Geschäften außerhalb des Kompaktierungsbereichs, darüber hinaus wird die Vermeidung der Neuansiedlung

⁴⁰ Vgl. <http://www.ludwigshafen.de> (Stand: 15.07.2006)

von Billigläden im definierten Schwerpunktbereich angestrebt (Verhinderung Trading-Down).

Diese Option ist nachrangig zu beurteilen. Zunächst soll versucht werden, über ein positives Anreizsystem, gewünschte Entwicklungen zu forcieren. Die Aufstellung bzw. Änderung eines Bebauungsplans zu einem späteren Zeitpunkt wird dabei nicht ausgeschlossen und bleibt als Option bestehen.

Durch die Anpassung der Bebauungspläne soll nur die für eine bauliche Nutzung im Sinne des Rahmenkonzepts absolut erforderlichen Regelungen im Vorfeld getroffen werden. Im Rahmen von "einfachen Bebauungsplänen" können Bauanträge ergänzend auf Grundlage von § 34 BauGB beurteilt werden. Viele Vorhaben lassen sich gänzlich auf dieser Basis regeln.

Im Citybereich Ludwigshafen existieren rechtskräftige Bebauungspläne, die Vergnügungsstätten vollständig ausschließen. Grundlage für diese Regelung war das Maßnahmengesetz zum BauGB aus dem Jahr 1993, das allerdings nur bis 1998 galt. D.h. ein vollständiger Ausschluss von Vergnügungsstätten ist heute bauplanungsrechtlich nicht mehr zulässig. Darüber hinaus gibt es für die City eine Sperrbezirksverordnung, aufgrund derer Prostitution ausgeschlossen ist.

Eine Verteilung und Beschränkung zulässiger Nutzungen mit Hilfe der Bebauungsplanung, zeigt das Beispiel Mannheim:

Der Mannheimer Bebauungsplan Innenstadt gliedert die Zulässigkeit verschiedener Nutzungen nach verschiedenen Citylagen. So verbannt er weniger attraktive und v.a. in der 1a-Lage (Einzelhandel) unerwünschte Nutzungen wie Vergnügungsstätten, Sexshops, Wettbüros, Call-Shops, Postenwarenverkaufsmärkte (1€-Shops), Bordelle und Swinger-Clubs nicht vollständig aus der Mannheimer City, sondern schließt einzelne der genannten Nutzungen in bestimmten Citylagen aus, während sie in anderen Citylagen in Erdgeschossbereichen, oder zumindest in Obergeschossen, als Regelnutzung oder ausnahmsweise zulässige Nutzung zugelassen werden können oder müssen. Die Umsetzbarkeit des Mannheimer Vorbilds ist für die Innenstadt Ludwigshafen im Einzelnen zu prüfen.

Auswirkungen auf die innerstädtische Einzelhandelsstruktur sind weitergehend zu prüfen und bei der Entscheidung zu berücksichtigen. Die Leerstandsdauer kann durch adäquate Zwischennutzungen bzw. attraktive Objektgestaltungen (Auslage, Plakatierung) überbrückt und so negative Ausstrahlungswirkungen reduziert werden.

Bestehende Nutzungen unterliegen dem Bestandsschutz und sind von der Änderung der Bebauungspläne nur sekundär betroffen (Entschädigungsverpflichtungen etc. sind im Einzelfall zu prüfen).

VERZEICHNISSE**Literaturverzeichnis**

Appel, Werner – Bereich Stadtentwicklung LU (2006): Aussagen zur Stadtentwicklung, Stand Mai 2006, Ludwigshafen.

ARGEBAU (2005): Leitfaden zur Ausgestaltung der Gemeinschaftsinitiative „Soziale Stadt“. In: DIFU (2000): Arbeitspapiere zum Programm Soziale Stadt, Bd. 3, Berlin.

Bertelsmannstiftung (2006): Demographiebericht Ludwigshafen am Rhein, Aktion Demographischer Wandel (www.aktion2050.de/wegweiser), Stand: Juni 2006, Gütersloh.

FIRU mbh (2005): Strategiepapier Innenstadtentwicklung Ludwigshafen a.Rh., Kaiserslautern.

Land Rheinland-Pfalz (2000): Die Gemeinschaftsinitiative „Soziale Stadt“, Ministerium der Finanzen, Bauen und Wohnen, Mainz.

Stadt Ludwigshafen a.Rh. (2006): 1-161H.Pf2212 „Bildungsinfrastruktur: Schulen“, Stand 19.05.2006, Ludwigshafen.

Stadt Ludwigshafen a.Rh. (2006): 1-161H.Pf2212 „Soziale Infrastruktur: Kindertagesstätten“, Stand 19.05.2006, Ludwigshafen.

Vgl. Stadt Ludwigshafen a.Rh. (2003): „Bürgerumfrage 2003“, Berichte zur Stadtentwicklung, Heft B1/04, Ludwigshafen.

Stadt Ludwigshafen a.Rh. (2003): Einzelhandelskonzeption 2003, Konzepte zur Stadtentwicklung K1/03, Ludwigshafen.

Stadt Ludwigshafen a.Rh. (2004): Statistischer Jahresbericht 2004, Ludwigshafen.

Stadt Ludwigshafen a.Rh. (1997): Stadtentwicklungskonzept 2010 - Entwurf der Verwaltung, Konzepte zur Stadtentwicklung K2/97, Ludwigshafen.

Stadt Ludwigshafen a.Rh. (2004): Städtische Analysekarte „1- und 2-Personenhaushalte in Ludwigshafen a.Rh. 2004“, Ludwigshafen.

Stadt Ludwigshafen a.Rh. (2004): Städtische Analysekarte „Leerstandsquote der Wohnungen in Ludwigshafen a.Rh. 2004“, Ludwigshafen.

Stadt Ludwigshafen a.Rh. (2003): Umweltbericht 2003, Ludwigshafen.

Steinebach/Feser/Müller (2005): StadtTechnopole Kaiserslautern. Stadtentwicklungskonzeption. Kaiserslautern.

Suter, Gody (1966): Die großen Städte, Vorwort, Gustav Lübke, Bergisch Gladbach

<http://www.ludwigshafen.de> (Stand: Sommer 2006)

http://ec.europa.eu/regional_policy/themes/urban_de (Stand: 12.06.2006)

<http://www.kulturland.rlp.de> (Stand: 12.06.2006)

<http://www.ism.rlp.de/themen> (Stand: 12.06.2006)

Literaturverzeichnis

| | |
|--|----|
| Abb. 1: Gesamtstädtischer Überblick..... | 7 |
| Abb. 2: Entwicklung der Wohnfläche je Einwohner | 10 |
| Abb. 3: Einwohnerentwicklung der Stadt Ludwigshafen seit 1990 | 11 |
| Abb. 4: Wanderungssaldo der Stadt Ludwigshafen 2004 | 12 |
| Abb. 5: Bevölkerung in den Stadtteilen | 12 |
| Abb. 6: Verortung sozialer Einrichtungen auf gesamtstädtischer Ebene | 13 |
| Abb. 7: Übersicht Erholungs- und Freiflächen | 14 |
| Abb. 8: Zielbaum Entwicklungsziele Ludwigshafen am Rhein | 17 |
| Abb. 9: Abgrenzung engerer Betrachtungsraum | 18 |
| Abb. 10: Neue Ausrichtung und Schwerpunktbereiche der Innenstadt LU | 23 |
| Abb. 11: Übersicht Planwerk Analyse | 25 |
| Abb. 12: Übersichtskarte Soziale Infrastruktur / Bildung | 39 |
| Abb. 13: Nutzungsschema Zollhofhafen | 43 |
| Abb. 14: Handelsentwicklung entlang der Achsen..... | 47 |
| Abb. 15: Abgrenzung Masterplan „Bildung & Wissenschaft“..... | 59 |
| Abb. 16: Identifikation unterschiedlicher Wohnmilieus..... | 60 |
| Abb. 17: Ludwigshafener Projektoffensive | 74 |
| Abb. 18: Ziel der Ludwigshafener Projektoffensive..... | 76 |
| Abb. 19: Verortung unterschiedlicher Projekttypen..... | 78 |
| Abb. 20: Überlagerung und Vernetzung von Wirkungsketten | 80 |
| Abb. 21: Wirkungskette Einzelhandel..... | 81 |
| Abb. 22: Priorisierung Leitprojekt Innenstadtgelenk; Parzellenscharfes Vorgehen..... | 83 |
| Abb. 23: Wirkungskette Wohnen..... | 84 |
| Abb. 24: Abgrenzung Fördergebiet Stadtumbau West | 88 |
| Abb. 25: Abgrenzung Fördergebiet Soziale Stadt (Priorität 1+2) | 91 |
| Abb. 26: Abgrenzung Städtebauliche Untersuchung (Priorität 1+2)..... | 95 |

ANHANG

Anhang 1

ANLAGE 1: Handlungsfelder (Abb.)

ANLAGE 2: Entwurf – Letter of Intent „Impulsprojekt 1“

ANLAGE 3: Entwurf – Letter of Intent „Projekt Innenstadtgelenk“

Anhang 2

PLANWERK

ANHANG 1

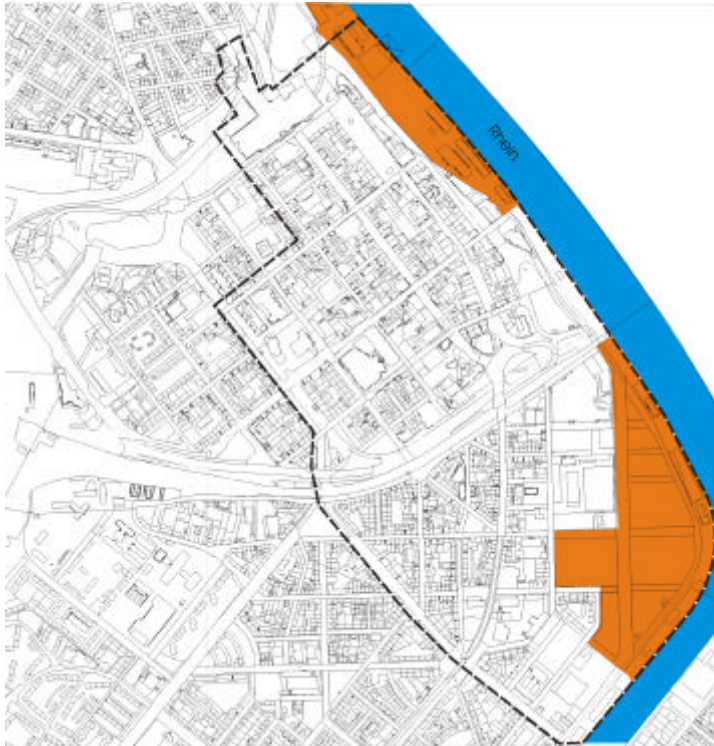
ANLAGE 1: Handlungsfelder (Abb.)

ANLAGE 2: Entwurf – Letter of Intent „Impulsprojekt 1“

ANLAGE 3: Entwurf – Letter of Intent „Projekt Innenstadtgelenk“

ANLAGE 1: Handlungsfelder

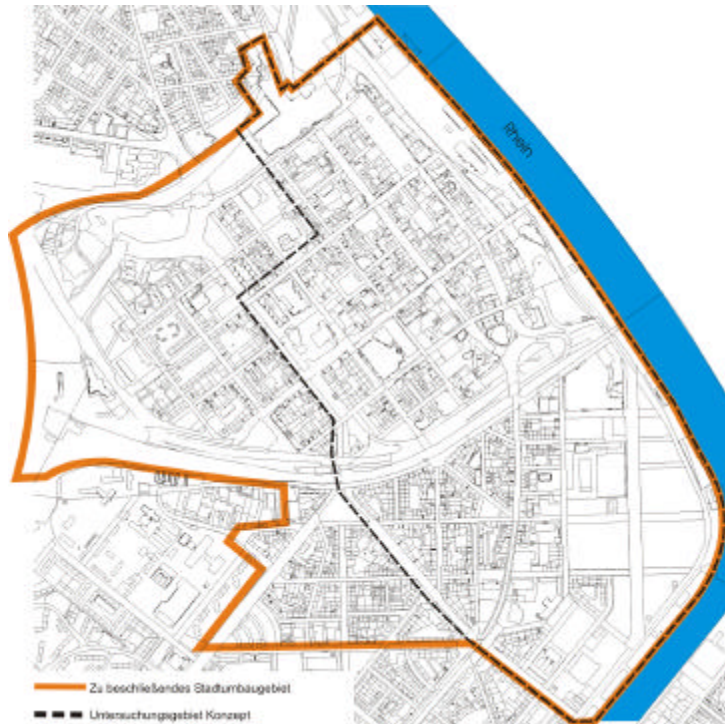
„Selbstläufergebiet“



Geringe Handlungspriorität



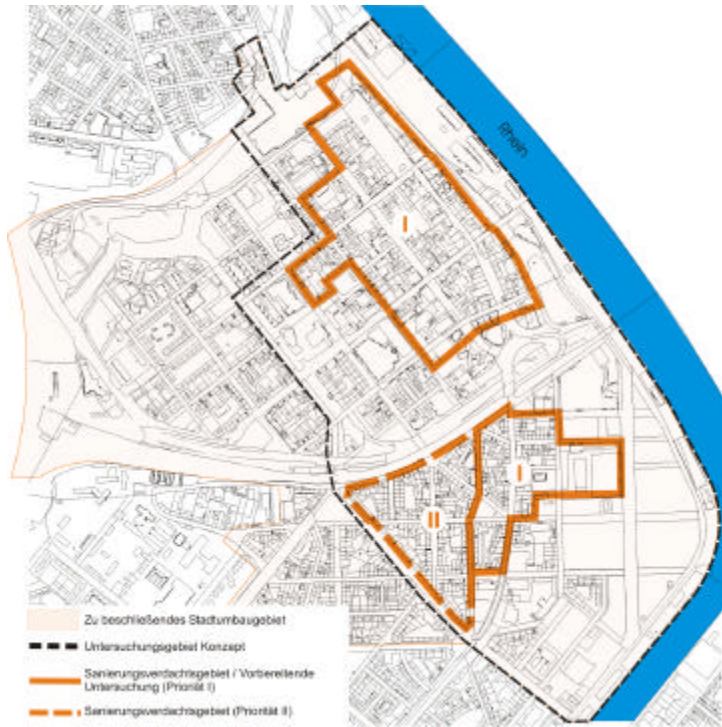
Stadtumbau West



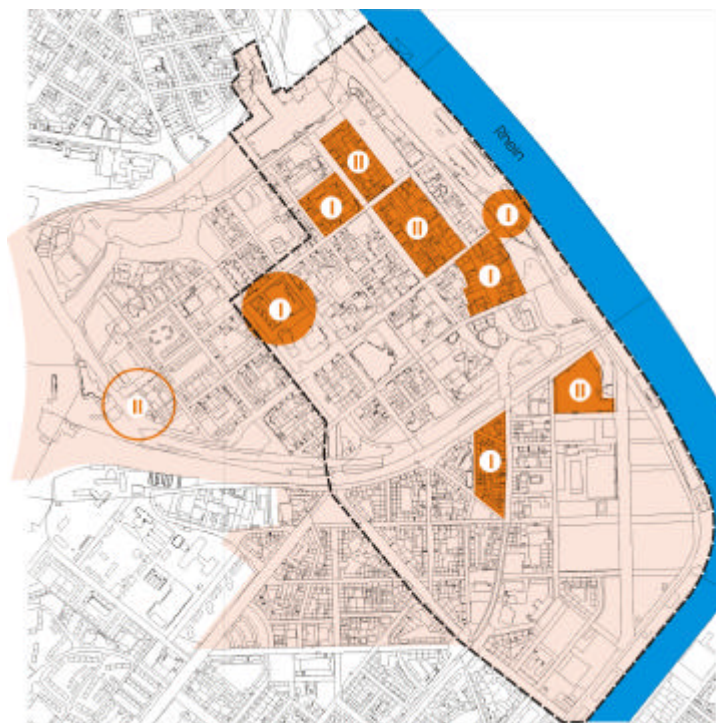
Soziale Stadt



Sanierung



Stadtumbauprojekte



Entwicklungskonzept Innenstadt Ludwigshafen a.Rh.

Umsetzung „Impulsprojekt 1“ (zu benennen)

Absichtserklärung

zwischen der

**Stadt Ludwigshafen am Rhein,
vertreten durch Frau Oberbürgermeisterin Dr. Eva Lohse
Rathausplatz 20, 67059 Ludwigshafen**

und nachfolgenden Grundeigentümern

1.

2.

3.

...

- ENTWURF -

§ 1 Gegenstand der Absichtserklärung

(1) Die zuvor genannten Parteien mit ihren in *Anlage 1 (zu ergänzen)* genannten Flurstücken / Objekten (Immobilien) beabsichtigen, im Rahmen eines abgestimmten Vorgehens freiwillig und gemeinsam die Umsetzung von Handlungs- und Maßnahmenkonzepten zur Standort- und Nutzungsattraktivierung des in §2 (3) beschriebenen Teils der Innenstadt Ludwigshafen.

(2) Die vorliegende Absichtserklärung dient der Verständigung auf eine gemeinsam getragene Entwicklungsperspektive und Vorgehensweise. So soll das ins Auge gefasste Ziel verfestigt, der Umnutzungs- und Gestaltungsprozess beschleunigt und eine Einigkeit der betroffenen Grundeigentümer nach innen und außen dokumentiert werden.

§ 2 Abgrenzung und Beschreibung des Projektgebietes

§ 3 Zielsetzung der Entwicklung

§ 4 Vorgehensweise

(1) Die Absichtserklärung bildet den Beginn der gemeinsamen Projektentwicklung „*Impulsprojekt 1*“.

(2) Die Entwicklung soll in *drei* Phasen (*zu prüfen*) erfolgen:

Projektphase 1: Initialisierungsphase

(Erarbeitung bzw. Detaillierung von Entwicklungs- und Nutzungszielen, Ermittlung der Projektkosten und Vermarktungsoptionen, Verabschiedung einer Absichtserklärung zum gemeinsamen Handeln der Eigentümer)

Projektphase 2: Planungs- und Entwicklungsphase

(Herauskristallisieren der handlungswilligen und handlungsfähigen Eigentümergemeinschaft, Investorensuche für Gebäudekomplexe, Herstellen einer Projektpartnerschaft, Erarbeitung von Nachnutzungskonzepten, Maßnahmenfeststellung, Prüfung Finanzierung und Förderung, Durchführung erster Maßnahmen im öffentlichen Raum)

Projektphase 3: Umsetzungsphase

(Maßnahmen zur Standortattraktivierung, City- und Standortmarketing, Vertiefung städtebauliche Planung / Durchführung Maßnahmen im öffentlichen Raum)

(3) Nach Abschluss der Projektphase 1 entscheiden sich die Grundeigentümer, ob sie in die Projektphase 2 eintreten und damit aktiv an der Entwicklung mitwirken möchten. Die Grundstückseigentümer, die keine aktive Rolle bei der Entwicklung spielen wollen, bieten ihre Grundstücke/Flächen/Immobilien anderen Projektpartnern oder externen Investoren (im Rahmen eines Investorensuchverfahrens) zum Verkauf oder zur Verpachtung an.

§ 5 Aufgaben der Projektpartner

(1) Die Stadt Ludwigshafen am Rhein und die zuvor genannten Grundeigentümer treten mit dieser Absichtserklärung in eine freiwillige öffentlich-private Kooperation zur Gebietsentwicklung ein (public-private-partnership). Als Projektpartner hat jeder der Beteiligten Aufgaben und Pflichten zu erfüllen.

(2) Aufgaben und Pflichten der Stadt Ludwigshafen am Rhein in der Projektphase 1 (außerhalb ihrer Eigenschaft ggf. als Immobilien-/Grundeigentümer).

(3) Aufgaben und Pflichten der Eigentümer in der Projektphase.

§ 6 Mitwirkungsbereitschaft

(1) Die in § 5 (1) genannten Projektpartner verpflichten sich auf das skizzierte Vorgehen, die Wahrnehmung ihrer in § 5 (3) genannten Aufgaben und Pflichten sowie die Einhaltung der gemeinsam getroffenen Vereinbarungen.

§ 7 Laufzeit dieser Vereinbarung

(1) Diese Vereinbarung wird wirksam mit Unterzeichnung durch alle Parteien.

(2) Diese Vereinbarung endet für alle Parteien durch gemeinschaftliche Aufhebung oder den Beschluss einer sie ersetzenden Absichtserklärung. Für einzelne Projektpartner endet die Vereinbarung ebenso bei Verkauf ihres Grundstückes.

(3) Kündigungen bedürfen zu ihrer Wirksamkeit der Schriftform.

§ 8 Schlussklausel

Falls einzelne Bestimmungen dieser Vereinbarung unwirksam sein sollten oder diese Vereinbarung Lücken enthält, wird dadurch die Wirksamkeit der übrigen Bestimmungen nicht berührt. Anstelle der unwirksamen Bestimmungen gilt diejenige Bestimmung als vereinbart, die dem entspricht, was nach Sinn und Zweck dieser Vereinbarung vernünftigerweise vereinbart worden wäre, hätte man die Angelegenheit von vornherein bedacht.

Ort, Datum

Stadt Ludwigshafen a.Rh.

Eigentümer

**Entwicklungskonzept Innenstadt Ludwigshafen a.Rh.
Bereich nördliche Bismarckstraße, Stadt Ludwigshafen am Rhein
Impulsprojekt „Innenstadtgelenk“**

Absichtserklärung

zwischen der

**Stadt Ludwigshafen am Rhein,
vertreten durch Frau Oberbürgermeisterin Dr. Eva Lohse
Rathausplatz 20, 67059 Ludwigshafen**

und nachfolgenden Grundeigentümern

1.

2.

3.

...

- ENTWURF -

§ 1 Gegenstand der Absichtserklärung

(1) Die zuvor genannten Parteien mit genannten Flurstücken / Objekten (Immobilien) ihren (*Auflistung beizufügen als Anlage*) beabsichtigen, im Rahmen eines abgestimmten Vorgehens freiwillig und gemeinsam die Umsetzung von Handlungs- und Maßnahmenkonzepten zur Standort- und Nutzungsattraktivierung des in § 2 (3) beschriebenen Teils der Innenstadt Ludwigshafen.

(2) Die vorliegende Absichtserklärung dient der Verständigung auf eine gemeinsam getragene Entwicklungsperspektive und Vorgehensweise. So soll das ins Auge gefasste Ziel verfestigt, der Umnutzungs- und Gestaltungsprozess beschleunigt und eine Einigkeit der betroffenen Grundeigentümer nach innen und außen dokumentiert werden.

§ 2 Abgrenzung und Beschreibung des Projektgebietes

(1) Das sogenannte Impulsprojekt ‚Innenstadtgelenk‘ befindet sich im nördlichen Bereich der Bismarckstraße / Fußgängerzone im Zentrum der Innenstadt Ludwigshafens (Übersichtskarte beizufügen als Anlage). Der Betrachtungsraum ist entlang der Bismarckstraße sowie Bahnhofstraße geprägt durch Mischnutzung mit überwiegend Einzelhandel in den Erdgeschossen.

Der Stadtteil Mitte ist derzeit Gegenstand bzw. Teil des Entwicklungskonzepts Innenstadt Ludwigshafen, welches die Konzentration gesamtstädtischer Entwicklungsaktivitäten auf den Kernbereich der Stadt (Innenstadt) fokussiert und welches die Förderung und finanzielle Unterstützung von Maßnahmen in diesem Quartier mit Mitteln der Städtebauförderung / kommunaler Programme vorsieht. Mit den zur Verfügung gestellten Mitteln sollen öffentliche Räume und öffentliche Infrastruktur aufgewertet, Umnutzungen und Nutzungsänderungen unterstützt, Gebäude und Wohnumfelder modernisiert sowie ggf. soziale Projekte gefördert werden.

(2) Das Projektgebiet befindet sich in dem im Stadtentwicklungskonzept als Kompaktierungsbereich des Einzelhandels definierten Raum. Die Stärkung der Funktion Einzelhandel ist neben der Stabilisierung additiver (funktionsergänzender und –verträglicher) Nutzungen in diesem Bereich der Innenstadt ausdrücklich als Ziel formuliert und seitens der Stadt wird eine besondere Förderung dieses Schwerpunktbereichs v.a. im Hinblick auf die Handelsfunktion ausdrücklich angestrebt.

Zentrale Ankerpunkte im Projektgebiet bilden das Kaufhaus „Kaufhof“ sowie die gegenüberliegende Immobilie „Bismarckzentrum“. Der aus der Geschäftsaufgabe von ‚Buch Kober‘ im Bismarckzentrum resultierende Leerstand bzw. die ‚Zwischennutzung‘ der Immobilie durch sogenannte Billiganbieter (1€-Laden) und sonstiger der Lagegunst nicht entsprechender Angebote (Eroticstore etc.) prägen die städtebauliche Situation erheblich und es zeichnen sich negative Ausstrahlungseffekte auf die umliegenden Geschäftslagen ab.

(3) Das als Projektgebiet vorgesehene Plangebiet (Abgrenzung gemäß Anlage) mit einer Größe von xx ha umfasst xx Grundstücke (*zu ergänzen, ggf. Geschossflächenzahl*). Trotz der beschriebenen Nutzungs- und Gestaltungsdefizite finden sich eine Vielzahl von Potentialen für die Entwicklung, u.a.

- hohe Zentralität,
- Kernzone des innerstädtischen Einzelhandels (‚Premiumlage‘) / Lage im Kompaktierungsbereich Einzelhandel,
- Lage am städtebaulich und funktional bedeutsamen ‚Innenstadtgelenk‘,
- großes (kurz- bis mittelfristig verfügbares) Flächenpotential Bismarckzentrum,
- sonstige (kleinere) Flächenpotentiale,
- stabiler Einzelhandelsstandort durch ansässigen „Kaufhof“ mit ‚Magnetfunktion‘ (bzgl. Handel) in der Innenstadt,
- kurze Wege zum Rhein / Zollhofhafenareal,

- fußläufige Erreichbarkeit wichtiger verbrauchernaher Versorgungseinrichtungen, von Schulen, Kindergarten, ÖPNV.

§ 3 Zielsetzung der Entwicklung

(1) Ziel ist die Stabilisierung und Aufwertung des Standorts im Allgemeinen und im Besonderen im Hinblick auf Einzelhandel und Dienstleistung im Kompaktierungsbereich (vorwiegend im Erdgeschoss) sowie die Aufwertung und Attraktivierung des Bestandes im Hinblick auf die zufließende Funktion Wohnen (vorwiegend in den oberen Geschossen). Die Entwicklung soll möglichst zügig, in jedem Fall innerhalb eines Zeithorizontes von 5 Jahren abgeschlossen werden.

(2) Angestrebt wird vorrangig die Etablierung einer hochwertigen und qualitätvollen Einzelhandelslage (ggf. in Kombination mit Gastronomie / Dienstleistungsnutzung; in jedem Fall aber die Etablierung einer frequenzbringenden Nutzung) entlang der Bismarckstraße, deren Geschäftsbesatz entsprechend der Lagegunst im gehobenen Preissegment angesiedelt werden soll. Es gilt, den Standort im angestrebten tripolaren Einzelhandelsentwicklungskonzept zu stärken und auszubauen.

(3) Die im Zuge der Projektinitiative geplanten Maßnahmen dienen nicht nur öffentlichen Anliegen (wie z.B. einer Aufwertung des Standorts Innenstadt), sondern auch privaten Interessen. So sollen durch die Durchführung von Maßnahmen u.a. auch erhebliche Aufwertungen im Gebäude- / Immobilienbestand (v.a. der Wohnungen) sowie Verbesserungen im Wohnumfeld erreicht werden.

§ 4 Vorgehensweise

(1) Die Absichtserklärung bildet den Beginn der gemeinsamen Projektentwicklung „Innenstadtgelenk“.

(2) Die Entwicklung soll in drei Phasen erfolgen:

Projektphase 1: Initialisierungsphase

(Erarbeitung bzw. Detaillierung von Entwicklungs- und Nutzungszielen, Ermittlung der Projektkosten und Vermarktungsoptionen, Verabschiedung einer Absichtserklärung zum gemeinsamen Handeln der Eigentümer)

Projektphase 2: Planungs- und Entwicklungsphase

(Herauskristallisieren der handlungswilligen und handlungsfähigen Eigentümergemeinschaft, Investorensuche für Gebäudekomplexe, Herstellen einer Projektpartnerschaft, Erarbeitung von Nachnutzungskonzepten, Maßnahmenfeststellung, Prüfung Finanzierung und Förderung, Durchführung erster Maßnahmen im öffentlichen Raum)

Projektphase 3: Umsetzungsphase

(Maßnahmen zur Standortattraktivierung, City- und Standortmarketing, Vertiefung städtebaulicher Planung / Durchführung Maßnahmen im öffentlichen Raum)

(3) Nach Abschluss der Projektphase 1 entscheiden sich die Grundeigentümer, ob Sie in die Projektphase 2 eintreten und damit aktiv an der Entwicklung mitwirken möchten. Die Grundstückseigentümer, die keine aktive Rolle bei der Entwicklung spielen wollen, bieten ihre Grundstücke / Flächen / Immobilien anderen Projektpartnern oder externen Investoren (im Rahmen eines Investorensuchverfahrens) zum Verkauf oder zur Verpachtung an.

(4) In Projektphase 2 gilt es, zunächst ein Investorensuchverfahren für die zur Umnutzung vorgesehenen Gebäudekomplexe (primär Bismarckzentrum) anzustrengen, um externe Interessenten für den Projekteinstieg zu gewinnen. Gemeinsam mit dem bzw. den hinzugewonnenen Investor/en wird eine Projektentwicklungsgesellschaft gegründet, die im weiteren Prozessverlauf gemeinsam mit der Stadt die Planung städtebaulicher Maßnahmen konkretisiert und die weiteren Umsetzungsschritte

angeht. Flankierend wird seitens der Stadt die Durchführung von ersten Maßnahmen im öffentlichen Raum angestrebt (Stichwort: Publizieren / „Zeigen, dass sich was bewegt“).

§ 5 Aufgaben der Projektpartner

(1) Die Stadt Ludwigshafen am Rhein und die zuvor genannten Grundeigentümer treten mit dieser Absichtserklärung in eine freiwillige öffentlich-private Kooperation zur Gebietsentwicklung ein (public-private-partnership). Als Projektpartner hat jeder der Beteiligten Aufgaben und Pflichten zu erfüllen.

(2) Aufgaben und Pflichten der Stadt Ludwigshafen am Rhein in der Projektphase 1 sind (außerhalb ihrer Eigenschaft als Immobilien-/Grundeigentümer):

- Erarbeitung eines übergeordneten Entwicklungskonzeptes,
- Ableitung von Zielen für die Standortentwicklung (bzgl. Nutzungskonzept etc.),
- Konkretisierung der städtebaulichen Planung (v.a. Festlegung von Prioritäten und Maßnahmen im öffentlichen Raum),
- Organisation, Moderation und Controlling des Planungs- und Abstimmungsprozesses,
- Übernahme bestimmter Vorlaufkosten (z.B. Gutachten),
- Aufwertung (Projektumfeld) und Maßnahmen im öffentlichen Raum,
- Abstimmung mit der ADD Rheinland-Pfalz in Sachen Städtebauförderung.
- Sonstige (noch zu konkretisieren)

(3) Aufgaben und Pflichten der Eigentümer in der Projektphase 1 sind:

- Kooperationsbereitschaft,
- Anpassung individueller Nutzungsvorstellungen an übergeordnete Entwicklungsleitlinien (vgl. Entwicklungskonzept),
- Individuelle Ermittlung potenzieller Umbaukosten,
- Bereitschaft zur Durchführung von Sanierungsmaßnahmen im Privatbestand,
- Verzicht auf den Abschluss von Miet- und Pachtverträgen mit sogenannten „Billiganbietern“ und Discontern zur Gewährleistung eines qualitativ höherwertigen Einzelhandelsangebotes,
- Beteiligung Aufwertung (Projektumfeld) und Maßnahmen im öffentlichen Raum.
- Sonstige (noch zu konkretisieren)

§ 6 Mitwirkungsbereitschaft

Die in §5 (1) genannten Projektpartner verpflichten sich auf das skizzierte Vorgehen, die Wahrnehmung ihrer in §5 (3) genannten Aufgaben und Pflichten sowie die Einhaltung der gemeinsam getroffenen Vereinbarungen.

§ 7 Laufzeit dieser Vereinbarung

(1) Diese Vereinbarung wird wirksam mit Unterzeichnung durch alle Parteien.

(2) Diese Vereinbarung endet für alle Parteien durch gemeinschaftliche Aufhebung oder den Beschluss einer sie ersetzenden Absichtserklärung. Für einzelne Projektpartner endet die Vereinbarung ebenso bei Verkauf ihres Grundstückes/ihrer Immobilie.

(3) Kündigungen bedürfen zu ihrer Wirksamkeit der Schriftform.

§ 8 Schlussklausel

Falls einzelne Bestimmungen dieser Vereinbarung unwirksam sein sollten oder diese Vereinbarung Lücken enthält, wird dadurch die Wirksamkeit der übrigen Bestimmungen nicht berührt. Anstelle der unwirksamen Bestimmungen gilt diejenige Bestimmung als vereinbart, die dem entspricht, was nach Sinn und Zweck dieser Vereinbarung vernünftigerweise vereinbart worden wäre, hätte man die Angelegenheit von vornherein bedacht.

Ort, Datum

Stadt Ludwigshafen a.Rh.

Eigentümer

ANHANG 2 bis 4

Siehe separate Dokumente :

K2/06 Anhang 2 - Analyse

K2/06 Anhang 3 - Zielkarten

K2/06 Anhang 4 - Maßnahmenplan

- Kleinräumige Milieus

- Städtebauliche Instrumente

PLANWERK:

Analyse Teilplan 1: Verkehr / Wegeverbindungen

Teilplan 2a: Einzelhandel & Dienstleistung, Nahversorgung, Bildung

Teilplan 2b: Gastronomie / Kultur / Unterhaltung

Teilplan 2c: Wohnen

Teilplan 3: Städtebau / Gestalt / Öffentlicher Raum

Zielkarte Teilplan 1: Verkehr / Wegeverbindungen

Teilplan 2a: Nutzungen

Teilplan 2b: Wohnen

Teilplan 3: Städtebau / Gestalt / Öffentlicher Raum

Maßnahmenplan

Wirkungsketten / Kleinräumige Wohn- und Lebensstilmilieus

Städtebauliche Instrumente für die Entwicklungsplanung Innenstadt

Veröffentlichungsverzeichnis des Bereiches Stadtentwicklung

- Vergriffene Exemplare können eingesehen werden -

Veröffentlichungsreihe "Berichte/Konzepte zur Stadtentwicklung " (ab 1995)

| | | | |
|-----|---------|--|-----------|
| Nr. | K1/1995 | Stadtmarketing Ludwigshafen | 10,-- € |
| Nr. | B1/1995 | Die Ausländerbeiratswahl am 22. Januar 1995 | kostenlos |
| Nr. | B2/1995 | Kindertagesstättenbericht 1995 | 10,-- € |
| Nr. | B3/1995 | Integrierte Verkehrskonzeption 2000 - Zwischenbericht 1995 - | 10,-- € |
| Nr. | B4/1995 | Statistischer Jahresbericht 95 - Entwicklung von Bevölkerung, Wohnungsbau und Beschäftigung im Jahre 1994 - | 10,-- € |
| Nr. | K1/1996 | Kindertagesstättenplanung | 10,-- € |
| Nr. | K2/1996 | Einzelhandelskonzeption (Beschluss des Stadtrates 16.12.96) | 7,50 € |
| Nr. | K3/1996 | Handlungskonzept Wirtschaft (Entwurf der Verwaltung) - <i>vergriffen</i> - | 7,50 € |
| Nr. | K4/1996 | Wohnbaukonzeption 2010 (Entwurf der Verwaltung) | 7,50 € |
| Nr. | K5/1996 | Biotopkartierung und Biotopverbundkonzeption der Stadt Ludwigshafen am Rhein | 10,-- € |
| Nr. | B1/1996 | Schulentwicklungsbericht 1995/96 | 10,-- € |
| Nr. | B2/1996 | Die Landtagswahl am 24. März 1996 | kostenlos |
| Nr. | B3/1996 | Statistischer Jahresbericht - <i>vergriffen</i> - | 10,-- € |
| Nr. | B4/1996 | Einzelhandels- und Dienstleistungsausstattung der Gesamtstadt und der Stadtteile | 10,-- € |
| Nr. | K1/1997 | Handlungskonzept Wirtschaft | 7,50 € |
| Nr. | K2/1997 | Stadtentwicklungskonzept 2010 (Entwurf der Verwaltung) | 10,-- € |
| Nr. | B1/1997 | Umlandbefragung zum Image der Stadt Ludwigshafen | 10,-- € |
| Nr. | B2/1997 | Kindertagesstättenbericht | 10,-- € |
| Nr. | B3/1997 | Statistischer Jahresbericht - Entwicklung von Bevölkerung, Wohnungsbau, Beschäftigung und Kriminalität im Jahre 1996 | 10,-- € |
| Nr. | B4/1997 | Untersuchung zur Stellplatzsituation im Sanierungsgebiet Mundenheim | 10,-- € |
| Nr. | K1/1998 | Energiekonzept der Stadt Ludwigshafen | 12,50 € |
| Nr. | K2/1998 | Schulentwicklungsplanung 1998 | 10,-- € |
| Nr. | K3/1998 | Wohnbaukonzeption 2010 | 7,50 € |
| Nr. | K4/1998 | Rheinufer-Süd | 10,-- € |
| Nr. | B1/1998 | Schulentwicklungsbericht 1997/98 | 10,-- € |
| Nr. | B2/1998 | Kindertagesstättenbericht 1997/98 | 10,-- € |
| Nr. | B3/1998 | Die Bundestagswahl am 27.09.1998 | kostenlos |
| Nr. | B4/1998 | Statistischer Jahresbericht - Entwicklung von Bevölkerung, Wohnungsbau, Beschäftigung und Kriminalität im Jahre 1997 | 10,-- € |
| Nr. | B1/1999 | Jugendbefragung 1998 | 10,-- € |
| Nr. | B2/1999 | Schulentwicklungsbericht 1998/99 | 10,-- € |
| Nr. | B3/1999 | Die Kommunalwahlen und die Europawahl am 13. Juni 1999 | kostenlos |
| Nr. | B4/1999 | Kindertagesstättenbericht 1998/99 | 10,-- € |
| Nr. | B5/1999 | Dokumentation Auftaktveranstaltung lokale Agenda 21 | 10,-- € |
| Nr. | B6/1999 | Statistischer Jahresbericht - Entwicklung von Bevölkerung, Wohnungsbau, Beschäftigung und Kriminalität im Jahre 1998 | 10,-- € |
| Nr. | B1/2000 | Schulentwicklungsbericht 1999/2000 | 10,-- € |
| Nr. | B2/2000 | Entwicklung der Bevölkerung in Ludwigshafen im Jahre 1999 - Statistischer Jahresbericht, Teil I - | 10,-- € |
| Nr. | B3/2000 | Wohnungssituation und Bautätigkeit in Ludwigshafen im Jahre 1999 - Statistischer Jahresbericht, Teil II - | 10,-- € |
| Nr. | B4/2000 | Kindertagesstättenbericht 1999/2000 | 10,-- € |
| Nr. | B5/2000 | Sozialplan 2000 | 15,-- € |

Veröffentlichungsverzeichnis des Bereiches Stadtentwicklung

- Vergriffene Exemplare können eingesehen werden -

| | | | |
|--------|----------|---|-----------|
| Nr. | B1/2001 | Schulentwicklungsbericht 2000/2001 | 10,-- € |
| Nr. | B2/2001 | Bevölkerungs- und Sozialstruktur in den Stadtteilen Nord - Hemshof und West im Jahre 2000 | 7,50 € |
| Nr. | B3/2001 | Beschäftigung, Wirtschaftsentwicklung u. Arbeitslosigkeit in Ludwigshafen | 10,-- € |
| Nr. | B4/2001 | Passantenzählung in der Ludwigshafener City | 7,50 € |
| Nr. | B5/2001 | Stadtteilentwicklungsplanung Rheingönheim - Stadtteilbericht 2000: Soziales und Wohnen | 10,-- € |
| Nr. | B6/2001 | Öffnung der Ludwigstraße | 7,50 € |
| Nr. | B7/2001 | Kindertagesstättenbericht 2000/01 | 10,-- € |
| Nr. | B8/2001 | Das Bund-Länder-Programm "Soziale Stadt " in Lu.- Westend - Eine Akzeptanzanalyse - | 7,50 € |
| Nr. | B9/2001 | Einzelhandel in Ludwigshafen, Bestandsaufnahme 2001 | 10,-- € |
| Nr. | B1/2002 | Stadtteilentwicklungsplanung Mitte/Süd 2000 - Stadtteilbericht 2000: Soziales und Wohnen | 5,-- € |
| Nr. | B2/2002 | Schulentwicklungsbericht 2001/2002 | 5,-- € |
| Nr. | B3/2002 | Sicherheitsempfinden in der Stadt Ludwigshafen - Bürgerumfrage 2001 im Rahmen des Bund-Länder-Programmes "Soziale Stadt" | 5,-- € |
| Nr. | B4/2002 | Nahversorgung in Ludwigshafen | 5,-- € |
| Nr. | B5/2002 | Beschäftigung, Wirtschaftsentwicklung u. Arbeitslosigkeit in Ludwigshafen | 5,-- € |
| Nr. | B6/2002 | Kindertagesstättenbericht 2001/2002 | 5,-- € |
| Nr. | B7/2002 | Bevölkerung in Ludwigshafen | 5,-- € |
| Nr. | B8/2002 | Ergebnisse Bundestagswahl 2002 | kostenlos |
| Nr. | B9/2002 | Ludwigshafen, Mannheim und Heidelberg im Städtetest | 5,-- € |
| Nr. | B10/2002 | Mietspiegel der Stadt Ludwigshafen 2002 | 4,-- € |
| Nr. | K1/2003 | Einzelhandelskonzeption 2003 | 5,-- € |
| Nr. | B1/2003 | Schulentwicklungsbericht 2002/2003 | 5,-- € |
| Nr. | B2/2003 | Kindertagesstättenbericht 2002/03 | 5,-- € |
| Nr. | B3/2003 | Statistischer Jahresbericht 2002 - Entwicklung von Bevölkerung, Beschäftigung, Arbeitslosigkeit und Sozialhilfebezug im Jahr 2002 - | 5,-- € |
| o. Nr. | | Schulbezirke in Ludwigshafen am Rhein 2003 | 5,-- € |
| Nr. | K1/2004 | Dokumentation Zukunftsforum Ludwigshafen 2020 | kostenlos |
| Nr. | B1/2004 | Bürgerumfrage 2003 | 10,- -€ |
| Nr. | B2/2004 | Die Kommunalwahlen und die Europawahl am 13.06.2004 | kostenlos |
| Nr. | B3/2004 | Kindertagesstättenbericht 2003/04 | 5,-- € |
| Nr. | B4/2004 | Statistischer Jahresbericht 2003 Entwicklung von Bevölkerung, Bautätigkeit, Beschäftigung, Arbeitslosigkeit und Sozialhilfebezug im Jahr 2003 | 5,-- € |
| Nr. | B5/2004 | Mietspiegel der Stadt Ludwigshafen - Fortschreibung 2004 | 4,-- € |
| Nr. | B1/2005 | Hilfe zum Lebensunterhalt in Ludwigshafen - Leistungsbezieherinnen und -bezieher 2000-2003 | 7,50 € |
| Nr. | B2/2005 | Kindertagesstättenbericht 2004/2005 Grundlegenden Daten zur Ausbauplanung Tagesbetreuungsausbaugesetz sowie Landesprogramm „Zukunftschance Kinder – Bildung von Anfang an“ | 5,-- € |
| Nr. | B3/2005 | Bundestagswahlen am 18. September 2005 | kostenlos |
| Nr. | B4/2005 | Statistischer Jahresbericht 2004 Entwicklung von Bevölkerung, Bautätigkeit, Beschäftigung, Arbeitslosigkeit und Sozialhilfebezug im Jahr 2004 | 5,-- € |
| Nr. | B1/2006 | Zukunftsforum Ludwigshafen 2020 - Dokumentation 1. Bilanztreffen November 2005 | kostenlos |
| Nr. | B2/2006 | Die Landtagswahl am 26. März 2006 | kostenlos |

Veröffentlichungsverzeichnis des Bereiches Stadtentwicklung

- Vergriffene Exemplare können eingesehen werden -

| | | | |
|-----|---------|---|-----------|
| Nr. | B3/2006 | Statistischer Jahresbericht 2005 Entwicklung von Bevölkerung, Wohnungsbautätigkeit, Beschäftigung und Arbeitslosigkeit im Jahr 2005 | 5,-- € |
| Nr. | K1/2006 | Schulentwicklungsplanung 2006 | 5,-- € |
| Nr. | B4/2006 | Kindertagesstättenbericht | 5,-- € |
| Nr. | B5/2006 | Zukunftsforum 2020 (in Arbeit) - Dokumentation 2. Bilanztreffen September 2006 – | kostenlos |
| Nr. | B6/2006 | Mietspiegel der Stadt Ludwigshafen 2006 | 6,-- € |