

# Rahmenplanfortschreibung „Ludwigshafen Süd“

Stadt Ludwigshafen am Rhein



28.09.2018

**Auftraggeber**

Stadt Ludwigshafen am Rhein  
Rheinuferstraße 9  
67061 Ludwigshafen  
Bereich Stadtvermessung und Stadterneuerung  
Prof. Dr. Joachim Alexander  
Telefon: 0621 5042064  
Fax: 0621 504-3797  
E-Mail: joachim.alexander@ludwigshafen.de

**Auftragsnehmer**

DSK GmbH & Co. KG  
Deutsche Stadt- und  
Grundstücksentwicklungsgesellschaft  
Hindenburgstraße 32  
55118 Mainz  
Telefon: 06131 9611830  
Fax: 06131 9611850  
E-Mail: karin.weber@dsk-gmbh.de  
[www.dsk-gmbh.de](http://www.dsk-gmbh.de)

# Ludwigshafen

## Stadt am Rhein



## Inhalt

1.	Einführung	9
1.1.	<i>Ausgangssituation</i>	9
1.1.1.	Sanierungsgebiet „Ludwigshafen Süd“	10
1.2.	<i>Aufgabenstellung   Zielsetzung</i>	12
1.3.	<i>Vorgehensweise</i>	13
1.3.1.	Vorbereitende Untersuchungen	13
1.3.2.	Rahmenplanfortschreibung	14
2.	Untersuchungsraum	15
2.1.	<i>Stadtumbaugebiet „Ludwigshafen Innenstadt“</i>	15
2.2.	<i>Sanierungsgebiet „Ludwigshafen Süd“</i>	15
2.3.	<i>Bisherige Abgrenzung des Sanierungsgebiets „Ludwigshafen Süd“</i>	16
2.4.	<i>Entwicklung seit 2007 – Darstellung abgeschlossener Projekte</i>	16
2.5.	<i>Untersuchungsgebiet</i>	17
3.	Bestandsaufnahme des Plangebietes	19
3.1.	<i>Bevölkerung</i>	19
3.1.1.	Bevölkerungsstruktur	19
3.1.2.	Bevölkerungsprognose	23
3.1.3.	Sozioökonomische Faktoren	25
3.2.	<i>Soziale Infrastruktur</i>	26
3.3.	<i>Mobilität</i>	28
3.3.1.	Fließender Verkehr	28
3.3.2.	Ruhender Verkehr	28
3.3.3.	ÖPNV	29
3.3.4.	Fußwegenetz	29
3.3.5.	Radwegenetz	30
3.3.6.	Fahrradvermietsystem	30
3.3.7.	E-Mobilität	30
3.3.8.	Car-Sharing	31
3.4.	<i>Nutzungsstruktur</i>	33
3.5.	<i>Gewerbe</i>	35
3.5.1.	Einzelhandel- und Gewerbestandort	35
3.5.2.	Diversität des Einzelhandels und Gewerbes	35
3.5.3.	Störende Betriebe	36
3.6.	<i>Grünflächen</i>	38
3.7.	<i>Eigentumsverhältnisse</i>	40
3.8.	<i>Städtebauliche Situation</i>	40

3.8.1.	Flächennutzungsplan	40
3.8.2.	Bebauungspläne	40
3.8.3.	Informelle Planungsdokumente	43
3.8.4.	Siedlungsstruktur	43
3.8.5.	Dachflächen	45
3.8.6.	Denkmalschutz	45
3.9.	<i>Zustand Bausubstanz</i>	<i>46</i>
3.9.1.	Leerstand	46
3.9.2.	Sanierungsbedarf	46
3.9.3.	Nicht-Wohngebäude	48
3.10.	<i>Städtebauliche Missstände</i>	<i>51</i>
4.	Beteiligungsverfahren gemäß §§ 137 und 139 BauGB	53
4.1.	<i>Beteiligung TÖB</i>	<i>53</i>
4.2.	<i>Frühzeitige Erörterung der vorbereitenden Untersuchungen</i>	<i>53</i>
4.3.	<i>Bürgerbeteiligung</i>	<i>55</i>
4.3.1.	Bürgerarbeit	55
4.3.2.	Workshop Mobilität und Verkehr	56
4.3.3.	Workshop „Grünflächen und Grünvernetzung: Wege zum Rhein“	57
4.3.4.	Workshop: „Gemeinsam das Quartier entwickeln“	57
4.3.5.	Abschlussveranstaltung IEQK + Rahmenplanfortschreibung	59
4.4.	<i>Befragung Eigentümer</i>	<i>59</i>
4.4.1.	Expertengespräch mit einem Eigentümer aus dem Quartier am 12. Januar 2018	59
4.4.2.	Expertengespräch mit einem Vertreter einer Wohnungsbaugesellschaft am 8.12.2017	60
4.4.3.	Expertengespräch mit einer Wohnungsverwaltung am 8.12.2017	61
5.	Analyse der Ergebnisse	63
5.1.	<i>Wohngebäude und Nicht-Wohngebäude</i>	<i>64</i>
5.2.	<i>Baustruktur</i>	<i>64</i>
5.3.	<i>Öffentliche Grün- und Freiflächen   Grünverbindungen   Blickbeziehungen</i>	<i>65</i>
5.4.	<i>Mobilität</i>	<i>66</i>
5.5.	<i>SWOT</i>	<i>68</i>
6.	Zielsetzung	75
6.1.	<i>Leitbilder zur nachhaltigen Stadtentwicklung</i>	<i>75</i>
6.1.1.	Entwicklungsleitbild	75
6.1.2.	Leitbild Sanierung	75
6.1.3.	Leitbild Klimaschutz	76
6.2.	<i>Zielsetzung Rahmenplan 2007</i>	<i>77</i>
6.2.1.	Sanierungsziele des Rahmenplan 2007	77

6.2.2.	Integriertes energetisches Quartierskonzept	79
6.2.3.	Studie „Klimafolgenanpassung eines innerstädtischen Quartiers in Ludwigshafen“	79
6.3.	<i>Sanierungsziele Rahmenplanfortschreibung 2018</i>	82
7.	Umsetzung der Sanierungsziele   Vorgehen	85
7.1.	<i>Maßnahmen</i>	85
7.1.1.	Öffentlichkeitsarbeit	87
7.1.2.	Städtebauliche Planung	91
7.1.3.	Vergütung von Sanierungsträgern	92
7.1.4.	Ordnungsmaßnahmen	96
7.1.5.	Herstellung und Änderung von Erschließungsanlagen	97
7.1.6.	Baumaßnahmen	99
7.2.	<i>Kosten und Finanzierung</i>	101
7.2.1.	Städtebauförderung	102
7.3.	<i>Sanierungsgebiet „Ludwigshafen Süd“</i>	102
7.3.1.	Gebietserweiterung des Sanierungsgebiets „Ludwigshafen Süd“	102
7.3.2.	Empfehlung Verfahrensart	102
7.4.	<i>Sanierungsmanagement</i>	105
7.5.	<i>Öffentlichkeitsarbeit</i>	106

## Abbildungen

Abb. 1. Plan Sanierungsgebiet „Ludwigshafen Süd“ im städtischen Kontext	11
Abb. 2. Anzahl der Einwohnerinnen und Einwohner im Untersuchungsgebiet „Ludwigshafen Süd“ von 2005 bis 2016	19
Abb. 3. Bevölkerungsentwicklung in der Gesamtstadt von 2005 bis 2016	20
Abb. 4. Vergleich der Entwicklung des Durchschnittsalters Gesamtstadt und Untersuchungsgebiet „Ludwigshafen Süd“	21
Abb. 5. Geburten und Sterbefälle im Untersuchungsgebiet „Ludwigshafen-Süd“ 2006 bis 2016	22
Abb. 6. Zu - und Fortzüge im Untersuchungsgebiet „Ludwigshafen Süd“ 2006 bis 2016	22
Abb. 7. Bevölkerungsvorausberechnung 2012 bis 2030 – Stadt Ludwigshafen	23
Abb. 8. Bevölkerungsvorausberechnung 2012 bis 2030: Ausblick Jugendquotient – Stadt Ludwigshafen	24
Abb. 9. Bevölkerungsvorausberechnung 2012 bis 2030: Ausblick Altenquotient – Stadt Ludwigshafen	24
Abb. 10. Öffentliche Gebäude im Untersuchungsgebiet	27
Abb. 11. Mobilität im Untersuchungsgebiet „Ludwigshafen Süd“	32
Abb. 12. Kulturdenkmäler im Untersuchungsgebiet „Ludwigshafen Süd“	34
Abb. 13. Gewerbliche Nutzungen im Untersuchungsgebiet „Ludwigshafen Süd“	37
Abb. 14. Grünflächen im Untersuchungsgebiet „Ludwigshafen Süd“	39
Abb. 15. Bebauungsplan im Untersuchungsgebiet „Ludwigshafen Süd“	41
Abb. 16. Bebauungsplan „Luitpoldhafen West“	42
Abb. 17. Schwarzplan des Untersuchungsgebiets „Ludwigshafen Süd“	44
Abb. 18. Sanierungsbedarf im Quartier „Ludwigshafen Süd“	47
Abb. 19. Nichtwohngebäude mit öffentlicher Nutzung im Quartier „Ludwigshafen Süd“	49
Abb. 20. Missstände im Untersuchungsgebiet „Ludwigshafen Süd“	52
Abb. 21. Themenstern Bürgerarbeit	56
Abb. 22. Maßnahmenkonzept 2018	86

## Tabellenverzeichnis

Tab. 1. Verteilung der Erwerbstätigen über die Sektoren der Wirtschaft	25
Tab. 2. Kostenübersicht der Maßnahmen im Untersuchungsgebiet „Ludwigshafen Süd“	102

## Anhang

Anhang 1. Sanierungsgebiet „Ludwigshafen Süd“ im Stadtkontext	109
Anhang 2. Gebietskulisse des Untersuchungsgebiets „Ludwigshafen Süd“	110
Anhang 3. Nutzung im Untersuchungsgebiet „Ludwigshafen Süd“	111
Anhang 4. Gewerbliche Nutzungen im Untersuchungsgebiet „Ludwigshafen Süd“	112
Anhang 5. Nutzung Wohnen   Nicht-Wohnen im Untersuchungsgebiet „Ludwigshafen Süd“	113
Anhang 6. Baualtersklassen im Untersuchungsgebiet „Ludwigshafen Süd“	114
Anhang 7. Eigentumsverhältnisse im Untersuchungsgebiet „Ludwigshafen Süd“	115
Anhang 8. Städtebaulicher Sanierungsbedarf im Untersuchungsgebiet „Ludwigshafen Süd“	116
Anhang 9. Energetischer Sanierungsbedarf im Untersuchungsgebiet „Ludwigshafen Süd“	117
Anhang 10. Geschossigkeit und Leerstand im Untersuchungsgebiet „Ludwigshafen Süd“	118
Anhang 11. Gebäudetypologien im Untersuchungsgebiet „Ludwigshafen Süd“	119
Anhang 12. Mobilität im Untersuchungsgebiet „Ludwigshafen Süd“	120
Anhang 13. Grünflächen im Untersuchungsgebiet „Ludwigshafen Süd“	121
Anhang 14. Missstände im Gebäudebestand im Untersuchungsgebiet „Ludwigshafen Süd“	122
Anhang 15. Maßnahmenkonzept aus Rahmenplan „Ludwigshafen Süd“ 2007	123
Anhang 16. Durchgeführte Maßnahmen im Untersuchungsgebiet „Ludwigshafen Süd“	124
Anhang 17. Maßnahmenkonzept 2018	125
Anhang 18. Teilung des Untersuchungsgebiets und Erweiterung des Sanierungsgebiets „Ludwigshafen Süd“	126





# 1. Einführung

Die Rahmenplanfortschreibung erfolgt für die bereits seit 2007 laufende Sanierungsmaßnahme „Ludwigshafen Süd“ im Zusammenhang mit der Erstellung des integrierten energetischen Quartierskonzepts (IEQK) „Ludwigshafen Süd“. Vorgesehen ist die Erweiterung des Satzungsgebiets sowie die Überprüfung der 2007 formulierten Sanierungsziele.

Die Fortschreibung des Rahmenplans beinhaltet die Zusammenfassung der Erkenntnisse aus der Bestandsaufnahme des Untersuchungsgebiets, die Ergebnisse der vorbereitenden Untersuchungen und die Ergebnisse der Bürgerbeteiligung. Aus der Analyse dieser Ergebnisse werden Sanierungsziele und die zu deren Erreichung notwendigen Maßnahmen abgeleitet. Die Umsetzung der Maßnahmen wird durch die Formulierung von Kosten und Finanzierung sowie weiterer Verfahrensschritte vorbereitet.

## 1.1. Ausgangssituation

Die Stadt Ludwigshafen am Rhein ist mit rund 173.000 Einwohnerinnen und Einwohnern (Stand 31. Dezember 2017) die zweitgrößte Stadt in Rheinland-Pfalz und liegt im Südosten des Bundeslandes. Ludwigshafen grenzt direkt an das Bundesland Baden-Württemberg und die Stadt Mannheim an.

Ludwigshafen ist eine kreisfreie Stadt, Oberzentrum und Verwaltungssitz des Rhein-Pfalz-Kreises. Das Stadtgebiet ist in 14 Stadtteile gegliedert. Die Stadtteile sind in Stadtbezirke beziehungsweise statistische Bezirke untergliedert. Die 14 Stadtteile sind: „Mitte“, „West“, „Süd“, „Nord/Hemshof“, „Oppau“, „Edigheim“, „Pfungstweide“, „Friesenheim“, „Gartenstadt“, „Mundenheim“, „Oggersheim“, „Rheingönheim“, „Maudach“ und „Ruchheim“.

Zum Schutz Mannheims wurde auf der linken Rheinseite ab 1607 die Rheinschanze errichtet. Aus dieser Keimzelle ging die Stadt Ludwigshafen hervor. Einen wichtigen Entwicklungsschub erhielt die Stadt durch die Ansiedlung der Badischen Anilin- und Soda Fabrik (BASF) im Jahr 1865. Ludwigshafen wurde aufgrund seiner rasanten Industrialisierung ab etwa Mitte des 19. Jahrhunderts zur Großstadt erweitert. Als Industriestadt wurde Ludwigshafen im Zweiten Weltkrieg besonders stark zerstört. Beim Wiederaufbau standen bauliche und funktionalistische Umstrukturierungsmaßnahmen im Vordergrund. Bis heute wird das Stadtbild durch das Leitbild der autogerechten Stadt geprägt.

Ab 1961 wurde das Großprojekt „Rathaus Center“ und die Umgestaltung des Berliner Platzes realisiert. Ein zentrales Hochhaus, das Rathaus-Center, sollte die Stadtlandschaft überragen und dem BASF-Hochhaus als administratives Zentrum gegenüber gestellt werden. Durch das Freiwerden des Zollhofhafens 2004 bot sich der Stadt die Möglichkeit, sich zum Rhein hin auszurichten. Im Rahmen des „Entwicklungskonzepts Innenstadt“ (2006) wurde ein Neuordnungsprozess eingeleitet, der die Stadt deutlich geprägt hat. Sichtbarer Ausdruck dieser Entwicklung sind die Rheingalerie sowie die moderne Bebauung am Rheinufer und auf der Parkinsel.

Das Untersuchungsgebiet „Ludwigshafen Süd“ befindet sich direkt südlich angrenzend an die Innenstadt von Ludwigshafen. Nördlich des Untersuchungsgebiets liegt der Schienen-Haltepunkt „Ludwigshafen Mitte“ und der Berliner Platz, der Mittelpunkt der Innenstadt Ludwigshafens.

Das Untersuchungsgebiet ist im Osten von der „Roonstraße“, südwestlich von der „Wittelsbachstraße“ und im Norden durch die „Bleichstraße“ sowie die Hochstraße B37 begrenzt. Die „Mundenheimer Straße“ führt als Verkehrsachse durch das Gebiet und ist durch Einzelhandelsgeschäfte geprägt. Östlich des Untersuchungsgebiets erstreckt sich der Rhein. Im Süden und Südwesten befinden sich Wohngebiete – das sogenannte „Musikerviertel“ und die Parkinsel.

Der südöstliche Gebietsabschnitt zwischen „Mundenheimer Straße“ und „Roonstraße“ ist geprägt von Nicht-Wohngebäuden, hauptsächlich mit öffentlicher Nutzung von Gemeinbedarfseinrichtungen für Bildung und Soziales: die Kindertagesstätte, die Grundschule, die Berufsschulen und das Gymnasium sowie die katholische Herz-Jesu-Kirche. Durch diese Konzentration der öffentlichen Nutzungen in Abgrenzung zum restlichen Quartier bilden sich zwei unterschiedliche Quartierstypen aus. Die Zäsur zwischen diesen beiden Quartierstypen verläuft ungefähr entlang der „Mundenheimer Straße“. Dies schlägt sich auch in der Struktur der Bebauung nieder. Im Bereich der Wohnnutzung und Nutzung durch Wohn- und Geschäftsgebäude herrscht eine Blockrandbebauung vor, der Bereich östlich davon weist eine offene Bauweise auf.

#### **1.1.1. Sanierungsgebiet „Ludwigshafen Süd“**

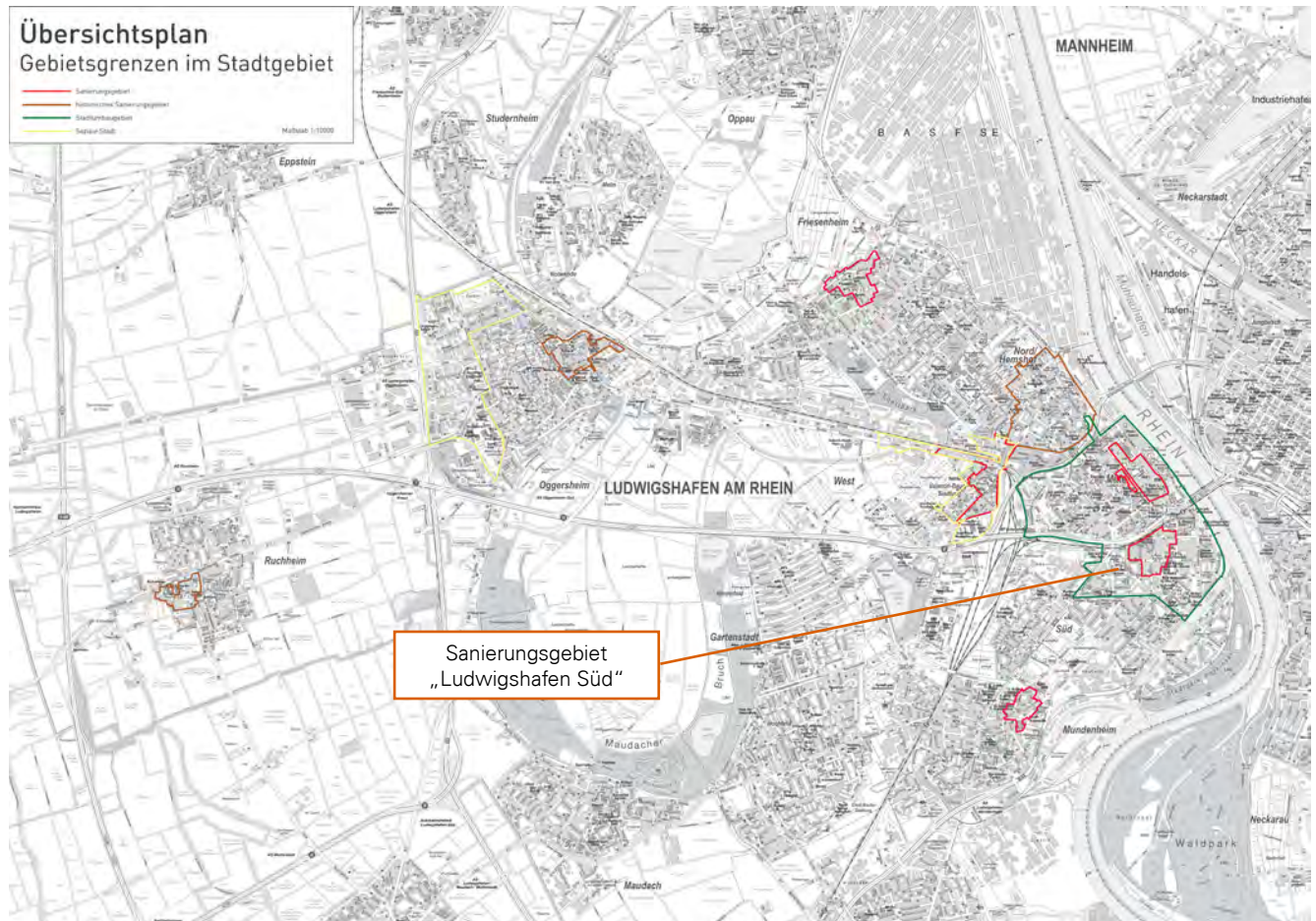
Das Untersuchungsgebiet ist Teil des Stadtumbaugebiets „Ludwigshafen Innenstadt“. Innerhalb dessen besteht mit der förmlichen Festlegung vom 20.12.2007 (Veröffentlichung Satzungsbeschluss) das Sanierungsgebiet „Ludwigshafen-Süd“ (siehe Abb. 1 auf Seite 11). Die Durchführung der Sanierungsmaßnahme ist auf 15 Jahre befristet und endet voraussichtlich am 31.12.2022.

Die Finanzierung der privaten Modernisierungsmaßnahmen wird durch die erhöhten steuerlichen Abschreibungsmöglichkeiten (§§ 7h, i, 10f, 11a EStG) indirekt und | oder durch Mittel aus dem Städtebauförderprogramm „Stadtumbau“ (Stadtumbaugebiet „Ludwigshafen Innenstadt) direkt gefördert. Es besteht weiter die Möglichkeit der Förderung durch Programme der Kreditanstalt für Wiederaufbau (KfW). Grundlage für das Sanierungsgebiet „Ludwigshafen Süd“ sind die vorbereitenden Untersuchungen von Dezember 2006. Im Rahmen derer wurde der städtebauliche Rahmenplan (Sanierungsrahmenplan) und ein integriertes Entwicklungskonzept, gefördert durch das Programm „Stadtteile mit besonderem Entwicklungsbedarf, die soziale Stadt“, erarbeitet.

Die Fläche des Untersuchungsgebietes „Ludwigshafen Süd“ beträgt 15,6 ha. Der Sanierungsrahmenplan wurde 2007 beschlossen. Die Sanierung erfolgt nach vereinfachtem Verfahren gemäß § 142 Abs. 4 BauGB unter voller Anwendung der sanierungsrechtlichen Veränderungs- und Verfügungssperre (§144 Abs. 1 und 2 BauGB). Es werden keine Ausgleichsbeträge erhoben. Es wird kein Gebrauch von der Kaufpreisprüfung gemacht. Die bereits abgeschlossenen sowie die weiterhin geplanten Maßnahmen konzentrieren sich auf den Bereich der privaten Modernisierung.

Mit Schreiben vom 06.01.2017 hat die Stadt Ludwigshafen die DSK, Deutsche Stadt- und Grundstücksentwicklungsgesellschaft mbH & Co. KG, beauftragt, die Fortschreibung des städtebaulichen Rahmenplans „Ludwigshafen Süd“ zu erarbeiten.

Abb. 1. Plan Sanierungsgebiet „Ludwigshafen Süd“ im städtischen Kontext



## 1.2. Aufgabenstellung | Zielsetzung

Der städtebauliche Rahmenplan für das Sanierungsgebiet „Ludwigshafen Süd“ aus dem Jahr 2007 soll fortgeschrieben werden. Hierbei liegt das Augenmerk insbesondere auf der Fortschreibung der Sanierungsziele und der Grundlagenerarbeitung für eine mögliche Erweiterung des Sanierungsgebietes.

Das Sanierungsgebiet „Ludwigshafen Süd“ mit seinem innerstädtischen Charakter soll eine eigendynamische Entwicklung nehmen. Entsprechend sind die Zielsetzungen für diese künftige Entwicklung für unterschiedliche Bereiche städtischen Lebens definiert:

- Bevölkerung und Stadtleben
- Soziale Integration, Kultur und Freizeit
- Städtebau, Umwelt, Verkehr
- Wohnen und Umfeld
- Beschäftigung und lokale Ökonomie
- Energetische Stadterneuerung

Eine mögliche Erweiterung des Sanierungsgebiets ist an rechtliche Voraussetzungen gebunden. Diese betreffen das Verfahren der förmlichen Festlegung, deren Vorbereitung sowie die Bestimmungen zu Optionen in der Ausgestaltung der Satzung (§§ 140 ff BauGB).

## 1.3. Vorgehensweise

Im Vorgehen zur Erstellung der Rahmenplanfortschreibung sind verschiedene Schritte und Prozesse notwendig. Zum einen wurden die vorbereitenden Untersuchungen beschlossen und die Beteiligung der Betroffenen und der Träger öffentlicher Belange durchgeführt. Zum anderen sind Bestandsaufnahme, Analyse, Herleitung von Zielen und Maßnahmen sowie die Beschreibung der Umsetzungsstrategie erfolgt. Natürlich sind Rahmenplanfortschreibung und vorbereitende Untersuchungen nicht von einander zu trennen und hier nur zur einfacheren Übersicht getrennt von einander beschrieben.

### 1.3.1. Vorbereitende Untersuchungen

Die Durchführung der vorbereitenden Untersuchungen ist durch den §141 BauGB geregelt. Das Verfahren beinhaltet den Beschluss zum Beginn der vorbereitenden Untersuchungen, die öffentliche Bekanntmachung dessen sowie die Beteiligung der Betroffenen der geplanten städtebaulichen Sanierungsmaßnahme und der Träger öffentlicher Belange. Insgesamt dienen die vorbereitenden Untersuchungen der Bestimmung der Notwendigkeit der Sanierung, der sozialen, strukturellen und städtebaulichen Verhältnisse, der Ziele und der Durchführbarkeit der Sanierungsmaßnahme.

### Beschlussfassung und Öffentliche Bekanntmachung

Die Einleitung der vorbereitenden Untersuchungen wurde am 19.03.2018 durch den Stadtrat einstimmig beschlossen. Der Beschluss beinhaltet einen Lageplan in dem das zu untersuchende Gebiet dargestellt wird (siehe Abb. 1 auf Seite 11). Des Weiteren wurde der Beschluss öffentlich bekannt gemacht und dabei auf die Auskunftspflicht nach § 138 BauGB hingewiesen. Die öffentliche Bekanntmachung erfolgte nach den Vorgaben der entsprechenden Satzung der Stadt Ludwigshafen. Die Bekanntmachung wurde darüber hinaus an die Akteurinnen und Akteure schriftlich gesendet.

### Beteiligung Betroffene

Die Beteiligung der durch die geplante städtebauliche Sanierungsmaßnahme Betroffenen ist ein wichtiger Bestandteil der vorbereitenden Untersuchungen. Hier wurde nicht nur durch die Verwaltung über die vorgesehenen Maßnahmen informiert, Bürgerinnen und Bürger hatten auch die Gelegenheit, Beiträge und Stellungnahmen abzugeben.

### Beteiligung Träger öffentlicher Belange

Die Beteiligung der Träger öffentlicher Belange (TÖB) findet auf Grundlage des § 139 BauGB statt. Die Beteiligung der TÖB wird im Rahmen eines runden Tisches durchgeführt. Über die Ergebnisse dessen wird ein Protokoll erstellt, das Bestandteil dieses Berichts ist. Die Einlassungen der TÖB werden nach ihrer Bedeutung für die Durchführung der geplanten städtebaulichen Sanierungsmaßnahme gewichtet und abgewogen, wie im weiteren Verlauf der Maßnahme damit umzugehen ist.

### 1.3.2. Rahmenplanfortschreibung

Die Erarbeitung der Fortschreibung des Rahmenplans für das Sanierungsgebiet „Ludwigshafen Süd“ erfolgt durch eine zielgerichtete Bestandsaufnahme und Analyse der Ergebnisse, die Benennung von Zielsetzungen und Umsetzungsstrategien. Hierzu gehören auch die Durchführung verfahrensbegleitender Maßnahmen, wie die Zusammenarbeit mit Stadtpolitik und Verwaltung, Bürgerinnen und Bürgern sowie weiterer Akteurinnen und Akteure.

Die Fortschreibung des Rahmenplans erfolgt in Kombination mit der Erarbeitung des integrierten energetischen Quartierskonzepts (IEQK) „Ludwigshafen Süd.“ Hierdurch werden Synergien beider Ansätze für eine effiziente Bearbeitung genutzt.

Die Bestandsaufnahme erfolgte durch Begehung in der Zeit von Juni bis Oktober 2017. Dabei wurden die Bestandsgebäude im Quartier, die öffentlichen Räume sowie die infrastrukturelle Ausstattung aufgenommen.

## 2. Untersuchungsraum

Der Untersuchungsraum ist als Untersuchungsgebiet „Ludwigshafen Süd“ abgegrenzt. Der gekennzeichnete Bereich befindet sich innerhalb des Stadtumbaugebiets „Ludwigshafen Innenstadt“. Das Untersuchungsgebiet beinhaltet wiederum das Sanierungsgebiet „Ludwigshafen Süd“.

### 2.1. Stadtumbaugebiet „Ludwigshafen Innenstadt“

Das Stadtumbaugebiet „Ludwigshafen Innenstadt“ besteht seit 2006. Es wurde im Rahmen des Beschlusses des Stadtrats über das Entwicklungskonzept „Innenstadt Ludwigshafen“ am 30.10.2006 gemäß § 171b BauGB förmlich festgelegt.

Um die Maßnahmen, die im Entwicklungskonzept vorgeschlagen wurden und eine umfassende Neuorientierung der Innenstadt vorsahen, einheitlich und zügig durchzuführen war die Festlegung eines Stadtumbaugebiets notwendig. Ziel war es dabei, unter dem Motto „heute für morgen“ eine Aufwertung der Innenstadt Ludwigshafens zu erreichen, die zu Stabilisierung und Verbesserung der Innenstadtfunktionen des Bereichs führen würde. Um die hierfür notwendigen öffentlichen und privaten Maßnahmen umsetzen zu können, bedarf es der städtebaulichen Förderung im Rahmen des Bundes-Land-Programms „Stadtumbau“.

### 2.2. Sanierungsgebiet „Ludwigshafen Süd“

Das Sanierungsgebiet „Ludwigshafen Süd“ liegt innerhalb des Stadtumbaugebiets „Ludwigshafen Innenstadt“. Es geht ebenfalls auf das Entwicklungskonzept „Innenstadt Ludwigshafen“ zurück. Darin wurden sogenannte „Sanierungsverdachtsgebiete“ festgestellt.

Auf Grundlage der vorbereitenden Untersuchungen wurde am 10.12.2007 das Sanierungsgebiet „Ludwigshafen Süd“ förmlich festgelegt. Mit der öffentlichen Bekanntmachung am 20.12.2007 wurde der Beschluss rechtskräftig. Die Sanierungsziele, Maßnahmen und Umsetzungsvorschläge wurden im begleitenden Rahmenplan festgehalten. Die Sanierungsmaßnahme „Ludwigshafen Süd“ wird im vereinfachten Verfahren nach § 142 Abs. 4 BauGB durchgeführt. Die Sanierungsmaßnahme läuft seit 01.01.2008 und ist mit einer Frist bis 31.12.2022 beschränkt.

### 2.3. Bisherige Abgrenzung des Sanierungsgebiets „Ludwigshafen Süd“

Die Stadt Ludwigshafen hat in 2006 ein Konzept zur Entwicklung der Innenstadt und der angrenzenden Bereiche (Nord, Westend und Süd) beschlossen. Auf Grundlage der Untersuchungen im Rahmen dieses Entwicklungskonzepts wurden Sanierungsverdachtsgebiete benannt. In Folge dessen wurden vorbereitende Untersuchungen für das Untersuchungsgebiet „Ludwigshafen Süd“ beschlossen. Dieses Untersuchungsgebiet ist nahezu deckungsgleich mit dem heutigen Untersuchungsgebiet. Allerdings wurden die vorbereitenden Untersuchungen in Vorbereitung einer Aufnahme in das Städtebauförderprogramm „Soziale Stadt“ unternommen. Aufgrund der damit verbundenen programmatischen Ausrichtung und der damit verbundenen Zielsetzungen und räumlichen Prioritäten, wurde die Gebietskulisse des Sanierungsgebiets in der aktuellen räumlichen Abgrenzung so gewählt, um die Kernfunktionsbereiche des Quartiers zu stärken.

Das Gebiet wurde in das städtebauliche Förderprogramm „Stadtumbau“ aufgenommen. Es werden überwiegend Maßnahmen der privaten Modernisierung ohne direkte Förderung und nur in bestimmten Fällen mit Mitteln des Städtebauförderprogramms „Stadtumbau“ umgesetzt. Es besteht weiterhin ein hoher Bedarf an privater Sanierung.

### 2.4. Entwicklung seit 2007 – Darstellung abgeschlossener Projekte

Da die Sanierungsmaßnahme „Ludwigshafen Süd“ bereits seit 2007 läuft, ist die Umsetzung einiger Maßnahmen schon erfolgt. Insbesondere Maßnahmen der privaten Modernisierung konnten schon umgesetzt werden. Im Detail sind folgende Projekt bereits umgesetzt beziehungsweise im Zuge umgesetzt zu werden:

- 75 private Modernisierungen ohne öffentliche Fördermitteln
- 10 private Modernisierungen mit öffentlichen Fördermitteln
- 3 Neubauten
- 3 private Ordnungsmaßnahmen

Folgende Erschließungsmaßnahmen wurden im öffentlichen Raum abgeschlossen:

- Umgestaltung Pfalzgrafenplatz
- Umgestaltung Pfalzgrafenstraße und Seydlitzstraße um den Pfalzgrafenplatz
- Erneuerung Mundenheimerstraße

Die Übersicht über die bereits abgeschlossenen Maßnahmen zeigt, dass der Schwerpunkt der Sanierungsmaßnahme „Ludwigshafen Süd“ im Bereich der privaten Modernisierungsmaßnahmen liegt (siehe Anhang 16 auf Seite 124).



## 2.5. Untersuchungsgebiet

Die räumliche Überdeckung zwischen altem und neuem Untersuchungsgebiet geht, wie oben erläutert, auf die ursprünglichen Sanierungsverdachtsgebiete zurück. Die durch die bisherige Abgrenzung ausgesparten Bereiche sind weiterhin sanierungsbedürftig und wurden daher erneut aufgenommen, um den aktuellen Sanierungsbedarf nachzuweisen. Die Bereiche östlich der Roonstraße und um die Rheinallee sind weiterhin nicht Teil des Untersuchungsgebiets, da es sich hierbei mehrheitlich um Entwicklungsflächen für Neubauten handelt (siehe Anhang 2 auf Seite 110).



## 3. Bestandsaufnahme des Plangebietes

Die Bestandsaufnahme des Plangebiets erstreckt sich über die Themen Bevölkerung, soziale Infrastruktur, Mobilität, Nutzungsstruktur, Gewerbe, Eigentumsverhältnisse, städtebauliche Situation, Zustand der Bausubstanz und städtebauliche Missstände.

### 3.1. Bevölkerung

Die Aufnahme der demographischen Daten beschränkt sich im Rahmen dieses Berichtes auf die Bevölkerungsstruktur, die Prognose der Bevölkerungsentwicklung und sozioökonomische Faktoren.

#### 3.1.1. Bevölkerungsstruktur

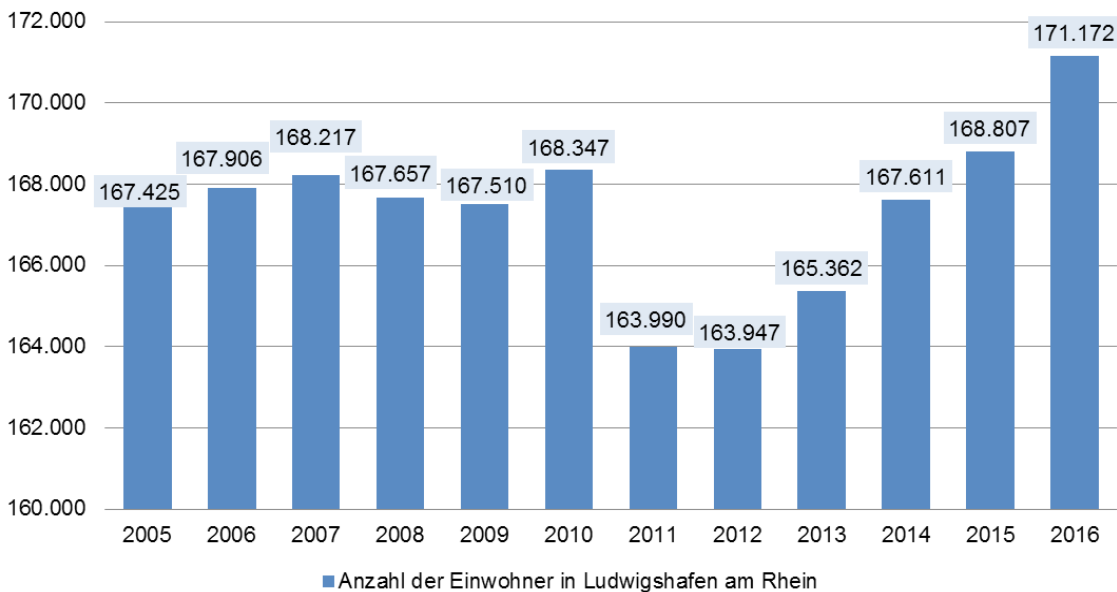
Im Jahr 2016 lebten im Untersuchungsgebiet 5.642 Einwohner. Die Bevölkerung im Untersuchungsgebiet „Ludwigshafen Süd“ wuchs im Zeitraum von 2005 bis 2016 um circa 7,1 Prozent zu verzeichnen. Dieser positive Trend in der Bevölkerungsentwicklung verhält sich seit über zehn Jahren konstant (siehe Abb. 2 auf Seite 19). In der Gesamtstadt verläuft die Bevölkerungsentwicklung annähernd ähnlich positiv (siehe Abb. 3 auf Seite 20).

Abb. 2. Anzahl der Einwohnerinnen und Einwohner im Untersuchungsgebiet „Ludwigshafen Süd“ von 2005 bis 2016



Quelle: Stadt Ludwigshafen, Stadtentwicklung 2017

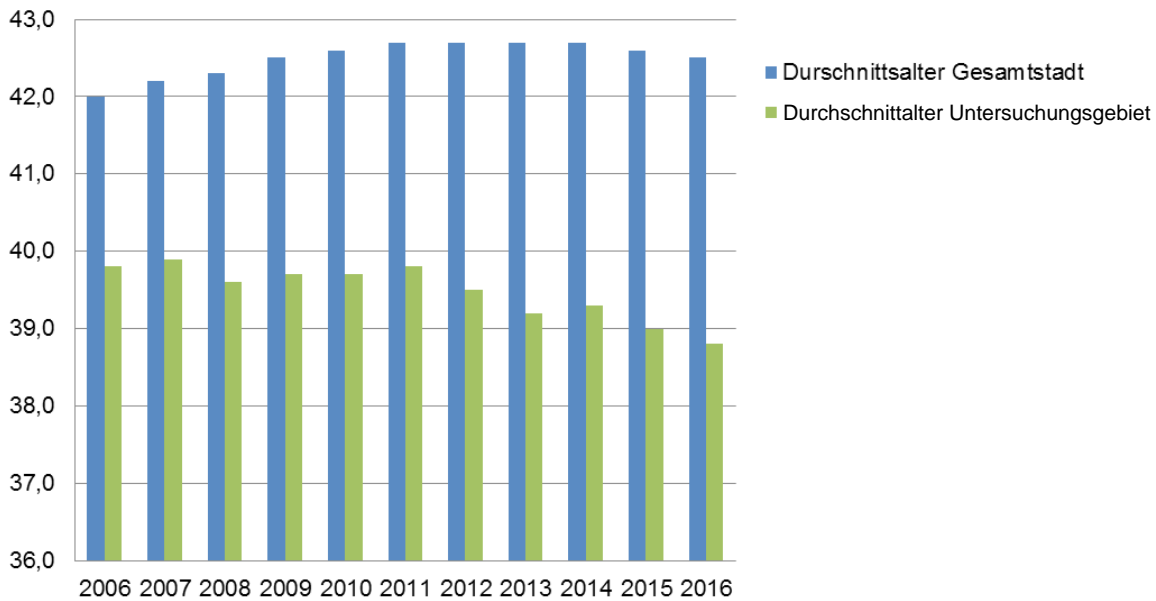
Abb. 3. Bevölkerungsentwicklung in der Gesamtstadt von 2005 bis 2016



Quelle: Stadt Ludwigshafen, Stadtentwicklung 2017

Das Durchschnittsalter in Ludwigshafen am Rhein betrug im Jahr 2016 42,5 Jahre. Im Vergleich dazu lag der Wert im Jahr 2006 noch bei 41,4 Jahren. Gleichzeitig belief sich das Durchschnittsalter im Untersuchungsgebiet im Jahre 2006 auf 39,8 Jahren. Bis 2016 sank das Durchschnittsalter auf 38,8 Jahre (siehe Abb. 4 auf Seite 21). Ein Großteil der Einwohner befindet sich im erwerbsfähigen Alter. Der Anteil der 30 bis unter 45 Jährigen überwiegt nur knapp gegenüber der Altersgruppe der 18 bis unter 30 Jährigen.

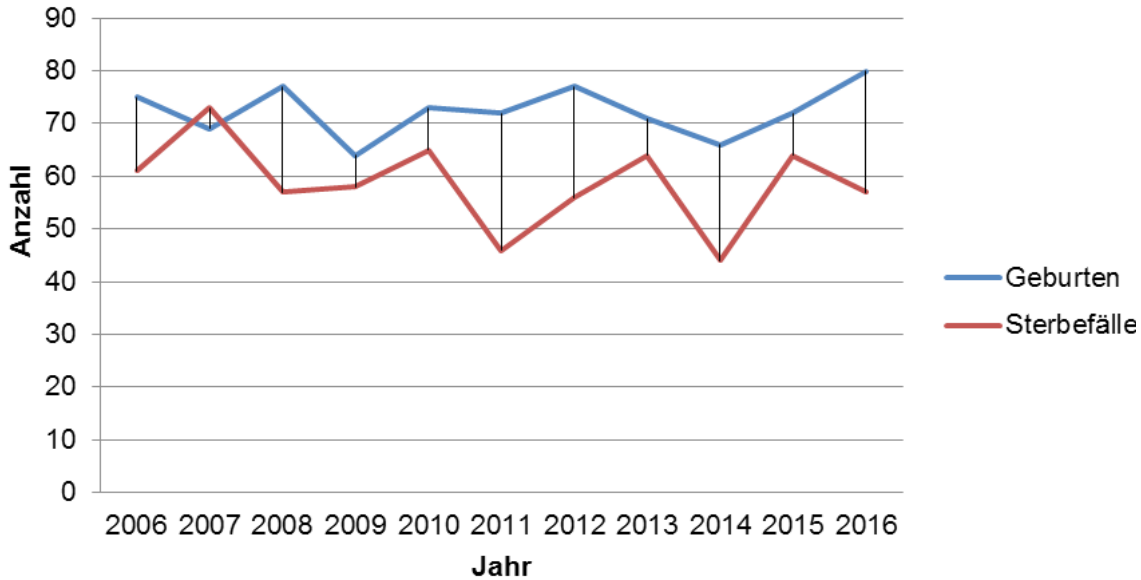
Abb. 4. Vergleich der Entwicklung des Durchschnittsalters Gesamtstadt und Untersuchungsgebiet „Ludwigshafen Süd“



Quelle: Stadt Ludwigshafen, Stadtentwicklung 2017

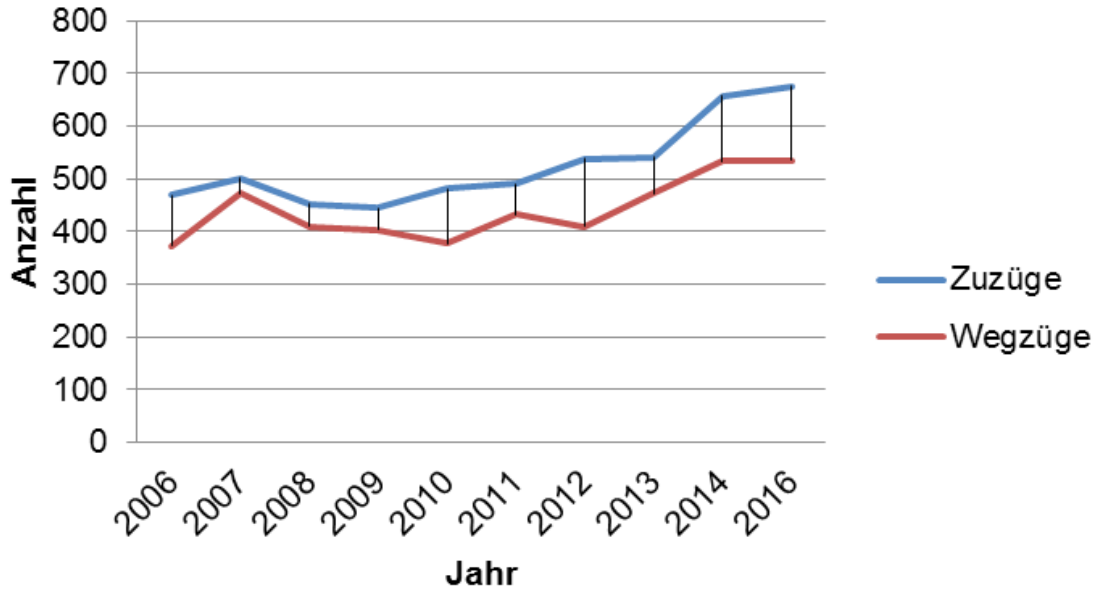
Das Untersuchungsgebiet verzeichnet im selben Zeitraum einen kontinuierlichen Geburtenüberschuss. Im Durchschnitt beträgt der Geburtenüberschuss 14 Einwohner pro Jahr (siehe Abb. 5 auf Seite 22). Im Vergleich dazu hatte die Gesamtstadt im Durchschnitt ein Geburtendefizit von 113 Personen (Quelle: Stadt Ludwigshafen, Stadtentwicklung 2017) pro Jahr. Das positive Wanderungssaldo für das Untersuchungsgebiet ist in diesem Zeitraum kontinuierlich angestiegen (siehe Abb. 6 auf Seite 22).

Abb. 5. Geburten und Sterbefälle im Untersuchungsgebiet „Ludwigshafen-Süd“ 2006 bis 2016



Quelle: Stadt Ludwigshafen, Stadtentwicklung 2017

Abb. 6. Zu- und Fortzüge im Untersuchungsgebiet „Ludwigshafen Süd“ 2006 bis 2016



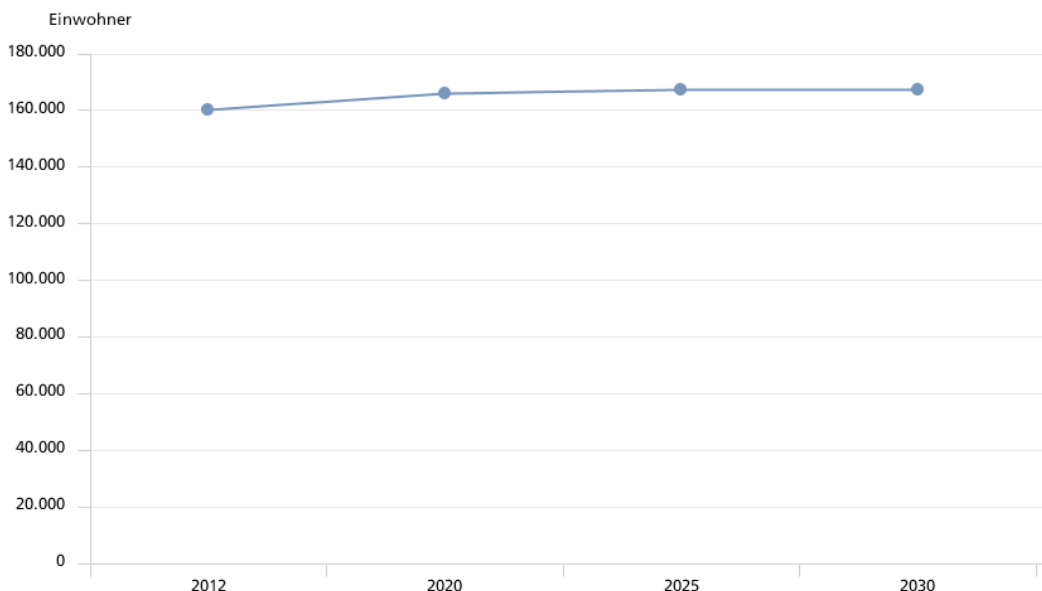
Quelle: Stadt Ludwigshafen, Stadtentwicklung 2017

Aufgrund des kontinuierlichen Geburtenüberschusses sowie der Zuzüge im Untersuchungsgebiet, herrscht eine positive Tendenz in der Bevölkerungsentwicklung. Gleichzeitig verjüngt sich das Untersuchungsgebiet durch die Verschiebung der Altersstruktur hin zu jüngeren Altersgruppen.

### 3.1.2. Bevölkerungsprognose

Den Prognosen der Bertelsmann Stiftung zufolge wird die Einwohnerzahl in der Gesamtstadt bis zum Jahr 2020 leicht ansteigen und anschließend bis zum Jahre 2030 nahezu konstant bleiben. Aufgrund dessen und des positiven Wanderungssaldos kann angenommen werden, dass im Untersuchungsgebiet ebenfalls ein Anstieg der Bevölkerung eintreten wird.

Abb. 7. Bevölkerungsvorausberechnung 2012 bis 2030 – Stadt Ludwigshafen

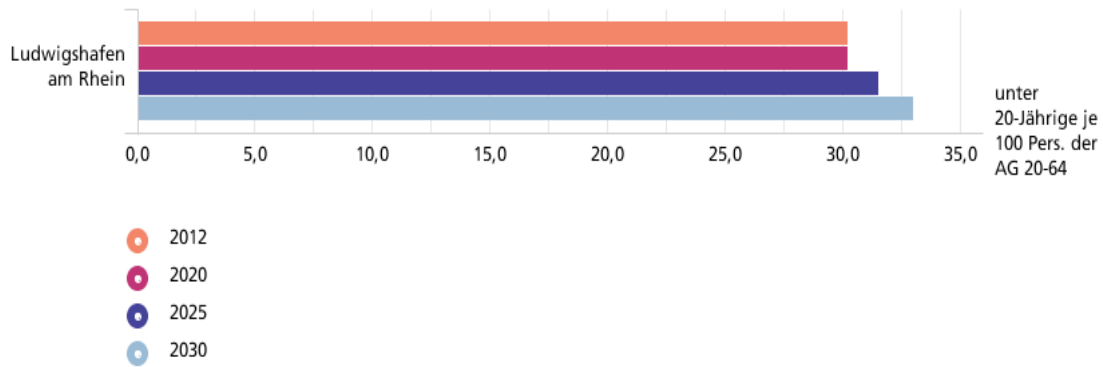


Quelle: Bertelsmann Stiftung [abgerufen am 12. Oktober 2017]

Die Altersstruktur in Ludwigshafen wird sich Prognosen zufolge leicht nach oben verschieben. In Bezug auf die Jugendlichen wird ab dem Jahr 2020 ein Zuwachs der Gruppe der unter 20 Jährigen prognostiziert (siehe Abb. 7 auf Seite 23).

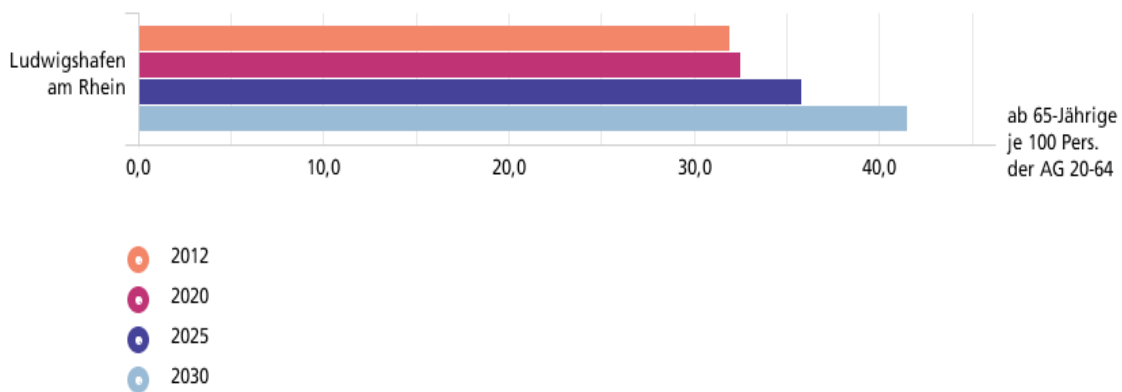
Gleichzeitig wächst die Gruppe der über 65 Jährigen deutlich. Der Zuwachs in dieser Altersgruppe fällt im Vergleich zum Zuwachs der unter 20 Jährigen deutlich höher aus. Hieraus ergibt sich ein steigendes Durchschnittsalter für Ludwigshafen. Anhand der Bevölkerungsvorausberechnung ergibt sich in Bezug auf die Geburten und Sterbefälle im Zeitraum zwischen 2020 bis 2030 ein Defizit des natürlichen Saldos. Voraussichtlich wird dieser Saldo bis zum Jahr 2030 bei -1,0 Prozent je 1.000 Einwohner liegen.

Abb. 8. Bevölkerungsvorausberechnung 2012 bis 2030: Ausblick Jugendquotient – Stadt Ludwigshafen



Quelle: Bertelsmann Stiftung [abgerufen am 12. Oktober 2017]

Abb. 9. Bevölkerungsvorausberechnung 2012 bis 2030: Ausblick Altenquotient – Stadt Ludwigshafen



Quelle: Bertelsmann Stiftung [abgerufen am 12. Oktober 2017]



**Im Untersuchungsgebiet „Ludwigshafen Süd“ liegt ein Geburtenüberschuss vor. Dementsprechend kann die demographische Entwicklung im Quartier unter Betrachtung der aktuellen Entwicklung anders oder abgemildert verlaufen, als die Prognosen für den gesamtstädtischen Raum.**

### 3.1.3. Sozioökonomische Faktoren

Die Erwerbstätigenquote sowie die Beschäftigungsstruktur liegen lediglich für die Gesamtstadt vor. Die Beschäftigungsquote der Stadt lag im Jahr 2015 bei 56,5 Prozent während die Arbeitslosenquote in Ludwigshafen im Dezember 2017 bei 7,9 Prozent lag (Quelle: Statistische Ämter des Bundes und der Länder 2017). Die durchschnittliche Arbeitslosenquote in Rheinland-Pfalz betrug im November 2017 4,4 Prozent, der Bundesdurchschnitt 5,3 Prozent (Quelle: Bundesagentur für Arbeit 2017), sodass Ludwigshafen deutlich über dem Bundes- sowie Landesdurchschnitt liegt. Auffällig ist zudem, dass Ludwigshafen eine der höchsten Arbeitslosenquoten in der Altersgruppe 15 - 24 Jahre in Rheinland-Pfalz aufweist. Gleichzeitig liegt die Beschäftigungsquote über dem rheinland-pfälzischen Durchschnitt (Quelle: Statistische Ämter des Bundes und der Länder 2017).

Die meisten Erwerbstätigen in Ludwigshafen sind im produzierenden Gewerbe und den sonstigen Dienstleistungen (exkl. Handel, Verkehr, Lager, Gastgewerbe) tätig. Im Landesvergleich ist der Anteil, der im produzierenden Gewerbe Erwerbstätigen hoch (Quelle: Bundesagentur für Arbeit 2017), was vor allem auf die BASF zurückzuführen ist (siehe Tab. 1 auf Seite 25).

Tab. 1. Verteilung der Erwerbstätigen über die Sektoren der Wirtschaft

Verwaltungsbezirk	Insgesamt	davon im Wirtschaftsbereich							
		Land- und Forstwirtschaft, Fischerei		Produzierendes Gewerbe		Handel, Verkehrs und Lager, Gastgewerbe		Sonstige Dienstleistungen	
		Anzahl	Anteil in Prozent	Anzahl	Anteil in Prozent	Anzahl	Anteil in Prozent	Anzahl	Anteil in Prozent
Ludwigshafen	102.134	80	0,1	48.309	47,3	13.518	13,2	40.227	39,4

Das verfügbare Einkommen je Einwohner lag 2015 bei knapp 19.300 Euro. Es liegt im Bundesvergleich und Landesvergleich im unteren Bereich.

### 3.2. Soziale Infrastruktur

Im Untersuchungsgebiet befinden sich mehrere Schulen sowie Kinder- und Schultagesstätten. Hinsichtlich der Schulen sind Grundschulen, weiterführende Schulen und Berufsschulen vorhanden.

In der „Orffstraße“ liegt die Kindertagesstätte Süd. Sie verfügt über 125 Plätze (75 Teilzeit, 50 Vollzeit) für Kinder zwischen zwei und sechs Jahren. An der Herz-Jesu-Kirche befindet sich der Katholische Kindergarten Herz Jesu. Dieser Kindergarten bietet 75 Plätze (50 Teilzeit, 25 Vollzeit) an. Es können Kinder zwischen zwei und sechs Jahren betreut werden.

Die beiden Grundschulen (Wittelsbachschule, Brüder-Grimm-Schule) verfügen über zusätzliche Schultagesstätten, die eine verlängerte Betreuung der Kinder anbieten. Die Wittelsbachschule (Klassenstufe 1 bis 4) mit 320 Schülern und 16 Klassen bietet eine Schultagesstätte mit Betreuungszeiten von 07:00 bis 17:00 Uhr.

Des Weiteren befinden sich im Quartier neben den zwei Berufsbildenden Schulen, die mehrere Zweige umfassen, auch zwei Gymnasien mit unterschiedlichen Schwerpunkten. Das Geschwister-Scholl-Gymnasium mit den Klassenstufen 5 bis 13, bietet einen bilingualen Französisch-Zug. Das Wirtschaftsgymnasium, welches lediglich die Klassenstufen 11 bis 13 umfasst, legt den Schwerpunkt auf wirtschaftswissenschaftlichen Fächer. Im Bereich der berufsbildenden Schulen sind die BBS Wirtschaft I und die BBS Sozialwesen 3, Gesundheit und Hauswirtschaft – Anna-Freud-Schule zu erwähnen. Die BBS Wirtschaft I bietet ihren circa 1.500 Auszubildenden, 14 kaufmännische Ausbildungsberufe (z.B. Bankkauffrau/ -mann, Immobilienkauffrau/ mann, Steuerfachangestellte/r) an. Die BBS Sozialwesen, Gesundheit und Hauswirtschaft – Anna-Freud-Schule setzt sich dagegen aus mehreren Schulen zusammen. Zu diesen gehören neben einem beruflichen Gymnasium für Gesundheit und Soziales, einer höheren Berufsfachschule und mehreren Fachschulen des Sozialwesens auch eine Berufsschule sowie eine Berufsfachschule. Insgesamt umfasst diese berufsbildende Schule zwischen 45 und 50 Klassen mit insgesamt circa 1.000 bis 1.100 Schülerinnen und Schüler (Quelle: Homepage der Stadt Ludwigshafen 2017 [abgerufen am: 13.12.2017]).

Abb. 10. Öffentliche Gebäude im Untersuchungsgebiet



### 3.3. Mobilität

In diesem Kapitel werden der fließende und ruhende Verkehr, der ÖPNV, der nicht-motorisierte Individualverkehr und Sharing-Angebote betrachtet.

#### 3.3.1. Fließender Verkehr

In der Nachkriegszeit stand in Ludwigshafen der verkehrsgerechte Ausbau der Stadt im Fokus. Alte Raumstrukturen wurden durch neue Verkehrsführungen aufgelöst. Im Zuge des zunehmenden Individualverkehrs war die Zielsetzung der damaligen Stadtentwicklung, den Durchgangsverkehr möglichst kreuzungsfrei über das bebaute Stadtareal zu leiten. Die Kernstadt sollte vom Verkehr entlastet werden. So führen die Bundesstraßen B 9 von Süden nach Norden, die B 37 in Richtung Westen nach Bad Dürkheim und die B 44 in Richtung Süden.

Zahlreiche Unternehmen haben sich in den letzten Jahren im Umfeld des Untersuchungsgebietes zwischen dem Stadtteil Ludwigshafen Süd und dem Rhein angesiedelt. Diese sind Ziel vieler Pendler (Zielverkehr). Zusätzlich befinden sich im östlichen Teil des Quartiers Nicht-Wohngebäude, die überwiegend als Bildungseinrichtungen genutzt werden. Dies führt zu erhöhtem Verkehrsaufkommen und damit vermehrter Straßenbelastung durch Einpendler (Quelle: Durth Roos Consulting GmbH, 2015).

Aus der Analyse von Durth Roos Consulting (2015) und der ermittelten werktäglichen DTV (durchschnittliche werktägliche Verkehrsstärke) lassen sich die „Wittelsbachstraße“ und die „Mundenheimer Straße“ in beide Richtungen als Hauptverkehrsachsen innerhalb des Quartiers identifizieren. Auch die Anliegerstraßen „Seydlitzstraße“ und „Schützenstraße“ weisen stadteinwärts eine hohe werktägliche DTV auf. Neben Ziel- und Quellverkehren werden über diese Straße auch quartiersfremde Durchgangsverkehre zwischen dem Bereich Innenstadt und den südlichen Stadtteilen beziehungsweise dem Umland abgewickelt.

#### 3.3.2. Ruhender Verkehr

Der ruhende Verkehr im Untersuchungsgebiet „Ludwigshafen Süd“ unterteilt sich in zwei Bereiche: Parken im öffentlichen Raum und Parken in privaten Blockinnenbereichen.

Im öffentlichen Raum wird vorrangig in Längsaufstellung am Straßenrand geparkt, teilweise auf dem Gehweg. An der „Mundenheimer Straße“ wird links und rechts in Fahrtrichtung geparkt. In Teilen des Quartiers ist auch senkrecht Parkieren möglich. In der „Wittelsbachstraße“ wird in zwei Reihen parkiert. Der angrenzende „Schützenplatz“ wirkt ungeordnet und funktional überlastet durch den ruhenden Verkehr.

Nordöstlich an das Quartier angrenzend befindet sich das Parkhaus Walzmühle, welches über 1.239 Parkplätze insgesamt und somit eine Vielzahl öffentlicher Stellplätze verfügt (Quelle: Internetseite der Stadt Ludwigshafen 2017). Die öffentlichen Parkplätze in und um das Quartier sind dagegen weitgehend, in Abhängigkeit zur Tageszeit, ausgelastet. Die zentrale Lage des Quartiers, südlich der Innenstadt, sowie die ansässigen öffentlichen Einrichtungen im und um das Quartier führen zu einer hohen Frequentierung und einem hohen Bedarf an öffentlichen Parkplätzen im Untersuchungsgebiet. Durch Maßnahmen der Parkraumbewirtschaftung wird dem hohen Druck (Quelle: Bereich Stadtplanung - Abteilung Verkehrsplanung, 2009)

insbesondere im nördlichen Bereich des Quartiers entgegengewirkt.

Der ruhende Verkehr im privaten Bereich wird durch die Blockinnenbereiche in privat genutzten Garagen oder auf in der Regel versiegelten Flächen abgedeckt.

### **3.3.3. ÖPNV**

Die Anbindung des Untersuchungsgebiets an den ÖPNV (Öffentlichen Personennahverkehr) in Ludwigshafen wird durch mehrere Straßenbahn- und Buslinien gewährleistet. Alle öffentlichen Verkehrsmittel sind zu einheitlichen Preisen innerhalb des Verkehrsverbunds Rhein-Neckar (VRN) nutzbar.

Innerhalb des Untersuchungsgebiets verkehren die Buslinie 74 beziehungsweise als Linie 94 als Nachtbus mit je zwei Haltestellen in der „Mundenheimer Straße“ sowie die Straßenbahnlinie 10 mit zwei Haltestellen in der „Schützen-“ und „Rottstraße“ und der Haltestelle „Amtsgericht“ am südöstlichen Rand des Gebietes. Zudem halten an der Haltestelle „Bürgermeister-Krafft-Platz“ zahlreiche regionale Buslinien.

Die Nachtbuslinie 96 und die Straßenbahnlinie 6 verkehren am westlichen Rand und bedienen die Haltestelle „Wittelsbachplatz“ und „Schützenstraße“.

Des Weiteren grenzt das Untersuchungsgebiet nördlich an den Schienen-Haltepunkt „Ludwigshafen Mitte“ und den zentralen ÖPNV-Knoten „Berliner Platz“ mit ÖPNV-Anbindungen an das regionale Bus- und Straßenbahnnetz sowie an das überregionale Schienennetz.

Außerhalb des Untersuchungsgebietes befindet sich die Walzmühle in unmittelbarer Nähe zum Rheinufer und dem Untersuchungsgebiet. Das Einkaufszentrum fungiert mit mehr als 1.200 Parkplätzen im hauseigenen Parkhaus und gemeinsam mit dem direkt angrenzenden Schienen-Haltepunkt Ludwigshafen-Mitte als wichtiger Knotenpunkt zwischen MIV und ÖPNV.

### **3.3.4. Fußwegenetz**

Das Fußwegenetz im Untersuchungsgebiet „Ludwigshafen Süd“ wird weitgehend entlang der Straßen an den Gebäuden der Blockrandbebauung geführt. Vereinzelt werden die Fußgänger im Mischverkehr (verkehrsberuhigte Bereiche) geführt.

Die Gehwege haben zum Großteil ausreichende Gehwegbreiten um sich zu begegnen, diese werden jedoch oftmals durch straßenbegleitendes Parken eingeengt.

Als Straßenquerungen sind Zebrastreifen (Straßenübergänge) und Lichtsignalanlagen (ampelgeregelt Übergänge) vorhanden. Zebrastreifen sind im Bereich der Schulen angelegt, um eine sichere Querung für die Schülerinnen und Schüler zu gewährleisten. Ampelgeregelt Übergänge sind an den Verkehrsknoten im Zuge der „Mundenheimer Straße“ vorhanden. Die Übergänge im Norden des Quartiers in Richtung Innenstadt sind an den drei Plätzen „Wittelsbachplatz“, „Ernst-Bloch-Platz“ und „Paul-Kleefoot-Platz“ mit Unterquerung der Hochstraße-Süd möglich. Diese werden durch den ÖPNV und MIV geprägt.

### 3.3.5. Radwegenetz

Die Nutzung im Radverkehr wird in zwei Kategorien unterschieden: den Alltagsverkehr für den Weg zur Arbeit oder Ausbildung und in die Nutzung im Freizeitbereich (sportliche Betätigung, Hobby).

Ausgewiesene Radverkehrsanlagen sind ausschließlich auf der „Mundenheimer Straße“ vorhanden. Vom „Ernst-Bloch-Platz“ bis auf Höhe der „Rottstraße“ wird der Radfahrer in der „Mundenheimer Straße“ auf der Fahrbahn (als Radfahrstreifen) geführt. Von der „Rottstraße“ bis zum „Bürgermeister-Krafft-Platz“ verläuft der Radweg als getrennter Geh- und Radweg. Auf den restlichen Straßen des Untersuchungsgebiets sind aufgrund der vorhandenen Straßenquerschnitte keine gesonderten Radverkehrsanlagen vorhanden. Die meisten Straßen im Untersuchungsgebiet liegen zudem in einer Zone „Tempo 30“. Darüber hinaus sind vereinzelt (z.B. Roonstraße) Einbahnstraßen für den Radverkehr in Gegenrichtung frei gegeben, um kurze Wegeverbindungen zu schaffen.

### 3.3.6. Fahrradvermietsystem

Bei Fahrradvermietsystemen werden Fahrräder in der Regel im öffentlichen Raum oder an öffentlich zugänglichen Stationen nutzungsbereit zur Verfügung gestellt. In Ludwigshafen besteht die Möglichkeit, stationsgebunden nach einer entsprechenden Anmeldung bei VRN-Next-bike.

Folgende Stationen sind im Untersuchungsgebiet vorhanden:

- Schützenplatz
- Pfalzgrafenplatz

Quelle: Bereich Stadtplanung Abteilung Verkehrsplanung, 2018

Die Möglichkeit, im Untersuchungsgebiet neben dem bestehenden Fahrradverleihsystem auf ein Fahrradverleihsystem für E-Bikes (mit einem Elektromotor unterstützend angetriebene Fahrräder) zurückzugreifen, besteht aktuell nicht. Öffentliche Ladestationen für E-Bikes sind ebenfalls noch nicht vorhanden.

### 3.3.7. E-Mobilität

Elektromobilität (auch E-Mobilität) bezeichnet die Nutzung von Elektrofahrzeugen. Um Elektrofahrzeuge nutzen zu können, werden Ladestationen benötigt. In und um das Untersuchungsgebiet „Ludwigshafen Süd“ sind bereits Ladestationen vorhanden und weitere geplant. Folgenden Stationen sind vorhanden beziehungsweise geplant:

- Kurfürstenstraße 44: 2 Ladestationen
- Pfalzgrafenstraße (am Pfalzgrafenplatz, Nähe Hausnummer 17): geplante Ladestation
- Parkhaus im Walzmühlcenter: Yorckstraße 2: 4 Ladestationen

### 3.3.8. Car-Sharing

Folgende Möglichkeiten zur Nutzung von Car-Sharing sind in und um das Quartier vorhanden:

- Heinigstraße 40: Parkplatz an der Kreuzung Heinigstraße/Kaiser-Wilhelm-Straße (Wilhelm Hack Museum und Staatsphilharmonie): 1 Fahrzeug
- Bayernstraße 73: 1 Fahrzeug
- Lisztstraße 160: Parkplatz gegenüber Bayernplatz, Kreuzung Kurfürstenstraße/Lisztstraße: 2 Fahrzeuge
- Brahmsstraße 10-16: 1 Fahrzeug
- Luitpoldhafen: Wittelsbachstraße 8 (Wendeschleife Straßenbahn)

Quelle: Stadtmobil: <https://www.stadtmobil.de/> [Zugriff: 08.01.2018]

Anbieter von Car-Sharing in Ludwigshafen ist derzeit das Unternehmen Stadtmobil.

Abb. 11. Mobilität im Untersuchungsgebiet „Ludwigshafen Süd“





### 3.4. Nutzungsstruktur

Knapp zwei Drittel der Gebäude im Untersuchungsgebiet sind Wohngebäude. Nur ein Prozent der Gebäude werden gewerblich genutzt. Fast ein Drittel der Gebäude sind Wohn- und Geschäftsgebäude mit einer gemischten Nutzung. Diese befinden sich hauptsächlich entlang der „Mundenheimer Straße“.

Der südöstliche Gebietsabschnitt zwischen „Mundenheimer Straße“ und „Roonstraße“ ist geprägt von Nicht-Wohngebäuden hauptsächlich mit öffentlicher Nutzung von Gemeinbedarfseinrichtungen für Bildung und Soziales: die Kindertagesstätte, die Grundschule, die Berufsschulen und das Gymnasium sowie die katholische Herz-Jesu-Kirche. Durch diese Konzentration der öffentlichen Nutzungen in Abgrenzung zum restlichen Quartier bilden sich zwei unterschiedliche Quartierstypen aus. Die Zäsur zwischen diesen beiden Quartierstypen verläuft ungefähr entlang der „Mundenheimer Straße“. Diese Zäsur schlägt sich auch in der Struktur der Bebauung nieder. Im Bereich der Wohnnutzung und Nutzung durch Wohn- und Geschäftsgebäuden ist die Bebauung charakterisiert durch eine Blockrandbebauung, westlich davon weist der Bereich der Nicht-Wohngebäude eine offene Bauweise auf.

Die Wohngebäudenutzung ist mit circa 64 Prozent (knapp 2/3 des Bestandes) von großen Mehrfamilienhäusern geprägt. Der Anteil an Mehrfamilienhäusern liegt bei circa einem Drittel (34 Prozent). Nur ein geringer Prozentsatz der Häuser sind der Typologie Hochhaus zuzuordnen. Die Nicht-Wohngebäude werden gesondert betrachtet.

In der „Schützenstraße“ sowie in der „Bleichstraße“ östlich des „Paul-Kleefoot-Platzes“ befinden sich im Erdgeschoss Einzelhandels- und Ladennutzungen, die das Gebiet und die angrenzenden Quartiere versorgen. Hier sind aber auch verstärkt Gastronomiebetriebe, in den Obergeschossen und Innenhöfen Arztpraxen, private Dienstleistungsunternehmen und Verwaltungsbetriebe ansässig.

Der überwiegende Teil der Obergeschosse im gesamten Untersuchungsgebiet unterliegt der Wohnnutzung. Nach Süden und Westen hin wird verstärkt auch das Erdgeschoss zu Wohnzwecken genutzt, was den Charakter und die stadträumliche Atmosphäre in diesem Teil des Gebiets bestimmt.

Die Blockinnenbereiche dienen vorwiegend dem ruhenden Verkehr oder werden vereinzelt von Handwerksbetrieben mit ihren Lager- und Schuppen genutzt. Einzelne davon sind allerdings ungenutzt und stehen leer.

Die prozentuale Verteilung der Gebäudetypen und Nutzung spricht für ein nutzungsgemischtes Quartier mit dem Schwerpunkt Wohnen. Um eine konkrete Einschätzung des Gebäudebestandes zu erhalten, wurde für das Quartier eine Erhebung der Gebäudetypologie durchgeführt.

In den folgenden Tabellen sind die im Untersuchungsgebiet vorhandenen Wohngebäudetypen beispielhaft dargestellt. Hierzu wurde der Gebäudebestand nach Baualter und Gebäudegröße in Klassen eingeteilt. Anhand der Baualterklassen können übliche Konstruktionsweisen entsprechend der Bauepochen sowie typische Bauteilflächen (z.B. Fenstergrößen) festgelegt werden, die den Heizwärmebedarf beeinflussen (nach IWU, 2015. Deutsche Wohngebäudetypologie). Somit lässt sich im Zusammenspiel mit dem Sanierungsstand der Gebäude ermitteln, welche Energieeinspar- und Effizienzpotenziale der Gebäudebestand vorhält.

Abb. 12. Kulturdenkmäler im Untersuchungsgebiet „Ludwigshafen Süd“



## 3.5. Gewerbe

Im Untersuchungsgebiet befinden sich verschiedene gewerbliche Einzelnutzungen, darunter die beiden Wirtschaftszweige Dienstleistungen und Gastronomie, die von ihrer Gesamtanzahl her nahezu die Hälfte der im Quartier vorhandenen Wirtschaftsbetriebe umfassen.

Die gastronomischen genauso wie die Dienstleistungsangebote befinden sich hauptsächlich im nördlichen Bereich des Untersuchungsgebiets. Der Fokus des zahlreich vorhandenen Einzelhandels liegt insbesondere auf der „Mundenheimer Straße“ und zusätzlich auf der „Schützenstraße“ | „Bleichstraße“.

Der Leerstand von Ladengeschäften im Gebiet ist insgesamt gering. Des Weiteren befindet sich im Untersuchungsgebiet nur wenig Gewerbe, welches sich ausschließlich nördlich der „Pfalzgrafenstraße“ anordnet.

### 3.5.1. Einzelhandel- und Gewerbestandort

Die Versorgungssicherheit ist im Untersuchungsgebiet als überdurchschnittlich gut im Vergleich zur Gesamtstadt anzusehen. Innerhalb der Stadt steht das Gebiet an vierter Stelle der Anteile an vorhandener Verkaufsfläche.

Das Untersuchungsgebiet ist durch einen zentralen Versorgungsbereich geprägt. Obwohl das Einkaufszentrum Walzmühle, nordöstlich direkt an das Untersuchungsgebiet angrenzt, weist die Walzmühle aufgrund des hohen Leerstands keine bemerkenswerte Ausstrahlung auf benachbarte Stadtquartiere und die Innenstadt auf. Der zentrale Versorgungsbereich befindet sich in der „Mundenheimer Straße“ Richtung „Bürgermeister-Krafft-Platz“ sowie im Nordwesten des Quartiers in der „Bleichstraße“ | „Schützenstraße“. Dieser Bereich dient der Versorgung des Stadtteils (Quelle: Einzelhandels- und Zentrenkonzept Ludwigshafen 2011).

### 3.5.2. Diversität des Einzelhandels und Gewerbes

Im Bereich der „Mundenheimer Straße“ sind u.a. höherwertige Einkaufsmöglichkeiten (bspw. Kaffeerösterei, Bio-Feinkost) sowie einige Speiselokale vorhanden. Im Kontrast hierzu befinden sich im nördlichen Bereich und entlang der „Yorckstraße“ Fahrschulen, diverse Thaimassage-Salons sowie ein Musikklub. Im südlichen und westlichen Teil des Quartiers sind weniger beziehungsweise kaum Ladengeschäfte vorzufinden.

Die Erreichbarkeit sämtlicher Versorgungsbereiche sowie Einkaufsmöglichkeiten ist mit den öffentlichen Verkehrsmitteln gewährleistet. Es gibt Haltestellen in der Nähe der jeweiligen Versorgungsbereiche. Auch fußläufig sind die Einzelhandelslagen innerhalb des Quartiers gut zu erreichen.

Als Planungsziel und Entwicklungsmöglichkeit wird im Einzelhandels- und Zentrenkonzept Ludwigshafen 2011 vor allem die Festigung der Angebote in der „Mundenheimer“ und in der „Schützenstraße“ gesehen. Direkt angrenzend an das Quartier soll zudem die Möglichkeit bestehen, dass der Nahversorgungsschwerpunkt an der „Saarlandstraße“ zu einem Quartierszentrum ausgebaut wird. Südlich des Untersuchungsgebietes, im Bereich des ehemaligen Straßenbahndepots, sind auch besondere Ausprägungen des Einzelhandels vorstellbar und mittlerweile auch vorhanden.

### 3.5.3. Störende Betriebe

Generell gilt die Versorgungssicherheit im Sanierungsgebiet Ludwigshafen-Süd als überdurchschnittlich gewährleistet. Trotz der hohen Diversität des Einzelhandels lässt sich dennoch feststellen, dass bestimmte Arten von Betrieben vermehrt im Sanierungsgebiet vorkommen und das Stadtbild zunehmend negativ prägen. Allgemeine Beispiele sind: Wettannahmestellen bzw. Wettbüros, Spielotheken und Thaimassagealons. Im weiteren Sinne zählen auch Shisha-Lounges, 1€-Shops sowie heruntergewirtschaftete Kneipen, mit teils desolaten Zuständen, hinzu. Allgemein lassen sich solche, dem Sanierungsziel nicht vollends entsprechende, Etablissements als „störende Betriebe“ zusammenfassen.

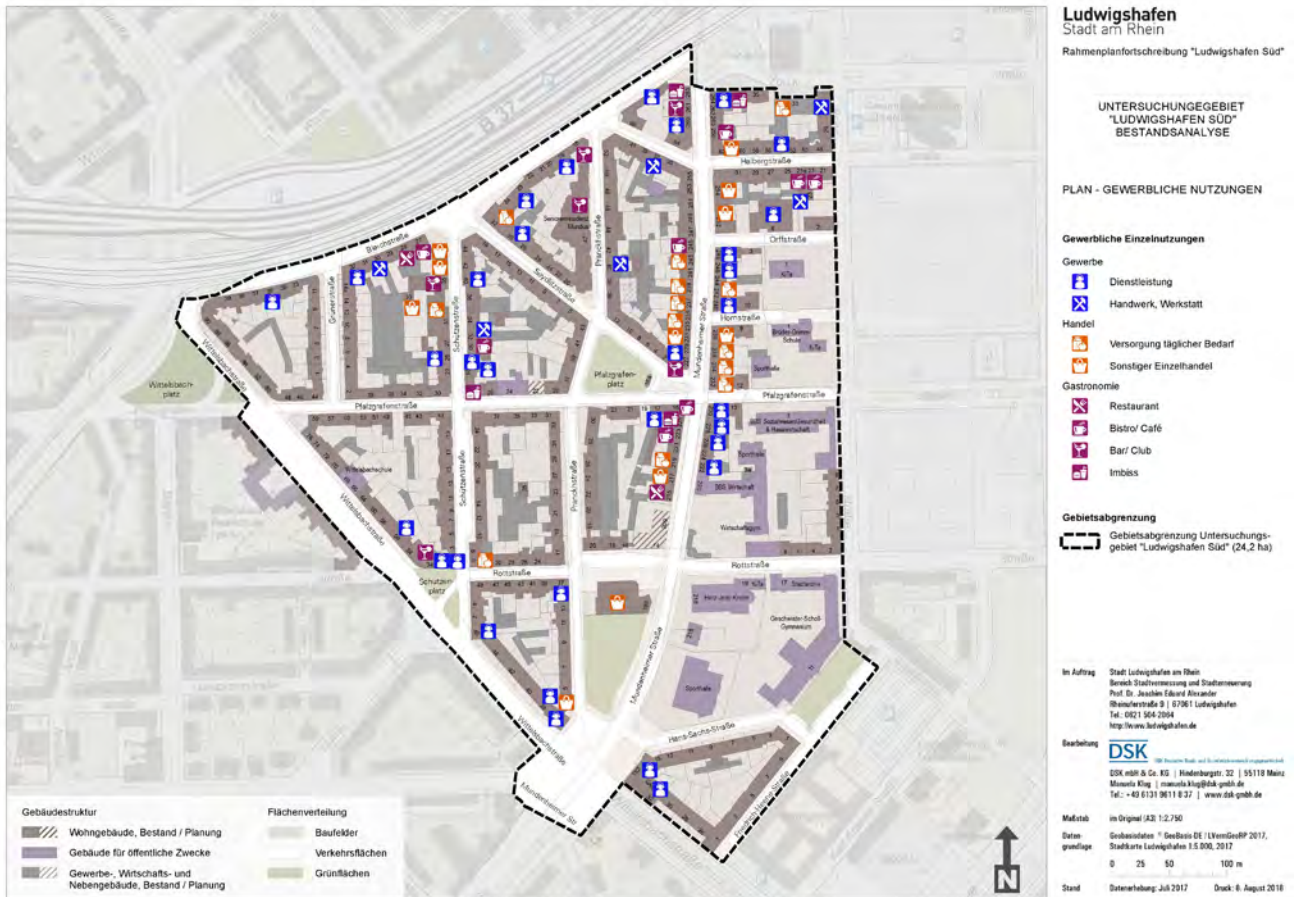
Der Bereich der Stadterneuerung ist darauf bedacht, ein möglichst homogenes, räumlich konzentriertes und den Bedürfnissen der Bewohner angepasstes Verhältnis im Einzelhandel und Gewerbe zu gewährleisten. Die „störenden Betriebe“ sind oft an solchen Standorten zu finden, die schon im Vorfeld ein hohes Maß an Leerstand aufweisen. Bedingt dadurch sind schon diverse solcher Betriebe in Sanierungsgebiet angesiedelt.

Ein nennenswerter Aspekt hinsichtlich der Vermeidung „störender Betriebe“ ist die Vermeidung eines delinquenten Milieus. Zusätzlich sind auch die Öffnungs- und Schließzeiten kritisch zu betrachten. Die Konzentration der Geschäftstätigkeit auf die Abendstunden birgt hier Nachteile. Zum einen sind Ruhestörungen, laute Menschenansammlungen und die damit einhergehenden Risiken von Konflikten zu befürchten zum anderen werden so potenzielle Angsträume erzeugt.

Die Stadterneuerung sieht es daher als unabdinglich an, eine vermehrte Ausbreitung von Wettannahmestellen und Spielotheken sowie weiterer streitbarer Dienstleister im Sanierungsgebiet Ludwigshafen-Süd in Zukunft zu beschränken. Sukzessive soll der bisherige Bestand an „störenden Betrieben“ kontrolliert verringert werden. Mindestens aber gilt es, zukünftige Neuansiedelungen auszuschließen.

Nach §144 BauGB unterliegen Mietverträge mit mehr als einem Jahr Laufzeit einer sanierungsrechtlichen Genehmigungspflicht. Der Stadterneuerung ist es so möglich die Neuansiedelung von Einzelhandel und Gewerbe maßgeblich, im Sinne eines durch die politischen Gremien festgeschriebenen Rahmenplanes, mitzubestimmen.

Abb. 13. Gewerbliche Nutzungen im Untersuchungsgebiet „Ludwigshafen Süd“



### 3.6. Grünflächen

Im und um das Untersuchungsgebiet „Ludwigshafen Süd“ sind mehrere öffentliche Frei- und Grünflächen unterschiedlicher Funktion und Qualität vorhanden. Freiflächen mit Erholungsqualität rund um das Untersuchungsgebiet sind das Rheinufer und die Parkinsel in Richtung Osten.

Im zentralen Bereich des Untersuchungsgebiets befindet sich der „Pfalzgrafenplatz“, welcher über einen Kinderspielplatz sowie Grünflächen verfügt, und insgesamt eine hohe Aufenthaltsqualität bietet. Nördlich des „Bürgermeister-Krafft-Platz“ befindet sich eine weitere öffentliche Grünfläche mit einem Kinderspielplatz. Sowohl der „Pfalzgrafenplatz“ als auch die Grünfläche nördlich des „Bürgermeister-Krafft-Platzes“ sind in einem guten Zustand und werden rege genutzt. Sie sind für die Naherholung im Quartier wichtige Grünflächen.

Im Westen des Quartiers befindet sich der „Schützenplatz“, welcher durch einen Abzweig der „Rottstraße“ räumlich getrennt ist. Die Nutzung des Platzes ist multifunktional. Neben einer Fläche für Außenbestuhlung der ansässigen Gastronomie ist eine Fahrradleihstation vorhanden. Die aktuelle Nutzung und räumliche Aufteilung wirkt ungeordnet. Der Platzbereich ist versiegelt. Nordwestlich an das Untersuchungsgebiet angrenzend befindet sich der „Wittelsbachplatz“, der aufgrund der vorhandenen Bäume und Grünflächen grün-strukturell geprägt ist. Dieser ist durch eine Verbindungsstraße zwischen der „Wittelsbachstraße“ und der „Pfalzgrafenstraße“ getrennt und bietet aufgrund seiner Lage und Gestaltung kaum Aufenthalts- oder Erholungsqualität.

Abb. 14. Grünflächen im Untersuchungsgebiet „Ludwigshafen Süd“



## 3.7. Eigentumsverhältnisse

Die Eigentümerstruktur im Untersuchungsgebiet „Ludwigshafen Süd“ ist heterogen und umfasst eine Vielzahl von Akteuren (Wohnungsbaugesellschaften, Stadt Ludwigshafen, Gebäudeeigentümer, Eigentümergemeinschaften, Wohnungseigentümer). Drei Viertel des Gebäudebestandes befinden sich im Privateigentum. Des Weiteren befinden sich 15 Prozent der Gebäude im Eigentum von Wohnungsbaugesellschaften. Folgende Wohnungsbaugesellschaften sind Eigentümer von Objekten im Quartier:

- Städtische Wohnbaugesellschaft Ludwigshafen (GAG),
- Private Wohnungsbaugesellschaften,
- Gemeinnütziges Siedlungswerk Speyer,
- Wiederaufbaugesellschaft Ludwigshafen.

Die Bestandsgebäude im Eigentum der jeweiligen Wohnungsbaugesellschaften sind räumlich miteinander verknüpft, teilweise als komplette Blockseiten. Rund zwei Prozent der Bestandsgebäude im Untersuchungsgebiet „Ludwigshafen Süd“ sind im Eigentum kirchlicher Träger, (Quelle: Stadtverwaltung Ludwigshafen, November 2017).

## 3.8. Städtebauliche Situation

### 3.8.1. Flächennutzungsplan

Der Flächennutzungsplan, der vorbereitende Bauleitplan, definiert die Art der Bodennutzung für die vorgesehene städtebauliche Entwicklung einer Kommune. Der aktuell wirksame Flächennutzungsplan für die Stadt Ludwigshafen wurde im Jahr 1999 genehmigt.

Für den Bereich des Untersuchungsgebietes sind Wohnbauflächen, gemischte Bauflächen und Flächen für den Gemeinbedarf ausgewiesen. Die Flächen für den Gemeinbedarf umfassen die Schulen, Kirchen sowie die öffentlichen Verwaltungen und befinden sich im östlichen Teilbereich des Quartiers.

### 3.8.2. Bebauungspläne

Der Bebauungsplan, der verbindliche Bauleitplan, trifft Festsetzungen für die städtebauliche Ordnung im Geltungsbereich. Das Untersuchungsgebiet befindet sich im Geltungsbereich des Bebauungsplans 589 „Mundenheimer Straße / Wittelsbachstraße“, dieser ist seit 03. August 2007 rechtskräftig.

Der Bebauungsplan „Mundenheimer Straße / Wittelsbachstraße“ setzt vorwiegend „Allgemeine Wohngebiete“ fest. Die Bereiche angrenzend an die „Mundenheimer Straße“, „Bleichstraße“ und die „Wittelsbachstraße“ sind als „Besondere Wohngebiete“ festgesetzt. Darüber hinaus sind im Osten des Gebiets Flächen für den Gemeinbedarf ausgewiesen.



Abb. 15. Bebauungsplan im Untersuchungsgebiet „Ludwigshafen Süd“

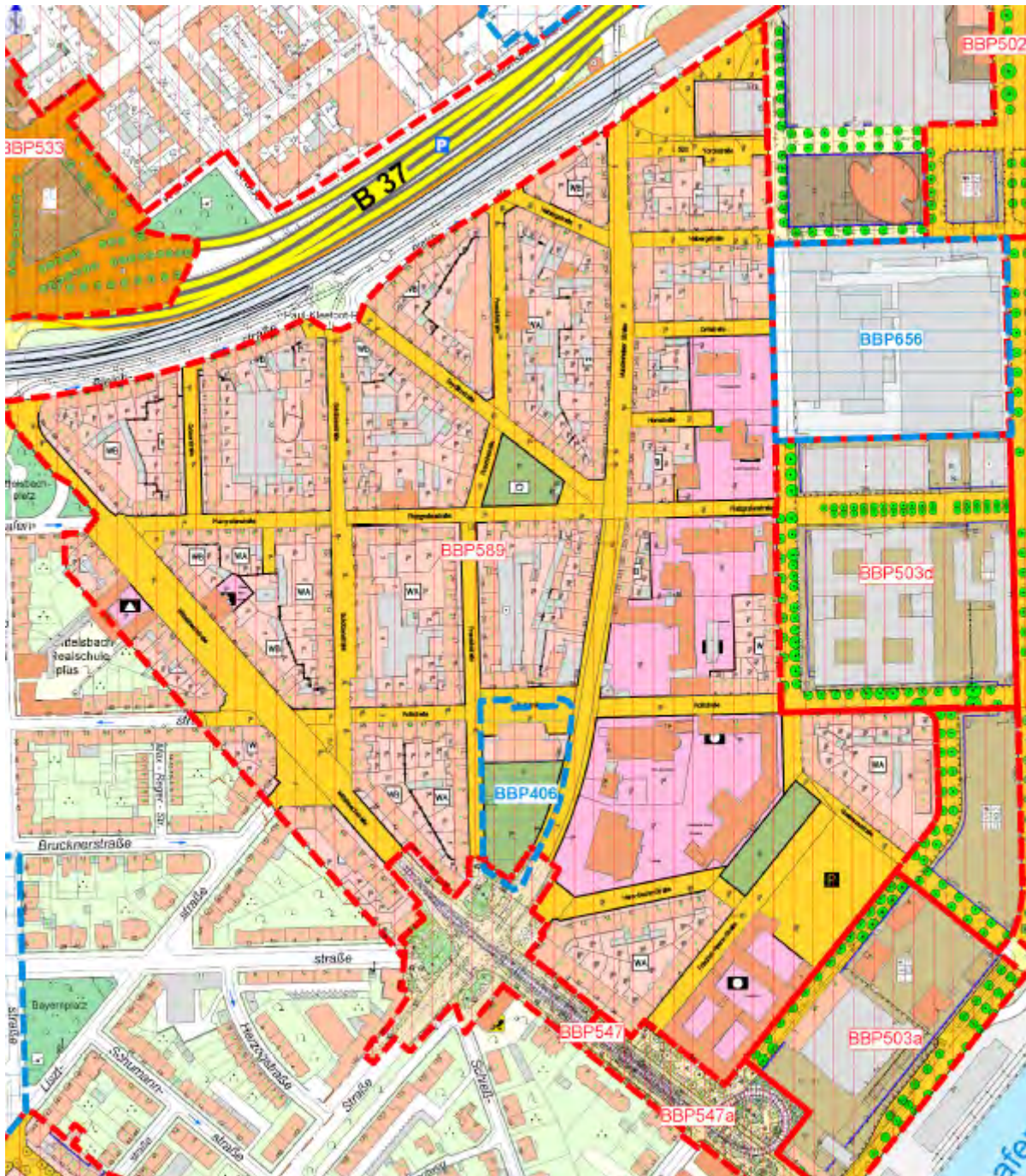


Abb. 16. Bebauungsplan „Luitpoldhafen West“



### **3.8.3. Informelle Planungsdokumente**

Im Folgenden werden die für das Untersuchungsgebiet relevanten Konzepte der informellen Planung aufgelistet. Die Konzepte sind im Ganzen auf der Website der Stadt Ludwigshafen einzusehen ([www.ludwigshafen.de](http://www.ludwigshafen.de)):

- Stadtentwicklungskonzept 2010, 1999;
- Konzepte zur Stadtentwicklung, Dokumentation Zukunftsforum Ludwigshafen 2020, 2004;
- Endbericht Entwicklungskonzept Innenstadt Ludwigshafen, 2006;
- Städtebaulicher Rahmenplan und Integriertes Entwicklungskonzept „Ludwigshafen-Süd“; 2007;
- Einzelhandels- und Zentrenkonzept Ludwigshafen, 2011;
- Abschlussbericht EU-Förderprogramm Urban II, 2013;
- Nachhaltigkeitsbericht für Ludwigshafen am Rhein, 2017;
- sowie weitere Berichte und Statistiken.

### **3.8.4. Siedlungsstruktur**

Die Siedlungsstruktur im Untersuchungsgebiet „Ludwigshafen Süd“ ist heterogen. Das Quartier weist größtenteils eine geschlossene Blockrandbebauung auf. Die Baualterklassen sind allerdings sehr unterschiedlich. Das Baualter und die Gebäudestruktur variiert sowohl zwischen den Gebäudeblöcken aber auch innerhalb derer. Unterschiede bestehen in Baualter, Gebäudehöhe, Geschosszahl, Fassadengestaltung und Nutzung. Am östlichen Rand des Untersuchungsgebietes ist eine Vielzahl von Nicht-Wohngebäuden mit unterschiedlichen öffentlichen Nutzungen vorhanden. Im Kern des Quartiers befindet sich die „Mundenheimer Straße“, deren angrenzende Bebauung größtenteils durch inhabergeführte Ladengeschäfte im Erdgeschoss geprägt ist. Die „Mundenheimer Straße“ fungiert auch als Verbindungsachse zur nördlich gelegenen Innenstadt und hat daher ein hohes Verkehrsaufkommen.

Abb. 17. Schwarzplan des Untersuchungsgebiets „Ludwigshafen Süd“



### 3.8.5. Dachflächen

Die im Quartier hauptsächlich anzutreffenden Dachformen – Flachdach und Satteldach – bieten grundsätzlich Flächen für die Errichtung von Anlagen zur regenerativen Energiegewinnung oder Dachbegrünung. Dachbegrünungen wirken begünstigend für das städtische Mikroklima, indem sie thermisch abkühlend wirken, Regenwasser teilweise speichern und dieses auch wieder verdunsten. Auf Flachdächern können die positiven Wirkungen einer Dachbegrünung mit der Energieerzeugung durch Photovoltaik-Anlagen verknüpft und somit Maßnahmen zur Klimaanpassung und zum Klimaschutz gleichzeitig gefördert werden. Dabei ist zu beachten, dass die Leistung von Photovoltaik-Anlagen sich bei einer Erwärmung pro Grad Celsius um circa 0,5 Prozent verringern. Bei begrünten Dachflächen werden in der Regel 35 Grad Celsius nicht überschritten, sodass die Module der Photovoltaik-Anlagen auf Gründächern leistungsfähiger bleiben (Quelle: Landeshauptstadt Hannover 2012: Anpassungsstrategie zum Klimawandel, S.10f.). Die Art der Begrünung ist so zu wählen, dass es durch den Bewuchs nicht zu einer leistungsmindernden Verschattung der PV-Module kommt.

### 3.8.6. Denkmalschutz

Nach dem Verzeichnis der Einzelkulturdenkmäler befinden sich im Untersuchungsgebiet „Ludwigshafen Süd“ zehn Gebäude, die als Kulturdenkmäler unter Einzelobjektschutz ausgewiesen sind (Generaldirektion Kulturelles Erbe, 2018. Nachrichtliches Verzeichnis der Kulturdenkmäler, [www.gdke.rpl.de/Ludwigshafen](http://www.gdke.rpl.de/Ludwigshafen)).

Bei drei der zehn Gebäude handelt es sich um kommunale Liegenschaften. Bei den weiteren sieben Gebäuden handelt es sich um Wohngebäude. Neben den denkmalgeschützten Gebäuden gibt es darüber hinaus städtebaulich erhaltenswerte und ortsbildprägende Objekte, die nicht unter Einzelobjektschutz oder Ensembleschutz stehen.

Über 75 Prozent der Gebäude im Untersuchungsgebiet sind nach dem Zweiten Weltkrieg entstanden, allein circa 54 Prozent während der Wiederaufbauzeit zwischen 1949 und 1957. Etwa 19 Prozent aller Gebäude sind vor 1949 datiert. Davon sind wenige als Kulturdenkmale aus der Gründerzeit des 19. Jahrhunderts erhalten.

## 3.9. Zustand Bausubstanz

Im Rahmen der Bestandsaufnahme durch Ortsbegehung wurden sowohl Leerstand aber vor allem auch der Sanierungsbedarf der Gebäude aufgenommen. Die Bestandsaufnahme wurde anschließend kategorisiert und kartiert. Besonders der Sanierungsbedarf wurde dokumentiert.

### 3.9.1. Leerstand

Im Untersuchungsgebiet wurde ein geringer Anteil an Leerstand festgestellt (Erhebung DSK Juli 2017). Im gesamten Quartier steht ein Gebäude vollständig leer und bei zwölf Gebäuden (circa vier Prozent) ist das Erdgeschoss ungenutzt beziehungsweise leerstehend. Bei vier Gebäuden (circa 1,5 Prozent) ist das Erdgeschoss teilweise leerstehend. Es herrscht somit ein insgesamt geringer Anteil an Leerstand.

### 3.9.2. Sanierungsbedarf

Der Sanierungsbedarf der Bestandsgebäude im Untersuchungsgebiet „Ludwigshafen Süd“ wurde im Rahmen von Ortsbegehungen und der äußeren Betrachtung anhand von zuvor festgelegten Kriterien ermittelt.

Die folgenden Kriterien wurden zur Bestimmung des Sanierungsbedarfes der Bestandsgebäude festgelegt:

- bauliche Kriterien: Zustand des Dachs, Fassadenöffnungen (Fenster- und Türen), Fassadenzustand, Wärmeschutz, baulicher Gesamteindruck
- strukturelle und funktionelle Kriterien: Erschließung und Lage auf dem Grundstück
- gestalterische und städtebauliche Mängel.

Die Bewertung der Bestandsgebäude im Untersuchungsgebiet „Ludwigshafen Süd“ erfolgte nach der folgenden Kategorisierung:

#### 1. „kein Sanierungsbedarf“

im Neubauzustand oder gerade vollständig sanierte Altbauten

#### 2. „geringer Sanierungsbedarf“

geringer Instandsetzungs- und Modernisierungsrückstand

#### 3. „mittlerer Sanierungsbedarf“

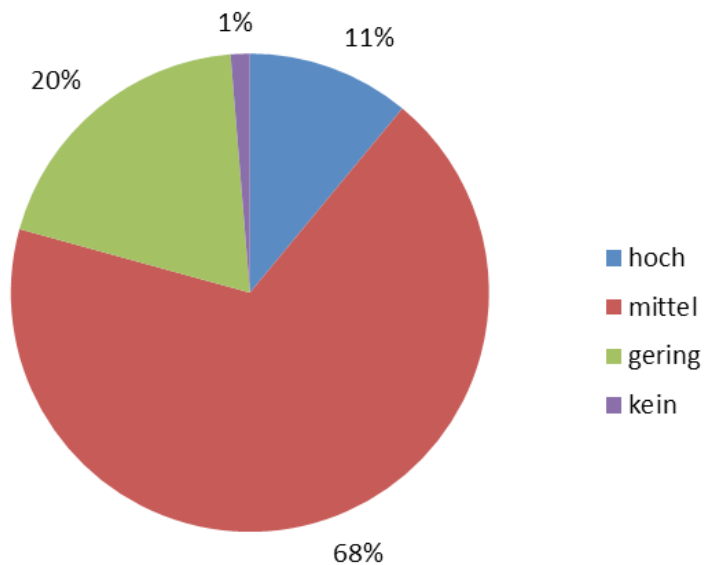
mit vorhandenen baulichen Mängeln, jedoch nicht nutzungseinschränkend; ergänzende Modernisierungsmaßnahmen empfehlenswert

#### 4 „hoher Sanierungsbedarf“

veraltete Standards, umfangreiche Einzelmaßnahmen/Gesamtmaßnahmen erforderlich, aber noch sanierungsfähig

Im Untersuchungsgebiet „Ludwigshafen Süd“ wurden städtebaulichen Mängeln und Misständen betrachtet. Aufgrund der Vielzahl an Bestandsgebäuden, die nach 1949 errichtet wurden, besteht neben den städtebaulichen Mängeln und Misständen auch ein rein energetischer Sanierungsstau im Untersuchungsgebiet.

Abb. 18. Sanierungsbedarf im Quartier „Ludwigshafen Süd“



Quelle: eigene Erhebung, DSK Juli 2017

Elf Prozent der Gebäude weisen einen hohen Sanierungsbedarf auf. Über zwei Drittel der Gebäude (68 Prozent) weisen einen mittleren Sanierungsbedarf auf. Nur ein Prozent der Gebäude im Untersuchungsgebiet weist keinen Sanierungsbedarf auf. Die zuvor dargestellte Abbildung verdeutlicht den vorhandenen energetischen Sanierungsbedarf im Quartier „Ludwigshafen Süd“ eine planerische Darstellung befindet sich im Anhang 8 auf Seite 116.

### 3.9.3. Nicht-Wohngebäude

Im östlichen Bereich des Untersuchungsgebiets „Ludwigshafen Süd“ befindet sich eine Vielzahl von Nicht-Wohngebäuden mit öffentlicher Nutzung. Die Nicht-Wohngebäude konzentrieren sich auf einen Bereich innerhalb des Untersuchungsgebietes (siehe Anhang 5 auf Seite 113). Der Sanierungszustand der Nicht-Wohngebäude mit öffentlicher Nutzung wurde ebenfalls im Rahmen der Bestandsaufnahme untersucht.

- Das Gebäude der BBS Wirtschaft I weist einen niedrigen Sanierungsbedarf auf. Die Fenster wurden getauscht, die Fassade ist zum großen Teil saniert und die obere Geschossdecke wurde gedämmt.
- Die Anna-Freud-Schule (BBS Hauswirtschaft und Sozialpädagogik) besteht aus zwei Gebäuden. Das Gebäude an der „Pfalzgrafenstraße“ weist einen hohen Sanierungsbedarf insbesondere an der Fassade und an den Fenstern auf. Das Gebäude an der „Roonstraße“ hat einen mittleren Sanierungsbedarf, dort wurde das Dach bereits gedämmt und ein Fenstertausch vorgenommen.
- Die Gebrüder-Grimm-Schule weist einen hohen Sanierungsbedarf auf. Das Gebäude befindet sich in einem schlechten baulichen und energetischen Zustand. Der Dach- und Fassadenzustand ist veraltet, ebenso der Zustand der Fenster. Die Turnhalle der Gebrüder-Grimm-Schule ist ebenfalls sanierungsbedürftig, am Dach wurden bereits bauliche Maßnahmen durchgeführt.
- Die Kindertagesstätte in der „Orffstraße“ wird abgerissen und achtzügig neugebaut.
- Das Geschwister-Scholl-Gymnasium besteht aus dem Hauptgebäude und der Sporthalle. Das Hauptgebäude ist in einem teilweise sanierten Zustand. An diesem wurden bereits die Fenster zur Straßenseite ausgetauscht, zudem ist ein Fensteraustausch auf der Hofseite geplant.
- Die zum Geschwister-Scholl-Gymnasium gehörende Sporthalle befindet sich in einem schlechten Zustand und weist einen dringenden Sanierungsbedarf auf.
- Das Stadtarchiv besteht aus zwei Gebäuden in der „Rott- beziehungsweise Roonstraße“. Das Gebäude in der „Rottstraße“ ist teils saniert (teilweise neue Fenster).
- Die Wittelsbachschule befindet sich im unmittelbaren Umfeld des Untersuchungsgebiets und wird deswegen ebenfalls in die Betrachtung einbezogen. Sie besteht aus mehreren Gebäuden: einem U-förmigen Bau an der „Wittelsbachstraße“, einem Gebäude der alten Hauptschule, einer Turnhalle und einem Hort. Alle Gebäude weisen einen unterschiedlichen Sanierungsbedarf auf. Der U-förmige Bau ist stark sanierungsbedürftig, so sind die Fenster, die Fassade und das Dach zu erneuern. Der Gebäudeteil der alten Hauptschule ist tendenziell eher gering sanierungsbedürftig, außerdem wurden hier bereits die Fenster ausgetauscht. Auch die Turnhalle befindet sich in einem guten Zustand.



Abb. 19. Nichtwohngebäude mit öffentlicher Nutzung im Quartier „Ludwigshafen Süd“



BBS Wirtschaft I



BBS Wirtschaft I



BBS 3 Hauswirtschaft und Sozialpädagogik



BBS 3 Hauswirtschaft und Sozialpädagogik



Brüder-Grimm-Schule



Brüder-Grimm-Schule Sporthalle



Kita Orffstraße



Kita Orffstraße



Geschwister-Scholl-Gymnasium



Geschwister-Scholl-Gymnasium-Sporthalle



Stadtarchiv



Stadtarchiv

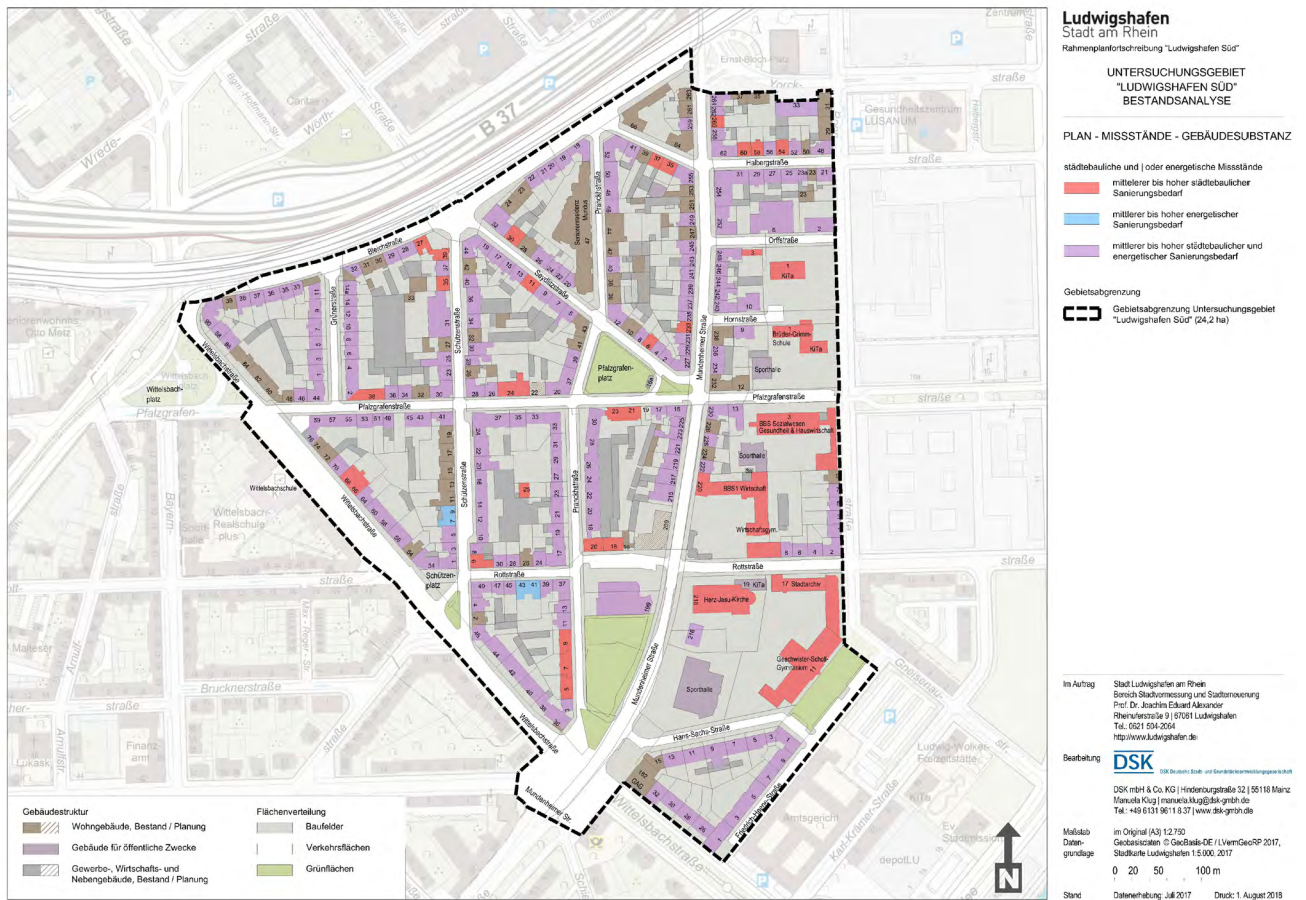
### 3.10. Städtebauliche Missstände

Das Untersuchungsgebiet „Ludwigshafen Süd“ weist städtebauliche Missstände in Bezug auf den Gebäudebestand und seine sonstige Beschaffenheit auf. Es entspricht daher nicht den allgemeinen Anforderungen an gesunde Wohn- und Arbeitsverhältnisse sowie den Belangen des Klimaschutzes und der Klimaanpassung. Seine durch die innenstadtnahe Lage und Funktion als urbaner Wohnort bestehenden Aufgaben kann das Quartier nicht unbeeinträchtigt erfüllen.

Die Wohn- und Arbeitsverhältnisse im Untersuchungsgebiet sind geprägt von einem hohen städtebaulichen Modernisierungsbedarf im Gebäudebestand. Weiterhin sind sie der Beeinträchtigung durch den fließenden Verkehr vor allem entlang der „Mundenheimer Straße“ und durch ein Überangebot an Parkraum ausgesetzt. Die Beschaffenheit und Nutzung der unbebauten Flächen, insbesondere in Bezug auf den hohen Versiegelungsgrad in den Blockinnenbereichen und deren Nutzung in der Hauptsache zur Parkierung, beeinflussen die Wohnverhältnisse. Aus energetischer Sicht entspricht eine Vielzahl der Bestandsgebäude nicht den Anforderungen an Klimaschutz und Klimaanpassung und stellt einen städtebaulichen Missstand dar.

Die Funktionsfähigkeit des Gebiets ist beeinträchtigt in Bezug auf den fließenden und ruhenden Verkehr. Durch die hohe Verkehrsbelastung einiger Straßen leidet dort die Aufenthaltsqualität. Dies führt auch zur Wirkung der Straßen als Barrieren, insbesondere die Hochstraße B37 wirkt trennend. Die Wohn- und Versorgungsfunktion leidet ebenfalls unter dem hohen Verkehrsaufkommen und durch den ruhenden Verkehr, der damit einhergeht. Die Situation und Entwicklungsfähigkeit im Einzelhandel und insbesondere der Versorgung mit Waren des täglichen Bedarfs ist dadurch beeinträchtigt. Die Attraktivität des Stadtbilds kann aber auch durch einen zunehmenden Leerstand an Ladengeschäften und der Veränderung der Ver... von nach... Anbietern zu „Billiganbietern“ („Trading-down-Effekte“) negativ beeinflusst werden. Die Funktionsfähigkeit des Untersuchungsgebiets ist weiter durch ein Freiflächendefizit in öffentlichen und halböffentlichen Bereichen sowie fehlende Verknüpfungen zwischen den existierenden Grün- und Freiflächen beeinträchtigt. Die Erschließung des Untersuchungsgebiets durch die Infrastruktur des Fuß- und Radverkehrs ist mangelhaft, besonders Verbindungen in die Stadtmitte sind durch den motorisierten Verkehr dominiert.

Abb. 20. Missstände im Untersuchungsgebiet „Ludwigshafen Süd“



## 4. Beteiligungsverfahren gemäß §§ 137 und 139 BauGB

### 4.1. Beteiligung TÖB

Von den angeschriebenen Trägern öffentlicher Belange haben 13 Stellungnahme abgegeben, aus denen sich für die Rahmenplanfortschreibung keine Änderungen ergeben. Es handelt sich bei den Stellungnahmen um allgemeine Hinweise, die bei der Umsetzung der Planung zu berücksichtigen sind (beispielsweise Anweisungen der Leitungsträger, dass bei Baumaßnahmen und Pflanzungen Abstände von Leitungen einzuhalten sind). Drei der abgegebenen Stellungnahmen wurden eingehend geprüft und eingearbeitet.

Geantwortet haben folgende 16 Träger öffentlicher Belange:

- Deutscher Wetterdienst, 24.10.2018
- Deutsche Flugsicherung, 06.11.2018
- IHK Pfalz, 09.11.2018
- Hafenbetriebe Ludwigshafen am Rhein, 12.11.2018
- Bereich 2-17 Feuerwehr Stadtverwaltung Ludwigshafen, 19.11.2018
- Bereich 4-123 Stadtplanung / Verkehrsplanung Stadtverwaltung Ludwigshafen, 13.11.2018
- SGD Süd-Neustadt Regionalstelle Wasserwirtschaft Abfallwirtschaft und Bodenschutz, 12.11.2018
- Generaldirektion Kulturelles Erbe Rheinland Pfalz, 09.11.2018
- Bereich 4-125 Städtebauliche Planung Herr Trojan Stadtverwaltung Ludwigshafen, 08.11.2018
- Deutsche Bahn AG, 09.11.2018
- Bundesnetzagentur, 31.10.2018
- Bereich Gewerbe und öffentliche Ordnung Stadtverwaltung Ludwigshafen, 19.10.2018
- Gesundheit und Verbraucherschutz / Gesundheitsamt Rhein-Pfalz-Kreis, 04.10.2018
- Bereich 4-14 Tiefbau Stadtverwaltung Ludwigshafen, 22.10.2018
- RNV Rhein- Neckar- Verkehr GmbH 26.11.2018
- Landesamt für Geologie und Bergbau Rheinland- Pfalz 28.11.2018

### 4.2. Frühzeitige Erörterung der vorbereitenden Untersuchungen

Am 03. Mai 2018 fand um 18.00 Uhr in der Unterkirche der Herz- Jesu – Kirche eine Bürgerveranstaltung im Rahmen der vorbereitenden Untersuchungen nach § 137 BauGB statt. Die Veranstaltung diente der Erörterung der städtebaulichen Planungen gegenüber der betroffenen Bürgerschaft. Um den Bürgern die Hintergründe vorzustellen und mit Ihnen gemeinsam zu diskutieren, welche Vor- und Nachteile sich daraus ergeben können, wurden diese zur oben genannten Veranstaltung eingeladen.

Insgesamt kamen 12 Eigentümerinnen und Eigentümer zur Veranstaltung. Der Bereichsleiter des Bereichs Stadtvermessung und Stadterneuerung, Herr Prof. Dr. Joachim Alexander begrüßt alle Gäste und erklärt kurz die Hintergründe der Einladung. Herr Alexander erläutert an einem Lageplan das bestehende Sanierungsgebiet und KFW -Gebiet sowie die vorgesehen

Erweiterung des Sanierungsgebietes „Ludwigshafen Süd“

Die DSK (Deutsche Stadt- und Grundstücksgesellschaft) vertreten durch Frau Weber stellt die Ergebnisse des IEQK kurz vor, und erläutert, welche Ergebnisse und Erkenntnisse daraus gewonnen worden sind.

Herr Bentz von der Abteilung Stadterneuerung erklärt die Hintergründe eines Sanierungsgebiets im vereinfachten Verfahren. Er erläutert den Anwesenden die Vor- und Nachteile der Sanierung und die damit verbundenen Förderungen. Zum einen die indirekte Förderung als steuerliche Abschreibung nach § 7h und 10f EStG und die direkte Förderung für private Maßnahmen durch die Städtebauförderung.

Im Anschluss an die Vorträge konnten die Teilnehmer ihre Fragen äußern. Die Fragen aus der Bürgerschaft bezogen sich auf Maßnahmen der privaten Modernisierung, der Erweiterung des Sanierungsgebietes „Ludwigshafen-Süd“, sowie auf Beratungsangebote und Details zum Ablauf städtebaulicher Modernisierungs- und Sanierungsmaßnahmen im Allgemeinen.

### 4.3. Bürgerbeteiligung

Die Bürgerbeteiligung zur Rahmenplanfortschreibung erfolgte umfassend in Zuge der parallel verlaufenden Erstellung des IEQK „Ludwigshafen Süd“:

Im Rahmen der Erstellung des IEQK „Ludwigshafen Süd“ war die Mediation zwischen Bürgerinnen und Bürgern und Stadt ein zentrales Ziel. Durch die Bürgerarbeit wurde eine Erweiterung des Blickwinkels erreicht und damit die Ziele, Interessen und Wünsche der Betroffenen in der Konzepterstellung berücksichtigt. Die Bürgerbeteiligung führt außerdem zu einer erhöhten Mitwirkungs- und Umsetzungsbereitschaft.

Die Bürgerbeteiligung wurde durch die Moderation geleitet und inhaltlich strukturiert. Die Sitzungen und Workshops wurden von der Moderation geführt und jeweils vor- und nachbereitet. In einer Auftaktveranstaltung wurden die Bürgerinnen und Bürger zum Mitwirken angeregt und der Ablauf des Beteiligungsprozesses dargestellt. Hierbei wurde auch darauf eingegangen, dass die Arbeit und das Engagement der Bürgerinnen und Bürgern im Prozess ernst genommen werden.

Aus der weiten Bandbreite eines IEQK „Ludwigshafen Süd“ wurde durch die Bürgerinnen und Bürgern eine Auswahl der für das Quartier relevanten Themen getroffen. So ergaben sich jeweils sechs Handlungsfelder, die zu unterschiedlichen Themen gebündelt und behandelt wurden. Diese wurden durch die Bürgerinnen und Bürger in drei weiteren Workshops bearbeitet. Diese Arbeit mündete in konkreten Arbeitsansätzen, die für alle Handlungsfelder relevant sind.

Die Erstellung des IEQK und die damit verbundene Bürgerbeteiligung bieten auch die Chance bürgerschaftliches und ehrenamtliches Engagement zur Übernahme eines Teils, der bisher als „öffentlich“ definierten Aufgaben anzuregen und diese nachhaltig in den kommunalen Alltag zu integrieren.

#### 4.3.1. Bürgerarbeit

In der Bürgerarbeit hat sich gezeigt, dass Bürgerinnen und Bürger einfacher abgeholt und einbezogen werden, wenn die Themen direkt mit ihrem Erleben im Quartier verknüpft sind. Energetische Themen werden oft als theoretisch empfunden und betreffen die gefühlte Wirklichkeit im Alltag nur indirekt. So wurde der Themenstern (Abb. 21 auf Seite 56) verwendet um zunächst die Themen aus dem direkten Lebensumfeld aufzugreifen und schrittweise auf die städtebaulichen und energetischen Fragestellungen runter zu brechen.

Schon in der Auftaktveranstaltung zeigte sich, dass die Bürgerinnen und Bürger sich in einem hohen Maße positiv mit ihrem Quartier identifizieren. Der Anteil der Nennungen für Missstände und Kritikpunkte ist verglichen mit den Nennungen zum Potential des Quartiers deutlich geringer.

Die Bürgerinnen und Bürger schätzten vor allem die gute Lage des Quartiers mit seiner Nähe zur Innenstadt, aber auch zum Rhein, der intakten Einkaufsstruktur, seinem Ortsbild durch teilweise historische Bebauung, seiner guten Infrastruktur und der guten Verkehrsanbindung.

Abb. 21. Themenstern Bürgerarbeit



Aus Sicht der Bürgerinnen und Bürger sind Missstände, z.B. die Schließung der Gaststätte Holzer Bräu, beziehungsweise Hackerbräu-Stuben, zugebaute Innenhöfe (Garagen), Lärmbelastung, Verschmutzung des Öffentlichen Raumes, fehlende Radwege, zu viele Fremdparker tagsüber mit den daraus resultierenden Parkraumangel für Anwohner.

Befürchtet wird auch, dass die Energieeinsparung mit wärmeisolierenden Fassaden über den Erhalt eines historischen Ortsbildes gestellt wird.

Ängste bestehen aber auch gegenüber der Abhängigkeit von Energie-Versorgungsunternehmen bei weiterem Ausbau der leitungsgebundenen Versorgung.

In allen Veranstaltungen entstand eine konstruktive, kreative Arbeitsatmosphäre. Es wurden viele Gespräche durchaus auch mal kontrovers zwischen den Bürgerinnen und Bürgern geführt.

Die in der Auftaktveranstaltung gesammelten Nennungen wurden geclustert und auf vier Themenbereiche (Energieversorgung im Quartier, Gebäude und Energie, Mobilität und Verkehr, Frei- und Grünflächen) sortiert. Dieser Themenstern stand in allen darauffolgenden Workshops zur Verfügung als Grundlage zur jeweiligen vertiefenden Bearbeitung und als Erinnerungshilfe, die einmal genannten Beiträge auch weiter zu bearbeiten. Gleichzeitig wurde damit auch dokumentiert, dass keine Nennungen verloren gehen oder nicht beachtet werden.

#### 4.3.2. Workshop Mobilität und Verkehr

Der Fokus des ersten Workshops lag auf dem Thema „Mobilität und Verkehr.“ Nach einem Inputvortrag sammelten die Bürgerinnen und Bürger in Gruppen Ideen und Vorschläge zum Themenfeld „Mobilität und Verkehr“ im Quartier und arbeiteten diese aus. Die Arbeitsergebnisse wurden den jeweiligen anderen Arbeitsgruppen vorgestellt und gemeinsam diskutiert.



Im Nachgang zur Vorstellungsrunde durfte jeder Teilnehmer fünf Klebepunkte auf die Aspekte verteilen, die ihm besonders gut gefallen hatten. So wurden die zuvor besprochenen Aspekte nochmals in kleinen Gruppen diskutiert, einzeln betrachtet und gewichtet.

Im Vordergrund stand für die Bürgerinnen und Bürger die eigentlich gute Anbindung im ÖPNV zu optimieren, um das Quartier zum einen von Durchgangsverkehr und Fremdparken zu entlasten und zum anderen aber selbst den ÖPNV häufiger zu nutzen. Hier wurde der quartiersnahe Bahnanschluss besonders hervorgehoben. Zur besseren Nutzung des ÖPNV wurde vor allem der weitere Ausbau mit einer optimierten Taktung und Anbindung sowie ein 24 h Betrieb aufgeführt, aber auch eine gute Zugänglichkeit der Stationen und eine Verbesserung der Sicherheit bildeten ein zentrales Thema. Die Bürgerinnen und Bürger fanden auch, dass Firmen durch ein geeignetes Mobilitätsmanagement einen wichtigen Beitrag leisten könnten, die für Anwohner ohnehin schwierige Parksituation mit dem einhergehenden Fremdparken und Durchgangsverkehr zu entlasten. Für eine Reduzierung des Durchgangsverkehrs könnten ein weiterer Ausbau der Park & Ride Plätze sorgen. Es gab auch Konzept-Ideen den ÖPNV durch eine klare Hierarchie besser zu strukturieren. Im Zuge dessen wurde dabei auch auf den Bedarf der besseren Verknüpfung der (E-)Bike Stationen und der Fahrradwege mit den Haltepunkten des ÖPNV hingewiesen. Ein wichtiges Anliegen war auch Fußwege und Zugänge zu den ÖPNV-Haltepunkten (S-Bahnhof) attraktiver und sicherer (vor allem nachts) zu gestalten.

#### **4.3.3. Workshop „Grünflächen und Grünvernetzung: Wege zum Rhein“**

In der Vorgehensweise wurde der Workshop analog durchgeführt. Schwerpunkt bildeten hier vor allem der Erhalt des Baumbestandes und die Aufwertung der bestehenden Grün- und Freiflächen. Zur Entlastung der Stadt wurde eine Kooperation zwischen Stadt und Bürgerinnen und Bürgern zur Pflege des im Quartier vorhandenen Baumbestandes und der Grün- und Freiflächen vorgeschlagen.

Es wurden ebenfalls Vorschläge gemacht, den Grünanteil weiter zu erhöhen. Wichtig war dabei durch zusätzliche Begrünung den schon beengten Platz im öffentlichen Raum nicht weiter einzuschränken. So zielte der Wunsch nach Erhöhung des Grünanteils auf platzsparende Maßnahmen ab, wie Begrünung der Altkleider- oder Altglasbehälter (begrünte Gerüste), Fassadenbegrünung (auf Wunsch durch gebäudenaher Pflanzlöcher), Dachbegrünungen in den Innenhöfen, aber auch begrünbare, platzsparende Parktechnologien in den Innenhöfen. Wichtiges Thema dazu bildete auch die Entsiegelung der Innenhöfe.

Schon in der Auftaktveranstaltung wurde die Nähe zum Rheinufer als wichtiges Potential für das Quartier gesehen. So stellte die Anbindung an den Rhein ein zentrales Thema dar. Durch geeignete Maßnahmen wie z.B. Hinweisschilder die zum Rheinufer führen, oder Straßenschilder mit Pfeilen kann der Rhein erlebbar und näher gebracht werden.

#### **4.3.4. Workshop: „Gemeinsam das Quartier entwickeln“**

Auch diese Veranstaltung wurde analog zu den zuvor beschriebenen Workshops aufgebaut. In diesem Workshop wurden allerdings zwei Themen parallel durch unterschiedliche Arbeitsgruppen bearbeitet.

#### **Arbeitsgruppe: „Begrünung und Entsiegelung der Innenhöfe“**

Um die Bedeutung der Entsiegelung und Begrünung der Innenhöfe für das Quartier zu steigern, könnten Quartiersfeste mit Führungen durch die Innenhöfe veranstaltet werden. Bei solchen Führungen können bisher ungenutzte Flächen gemeinsam identifiziert werden. Um die Motivation der Hauseigentümer für die Umsetzung der Begrünungs- aber auch Entsiegelungsmaßnahmen zu erreichen, können Fördermittel beziehungsweise steuerliche Erleichterungen zum Einsatz kommen. Die Stadt könnte eine Verpflichtung zur Begrünung bei Verkauf oder Neubau | Sanierung aussprechen. Die Bürgerinnen und Bürger schlagen ebenfalls vor, Patenschaften zur Pflege des Baumbestandes und der Grünflächen von den Anwohnern zu ermöglichen.

Die Notwendigkeit für Maßnahmen zur Begrünung von Innenhöfen könnte durch vergleichende Messungen (Temperatur) begrünter und nicht begrünter Innenhöfe aufgezeigt werden.

#### **Arbeitsgruppe „Nutzen von gemeinsamen PV Anlagen / Mieterstrom“**

Vorausgesetzt dass die Dachflächen geeignet sind, könnte durch Solaranlagen / Photovoltaik Strom erzeugt werden, der lokal wieder einsetzbar wäre. Aus Sicht der Bürgerinnen und Bürger wäre blockweises Denken effektiver, so können mehr Flächen zusammenhängend genutzt werden. Aus Erfahrung der Bürgerinnen und Bürger sind theoretische und technische Möglichkeiten durch „juristische Hemmnisse“ behindert.

Es darf Mieterstrom erzeugt werden, aber ein Mieter kann nicht verpflichtet werden diesen abzunehmen. So entsteht Investitionsunsicherheit bei den Eigentümern, da die rentierliche Abnahme von Strom gegebenenfalls nicht erreicht werden kann. Auch Eigentümer übergreifende Stromlieferungen (von einem Dach zum benachbarten Gebäude) unterliegen juristischen Hürden.

Auch aus technischer Sicht fragen sich die Bürgerinnen und Bürger, wie mit der Spitzenlast verfahren werden könnte. Es könnten beispielsweise E-Ladestationen diesen Spitzenlaststrom abgreifen. Als eine gute Lösung wurde der Bau eines Quartiersspeichers vorgeschlagen in den der Strom eingeführt und von dort aus wieder verteilt wird. Dem Mieter und Eigentümer können so von einem Betreiber komplett Lösungen angeboten werden. Bauherr und Träger einer solchen Anlage könnte ein externer Dienstleister sein.

#### **4.3.5. Abschlussveranstaltung IEQK + Rahmenplanfortschreibung**

Zum Projektabschluss fand eine Abschlussveranstaltung statt. Es wurde ein Quartiersrundgang unternommen, bei dem die wesentlichen Konzeptergebnisse vor Ort besprochen wurden. Das Ende des Rundgangs fand am Rheinufer statt. Im Rahmen der Abschlusspräsentation wurden die wesentlichen Ergebnisse vorgestellt.

## 4.4. Befragung Eigentümer

Im Rahmen der Konzepterarbeitung zum IEQK sowie zur Rahmenplanfortschreibung wurden drei Expertengespräche mit ausgewählten Schlüsselpersonen geführt, mit dem Ziel, die Umsetzungsbereitschaft von Ideen und Maßnahmen zu eruieren. Durch die Beteiligung von Akteuren mit engem Bezug zum Untersuchungsgebiet „Ludwigshafen Süd“ konnten Aussagen zu Zielen und zu gewünschten Maßnahmen zur Verbesserung des Quartiers gesammelt werden.

#### **4.4.1. Expertengespräch mit einem Eigentümer aus dem Quartier am 12. Januar 2018**

Der Experte ist Eigentümer zweier Liegenschaften, aber auch im Vorstand des Eigentümerbeirats einer Wohnungseigentümergeinschaft. Die Wohnungseigentümergeinschaft besitzt circa 60 Wohneinheiten.

Die Bereitschaft, Photovoltaik-Anlagen auf den Dächern anzubringen und als „Mieterstrom“ anzubieten wurde auch schon vor Projektbeginn versucht umzusetzen. Als Mieterstrom wird Strom bezeichnet, der in Solaranlagen auf dem Dach eines Wohngebäudes erzeugt und an Endverbraucher in dem Wohngebäude selbst oder benachbarter Wohngebäude und Nebenanlagen im räumlichen Zusammenhang geliefert wird. Der von den Mietern nicht verbrauchte Strom darf ins Netz der allgemeinen Versorgung eingespeist werden und wird vergütet (Quelle: BMWI 2017).

Probleme ergeben sich laut dem Eigentümer aus der aktuellen Gesetzeslage bezüglich des Mieterstromgesetzes. Dieses erlaubt die Erzeugung und Einspeisung von Strom in das Netz. Eine Anschlussverpflichtung für die Mieter ist laut Gesetz ausgeschlossen. Somit ist für die Eigentümer keine langfristige Investitionssicherheit gegeben.

Selbst wenn bei Umsetzung sich 100 Prozent der Mieter einverstanden erklären, besteht bei jedem Mieterwechsel das Risiko, dass der neue Mieter sich an die Möglichkeit des vor Ort erzeugten Stroms nicht anschließen lassen möchte.

Die mögliche zur Verfügung stehende Dachfläche des Parkhauses im Blockinnenbereich von circa 1.750 m<sup>2</sup> (Flachdach) könnte laut dem Eigentümer theoretisch vollständig als Kollektorfläche für Photovoltaik genutzt werden. In einem weiteren Gebäude bieten die Dächer (ebenfalls Flachdach) circa 650 m<sup>2</sup> Fläche für Photovoltaik-Anlagen. In der Theorie wären genug Abnehmer in den Gebäuden vorhanden. Aufgrund der oben genannten Situation, dass keine Anschlussverpflichtung umgesetzt werden kann, ist das Investieren und Betreiben einer solchen Anlage für Eigentümer oder Wohnungseigentümergeinschaften nicht realistisch, da die finanziellen Unsicherheiten zu hoch sind.

Die Organisation, Koordination und die Bewirtschaftung und Abrechnung des Verbrauchs oder die Einspeisung ist vom Eigentümer beziehungsweise einer Wohnungseigentümergeinschaft zu erbringen. Der hohe Verwaltungsaufwand für die Eigentümer oder Wohnungseigentümergeinschaften in Verbindung mit der unsicheren Refinanzierung verhindern eine Umsetzung. So wird es als sinnvoll erachtet, vorhandene geeignete Dachflächen Dritten (sprich einem externen Betreiber) zur Verfügung zu stellen unter der Voraussetzung, dass ein passendes Betreibermodell zur Umsetzung gefunden wird.

Nicht alle geeigneten Dachflächen bieten auch die baulichen oder statischen Voraussetzungen. Diese müssen im Einzelfall geprüft werden. Aus Sicht des befragten Eigentümers ist die Bereitschaft für die Umsetzung der Nutzung der Dachflächen vorhanden, wenn es technisch möglich ist und geeignete Betreibermodelle angewendet werden können.

#### **4.4.2. Expertengespräch mit einem Vertreter einer Wohnungsbaugesellschaft am 8.12.2017**

In den letzten Jahren wurde durch die Wohnungsbaugesellschaft schon viel an den Gebäuden saniert. Zu den Arbeiten | Maßnahmen gehörten:

- die Aufwertung der Wohngebäude zum Erhalt eines anvisierten Mieterniveaus,
- Maßnahmen zur Reduzierung der Betriebskosten wie Heizungserneuerung und Wärmeisolierung,
- Balkonanbauten zur Steigerung des Wohnwertes.

Von der Erhebung fester Warmmieten wurde bisher abgesehen, da es sich negativ auf das Nutzerverhalten auswirkt.

Da die Wohnungsbaugesellschaft nicht nur über Liegenschaftsbestände im Quartier verfügt, müssen Investitionen langfristig geplant werden. Eine kurzfristige Beteiligung ist nicht möglich.

Die Modelle zur lokalen Stromerzeugung durch Photovoltaik findet der Experte sehr interessant. Allerdings sind die Rahmenbedingungen durch die aktuelle Gesetzeslage schwierig. Durch eine getrennte vertragliche Gestaltung wird der Vermieter auch zum Verteiler von Strom. Die damit einhergehende Administration (Verbrauchsabrechnung, Anlagebetrieb und Betriebssicherheit, etc.) gehören eigentlich nicht zum originären Geschäft bei der Wohnraumvermietung. Es wird vor allem eine Lösung darin gesehen, dass die Betreuung und administrative Abwicklung solcher Anlagen nur sicher über Dritte erfolgen kann. Es existiert aber große Bereitschaft, auch als Pilotprojekt bei der Entwicklung geeigneter Modelle mitzuwirken.

Grundsätzlich wird in dem Thema PKW ein Zukunftsthema gesehen, bei dem wahrscheinlich die größten Veränderungen in den nächsten Jahren auftreten werden. Wichtige Themen müssen dazu wahrscheinlich kontrovers diskutiert werden. Bei Verstärkung bei der Entwicklung der Mega-Trends würden die Themen z.B. bei Carsharing-Modellen versus Stellplatzsatzung, in Verbindung mit der Entwicklung eines guten ÖPNV sicherlich kontrovers diskutiert werden müssen.

Wichtig ist dabei auch die nachfolgende Generation und welche Anforderungen sie an ihren Lebensraum Stadt stellen wird.

#### **4.4.3. Expertengespräch mit einer Wohnungsverwaltung am 8.12.2017**

Die Wohnungsverwaltung betreut einerseits Mietwohnungen für Firmenangehörige mit einem Mietniveau in Höhe von 6,50 Euro bis 7,50 Euro pro Quadratmeter. Die Firma streut ganz bewusst verschiedene Mietpreisniveaus in unterschiedlicher Höhe über das gesamte Stadtgebiet. Entsprechend zum Mietpreisniveau wird das jeweilige Potential eines Stadtviertels betrachtet und mit dazugehörigem Ausstattungsstandard der Gebäude in Bezug gesetzt.

Einige Gebäude innerhalb des Quartiers wurden schon saniert, für einige Gebäude ist die Sanierung in den nächsten zwei Jahren geplant. Als Schwerpunkte gelten vor allem die Aufwertung des jeweiligen Gebäudes selbst und die Senkung der Heizkosten. Von Bedeutung sind aber auch Sanierungen allgemein, wie die Erneuerung der Sanitäreinrichtungen und Elektroinstallationen. Aber auch bauliche Erweiterungen da wo es möglich ist zählen dazu.

Eine Umstellung auf Fernwärme ist grundsätzlich wünschenswert, aber auch Austausch von Fenstern, Dämmung der Fassade, Dach (beziehungsweise oberste Geschossdecke) und Kellerdecke. Eine wichtige Maßnahme zur Steigerung des Wohnwertes wäre der Anbau von Balkonen. Mögliche Abschreibungen nach Einkommenssteuergesetz in Sanierungsgebieten sind weniger interessant, da die Investitionen direkt abgeschrieben werden können.

Für das Quartier „Ludwigshafen Süd“ ist die Entwicklung des Rheinuferes aus Sicht des Interviewpartners ein wichtiges Thema. Dies würde einen Beitrag zum Erhalt oder Steigerung des Potentials des Quartiers bedeuten. Als wichtigster energetischer Beitrag wäre der weitere Ausbau des Fernwärmenetzes von Bedeutung.

Das Quartier befindet sich im Wandel. Zurzeit ist die Mieterstruktur überaltert. Dies hat zur Folge, dass sich einerseits die Nachfrage von großen Wohnungen hin zu kleinen Wohnungen ändert. Moderne Wohn- und Lebensformen der jungen Leute stecken noch in den „Startschuhen“. Das zeigt sich vor allem an der Bedeutung des Kfz im Alltag. Noch müssen die Innenhöfe als Parkfläche zur Verfügung gestellt werden. Der veränderte Umgang mit Kfz durch z.B. Carsharing ist in ihrer Entwicklung erst am Anfang.

So wäre man aktuell noch sehr daran interessiert, sich an einem Pilotprojekt zu beteiligen, dass platzsparendes Parken mit intelligenten Parksystemen zu Gunsten von Verbesserung des Wohnumfeldes in den Blockinnenbereichen zum Inhalt hätte. Darüber hinaus wäre ein wichtiger Beitrag zum Erhalt und zur Stärkung des Potentials des Quartiers eine Entwicklung der sozialen Aspekte. Dazu gehören insbesondere Entwicklung von Projekten für Sport und Erholung (Ausbau Rheinufer) Gesundheit und Kinderbetreuung.



## 5. Analyse der Ergebnisse

Ziel der umfangreichen Bestandsaufnahme und Analyse der Ausgangslage im Untersuchungsgebiet „Ludwigshafen Süd“ war es, die Missstände im Quartier zu identifizieren, die einen besonderen Beitrag zur energetischen und städtebaulichen Sanierung des Quartiers „Ludwigshafen Süd“ leisten können.

Die durchgeführten Ortsbegehungen haben aufgezeigt, dass der geringe Anteil an Leerstand keinen Missstand im Quartier darstellt. Die Flächenbewirtschaftung, als städtebauliche Maßnahme, orientiert sich demnach nicht nach dem Leerstand, sehr wohl aber nach einer gezielten wirtschaftlichen Ansiedlung gewollter Geschäfte.

Wie im Kapitel Gebäudenutzung aufgezeigt, ist das Quartier durch Wohnnutzung oder Wohn- und Geschäftsnutzung geprägt. Die fünf Prozent der Nicht-Wohngebäude konzentrieren sich im südöstlichen Bereich des Quartiers zwischen „Mundenheimer Straße“ und „Roonstraße“. Diese Nicht-Wohngebäude weisen dabei teilweise einen erheblichen städtebaulichen aber vor allem auch energetischen Sanierungsbedarf auf.

Parallel dazu fand eine Erhebung des energetischen und städtebaulichen Sanierungszustandes der Wohngebäude statt. Verknüpft wurden die Ergebnisse mit der Erhebung der Baualtersklassen. Hiernach weisen 91 Prozent der Wohngebäude einen mittleren und hohen Sanierungsbedarf auf, der sich zum großen Teil mit den Gebäuden der Baualtersklassen von 1949 bis 1957 (Nachkriegsgebäuden) und 1958 bis 1968 deckt. Bei den Gebäuden in den Baualtersklassen von 1949 bis 1968 können, sofern diese noch nicht saniert wurden, aufgrund ihrer Bauweise und den verwendeten Materialien hohe energetische Verluste und damit ein hoher CO<sub>2</sub> Ausstoß vermutet werden.

Des Weiteren weisen acht Prozent der Wohngebäude im Quartier einen hohen energetischen und städtebaulichen Sanierungsbedarf auf. Der bauliche Zustand der sanierungsbedürftigen Wohngebäude beeinträchtigt die Qualität des Ortsbildes negativ. 19 Prozent der Wohngebäude im Quartier können der Baualtersklasse vor 1949 zugeordnet werden. Diese sind vorwiegend städtebaulich erhaltenswert und ortsbildprägend. Darunter befinden sich auch zehn Gebäude, die unter Einzelobjektschutz als Kulturdenkmal stehen. Von den aufgenommenen Wohngebäuden wurden bereits 27 Prozent der Gebäude saniert oder weisen einen geringen Sanierungsbedarf auf.

Mit Blick auf die Bebauungsstruktur im Quartier ist festzustellen, dass im Untersuchungsgebiet einhergehend mit einer dichten Bebauung in Blockbauweise mit Blockrandbebauung ein hoher Versiegelungsgrad in den Blockinnenhöfen vorherrscht, wodurch die Aufheizung im Quartier begünstigt wird. Grünflächen, welche das städtische Mikroklima positiv beeinflussen, existieren nicht in ausreichendem Umfang. Die Flächen in den Blockinnenbereichen sind mit ein- bis zweigeschossigen Bebauungen (Nebengebäude) und durch den ruhenden Verkehr (Stellplätze / Garagen mit den Zufahrten) genutzt. Aufgrund der hohen Versiegelung dieser Flächen sowie der vorhandenen Nutzung in den Innenhöfen wird die Wohnqualität zusätzlich beeinträchtigt.

In gleichem Maße negativ wirkt sich auf das Wohnumfeld sowie die CO<sub>2</sub>-Bilanz im Quartier auch die kontinuierlich steigende Anzahl der Bevölkerung aus, da einhergehend mit dessen Anstieg ein weiterer Anstieg des Verkehrsaufkommens

anzunehmen ist. Die an das Quartier angrenzenden Gewerbeflächen weisen eine hohe Anzahl an Arbeitsplätzen vor. Hierdurch ist das Quartier durch das hohe Verkehrsaufkommen durch Einpendler und dem damit einhergehenden Durchgangsverkehr beeinträchtigt. Diese Tatsache führt jedoch neben einer weiteren Verknappung der ohnehin geringen Anzahl von Stellplätzen im öffentlichen Raum auch zu einem erhöhten Parkplatzsuchverkehr.

In unmittelbarer Nähe des Quartiers befindet sich der Bahnhof Ludwigshafen Mitte, über den das Quartier „Ludwigshafen Süd“ mittels guter ÖPNV-Anbindungen an das regionale Bus- und Straßenbahnnetz sowie an das überregionale Schienennetz angebunden ist.

Im Quartier sind Fahrradverleihstationen am Schützen- sowie am Pfalzgrafenplatz vorhanden, jedoch fehlen weitere E-Bike-Verleih- oder Ladestationen, Ladestationen für E-Autos und Car-Sharing-Stationen.

## 5.1. Wohngebäude und Nicht-Wohngebäude

Der Sanierungsbedarf der Wohngebäude im Untersuchungsgebiet „Ludwigshafen Süd“ wurde im Rahmen von Ortsbegehungen und der äußeren Betrachtung anhand von zuvor festgelegten Kriterien bewertet. Gleichzeitig wurden auch hier die Baualtersklassen der einzelnen Gebäude ermittelt. Im Anschluss daran fand ein Abgleich dieser Ergebnisse mit den Ergebnissen zum spezifischen Endenergieverbrauch statt. Es zeigte sich, dass in den mittleren Baualtersklassen der 1970er und 1980er Jahre die spezifischen Verbrauchswerte vergleichsweise hoch ausfallen. Daraus lässt sich ableiten, dass die Gebäude aus energetischer Sicht größtenteils noch im Ursprungszustand sind. Letztendlich weist der bauliche Bestand ein hohes Potential aus energetischer und städtebaulicher Sicht auf, sodass durch dessen Sanierung Einsparungen im Energieverbrauch und gleichzeitig eine Senkung des CO<sub>2</sub> Ausstoßes erreicht werden können. Aus städtebaulicher Sicht ist die Sanierung von Einzelgebäuden ein wichtiger Baustein zur Aufwertung sowie zur Erhöhung der Wohn- und Lebensqualität im Quartier. Gestaltungspotential bieten außerdem Wohngebäude der Baualtersklasse vor 1948, unter denen sich auch 10 unter Einzelobjektschutz als Kulturdenkmal stehende Gebäude befinden.

## 5.2. Baustruktur

Mit Blick auf die Baustruktur im Quartier wurde festgestellt, dass im Untersuchungsgebiet einhergehend mit einer dichten Bebauung in Blockbauweise mit Blockrandbebauung ein hoher Versiegelungsgrad in den Blockinnenhöfen und eine geringe Begrünung dieser Bereiche vorherrschen. Hohes Potenzial bietet eine Neuordnung der Innenhöfe durch platzsparende Parkieranlagen in Verbindung mit einer Begrünung und Entsiegelung dieser Flächen. So können einerseits individuelle Lösungen geschaffen werden, um die Parkplatzsituation zu entschärfen. Eine Verbesserung des städtischen Mikroklimas und damit des Wohnumfelds kann durch eine Begrünung der Garagen, der Fassaden der Wohngebäude auf der Blockinnenseite und eine Begrünung der Fassaden der Nebengebäude, einschließlich der Begrünung der Dachlandschaft im Blockinnenbereich erreicht werden. Die Entsiegelung der Innenhöfe (z.B. mittels versickerungsfähigem Pflaster oder wassergebundener Decke) bietet ebenfalls aus städtebaulicher und klimatischer Perspektive ein hohes Potenzial im Quartier.



### 5.3. Öffentliche Grün- und Freiflächen | Grünverbindungen | Blickbeziehungen

Öffentlichen Grün- und Freiflächen im Quartier führen zu einer Verbesserung des städtischen Mikroklimas sowie eine Aufwertung des Wohnumfeldes im öffentlichen Raum. Daher sollten sich nach Möglichkeit solche Grünflächen dezentral über das Untersuchungsgebiet hinaus verteilen.

Ein hohes Gestaltungspotenzial weisen die Grün- und Freiflächen sowie öffentlichen Plätze im Quartier, mit Ausnahmen des neu umgestalteten „Pfalzgrafenplatzes“, auf. Hierzu gehören:

- der „Wittelsbachplatz“ mit einer Neugestaltung der Grünstruktur in Verbindung mit einer optimierten Wegführung für Fußgänger. Besonders hervorzuheben ist das Schließen der Verbindungsstraße zwischen der „Wittelsbachstraße“ und der „Pfalzgrafenstraße“ sowie eine Änderung der Verkehrsführung. Beides führt zu einer vergrößerten und zusammenhängenden Platzfläche und steigert die Aufenthaltsqualität.
- der „Schützenplatz“ im Westen des Untersuchungsgebiets mit einer Neugestaltung der Grünstruktur in Verbindung mit einer Nutzungsentflechtung mit der zentral verlaufenden Verkehrserschließung. Durch eine Neuordnung beziehungsweise gestalterische Aufwertung bietet der Platz ein hohes Potenzial zur Naherholung, ohne dass er seine Multifunktionalität verliert.
- der „Bürgermeister-Krafft-Platz“ im südlichen Bereich des Untersuchungsgebiets mit einer Neugestaltung und einer optimierten Verkehrsführung, die aktuell die Grünflächen im Platzbereich voneinander trennt. Aktuell ist der „Bürgermeister-Krafft-Platz“ nur bedingt als Aufenthaltsfläche erlebbar. Eine Neuordnung und -gestaltung würde den Platz deutlich aufwerten.

Eine konsequente Aufwertung und Gestaltung der öffentlichen Freiräume und Grünflächen trägt zur Erhöhung der Aufenthaltsqualität bei und steigert die Qualität des Wohnumfeldes. Die Plätze können darüber hinaus als Retentionsflächen (Versickerung) bei Starkregenereignissen dienen.

Im Hinblick auf quartiersübergreifende Grünverbindungen birgt die Schaffung einer gestalterischen Verbindung des Quartiers an das Rheinufer und die Parkinsel aber auch zur Innenstadt ein hohes Potenzial. Wesentliche Elemente sind hier die Schaffung von Blickbeziehungen entlang der Wegachsen hin zum Rhein oder an den Übergängen zur Innenstadt. Sowohl die Gestaltung von prägenden Fassaden, als auch die gestalterische Betonung von Verkehrsknotenpunkten sind wesentliche Elemente zur Bildung von Sichtachsen und Blickbeziehungen zwischen den Grünflächen im Quartier, dem Rhein und der Innenstadt.

Zur Entwicklung von Erlebnisachsen als verbindende Elemente können auch andere Gestaltungsmerkmale wie z.B. andersfarbige Straßenlaternen oder eine farbige Beschilderung der Straßennamen in Richtung Rhein oder der Innenstadt eingesetzt werden.

Da der öffentliche Raum in den meisten Straßenzügen sehr beengt ist, bietet er häufig keinen Platz für ergänzende Begrünungen. Hier kann mit der Bereitstellung von Pflanzlöchern an Gebäuden durch die Stadt eine Hilfestellung für eine Fassadenbegrünung der privaten Wohngebäude gegeben werden.

Bereiche wie Altglascontainer, Altkleidersammelstellen oder ähnliches könnten begrünte Einhausungen erhalten, sodass der Straßenraum aufgewertet wird und gleichzeitig eine Umsetzung von Begrünungsmaßnahmen erfolgt.

Hohes Potential bietet außerdem die Mitwirkungsbereitschaft der Bürgerinnen und Bürger, Patenschaften und auch die Pflege der Grünflächen im öffentlichen Raum zu übernehmen. Durch die Gestaltung und Aufwertung der bestehenden Platzbereiche und Grünelemente im Quartier kann letztendlich die Lebensqualität der Bevölkerung im Quartier erhöht und ein lebendiger Stadtraum gefördert werden.

#### 5.4. Mobilität

Über den Haltepunkt Mitte ist der Stadtteil Süd an das überregionale Schienennetz angebunden, durch Bus- und Straßenbahnen ist der Stadtteil an das lokale ÖPNV-Netz angeschlossen. Ein weiterer Ausbau des ÖPNV-Angebotes sowie höhere Taktzeiten, insbesondere in den Abendstunden werden im Rahmen des Konzeptes nicht weiter vertieft. Allerdings lässt sich aus dem Beteiligungsprozess ableiten, dass ein weiterer Ausbau Anreize bieten würde, die öffentlichen Verkehrsmittel häufiger zu nutzen.

Die Ziele sind dabei durchaus zweidimensional: Einerseits soll den Bürgerinnen und Bürgern des Quartiers eine flexiblere Nutzung des ÖPNV ermöglicht werden, andererseits soll ein Anreiz für die täglichen Einpendler in das Quartier oder in die umliegenden Bereiche geschaffen werden, den ÖPNV zu nutzen, um damit das Quartier vom Durchgangsverkehr zu entlasten.

Aus diesem Grund sind auch Maßnahmen erwähnt, die nicht auf Quartiersebene umgesetzt werden können, aber dennoch eine unmittelbare städtebauliche und energetische Auswirkung auf das Quartier mit sich bringen (z.B. Park & Ride Anlagen, Ausbau des öffentlichen Nahverkehrs).

Auf lokaler Ebene (Unternehmen, Schulen etc.) bietet sich Potenzial für interne Mitfahrangebote an, um den MIV-Anteil im Quartier zu reduzieren. Um dieses Potenzial zu nutzen, ist insbesondere der Bedarf in den einzelnen Einrichtungen zu ermitteln und eine Umsetzung zu initiieren. Erste Ansätze bietet hier das Schulprojekt „Klimafreundliche Mobilität“ an der BBSW I.

Auch spielen Carsharing-Modelle als Bestandteil der Sharing Economy im Hinblick auf eine flächensparende, umweltfreundliche und klimaangepasste Stadtentwicklung eine wichtige Rolle. Um die Verkehrsbelastung im Quartier zu senken und gleichzeitig trotzdem eine hohe Mobilität der Bewohner zu gewährleisten, bieten Bikesharing-Modelle ein weiteres Potenzial für das Untersuchungsgebiet.

In Zusammenhang mit der „Änderung des Nutzerverhaltens“ der Verkehrsteilnehmerinnen und Verkehrsteilnehmer in Richtung einer Steigerung der Wohn- und Lebensqualität im Quartier und damit einhergehend einer Reduzierung des CO<sub>2</sub>-Ausstoß im Quartier sollte insbesondere auf den Bereich E-Mobilität ein starker Fokus gelegt werden. Hierzu sollte

insbesondere die Schaffung von Ladestationen im Fokus stehen. Als erster Schritt ist bereits eine E-Ladestation für E-Autos am Pfalzgrafenplatz eingerichtet worden. Besonders an Bedeutung gewinnt die Schaffung von E-Ladestationen für E-Autos und E-Bikes in Verbindung mit der lokalen Stromgewinnung durch Photovoltaik.

Allgemein bietet die Elektromobilität in folgenden Bereichen Vorteile im Vergleich zu konventionellen Kraftfahrzeugen:

- Energieeffizienz,
- CO<sub>2</sub>-Reduktionspotenzial (auf Quartiersebene),
- Rückgang der Belastungen der Luft durch Abgase und Lärm im Quartier sowie
- Verringerung der Abhängigkeit von fossilen Brennstoffen und
- Diversifizierung der Energiebereitstellung für den Bereich Mobilität.

Daneben birgt die Förderung des Radverkehrs im Quartier ein ebenso großes Potenzial, z.B. durch Bike-Sharing oder den Ausbau von Radabstellanlagen. Dabei kombinieren gerade Fahrradverleihsysteme Aspekte der Sharing Economy mit umweltschonender Mobilität. Neben den vorhandenen Stationen sind weitere Bike-Sharing-Stationen in und um das Quartier geplant.

Die Bedingungen für den nicht-motorisierten Verkehr – also Fußverkehr und Radverkehr – sind jedoch weiter zu verbessern, um deren Verkehrsanteile zu erhöhen und die umweltschonende Fortbewegung zu fördern. Der Ausbau von Radverkehrsanlagen ist hingegen aufgrund der Anforderungen an den Straßenraum, der Verkehrsführung und der vorhandenen Straßenquerschnitte nur bedingt möglich.

## 5.5. SWOT

Die SWOT-Analyse (dt. Abk. für Analysis of strengths, weakness, opportunities and threats) oder auch als Stärken-Schwächen-Chancen-Risiken-Analyse bekannt, dient bei informellen Planungsinstrumenten zur systematischen Betrachtung der zu analysierenden Handlungsfelder. Mit ihr wird das Ziel verfolgt, bestehende Probleme zu lösen und erreichbare Chancen zu nutzen

Mithilfe der SWOT-Analyse für das Untersuchungsgebiet „Ludwigshafen Süd“, werden neben den aktuellen Stärken und Schwächen auch die zukünftigen Chancen und Risiken bezogen auf die einzelnen Themenfelder

- Bevölkerungsentwicklung,
- soziale Infrastruktur,
- Verkehr,
- Nutzungsstruktur,
- Gewerbe,
- Eigentumsverhältnisse,
- Städtebauliche Situation,
- Zustand Bausubstanz und
- Städtebauliche Missstände

aufgezeigt

Tab.1 SWOT-Analyse - Stärken

STÄRKEN	
Stadtentwicklung und Sanierung	Das Untersuchungsgebiet „Ludwigshafen Süd“ überschneidet sich mit dem bestehenden Sanierungsgebiet „Ludwigshafen Süd“ sowie mit dem Stadtumbaugebiet „Ludwigshafen Innenstadt“. Durch den Fördermitteleinsatz und im Zuge der Maßnahmenumsetzung konnten bereits Synergien und Fortschritte bei der Quartiersentwicklung und Stadtsanierungsprozess erzielt werden. Die energetische Stadtsanierung fügt sich in diesen Rahmen ein. Mithilfe der rechtskräftigen Bebauungspläne im Quartier und dem förmlich festgesetzten Sanierungsgebiet „Ludwigshafen Süd“ wird die Umsetzung von Maßnahmen zur energetischen Sanierung begünstigt.
Erschließung und Anbindung	Das Untersuchungsgebiet ist aus verkehrlicher sowie technischer Sicht erschlossen und sowohl regional in alle Richtungen als auch überregional (Fernverkehr, B37 [u.a. Anschluss an das Bundesautobahnnetz]) gut angebunden. Das Quartier integriert sich aufgrund seiner Lage und Erreichbarkeit gut in den gesamtstädtischen Siedlungs- und Funktionskörper (gemäß dem Leitbild „Stadt der kurzen Wege“).
ÖPNV	Der Öffentliche Personennahverkehr (ÖPNV) im und um das Gebiet weist gute bis ausreichende Taktungen auf und verbindet verschiedene Quartierszentren mit anderen Stadtteilen sowie mit der Nachbarstadt Mannheim.
Geringer Leerstand	Im Untersuchungsgebiet ist ein geringer Leerstand vorhanden. Die geringe Leerstandsquote in Bezug auf die Ladengeschäfte ist auf eine normale Fluktuation zurückzuführen und zeigt keine Funktionsschwäche.
Einzelhandel	Das Quartier verfügt über eine hohe Quantität an Einzelhandel sowie eine Auswahl für die Versorgung mit Waren des täglichen Bedarfs. Durch die innerstädtische Lage ist das Quartier für den Einzelhandel vorteilhaft. Die Grundversorgung für die Bewohner/-innen des Quartiers ist mittels kurzer Wege gesichert.

Tab.2 SWOT-Analyse - Schwächen

SCHWÄCHEN	
Gebäudezustand Wohngebäude/ Wohn- und Geschäftsgebäude	Hier liegen deutliche städtebauliche sowie energetische Missstände vor. Lediglich ein geringer Anteil der Gebäude des Quartiers weist keinen oder nur einen geringen Sanierungsbedarf auf. Ein Großteil der Wohngebäude/Wohn- und Geschäftsgebäude zeigt einen mittleren bis hohen Sanierungsbedarf auf.
Städtebau	Durch wenig integrierte Solitärbauten im Osten des Quartiers ist die homogene städtebauliche Struktur der Blockrandbebauung unterbrochen. Darüber hinaus führen vereinzelt Sprünge in der Geschossigkeit benachbarter Gebäude und Baulücken zur Beeinträchtigung einer an sich homogenen Fassadenabwicklung.
Wirtschaft und Einzelhandel	Es ist ein Trend zur überhöhten Ansiedelung von Wettbüros und Kneipen vorhanden. Die Gefahr besteht, dass ein qualitätsvoller inhabergeführter Einzelhandel rückläufig sein könnte.
Gebäudezustand Nichtwohngebäude	Städtebauliche und energetische Missstände finden sich auch bei den Nichtwohngebäuden im Untersuchungsgebiet, denn der Gebäudezustand einzelner Gebäude und Gebäudeteile ist mangelhaft. Unterschiedliche Anforderungen an eine energetische Instandhaltung, Instandsetzung und Modernisierung der Nichtwohngebäude im Vergleich zu den Wohn- / Wohn- und Geschäftsgebäuden erfordern einen individuellen Ansatz und eine intensive Sanierungsberatung.
Grünverbindungen und Grünachsen	Es fehlen Grünverbindungen und Grünstrukturen im öffentlichen Raum und zwischen den Grün- und Freiflächen im Quartier. Straßenbegleitgrün ist lediglich teilweise vorhanden (z.B. „Wittelsbachstraße“). Zum Rheinufer und zur Parkinsel in unmittelbarer Nähe des Quartiers fehlen zusätzlich zu den Grünverbindungen auch Sichtachsen und Blickbeziehungen.
Ruhender Verkehr   Stadtbild	Aufgrund der hohen Auslastung des Stellplatzangebotes ist das Stadtbild durch den ruhenden Verkehr geprägt. Es liegt hiermit eine Überbelastung vor (Belastungen durch Parksuchverkehr).
Blockinnenbereiche und Innenhöfe	Die Innenhöfe der privaten Blockinnenbereiche sind überwiegend versiegelt und durch den ruhenden Verkehr geprägt. Hierdurch ist die Wohnfunktion gestört und die Aufenthaltsqualität im Wohnumfeld beeinträchtigt. Die Belichtung und Belüftung ist mangelhaft. Es gibt wenig bis keine privaten Grünflächen. In Kombination mit dem Versiegelungsgrad kommt es zur Aufheizung der Blockinnenbereiche. Jene werden mit ihrem geringen Anteil an Grün- und Freiflächen dem Bedarf bzw. der Anzahl der Einwohner im Quartier nicht gerecht.

Tab.3 SWOT-Analyse - Chancen

CHANCEN	
Demographische Entwicklung	Der Anstieg der Gesamtbevölkerung und fortwährende Zuzüge bieten Potenziale zur Nachnutzung des Gebäudebestands im Untersuchungsgebiet. Die demographische Entwicklung der letzten zehn Jahren weist darauf hin, dass es sich um einen beliebten Wohn- und Lebensstandort handelt. Die innenstadtnahe Lage, die Versorgungsmöglichkeiten im Einzelhandel sowie die Nähe zu Bildungseinrichtungen und zum Rhein führen zu einer Attraktivitätssteigerung und erhöhter Nachfrage.
Klimaschutzaktivitäten	Die bisherigen Klimaschutzaktivitäten in Ludwigshafen am Rhein haben bereits zu einer Sensibilisierung für das Thema geführt. Die Initiierung weiterer Klimaschutzaktivitäten (insbesondere im Bildungsbereich) wird dadurch erleichtert und die Akzeptanz für das Thema Klimaschutz in der Bevölkerung gefördert.
Struktur der Eigentümerschaft	Die Eigentümerstruktur im Quartier ist heterogen und besteht aus einer Vielzahl von Akteurinnen und Akteuren (Wohnungsbaugesellschaften, Stadt, Gebäudeeigentümeinnen und Gebäudeeigentümern, Eigentümergemeinschaften, Wohnungseigentümerinnen und Wohnungseigentümern). Etwa drei Viertel der Gebäude befinden sich in privater Hand und rund 15 Prozent der Gebäude gehören Wohnungsbaugesellschaften (teilweise komplette Blockseiten). Für eine erfolgreiche energetische Stadtsanierung ist, in Anbetracht der Struktur und Komplexität des Quartiers, eine integrierte Umsetzung unter Berücksichtigung der individuellen Objekt-Eigentümer-Konstellationen nötig und bietet gleichzeitig Potenziale zur Umsetzung von Maßnahmen, zum Beispiel Mieterstrommodelle.
Energetische Gebäudesanierung	Die Umsetzung gezielter baulicher und energetischer Maßnahmen im Gebäudebestand trägt zu einer Reduzierung des CO <sub>2</sub> -Ausstoßes im Quartier und zur Energie-Effizienzsteigerung bei.
Stadtumbau „Ludwigshafen Innenstadt“	Das Quartier befindet sich innerhalb des Stadtumbaugebietes „Ludwigshafen Innenstadt“ und ist nahezu flächengleich mit dem förmlich festgesetzten Sanierungsgebiet „Ludwigshafen Süd“. So kann zur Umsetzung der baulichen Maßnahmen das Sanierungsrecht nach Paragraph 144 BauGB angewandt werden. Gleichzeitig bestehen Möglichkeiten zur direkten Förderung (Städtebauförderung) und indirekter Förderung (Paragrafen 7h und 10f EStG) von baulichen privaten Modernisierungs- und Instandsetzungsmaßnahmen.
Sanierung „Ludwigshafen Süd“	
Energieeinsparung	Es besteht die Chance zur Einsparung von Energie und -kosten bei Änderung des Nutzerverhaltens. Schulungen und Stärkung ökologischer Denk- und Handlungsweisen durch gezielte Öffentlichkeitsarbeit und Beratungsangebote können das Nutzerverhalten ändern und zu Einsparung von Energie und Energiekosten im Untersuchungsgebiet führen.

Öffentliche Grün- und Freiflächen	Durch Umgestaltungsmaßnahmen kann das Wohnumfeld im öffentlichen Bereich deutlich aufgewertet werden.
Entsiegelung und Begrünung der Blockinnenbereiche	Die Entsiegelung und Umgestaltung der Innenhöfe sowie die Dach- und Fassadenbegrünung der Gebäude, Garagen und Garagenhöfe im privaten Bereich führen neben den öffentlichen Begrünungsmaßnahmen im Quartier zu einer Aufwertung des Wohnumfeldes. Gleichzeitig wirken sie sich positiv auf das städtische Mikroklima aus (Senkung des Wärmeinseleffekts) und mildern die Folgen von Starkregen. So entsteht ein wichtiger Beitrag zur Aufwertung des Wohnumfeldes und zur Klimaanpassung.
Mobilität	<p>Im Zuge einer verstärkten Nutzung von Alternativen zum MIV sowie einer höheren Auslastung des ÖPNV könnte der hohe DTV auf den Hauptachsen gemindert werden. Dies würde auch einer klimagerechten Mobilität und der Verringerung der Emissionen im Quartier zugutekommen. Der Ausbau und die Verbesserung klimagerechter Mobilitätsangebote (Sharing-Konzepte, Mitfahrzentralen, Radverkehr) bieten ebenfalls ein hohes Potenzial zur Einsparung von CO<sub>2</sub>.</p> <p>Der Rückbau der Garagen und Ersatz durch kompakte Parksysteme mit Möglichkeit zur Begrünung in den Innenhöfen entlasten die angespannte Parkraumsituation und führen mithilfe der Begrünung zur Aufwertung des Wohnumfeldes.</p>



Tab.4 SWOT-Analyse - Risiken

RISIKEN	
Mobilitätsverhalten	Das vorherrschende Nutzerverhalten der Verkehrsteilnehmerinnen und Verkehrsteilnehmer in Bezug auf den MIV könnte auch bei einem Ausbau klimagerechter Alternativen (z.B. Sharing-Modell) nur in einem geringen Maße verändert werden.
Erneuerbare lokale Energiegewinnung	<p>Unsicherheiten</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• bei der Einspeisevergütung für fremdgenutzten Solarstrom sowie</li> <li>• für Gebäude- und Wohnungseigentümer durch das Mieterstromgesetz</li> </ul> <p>führen zu Umsetzungshemmnissen. Eine heterogene Eigentümerstruktur erschwert die Umsetzung von individuellen Lösungen.</p>
Bausubstanz	Es gibt einige Gebäude in einem schlechten baulichen Zustand, die das benachbarte Umfeld ungünstig beeinflussen können.
Nichtdurchführung einer klimagerechten, energetischen Stadtsanierung (klimatische Veränderungen)	<p>Bei der Nichtdurchführung von klimagerechten und energetischen Sanierungsmaßnahmen besteht das Risiko der Häufung der folgenden klimatischen Veränderungen:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• eine vermehrte Aufheizung urbaner Bereiche (z.B. Blockinnenbereiche),</li> <li>• Bildung von Hitzeinseln und das Aufheizen von Innenräumen,</li> <li>• erhöhte thermische Belastung im Sommer (erhöhte Anzahl von Sommer- und Hitzetagen sowie von Tropennächten),</li> <li>• Schädigung von Grünstrukturen,</li> <li>• Schäden durch Starkregen.</li> </ul>



## 6. Zielsetzung

Die Zielsetzung für die Sanierungsmaßnahme „Ludwigshafen Süd“ orientiert sich am allgemeinen Leitbild zur Entwicklung des Untersuchungsgebietes. Dieses ergibt sich aus vorangegangenen planerischen Überlegungen, aber insbesondere auch aus der konzeptionellen Arbeit im Rahmen der Erstellung des Integrierten Energetischen Quartierskonzepts (IEQK) und der Durchführung der vorbereitenden Untersuchungen sowie der Rahmenplanfortschreibung. Nicht zuletzt, ist das Leitbild auch Ergebnis der fortlaufenden Bürgerbeteiligung, welche im Rahmen der verschiedenen planerischen Prozesse stattgefunden hat.

### 6.1. Leitbilder zur nachhaltigen Stadtentwicklung

Die Stadt Ludwigshafen hat sich in verschiedenen informellen Stadtentwicklungsdokumenten Leitbilder gegeben. Im Folgenden werden die Leitbilder aus dem Entwicklungskonzept (2006), des Rahmenplans (2007) und des integrierten energetischen Quartierskonzept (2018).

#### 6.1.1. Entwicklungsleitbild

In Vorbereitung auf die Festlegung des Stadtumbaugebiets, in dessen Bereich auch das Untersuchungsgebiet „Ludwigshafen Süd“ fällt, wurde im Jahr 2006 ein Entwicklungskonzept für die Innenstadt erstellt.

Als zentrale Handlungsfelder der Innenstadtentwicklung in Ludwigshafen werden darin 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 hervorgehoben.

Ein besonderes Augenmerk wurde auf die Multifunktionalität der Innenstadt gelegt. Diese müsse viele Nutzungsansprüche gleichzeitig erfüllen, sei es als Arbeitsort, Standort für Wirtschaft, Einzelhandel und Dienstleistung, Wohnort, Verkehrsraum oder Erholungsraum.

Abgeleitet aus diesem Leitbild wurden konkrete Maßnahmen beschrieben. Diese waren Grundlage für die Erarbeitung des Rahmenplans für das Sanierungsgebiet „Ludwigshafen Süd“ von 2007.

#### 6.1.2. Leitbild Sanierung

Das Quartier steht in enger Beziehung zur Rheinuferbebauung: Es hat Versorgungsfunktion, sowohl was Güter und Waren des täglichen und mittelfristigen Bedarfs angeht als auch als Standort von Bildungs- und Betreuungseinrichtungen (Schulen und Kindergärten). Seine soziale und ökonomische Stabilität trägt wesentlich zum Erfolg – oder Misserfolg – der Anstrengungen bei, ein hochwertiges Wohngebiet in Zentrumsnähe Ludwigshafens zu installieren.

Der Stadtteil Süd und insbesondere das Untersuchungsgebiet mit seinem innenstadtnahen Gepräge muss eine von der Innenstadt verhältnismäßig unabhängige Entwicklung nehmen – so wird auch der Zielhorizont definiert:

Weiterentwicklung zu einem innerstädtischen Wohnquartier mit eigenständigem Charakter, bei dem der Strukturwandel Ludwigshafens berücksichtigt wird.

Der Charakter des Gebiets als innerstädtisches Mischgebiet mit überwiegender Wohnnutzung in ruhigen Wohnstraßen mit

- erschwinglichen Mieten und attraktiven Wohnfolgeeinrichtungen,
- guter Binnerversorgung,
- Einkaufen in Segmenten und Sortimenten, welche die City nicht anbieten kann,
- Gastronomie mit internationaler Prägung,
- weiterführenden Schulen und
- Magnetwirkung und Anziehungskraft für Bewohner anderer Stadtteile, umliegender Städte und Gemeinden,

soll unter Nutzung der vorhandenen Strukturen und Potenziale neu beziehungsweise wieder geschaffen und stabilisiert werden.

### 6.1.3. Leitbild Klimaschutz

Städten wird in Zukunft die Herausforderung zu teil, ihre Entwicklung auf die Anpassung an Klimaveränderungen und die Förderung des Klimaschutzes auszurichten.

Mit dem kommunalen Klimaschutzkonzept aus dem Jahr 2011 sowie der Mitgliedschaft im Klimabündnis und dem Covenant of Mayors ist die Zielrichtung für die zukünftige Klimaschutzpolitik der Stadt Ludwigshafen vorgegeben. **Die Stadt Ludwigshafen hat sich zu einer CO<sub>2</sub>-Reduzierung um über 20 Prozent bis zum Jahre 2020 verpflichtet.**

Neben den energetischen Zielsetzungen im Rahmen der „Energetischen Stadtsanierung“ (KfW 432) ist es auch wichtig, städtebauliche Aspekte zu betrachten und in Bezug zu setzen. In diesem Zusammenhang wurde der Themenstern entwickelt. Dieser zeigt, auf welche Art und Weise die jeweiligen energetischen Aspekte mit den städtebaulichen Aspekten in Verbindung stehen. Somit soll sichergestellt werden, dass zum Beispiel durch die notwendigen, energetischen Sanierungsmaßnahmen das Ortsbild dennoch erhalten bleibt oder nicht wesentlich beeinträchtigt wird.

Ein ebenfalls enges Zusammenwirken besteht beispielsweise zwischen den Belangen des Klimaschutzes und / oder den Klimawandelfolgemaßnahmen. Am Beispiel der Begrünung von Dächern und Fassade zeigt sich, dass diese unmittelbar zu einer Wohnumfeldverbesserung führen. Durch die positiven Effekte der Begrünung wird zur Steigerung der Lebensqualität im öffentlichen und privaten Raum konkret beigetragen.

Des Weiteren weisen einige Gebäude im Untersuchungsgebiet trotz ihrer unterschiedlichen Geschossigkeit und Baualtersklassen städtebaulich erhaltenswerte und ortsbildprägende Fassaden auf. Diese auch nach der energetischen Sanierung zu erhalten, stellt eines der wichtigsten Ziele in der energetischen Stadtsanierung dar.

Aus genau diesem Grund sind die Potenziale zur Energie und CO<sub>2</sub>-Einsparung zu identifizieren sowie Maßnahmen zum Klimaschutz unter Beachtung der relevanten städtebaulichen, denkmalpflegerischen, baukulturellen, wohnungswirtschaftlichen

und sozialen Aspekte durchzuführen.

## 6.2. Zielsetzung Rahmenplan 2007

Die Sanierungsziele sind im Rahmenplan von 2007 formuliert worden. Im Rahmen dieser Fortschreibung werden diese überprüft und weiterentwickelt.

### 6.2.1. Sanierungsziele des Rahmenplan 2007

Die Sanierungsziele des Rahmenplans von 2007 sind jeweils in Handlungsfelder untergeordnet. Die Handlungsfelder sind: Bevölkerung und Stadtteileben; Städtebau, Umwelt und Verkehr; Freiräume, Stadträume; Soziale Integration, Kultur und Freizeit; Wohnen und Wohnumfeld sowie Beschäftigung und lokale Ökonomie.

#### Bevölkerung und Stadtteileben

- Verbesserung des Ansehens des Quartiers.
- Entwicklung eines Leitbildes für das Quartier.
- Verstärkte Steuerung der Entwicklung, die mit der Übernahme der Funktion einer Übergangszone verbunden ist.
- Anpassung der notwendigen Maßnahmen an die Anforderungen eines Wohnquartiers mit hoher Fluktuation.
- Einbindung und Stärkung des Ehrenamts im Quartier.
- Beteiligung der Bewohnerinnen und Bewohner an der Quartiersentwicklung.
- Aktivierung der Einwohnerschaft zur Teilnahme am Prozess der Quartiersentwicklung.
- Gezielte Beteiligung von Kindern und Jugendlichen an Projekten im Quartier.
- Einrichtung eines Quartiersmanagements, das die Bürgerinnen und Bürger unterstützt und städtische Verwaltung und örtliche Träger verstärkt in den Prozess einbindet.
- Stärkung des bezahlbaren Wohnens in ruhigen Wohnstraßen.
- Stärkung der gewerblichen Angebote, vor allem derer, die der Binnerversorgung dienen.
- Unterstützung des differenzierten Angebots an Gaststätten mit internationaler Prägung.
- Beruhigung von Bereichen, in denen geballt soziale Probleme auftreten.

#### Städtebau, Umwelt, Verkehr

- Stadtbild, Bausubstanz und städtebauliche Struktur
- Verstetigung und Aufwertung des Stadtbildes innerhalb und außerhalb der Blockeinheiten
- Behebung von Substanzmängeln an Gebäuden, Wohnungen und gewerblichen Anlagen
- Kompensation von strukturellen Lagenachteilen bei Wohnungen
- Entflechtung von Nutzungskonflikten aus der Gemengelage zugunsten stabiler Nachbarschaften
- Optimierung nachbarschaftlicher Verhältnisse, Durchsetzen des Bauordnungsrechts bezüglich Lärmschutz, Brandschutz, Abstand

### **Erschließung und Erreichbarkeit**

- Eliminieren von Gefahrenquellen aus Verkehrsbewegungen, Verkehrsberuhigung im System
- Ausbau und Konzentration des Angebots an Stellplätzen auf privatem Grund
- Ausbau von Parkierungspotenzialen im öffentlichen Raum
- Aufheben von Hinterlandssituationen, Nachführen von Brandschutzanforderungen

### **Freiräume – Stadträume**

- Steigerung der Aufenthaltsqualität im öffentlichen Raum
- Verbesserung des Mikroklimas innerhalb der Wohnblocks, Kompensationen für versiegelte Flächen
- Erhalt, Schutz und Pflege bestehender Grünelemente auf privatem Grund
- Steigerung der Aufenthaltsqualität der Blockinnenbereiche

### **Soziale Integration, Kultur und Freizeit**

- Reduzierung der Fluktuation mit dem Ziel, das Gebiet zu stabilisieren
- Integration von Migranten in das öffentliche Leben/Stadtleben
- Abbau der Kinderarmut
- Verbesserung der Nachmittagsbetreuung an Schulen
- Verbesserung der Betreuungssituation für Kinder bis zu sechs Jahren
- Verbesserung des Angebots für Kinder und Jugendliche im Freizeitbereich

### **Wohnen und Wohnumfeld**

- Stärkung der Wohnfunktion
- Schaffung eines attraktiveren öffentlichen Raums
- Aufwertung der Blockinnenbereiche
- Abbau von Überbelegungen von Wohnungen
- Reduzierung von Nutzungskonflikten zwischen Wohnen und Gewerbe
- Reduzierung von Nutzungskonflikten zwischen Wohnen und Freizeitnutzungen
- Verkehrsberuhigung

### **Beschäftigung und lokale Ökonomie**

- Aufwertung des Gebiets als innenstadtnahes Quartier mit hoher Attraktivität für klein- und mittelständischen spezialisierten Einzelhandel
- Sicherung und Stabilisierung der vorhandenen Gewerbestruktur
- Sicherung der wohnortnahen Versorgung mit Waren des täglichen Bedarfs
- Abbau der Arbeitslosigkeit
- Unterstützung der Bemühungen, Schulabgängern den Einstieg in den Beruf zu erleichtern

Die Ziele die der Rahmenplan von 2007 formuliert, sind mitunter davon geprägt, dass ursprünglich die Aufnahme des Sanierungsgebiets „Ludwigshafen Süd“ in das Städtebauförderprogramm „Soziale Stadt“ vorgesehen war. Entsprechend sind die inhaltlichen Schwerpunkte auf die Zielsetzungen dieses Programms ausgelegt. Vor dem Hintergrund der Förderung

durch Mittel des Städtebauförderprogramms „Stadtumbau“ und der Förderung durch das KfW-Programm 432 „Energetische Stadtsanierung“ sowie insbesondere der Fortschritte in der Realisierung der gesetzten Ziele, werden die Sanierungsziele überarbeitet.

### **6.2.2. Integriertes energetisches Quartierskonzept**

Das integrierte energetische Quartierskonzept (IEQK), welches der Stadt Ludwigshafen im August 2018 vorgelegt wurde, bezieht sich auf einen nahezu deckungsgleichen Bereich. Das Klimaquartier „Ludwigshafen Süd“ erstreckt sich auch über die öffentlichen Gebäude östlich des heutigen Sanierungsgebiet „Ludwigshafen Süd“. Das IEQK dient dazu, die Ziele der Stadt Ludwigshafen in Bezug auf Klimaschutz und CO<sub>2</sub>-Minderung im Quartier in Form von Maßnahmen und Vorschlägen zur Umsetzung zu konkretisieren. Hierzu werden im IEQK Maßnahmen zur Steigerung der Energieeffizienz des Gebäudebestands, zur klimafreundlichen Energieversorgung, zur Produktion erneuerbarer Energien, zur klimafreundlichen Stadtentwicklung, zu Klimaanpassung, klimafreundlicher Mobilität sowie der Beteiligung und Information der Bürger vorgeschlagen.

Die Erstellung des IEQK und die Fortschreibung des Rahmenplans erfolgten zeitgleich. Obwohl mit unterschiedlichem thematischen Fokus, dienen beide der Entwicklung des selben Quartiers, formulieren ähnliche Ziele und schlagen dieselben Maßnahmen vor. Hier wird deutlich, dass erst durch den ganzheitlichen und quartiersbezogenen Ansatz unter Zuhilfenahme verschiedener Instrumente eine umfassende Entwicklung des Quartiers und die Erreichung des städtebaulichen Ziele erfolgen kann.

### **6.2.3. Studie „Klimafolgeanpassung eines innerstädtischen Quartiers in Ludwigshafen“**

Der Stadt Ludwigshafen wurde im Dezember 2017 der Abschlussbericht der Studie „Klimafolgeanpassung eines innerstädtischen Quartiers in Ludwigshafen“ durch Prof. Dr. rer. nat. Sascha Henninger, des Fachbereichs Raum- und Umweltplanung, der Technischen Universität Kaiserslautern, vorgelegt.

Die Studie untersucht die lokalklimatische Funktion und Wirkung des Untersuchungsbereichs. Dieser ist nahezu deckungsgleich mit dem heutigen Sanierungsgebiet „Ludwigshafen Süd“. Die Ergebnisse der Untersuchungen dienen dazu, potenzielle Veränderungen im Bereich in Bezug auf ihre mikroklimatischen Auswirkungen zu simulieren und so klimaangepasste Baumaßnahmen und so eine Aufwertung des Bereichs zu erzielen.

Die Studie definiert sogenannte „lohnende Bereiche“, die als Teilbereiche des Untersuchungsraums der Studie, aufgrund ihrer individuellen Begebenheiten besonders geeignet sind, um verbessernde Maßnahmen umzusetzen. Dabei werden vor allem die gemessenen Temperatur- und Lärmwerte berücksichtigt. Grundlage ist dabei die Annahme, dass hohe Umgebungstemperaturen sowie eine hohe Lärmbelastung eine Verschlechterung der Wohn- und Lebensqualität bedeuten. Daher werden für die genannten Bereiche vor allem Maßnahmen zur Reduktion thermischer Belastung und damit zur Sicherung und Verbesserung der Funktion des Wohnens führen. Die Maßnahmen werden unterschieden in objekt-, flächen- und verkehrsbezogene Maßnahmen.

**Bereich Wittelsbachstraße und Bürgermeister-Krafft-Platz (Lohnender Bereich 1)**

Für diesen Bereich werden Maßnahmen vorgeschlagen, die dazu führen sollen, dass ein sogenanntes „tolerables Stadtklima“ entsteht. Ein „ideales Stadtklima“, ein Klima möglichst ohne Emissionen in der Luft und ohne extreme Mikrokimate, kann realistisch nicht erreicht werden.

Als objektbezogene Maßnahmen werden klimagerechtes Bauen (optimale Gebäudekonzeption, Wärmedämmung, etc.) und Fassaden- und Dachbegrünung vorgeschlagen. Die Vorschläge für flächenbezogene Maßnahmen beziehen sich auf eine Auflockerung der Bebauungsstruktur, Schaffung und Sicherung klimarelevanter naturbelassener Freiflächen sowie die Schaffung und Erhaltung von Luftleitbahnen. Besonders im Bereich des Bürgermeister-Krafft-Platz sollte der Vegetationsbestand gesichert und erhalten werden. Die Auflockerung der Bausubstanz sowie die Schaffung neuer Luftleitbahnen wird als nicht umsetzbar gesehen. Verkehrsbezogene Maßnahmen werden für diesen Bereich als nicht umsetzbar gesehen, da es sich um eine Hauptverkehrsstraße handelt.

**Bereich Mundenheimerstraße (Lohnender Bereich 2)**

In diesem Bereich herrscht eine besonders hohe Lärmbelastung, da es sich um eine Hauptverkehrsstraße mit Auto- und Straßenbahnverkehr handelt. Ebenso, wurde ein hoher Handlungsbedarf im Bereich der bioklimatischen Wirkungen festgestellt.

Um eine Verbesserung des lokalen Klimas zu erreichen, werden Dach- und Fassadenbegrünung, Entsiegelung und Rückbau als mögliche Maßnahmen vorgeschlagen. Dach- und Fassadenbegrünung wird dabei ein großer möglicher Effekt im Kampf gegen zu hohe Erwärmung der Gebäudehülle zu gesprochen. Die Mundenheimerstraße fällt aber auch besonders durch ihren hohen Versiegelungsgrad negativ auf. Es wird beispielsweise vorgeschlagen einen Grünstreifen entlang der Straße zu etablieren. In Bezug auf Rückbau wird darauf hingewiesen, dass leerstehende Objekte die Chance bieten, durch Abbruch bzw. teilweisen Rückbau Luftschneisen zu öffnen und somit den Luftaustausch zu verbessern.

**Bereich Paul-Kleefoot-Platz über Seydlitzstraße bis Roonstraße (Lohnender Bereich 3)**

Im Teilbereich A (Seydlitzstraße zwischen Paul-Kleefoot-Platz und Prankhstraße) fallen besonders die dichte Bebauung und die teils dunklen Fassadenanstriche auf. Es wird für diesen Bereich vorgeschlagen durch eine Gestaltungssatzung nach § 88 Örtliche Bauvorschriften, Landesbauordnung Rheinland-Pfalz, helle Farbtöne vorzuschreiben, die einen wesentlichen Temperaturunterschied an der Außenfassade erzeugen können. Alternativ könnte auch hier eine Fassadenbegrünung durchgeführt werden.

Der Teilbereich B, der sich von der Prankhstraße bis zum Pfalzgrafenplatz erstreckt, ist ebenfalls durch eine geschlossene Blockrandbebauung gekennzeichnet. Diese ist jedoch nur einseitig der Straße, da sich gegenüberliegend der Pfalzgrafenplatz befindet. Hier wird ebenfalls eine Fassadenbegrünung angeregt.

Der letzte Abschnitt, Teilbereich C, führt entlang der Pfalzgrafenstraße bis zur Kreuzung mit der Roonstraße. Der Bereich zeichnet sich dadurch aus, dass er zwei Platzbereiche verbindet, teils von der Lärmbelastung der Mundenheimerstraße belastet ist und einen hohen Versiegelungsgrad aufweist. Es wird vorgeschlagen, für betroffene Gebäude Lärmschutzmaßnahmen durchzuführen sowie durch sinnvolle Entsiegelung das Mikroklima zu verbessern.



**Fazit**

Die Studie der Technischen Universität Kaiserslautern führt vor, welche Auswirkungen die städtebauliche Situation eines Quartiers auf die bioklimatischen Bedingungen für Bürger in ihrem Alltag hat. Hohe Lärmbelastung und unverträgliches Mikroklima führen zu einer verschlechterten Lebensqualität und hindern eine positive Entwicklung des Quartiers. Deswegen sind diese Aspekte und die vorgeschlagenen Maßnahmen in die Überlegungen zur städtebaulichen Verbesserung des Sanierungsgebietes „Ludwigshafen Süd“ miteinzubeziehen.

### 6.3. Sanierungsziele Rahmenplanfortschreibung 2018

Die Sanierungsziele der Rahmenplanfortschreibung 2018 stellen eine Weiterentwicklung der Sanierungsziele von 2007 dar. Unter Berücksichtigung dessen, was bereits erreicht wurde sowie die durch die Erstellung des Integrierten energetischen Quartierskonzept hinzugekommenen Themen, werden im Folgenden die aktualisierten Sanierungsziele formuliert.

Die Ziele und Zwecke der Sanierung sind:

- die Beseitigung und wesentliche Minderung erheblicher Missstände sowie wirtschaftlicher, energetischer und städtebaulicher Probleme,
- die Stabilisierung und Aufwertung des Gebiets zur Steigerung der Attraktivität für Bewohner und Touristen,
- die Neuordnung und Unterstützung der Behebung von baulichen und energetischen Mängeln sowie
- die Gewährleistung einer nachhaltigen städtebaulichen Entwicklung im Hinblick auf sozioökonomische Trends.

Die Sanierungsziele in Bezug auf die Handlungsfelder sind:

#### **Bevölkerung und Stadtleben**

- Verbesserung des Ansehens des Quartiers,
- Einbindung und Stärkung des Ehrenamts im Quartier,
- Bindung der Wohnbevölkerung durch Verbesserung des Wohngebäudebestands und des Wohnumfelds,
- Aktivierung der Einwohnerschaft zur Mitwirkung an der Umsetzung der Sanierungsmaßnahmen,
- Einrichtung eines Sanierungsmanagements, durch das die Bürgerinnen und Bürger unterstützt werden und städtische Verwaltung und örtliche Träger verstärkt in den Prozess eingebunden werden,
- Stärkung der Wohnnutzung in ruhigen Wohnstraßen mit erschwinglichen Mieten,
- Stärkung der gewerblichen Angebote, vor allem derer, die der Binnerversorgung dienen,
- Unterstützung des differenzierten Angebots an Gaststätten mit internationaler Prägung,

#### **Städtebau, Umwelt, Verkehr**

- Stadtbild, Bausubstanz und städtebauliche Struktur,
  - Verstetigung und Aufwertung des Stadtbildes innerhalb und außerhalb der Blockeinheiten,
  - Behebung von Substanzmängeln an Gebäuden, Wohnungen und gewerblichen Anlagen,
  - Entflechtung von Nutzungskonflikten aus der Gemengelage,
  - Energetische Sanierung des Gebäudebestands in nicht öffentlichem Eigentum mit Inanspruchnahme von Fördermitteln,
- Erschließung und Erreichbarkeit,
  - Verringerung von Gefahrenquellen aus Verkehrsbewegungen, Verkehrsberuhigung im System,
  - Ausbau und Konzentration des Angebots an Stellplätzen auf privatem Grund,
  - Platzsparende Parkmöglichkeiten in privaten Blockinnenbereichen,

- Freiräume – Stadträume,
  - Steigerung der Aufenthaltsqualität im öffentlichen Raum,
  - Verbesserung des Mikroklimas innerhalb der Wohnblocks, Kompensationen für versiegelte Flächen,
  - Durchgrünung des Quartiers durch Vernetzung bestehender öffentlicher Grünflächen,
  - Ausbildung von Grünachsen im Quartier und zum Rhein,
  - Erhalt, Schutz und Pflege bestehender Grünelemente auf privatem Grund,
  - Schaffen von Aufenthaltsqualität in den Blockinnenbereichen,

#### **Wohnen und Wohnumfeld**

- Stärkung der Wohnfunktion,
- Schaffung eines attraktiveren öffentlichen Raums,
- Aufwertung der Blockinnenbereiche,
- Reduzierung von Nutzungskonflikten zwischen Wohnen und Gewerbe,
- Reduzierung von Nutzungskonflikten zwischen Wohnen und Freizeitnutzungen,
- Reduzierung der Verkehrsbelastung,
- Begrünung der Fassaden und Dachflächen,

#### **Beschäftigung und lokale Ökonomie**

- Aufwertung des Gebiets als innenstadtnahes Quartier mit hoher Attraktivität für klein- und mittelständischen spezialisierten Einzelhandel,
- Sicherung und Stabilisierung der vorhandenen Gewerbestruktur,
- Sicherung der wohnortnahen Versorgung mit Waren des täglichen Bedarfs,
- Eindämmen von Trading-down-Effekten durch Vergnügungsstätten und „Billiganbietern“ (Spielhallen, Ein-Euro-Läden, Bars, Wettbüros, Wettannahmestellen, u.ä.),

#### **Energieeffizienz und –Einsparung**

- Optimierung der Anlagentechnik,
- Förderung regenerativer Energiegewinnung im Quartier,
- Beratung und Unterstützung der Eigentümer,
- Ausbau der Fernwärme,

#### **Klimaanpassung**

- Verbesserung des städtischen Mikroklimas,
- Verminderung der Auswirkungen von Starkregenereignissen,
- Stärkung des Wohnumfelds (Zusammenhang aus Klima und Gesundheit),

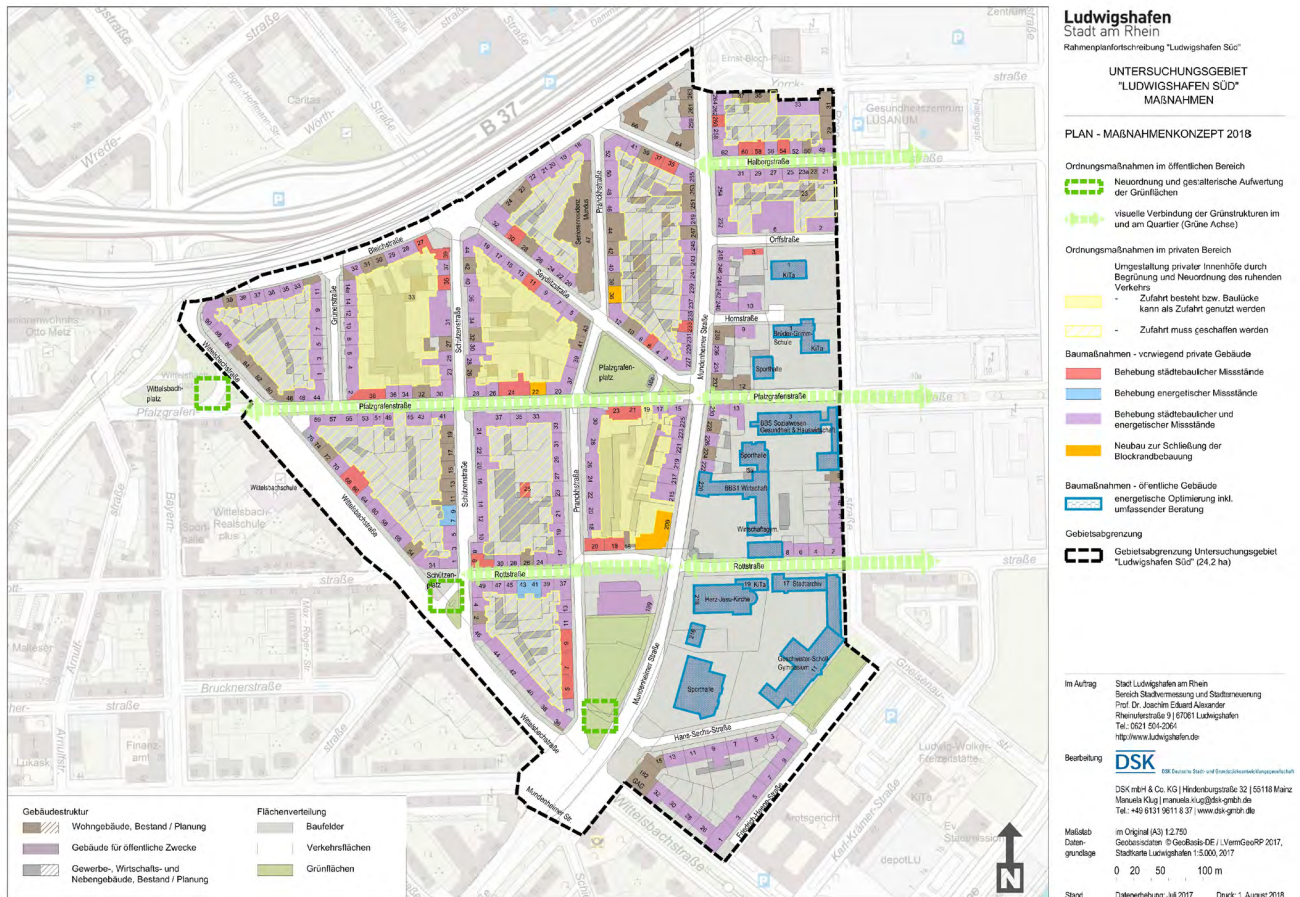


## 7. Umsetzung der Sanierungsziele | Vorgehen

### 7.1. Maßnahmen

Der Fokus der vorgesehenen Maßnahmen liegt auf den privaten Modernisierungsmaßnahmen im Sinne der nachhaltigen Stadterneuerung (städtebaulich und energetisch). Ordnungsmaßnahmen finden im Rahmen der Sanierung „Ludwigshafen Süd“ nur bedingt und ausschließlich auf privatem Boden statt. Beispiele für diese privaten Ordnungsmaßnahmen sind Maßnahmen zur Begrünung beziehungsweise Entsiegelung von Blockinnenbereichen.

Abb. 22. Maßnahmenkonzept 2018



7.1.1. Öffentlichkeitsarbeit

(1.1.) Homepage „www.sued-saniert.de“ zur energetischen Stadtsanierung	
Ziele	Steigerung der Mitwirkungsbereitschaft und Aktivierung der Bürgerinnen und Bürger sowie lokaler Akteure an der Umsetzung des Rahmenplans der städtebaulichen Sanierungsmaßnahme „Ludwigshafen Süd“.
Priorität	<b>hoch</b> mittel niedrig
Umsetzungszeitraum	<b>kurzfristig</b> mittelfristig langfristig
Zielgruppe	Wohnungseigentümergeinschaften, Eigentümerinnen und Eigentümer, Geschäftsinhaberinnen und Geschäftsinhaber, Mieterinnen und Mieter, öffentliche Einrichtungen, Lehrerinnen und Lehrer, Schülerinnen und Schüler, Wohnungsbaugesellschaften, Akteure im
Projektbeschreibung	Weiterführung der vorhandenen Homepage „www.sued-saniert.de“ für die Umsetzung der städtebaulichen Sanierungsmaßnahme. Die Homepage dient der orts- und zeitunabhängigen Information zur Thematik der energetischen Stadtsanierung. Neben grundlegenden Informationen zum Prozess der Umsetzung sind Informationsmaterialien auf der Homepage bereitzustellen. Ansprechpartner und aktuelle Veranstaltungen sollen über diesen Internetauftritt bekannt gegeben werden. Darüber hinaus können Best-Practice-Beispiele vorgestellt und eine interaktive Karte mit den Ergebnissen des Rahmenplans sowie den geplanten Maßnahmen integriert werden. Es können Umfragen durchgeführt, Wettbewerbe sowie Bürger- und Informationsveranstaltungen begleitet werden, deren Ergebnisse vorgestellt und über laufende Projekte informiert werden. Die Marke „Süd saniert“ kann mithilfe der Homepage unterstützt werden und ein Stadtteilmaking vorantreiben. Die Homepage kann jederzeit den Bedürfnissen angepasst werden und sollte immer aktuell sein.
Einsparpotenziale	
Kostenschätzung	
Finanzierung/ Fördermöglichkeiten	Im Rahmen des Sanierungsmanagements
Akteure	Sanierungsmanagement, Stadtverwaltung (Bereich Stadtvermessung und Stadterneuerung 4-16: Abteilung Stadterneuerung 4-162), Bürgerinnen und Bürger, lokale Akteure
Handlungsansätze	Aufbau einer Homepage mit den gewünschten Informationen; Kontinuierliche Fortschreibung der Homepage mit aktuellen Informationen und Themen zu den Projekten und Aktionen im Gebiet; Bekanntgabe von Beratungsleistungen und Terminen für Interessierte Bürgerinnen und Bürger sowie lokale Akteure
Risiken und Hemmnisse in der Umsetzung	Fehlendes Interesse und fehlende Nachfrage der Bürgerinnen und Bürger.

(I.2) Flyer / Stadtteilblättchen	
Ziele	Steigerung der Mitwirkungsbereitschaft und Aktivierung der Bürgerinnen und Bürger sowie lokalen Akteure an der Umsetzung des Rahmenplans für die städtebauliche Sanierung „Ludwigshafen Süd“
Priorität	<b>hoch</b> mittel niedrig
Umsetzungszeitraum	<b>kurzfristig</b> mittelfristig langfristig
Zielgruppe	Wohnungseigentümergeinschaften, Eigentümerinnen und Eigentümer, Geschäftsinhaberinnen und Geschäftsinhaber, Mieterinnen und Mieter, öffentliche Einrichtungen, Lehrerinnen und Lehrer, Schülerinnen und Schüler, Wohnungsbaugesellschaften, Akteure im Gebiet
Projektbeschreibung	Fortführung des schon bekannten Flyers. Der Flyer wurde zur Information genutzt über die jeweiligen Bürgerveranstaltungen als Printmedium. Dieser kann auch Grundlage für die Einführung eines Stadtteilblättchens sein. Neben grundlegenden Informationen zum Prozess der Umsetzung sind Informationsmaterialien regelmäßig als Einlegeblättchen zum Flyer und/oder als Ausgabe eines Stadtteilblättchens zu aktualisieren. Ansprechpartner und aktuelle Veranstaltungen sollen über dieses Medium bekannt gegeben werden. Darüber hinaus können Best-Practice-Beispiele als Ergebnisse der Rahmenplanfortschreibung aufgezeigt sowie geplante Maßnahmen vorgestellt werden. Die Marke „Süd saniert“ bleibt aktiv und kann ein Stadtteilmarketing vorantreiben.
Einsparpotenziale	
Kostenschätzung	
Finanzierung/ Fördermöglichkeiten	Im Rahmen des Sanierungsmanagements
Akteure	Sanierungsmanagement, Stadtverwaltung (Bereich Stadtvermessung und Stadterneuerung 4-16: Abteilungen: Stadterneuerung 4-162, Klimaschutzbüro 4-164), Bürgerinnen und Bürger   lokale Akteure Handlungsansätze
Handlungsansätze	Öffentlichkeitsarbeit (Homepage und Presseartikel). „Stadtteilmarketing“ - Etablierung der Marke „Süd saniert“ in der Öffentlichkeit, Netzwerke erweitern, Organisation, Vor- und Nachbereitung von Informationsveranstaltungen, Durchführung und Nachbereitung von Informationsveranstaltungen
Risiken und Hemmnisse in der Umsetzung	



**(I.3) Mitmachkampagne zur Eigentümeraktivierung und Netzwerkbildung**

Ziele	Motivation und Stärkung der Mitwirkungsbereitschaft von Eigentümerinnen und Eigentümern zur Umsetzung des Handlungsprogramms und Maßnahmenkatalogs des Rahmenplans der städtebaulichen Sanierungsmaßnahme „Ludwigshafen Süd“.		
Priorität	<b>hoch</b>	mittel	niedrig
Umsetzungszeitraum	<b>kurzfristig</b>	mittelfristig	langfristig
Zielgruppe	Wohnungseigentümergeinschaften, Eigentümerinnen und Eigentümer   Geschäftsinhaberinnen und -inhaber, Mieterinnen und Mieter, öffentliche Einrichtungen, Lehrerinnen und Lehrer, Schülerinnen und Schüler, Wohnungsbaugesellschaften, Akteure im Gebiet		
Projektbeschreibung	<p>Organisation einer Kampagne zur Aktivierung von Eigentümerinnen und Eigentümern sowie Bildung von Netzwerken für die Umsetzung der Maßnahmen aus dem Rahmenplan .</p> <p>Aktivierung von Eigentümerinnen und Eigentümern mittels folgender Aktionen:</p> <p>Anschreiben der Eigentümerinnen und Eigentümer sowie Haus-zu-Haus-Begehung</p> <p>Begleitung und Verlinkung auf der Internetseite der Stadt und auf der Homepage „Süd saniert“</p> <p>Etablierung der Marke „Süd saniert“ in der Öffentlichkeit</p> <p>Persönliche Ansprache potentieller Netzwerkpartner</p> <p>Vorträge vor Netzwerkorganisationen (z. B. Eigentümerverbände, Wohnungseigentümergeinschaften)</p> <p>Informationsveranstaltungen für Eigentümerinnen und Eigentümer</p>		
Einsparpotenziale			
Kostenschätzung			
Finanzierung/ Fördermöglichkeiten	Im Rahmen des Sanierungsmanagements		
Akteure	Sanierungsmanagement, Eigentümerinnen und Eigentümer		
Handlungsansätze	<p>Öffentlichkeitsarbeit (Homepage und Presseartikel)</p> <p>„Stadtteilmarketing“ - Etablierung der Marke „Süd saniert“ in der Öffentlichkeit</p> <p>Netzwerke erweitern</p> <p>Organisation, Vor- und Nachbereitung von Informationsveranstaltungen</p>		
Risiken und Hemmnisse in der Umsetzung			

**(I.4) Beratung bei der Umsetzung von Dach- und Fassadenbegrünung**

Ziele	Aufwertung der Aufenthaltsqualität und des Stadtbildes, Verbesserung des Mikroklimas im Gebiet: Kühlungseffekte und Entlastungswirkung, Abmilderung von Temperaturspitzen, Schaffung von Regenwasserrückhalteflächen, Isolierung von Gebäuden, Reduzierung der Sonneneinstrahlung und Verringerung des Aufheizens von Gebäuden		
Priorität	<b>hoch</b>	mittel	niedrig
Umsetzungszeitraum	<b>kurzfristig</b>	mittelfristig	langfristig
Zielgruppe	Eigentümerinnen und Eigentümer, Mieterinnen und Mieter, Wohnungsbaugesellschaften, Wohnungseigentümergeinschaften, lokale Akteure		
Projektbeschreibung	Im „Ludwigshafen Süd“ sollen Dach- und Fassadenbegrünungen bei Wohngebäuden/Wohn- und Geschäftsgebäuden initiiert und umgesetzt werden. Die Umsetzung und Durchführung von Fassaden- und Dachbegrünungen soll insbesondere im Rahmen von Sanierungen und bei der Errichtung von Photovoltaikanlagen auf Dächern oder der Umgestaltung der Innenhöfe erfolgen. Vor der Umsetzung der Dachbegrünung muss eine Überprüfung und Auswahl der Variante (intensive oder extensive Begrünung) entsprechend der Gebäudestatik erfolgen. Bei Fassadenbegrünungen ist die Pflanzenauswahl, welche sich nach den Standortbedingungen und der Beschaffenheit der zu begrünenden Fläche (Ausrichtung, Lichtverhältnisse, Höhe) richtet, ein wichtiges Kriterium. Die Umsetzung soll unter Beachtung städtebaulicher, denkmalrechtlicher und ortsbildprägender Gegebenheiten erfolgen. Die Festsetzungen der verbindlichen Bauleitplanung sollen die Umsetzung begünstigen.		
Einsparpotenziale	CO <sub>2</sub> -Ausstoß, Primärenergieeinsparung		
Kostenschätzung	Beratungsleistungen im Rahmen des Sanierungsmanagements Kosten bei der Umsetzung: abhängig von den vorgesehenen Einzelmaßnahmen zur Sanierung des Objektes		
Finanzierung/ Fördermöglichkeiten	KfW-Förderprogramm „Energieeffizient Sanieren“ (151/152) Städtebauförderung Erhöhte steuerliche Abschreibung für Eigentümerinnen und Eigentümer bei Durchführung von Sanierungsmaßnahmen im förmlich festgesetzten Sanierungsgebiet gemäß §§ 7h, 10f EStG		
Akteure	Sanierungsmanagement, Stadtverwaltung (Bereich Stadtplanung 4-12: Abteilung Geschäftsstelle, Bauleitplanung, Denkmal 4-121   Bereich Wirtschaftsbetrieb Ludwigshafen 4-2: Abteilung Grünflächen und Friedhöfe 4-21   Bereich Stadtvermessung und Stadterneuerung 4-16: Abteilung Stadterneuerung 4-162, Klimaschutzbüro 4-164, Bereich Gebäudemanagement 4-13: Abteilung Technische Ausstattung 4-133) Eigentümerinnen und Eigentümer, Wohnungseigentümergeinschaften, Wohnungsbaugesellschaften		
Handlungsansätze	Initiative Beratung und Öffentlichkeitsarbeit durch das Energetische Sanierungsmanagement, Überprüfung baurechtlicher und städtebaulicher Voraussetzungen (Denkmalschutz, Baurecht, Städtebau etc.) Nutzung von Vorgaben: z.B. Technisches Regelwerk „Richtlinien für die Planung, Ausführung und Pflege von Fassadenbegrünungen“ (Forschungsgesellschaft Landschaftsentwicklung Landschaftsbau e.V.(FLL)) Überprüfung der Standortbedingungen und Beschaffenheit in Kooperation mit dem Bereich Grünflächen und Friedhöfe (4-21) der Stadt Auswahl der Pflanzenart(-en)		
Risiken und Hemmnisse in der Umsetzung	Gebäudestatik ist nicht geeignet für Dachbegrünungen, Denkmalschutz und Denkmalpflege, fehlende Motivation der Eigentümerinnen und Eigentümer zur Umsetzung der Begrünung		

## 7.1.2. Städtebauliche Planung

(II.1) Energetische Bauleitplanung	
Ziele	Nachhaltige und klimaangepasste Stadtentwicklung, Optimierung des Bauleitplanungsprozesses, Energetische Optimierung der Planung
Priorität	hoch <b>mittel</b> niedrig
Umsetzungszeitraum	kurzfristig <b>mittelfristig</b> langfristig
Zielgruppe	Stadtverwaltung (Bereich Stadtplanung 4-12: Abteilung Geschäftsstelle, Bauleitplanung, Denkmal 4-121), Ingenieurinnen und Ingenieure, Fachplanerinnen und Fachplaner, Investoren
Projektbeschreibung	Im Zuge einer nachhaltigen und klimaangepassten Stadtentwicklung ist die Bauleitplanung entsprechend energetisch sowie hinsichtlich der Anpassung an die Klimafolgen (z.B. Starkregenereignisse, Versickerungen) zu optimieren. Hierzu können Festsetzungen hinsichtlich der städtebaulichen Kompaktheit, der städtebaulichen Ausrichtung beziehungsweise der Orientierung der Baukörper sowie der Integration von relevanten Aspekten von energetischen Versorgungseinrichtungen getroffen werden. Weitere Festsetzungsmöglichkeiten bestehen bei der Aufstellung eines Pflanzenauswahlkataloges nach ökologischen und verschattungsrelevanten Aspekten sowie bei dem Neubau von Gebäuden (KfW Energiesparhaus).
Einsparpotenziale	CO <sub>2</sub> -Ausstoß Primärenergieeinsparung
Kostenschätzung	
Finanzierung/ Fördermöglichkeiten	Städtebauförderung
Akteure	Stadtverwaltung (Bereich Stadtplanung 4-12: Abteilung Geschäftsstelle, Bauleitplanung, Denkmal 4-121   Bereich Umwelt 4-15: Abteilung Naturschutz, Landschaftsplanung und Grünflächen 4-152   Bereich Wirtschaftsbetrieb Ludwigshafen 4-2: Abteilungen Grünflächen und Friedhöfe 4-21, Stadtentwässerung und Straßenunterhalt 4-24) Fachplanerinnen und Fachplaner, Ingenieurinnen und Ingenieure
Handlungsansätze	Entwicklung von Zielvorgaben zur energetischen Optimierung der Bauleitplanung und nachhaltigen Stadtentwicklung Aufstellen einer Checkliste zur energieeffizienten Bauleitplanung
Risiken und Hemmnisse in der Umsetzung	Umsetzung der möglichen Festsetzungen im BPlan aufgrund des vorhandenen Gebäudebestands problematisch

### 7.1.3. Vergütung von Sanierungsträgern

#### (III.1) Energetisches Umbaumanagement zur Behebung der Misstände bei Wohngebäuden und im wohnungsnahen Umfeld

Ziele	Motivation und Stärkung der Mitwirkungsbereitschaft von Eigentümerinnen und Eigentümern zur Umsetzung der energetischen Stadtsanierung.
Priorität	<b>hoch</b> mittel niedrig
Umsetzungszeitraum	<b>kurzfristig</b> mittelfristig langfristig
Zielgruppe	Wohnungseigentümergeinschaften, Eigentümerinnen und Eigentümer, Geschäftsinhaberinnen und Geschäftsinhaber, Mieterinnen und Mieter, Wohnungsbaugesellschaften, Akteure im , öffentliche Einrichtungen, Lehrerinnen und Lehrer, Schülerinnen und Schüler, Bürgerinnen und Bürger
Projektbeschreibung	Das Sanierungsmanagements dient der Förderung der Umsetzungsbereitschaft bei den Zielgruppen zur energetischen Stadtsanierung. Tätigkeitsschwerpunkte: <ul style="list-style-type: none"> <li>• Motivation der Eigentümerinnen und Eigentümer</li> <li>• Projektkommunikation und Öffentlichkeitsarbeit</li> <li>• Beteiligung der Akteure</li> <li>• Beratung privater Eigentümerinnen und Eigentümer</li> <li>• Erarbeitung eines Sanierungsleitfadens mit Förderfibel</li> <li>• Projektorganisation und Controlling (Erfolgskontrolle)</li> <li>• Unterstützung bei Regenerierung von Fördermitteln</li> <li>• Schnittstelle   Verbindung zum Sanierungsgebiet</li> </ul>
Einsparpotenziale	CO <sub>2</sub> -Ausstoß Primärenergieeinsparung
Kostenschätzung	Kostenschätzung Fördermittel über einen Zeitraum von 3 Jahren. Die Möglichkeit zur Verlängerung über 2 Jahre besteht.
Finanzierung/ Fördermöglichkeiten	Kreditbank für Wiederaufbau (KfW Programm 432 – Energetische Stadtsanierung, Programmteil B): 65 Prozent Förderung der Personal- und Sachkosten des Sanierungsmanagements. 20 Prozent Ko-Finanzierung mittels des Förderprogramms: „Wärmewende im Quartier“ des Ministeriums für Umwelt, Energie, Ernährung Rheinland-Pfalz.
Akteure	Eigentümerinnen und Eigentümer, Wohnungsbaugesellschaften   Wohnungsverwaltungen, Stadtverwaltung (Bereich Stadtvermessung und Stadterneuerung 4-16: Abteilungen Stadterneuerung 4-162, Klimaschutzbüro 4-164), Nutzerinnen und Nutzer
Handlungsansätze	Beschluss der Stadtverordneten für die Durchführung und Beauftragung des Sanierungsmanagements Festlegung des Leistungsbildes und Ausschreibung Beantragung von Fördermitteln bei der KfW, Initiierung des Sanierungsmanagements Beratung zu allgemeinen Fördermöglichkeiten im Sanierungsgebiet - Zuarbeit (Fördermöglichkeiten, erhöhte Abschreibung §§ 7 h, 10f EStG) Einrichtung einer Beratungsstelle in Zusammenarbeit mit dem Bereich Stadtvermessung und Stadterneuerung 4-16: Abteilung Stadterneuerung 4-162 (Sanierungsgebiet, Förderungen)
Risiken und Hemmnisse in der Umsetzung	Fehlendes Interesse und fehlende Umsetzungsbereitschaft von Seiten der Eigentümerinnen und Eigentümer Geringe Teilnehmerzahlen an öffentlichen Veranstaltungen

(III.2) Energetische und gestalterische Beratung zur Sanierung von Wohngebäuden	
Ziele	Energieeinsparung im Bereich Wärme der privaten Haushalte. Energie- und CO <sub>2</sub> -Einsparung. Behebung städtebaulicher und energetischer Missstände an privaten Gebäuden im . Motivation der privaten Eigentümerinnen und Eigentümer zur energetischen Sanierung.
Priorität	<b>hoch</b> mittel niedrig
Umsetzungszeitraum	<b>kurzfristig</b> mittelfristig langfristig
Zielgruppe	Eigentümerinnen und Eigentümer, Bewohnerinnen und Bewohner, Wohneigentumsgemeinschaften
Projektbeschreibung	Der private Gebäudebestand soll im Untersuchungsgebiet durch energetische Sanierungsmaßnahmen optimiert werden. Die Umsetzung setzt eine umfassende Öffentlichkeitsarbeit und Beratung der Eigentümerinnen und Eigentümer voraus. Die Sanierung und Modernisierung der Bausubstanz im privaten Eigentum soll unter Beachtung ortsgerechter Fassadengestaltung und Aufwertung des privaten Wohnumfelds (u.a. Instandsetzung und Begrünung von Garagen) durchgeführt werden.
Einsparpotenziale	Insgesamt sind bei der Realisierung von Sanierungsmaßnahmen im privaten Gebäudebestand (je nach Umfang der Sanierungsmaßnahmen) im folgende Einsparpotenziale vorhanden: Modernisierungspaket 1 (Teilsanierung – konventionell): CO <sub>2</sub> -Ausstoß: Reduktion von rund 2.000 Tonnen pro Jahr, Endenergieeinsparung: Reduktion um 11.700.000 kWh Modernisierungspaket 2 (durchgreifende Sanierung – zukunftsweisend): CO <sub>2</sub> -Ausstoß: Reduktion von rund 3.600 Tonnen pro Jahr, Endenergieeinsparung: Reduktion um 19.300.000 kWh
Kostenschätzung	Beratungsleistungen im Rahmen des Sanierungsmanagement, Sanierungskosten: abhängig von den vorgesehenen Einzelmaßnahmen zur Sanierung des Objektes, Grundlage für die Kostenschätzung: DIN 276
Finanzierung/	BAFA: Energieberatung Wohngebäude
Fördermöglichkeiten	KfW-Förderprogramm „Energieeffizient Sanieren“ (151/152) Städtebauförderung Direkte Förderung mit Einzelbewilligung Verbraucherzentrale Energiekarawane Steuerliche Begünstigungen von Gebäuden nach §§ 7h,10f EStG (im förmlich festgesetzten Sanierungsgebiet).
Akteure	Sanierungsmanagement, Eigentümerinnen und Eigentümer   lokale Akteure Stadtverwaltung (Bereich Stadtvermessung und Stadterneuerung 4-16: Abteilungen Stadterneuerung 4-162, Klimaschutzbüro 4-164) Verbraucherzentrale Energieberater der Region
Handlungsansätze	Aktivierung und Beratung von Eigentümerinnen und Eigentümern durch das Sanierungsmanagements Initiierung, Einrichtung und Betreuung einer Beratungsstelle für Eigentümerinnen und Eigentümer im in Zusammenarbeit mit Akteuren Koordination der Umsetzung der zu realisierenden Maßnahmen, Projektüberwachung Einrichtung eines umfassenden Bürgerinformationsangebotes (Vor-Ort und digital) – jeweils öffentlichkeitswirksame Berichte über die Fortschritte bzgl. der privaten Gebäudesanierungen
Risiken und Hemmnisse in der Umsetzung	Fehlende Bereitschaft zur energetischen Sanierung der Eigentümerinnen und Eigentümer Investitionskosten Wirtschaftlichkeit / fehlende Warmmietenneutralität

**(III.3) Beratung zur direkten und indirekten Förderung privater Sanierungsmaßnahmen im „Ludwigshafen Süd“**

Ziele	Förderung privater Modernisierungs- und Instandsetzungsmaßnahmen mit erhöhter steuerlicher Abschreibung (§ 7h EStG) im förmlich festgesetzten Sanierungsgebiet und Stadtumbaufördermittel. Erhöhung der Sanierungsquote im		
Priorität	<b>hoch</b>	mittel	niedrig
Umsetzungszeitraum	<b>kurzfristig</b>	mittelfristig	langfristig
Zielgruppe	Stadt Ludwigshafen am Rhein, Stadtverwaltung, Eigentümerinnen und Eigentümer, Mieterinnen und Mieter, Wohnungsbaugesellschaften, Wohnungseigentümergeinschaften, lokale Akteure		
Projektbeschreibung	Zur Reduzierung des Sanierungsstaus im Gebiet sowie zur Minderung der städtebaulichen Missstände sollen finanzielle Anreize für die Förderung der privaten Sanierung bestehen, um die Sanierungsquote zu erhöhen. Aufgrund der Überschneidung zwischen dem Stadtumbaugebiet „Ludwigshafen Innenstadt“ und dem Sanierungsgebiet „Ludwigshafen Süd“ besteht in diesem Bereich für die Eigentümerinnen und Eigentümer die Möglichkeit, einen Modernisierungszuschuss sowie die erhöhte steuerliche Abschreibung gem. §§ 7h, 10f EStG zu beantragen.		
Einsparpotenziale			
Kostenschätzung			
Finanzierung/ Fördermöglichkeiten	Städtebauförderung, KfW 432 Sanierungsmanagement		
Akteure	Bereich 4-16 und 4-162 Stadtverwaltung Betroffene / Eigentümerinnen und Eigentümer / öffentliche Aufgabenträgerinnen und -träger		
Handlungsansätze	Förderung privater Modernisierungs- und Instandsetzungsmaßnahmen Abschließen von Modernisierungs- und Instandsetzungsvereinbarungen zwischen der Stadt und den Eigentümerinnen und Eigentümern Ausstellung von Bescheinigungen gemäß §§ 7h, 10f Einkommenssteuergesetz (ESTG) durch die Stadterneuerung		
Risiken und Hemmnisse in der Umsetzung	Fehlende Mitwirkungsbereitschaft der Eigentümerinnen und Eigentümer im Gebiet		

#### (III.4) Unterstützung bei der Umgestaltung privater Frei- und Grünflächen (Gärten, Innenhof- und Dachbereiche)

Ziele	Unterstützung bei der Umsetzung von Begrünung und teilweiser Entsiegelung der Blockinnenhofbereiche zur Nutzung als grüner Aufenthalts-   Begegnungsraum, zur Erhöhung der Aufenthaltsqualität, zur Aufwertung der wohnungsnahen Grün- und Freiflächensituation sowie zur begrünten „Unterbringung“ des ruhenden Verkehrs. Anpassung an die Folgen des Klimawandels durch entsprechende Umgestaltung der Grün- und Freiflächen		
Priorität	<b>hoch</b>	mittel	niedrig
Umsetzungszeitraum	kurzfristig	<b>mittelfristig</b>	langfristig
Zielgruppe	Eigentümerinnen und Eigentümer, Wohnungsbaugesellschaften, Wohnungseigentümergeinschaften		
Projektbeschreibung	<p>In den Blockinnenbereichen besteht aufgrund der hohen Bebauungsdichte, des hohen Versiegelungsgrades sowie fehlender privater Grünflächen Handlungsbedarf. Die Blockinnen- sowie die Dachbereiche sollen als „Klimaoasen“ nutzbar gemacht werden. Hierzu sollen die Zielgruppen motiviert werden, einen Beitrag zur Klimaanpassung und zur Aufwertung des Gebiets zu leisten.</p> <p>Private Maßnahmen könnten sein:</p> <p>Pflege, Schutz und Aufwertung privater Grün- und Freiflächen im Blockinnenbereich</p> <p>Urbane Gartenbau („Urban Gardening“), Anlegen von Mietergärten, Hochbeeten</p> <p>Begrünung von Garagen und Garagendächern (im Rahmen von Sanierungen)</p> <p>Teilweise Entsiegelung (möglich bei platzsparender Bündelung des ruhenden Verkehrs)</p> <p>Platzsparende Mehrparksysteme im Blockinnenbereich, um mehr Platz für Frei- und Grünflächen zu schaffen.</p>		
Einsparpotenziale	CO <sub>2</sub> -Einsparung: Bindung von CO <sub>2</sub> durch weitere Grünstrukturen im Gebiet		
Kostenschätzung			
Finanzierung/	Städtebauförderung		
Fördermöglichkeiten	Erhöhtesteuerliche Abschreibung für Eigentümerinnen und Eigentümer bei Durchführung von Sanierungsmaßnahmen im förmlich festgesetzten Sanierungsgebiet gemäß §§ 7h, 10f EStG		
Akteure	Sanierungsmanagement, Stadtverwaltung (Bereich Stadtvermessung und Stadterneuerung 4-16: Abteilungen Stadterneuerung 4-162, Klimaschutzbüro 4-164   Bereich Wirtschaftsbetrieb Ludwigshafen 4-2: Abteilungen Grünflächen und Friedhöfe 4-15) Eigentümerinnen und Eigentümer, Wohnungsbaugesellschaften, Wohnungseigentümergeinschaften		
Handlungsansätze	<p>Identifizierung geeigneter Maßnahmen im jeweiligen Hofbereich</p> <p>Initiierung von Initiativen „Urban Gardening“</p> <p>Beratung im Rahmen von Sanierungen</p> <p>Grün- und Freiraumkonzepte entwickeln</p>		
Risiken und Hemmnisse in der Umsetzung	Nutzungskonkurrenzen, fehlende Investitionsbereitschaft, Uneinigkeit in Eigentümergeinschaften (vielfältiges Meinungsbild, individuelle Prioritäten) bezüglich der konkreten Nutzung und Umsetzung		

7.1.4. Ordnungsmaßnahmen

**(IV.1) Pilotprojekt Umgestaltung Blockinnenbereiche (Parkdeck, Dachgarten, Urban Gardening)**

Ziele	Pilotprojekt zur Bündelung des ruhenden Verkehrs der Anwohner in niveaugleicher begrünten Parkgarage im Blockinnenbereich, Begrünung (Dachgarten, Urban Gardening) und fußläufige Erschließung des Daches der Parkgarage, Teilweise Entsiegelung des Blockinnenhofbereichs zur Nutzung als grüner und qualitativ hochwertiger Aufenthalts-   Begegnungsraum, Anpassung an die Folgen des Klimawandels durch entsprechende Umgestaltung der privaten Freiflächen im Gebiet		
Priorität	<b>hoch</b>	mittel	niedrig
Umsetzungszeitraum	kurzfristig	<b>mittelfristig</b>	langfristig
Zielgruppe	Eigentümerinnen und Eigentümer, Wohnungsbaugesellschaften, Wohnungseigentümergeinschaften		
Projektbeschreibung	<p>Pilotprojekt zur Neuordnung des ruhenden Verkehrs der Anwohner und zur teilweisen Entsiegelung sowie Begrünung und Aufwertung der privaten Blockinnenbereiche sind Umgestaltungsmaßnahme in den Blockinnenbereichen. Im Zuge des Projektes soll der ruhende Verkehr der Bewohner in einem niveaugleichen Parkdeck liegenschaftsübergreifend gebündelt untergebracht werden, sodass die frei werdenden Flächen im Blockinnenbereich und das Dach der Parkgarage in Form einer „Klimaoase“ folgendermaßen eine Aufwertung erfahren:</p> <p>Fassadenbegrünung der Parkgarage</p> <p>Begrünung der entsiegelten privaten Freiflächen sowie des Parkgaragendaches in Form von Urban Gardening, Hochbeeten und Mietergärten</p> <p>Fußläufige Erschließung des Garagendaches   privaten Freiflächen</p> <p>Schaffung von kleinräumigen Begegnungsmöglichkeiten für die Anwohner</p> <p>Dieser Beitrag zur lokalen Klimaanpassung sowie Aufwertung, der mittels privater Maßnahmen der Mieter/ Eigentümer(Gemeinschaften) erfolgt, kann bei erfolgreicher Umsetzung auf andere private Innenhofbereiche im übertragen werden. Das Potential dafür ist in weiteren Blockinnenbereichen im vorhanden.</p>		
Einsparpotenziale	CO <sub>2</sub> -Einsparung: Bindung von CO <sub>2</sub> durch weitere Grünstrukturen im		
Kostenschätzung			
Finanzierung/ Fördermöglichkeiten	Erhöhte steuerliche Abschreibung für Eigentümerinnen und Eigentümer bei Durchführung von Sanierungsmaßnahmen im förmlich festgesetzten Sanierungsgebiet gemäß §§ 7h, 10f EStG		
Akteure	Sanierungsmanagement, Stadtverwaltung (Bereich Stadtvermessung und Stadterneuerung 4-16: Abteilungen Stadterneuerung 4-162, Klimaschutzbüro 4-164   Bereich Wirtschaftsbetrieb Ludwigshafen 4-2: Abteilungen Grünflächen und Friedhöfe 4-21)		
Handlungsansätze	<p>Eigentümerinnen und Eigentümer, Wohnungsbaugesellschaften, Wohnungseigentümergeinschaften</p> <p>Identifizierung geeigneter Maßnahmen im Blockinnenbereich</p> <p>Initiierung von Initiativen „Urban Gardening“</p> <p>Beratung im Rahmen von Sanierungen</p> <p>Grün- und Freiraumkonzepte entwickeln</p>		
Risiken und Hemmnisse in der Umsetzung	Nutzungskonkurrenzen, fehlende Investitionsbereitschaft, Uneinigkeit in Eigentümergemeinschaften (vielfältiges Meinungsbild, individuelle Prioritäten) bezüglich der konkreten Nutzung und Umsetzung		



### 7.1.5. Herstellung und Änderung von Erschließungsanlagen

(V.1) Grünvernetzung und grüne Achsen im und zum Rhein	
Ziele	Schaffung von Sichtachsen und Blickbeziehungen im und zum Rhein, Anpassung an die Folgen des Klimawandels durch Förderung der Luftzirkulation und Versickerung im , Verbesserung der Wegeverbindungen zu den Naherholungsräumen
Priorität	<b>hoch</b> mittel niedrig
Umsetzungszeitraum	kurzfristig <b>mittelfristig</b> langfristig
Zielgruppe	Bürgerinnen und Bürger, lokale Akteure, Nutzerinnen und Nutzer im
Projektbeschreibung	Eine große Bedeutung für das Untersuchungsgebiet besitzt die Erreichbarkeit der vorhandenen Grünflächen in und um das und in Richtung Rhein für Fußgänger und Radfahrer. Eine attraktive Freiraumvernetzung sowie Grünverbindungen und grüne Achsen im können geschaffen werden durch: Begrünung (z.B. durch Selbstklimmer, Pflanzen mit Rankhilfe) von Laternen, Masten, Ampeln und Straßenschildern Straßenbegleitende Grünelemente z.B. durch Pflanzkübel Fassadenbegrünungen (mit entsprechenden „Pflanzlöchern“) Gestaltung von Straßenschildern (farbliche Signalwirkung, Wegeverbindung zum Rhein und in Richtung Parkinsel)
Einsparpotenziale	
Kostenschätzung	
Finanzierung/ Fördermöglichkeiten	Städtebauförderung
Akteure	Sanierungsmanagement, Stadtverwaltung (Bereich Stadtplanung 4-12: Abteilung Geschäftsstelle, Bauleitplanung, Denkmal 4-121   Bereich Stadtvermessung und Stadterneuerung 4-16: Abteilungen Stadterneuerung 4-162, Klimaschutzbüro 4-164   Bereich Wirtschaftsbetrieb Ludwigshafen 4-2: Abteilung Grünflächen und Friedhöfe 4-21) Bürgerinnen und Bürger
Handlungsansätze	Identifizierung geeigneter Maßnahmen Verknüpfung mit Dach- und Fassadenbegrünungen bei Sanierungen Öffentlichkeitsarbeit / Stadtteilmaking „Süd saniert“   „www.sued-saniert.de“
Risiken und Hemmnisse in der Umsetzung	fehlende Investitionsbereitschaft, Beeinträchtigung des Stadtbilds, Akzeptanz der Bevölkerung

**(V.2) Neuordnung und gestalterische Aufwertung öffentlicher Grün- und Freiflächen**

Ziele	Gestalterische Aufwertung der öffentlichen Plätze, Reduzierung von Angsträumen, Schaffung grüner Aufenthalts- und Begegnungsräume, Erhöhung der Aufenthaltsqualität für Jung und Alt, wohnungsnaher Naherholung Aufwertung bestehender Grün- und Freiflächen, Anpassung an die Folgen des Klimawandels durch Versickerungsflächen, Neuanpassung und Optimierung des Parkraums auf bestehenden Flächen (Parkfläche „Wittelsbachstraße“)		
Priorität	hoch	<b>mittel</b>	niedrig
Umsetzungszeitraum	kurzfristig	<b>mittelfristig</b>	langfristig
Zielgruppe	Bürgerinnen und Bürger, lokale Akteure, Nutzerinnen und Nutzer		
Projektbeschreibung	Die öffentlichen Grün- und Freiflächen im „Ludwigshafen Süd“ sollen eine Verbesserung der klimatisch-lufthygienischen Belastungen durch Filterung und Festsetzung von Schadstoffen und Stäuben sowie Abkühlung der Lufttemperaturen schaffen. Hierzu sollen die vorhandenen Plätze sowie Grün- und Freiflächen neu geordnet und gestalterisch aufgewertet werden. Die vorhandenen Grünstrukturen sind zum Teil umzugestalten und neu zu bepflanzen. Die Wegeverbindungen und Platzbereiche sind aufzuwerten. Beim „Wittelsbachplatz“ ist insbesondere zu prüfen, ob die Grünfläche durch eine geänderte Verkehrsführung (Schließen der Umfahrt) erweitert werden kann. Der „Schützenplatz“ ist funktional überlastet. Eine Untersuchung des Platzes und ggf. eine Konzeption als „Shared Space“ ist zu prüfen. Die Aufwertung, Neuordnung, Umgestaltung und Begrünung der Plätze tragen zur Steigerung der ökologischen Qualität, der Vielfalt und des Wohnwerts bei.		
Einsparpotenziale	CO <sub>2</sub> -Ausstoß Primärenergieeinsparung		
Kostenschätzung	Beratungsleistungen im Rahmen des Sanierungsmanagement, Kosten bei der Umsetzung: abhängig von den vorgesehenen Einzelmaßnahmen zur Sanierung des Objektes		
Finanzierung/ Fördermöglichkeiten	Städtebauförderung		
Akteure	Sanierungsmanagement, Stadtverwaltung (Bereich Stadtplanung 4-12: Abteilungen Verkehrsplanung 4-123, Städtebauliche Planung Süd 4-124   Bereich Stadtvermessung und Stadterneuerung 4-16: Abteilung Stadterneuerung 4-162   Bereich Wirtschaftsbetrieb Ludwigshafen 4-2: Abteilung Grünflächen und Friedhöfe 4-21) Landschaftsplanerinnen und -planer sowie Gartenbauingenieurinnen und -ingenieure		
Handlungsansätze	Untersuchungen zu Freiraum- und Begrünungskonzepten („Wittelsbachplatz“, Schützenplatz, Fläche nördlich des „Bürgermeister-Krafft-Platzes“) Bürgerworkshops oder Umfragen auf der Homepage „www.sued-saniert.de“ Neuordnung und Neustrukturierung der Grünflächen Gestalterische Aufwertung der Grünflächen Bewirtschaftung der Flächen Evaluierung		
Risiken und Hemmnisse in der Umsetzung	Zielkonflikte (Naturschutz, Nutzung), fehlende Finanzierung, unterschiedliche Ansprüche an die Grün- und Freiflächen		

### 7.1.6. Baumaßnahmen

#### Modernisierung und Instandsetzung

(VI.1) (Mustersanierung eines Mehrfamilienhauses (Baujahr vor 1948))	
Ziele	Leuchtturmprojekt zur Reduzierung des Sanierungsstaus. Berücksichtigung der unterschiedlichen Anforderungen durch Gebäudetyp und Baujahr an die energetische Sanierung. Motivation der Eigentümerinnen und Eigentümer durch beispielhaftes Aufzeigen von energetischer Bedarfsminimierung und Effizienzsteigerung.
Priorität	<b>hoch</b> mittel niedrig
Umsetzungszeitraum	kurzfristig <b>mittelfristig</b> langfristig
Zielgruppe	Eigentümerinnen und Eigentümer, Mieterinnen und Mieter, Wohnungsbaugesellschaften, Wohnungseigentümergeinschaften, lokale Akteure
Projektbeschreibung	Im „Ludwigshafen Süd“ soll eine Mustersanierung eines bestehenden Mehrfamilienhauses mit Baujahr vor 1948 als Leuchtturmprojekt durchgeführt werden, um die Möglichkeiten der Sanierung (Teilsanierung – „konventionell“   durchgreifende Sanierung – „zukunftsweisend“) und die resultierenden energetischen Einsparpotenziale aufzuzeigen. Interessierte, Eigentümerinnen und Eigentümer sowie lokale Akteure können sich über die Vorbereitung, die Durchführung sowie die Kosten und ggf. Fördermöglichkeiten vor Ort informieren und das Ergebnis der Sanierung besichtigen. Dies soll u.a. die Motivation der Eigentümerinnen und Eigentümer sowie der lokalen Akteure zur Durchführung von weiteren Sanierungsmaßnahmen steigern. Durch die Wahl eines repräsentativen Gebäudes kann im Rahmen der Mustersanierung auf bestimmte Spezifika hinsichtlich der Gebäudetechnik und der Bausubstanz hingewiesen und diese dokumentiert werden (Lerneffekt für weitere Sanierungsmaßnahmen).
Einsparpotenziale	Modernisierungspaket 1 „konventionell“: Einsparpotenzial Endenergiebedarf: 51 Prozent Modernisierungspaket 2 „zukunftsweisend“: Einsparpotenzial Endenergiebedarf 81 Prozent
Kostenschätzung	Beratungsleistungen im Rahmen des Sanierungsmanagement, Sanierungskosten: abhängig von den vorgesehenen Einzelmaßnahmen zur Sanierung des Objektes, Grundlage für die Kostenschätzung: DIN 276
Finanzierung/ Fördermöglichkeiten	KfW-Förderprogramm „Energieeffizient Sanieren“ (151/152), Städtebauförderung, Erhöhte steuerliche Abschreibung für Eigentümerinnen und Eigentümer bei Durchführung von Sanierungsmaßnahmen im förmlich festgesetzten Sanierungsgebiet gemäß §§ 7h, 10f EStG.
Akteure	Sanierungsmanagement, Stadtverwaltung (Bereich Stadtvermessung und Stadterneuerung 4-16: Abteilung Stadterneuerung 4-162) Fachplanerinnen und Fachplaner Ingenieurinnen und Ingenieure Eigentümerinnen und Eigentümer
Handlungsansätze	Aktivierung und Beratung von Eigentümerinnen und Eigentümern durch das Sanierungsmanagement Kordinierung der Umsetzung der zu realisierenden Maßnahmen, Projektüberwachung öffentlichkeitswirksame Berichterstattung über den Projektverlauf sowie die Ergebnisse Initiierung und Durchführung von Veranstaltungen zur öffentlichkeitswirksamen Präsentation des Sanierungsergebnisses
Risiken und Hemmnisse in der Umsetzung	Fehlende Bereitschaft zur energetischen Sanierung von Seiten der Eigentümerinnen und Eigentümer Investitionskosten Wirtschaftlichkeit / fehlende Warmmietenneutralität

**(VI.2) Mustersanierung eines Mehrfamilienhauses (Baujahr 1949-1958)**

Ziele	Leuchtturmprojekt zur Reduzierung des Sanierungsstaus im . Berücksichtigung der unterschiedlichen Anforderungen durch Gebäudetyp und Baujahr an die energetische Sanierung. Motivation der Eigentümerinnen und Eigentümer durch beispielhaftes Aufzeigen von energetischer Bedarfsminimierung und Effizienzsteigerung.		
Priorität	<b>hoch</b>	mittel	niedrig
Umsetzungszeitraum	kurzfristig	<b>mittelfristig</b>	langfristig
Zielgruppe	Eigentümerinnen und Eigentümer, Mieterinnen und Mieter, Wohnungsbaugesellschaften, Wohnungseigentümergeinschaften, lokale Akteure		
Projektbeschreibung	Im „Ludwigshafen Süd“ soll eine Mustersanierung eines bestehenden Mehrfamilienhauses mit Baujahr zwischen 1949 und 1958 als Leuchtturmprojekt durchgeführt werden, um die Möglichkeiten der Sanierung (Teilsanierung – „konventionell“   durchgreifende Sanierung – „zukunftsweisend“) und die resultierenden energetischen Einsparpotenziale aufzuzeigen. Interessierte, Eigentümerinnen und Eigentümer sowie lokaler Akteure können sich über die Vorbereitung, die Durchführung sowie die Kosten und ggf. Fördermöglichkeiten vor Ort informieren und das Ergebnis der Sanierung besichtigen. Dies soll u.a. die Motivation der Eigentümerinnen und Eigentümer sowie der lokalen Akteure zur Durchführung von weiteren Sanierungsmaßnahmen steigern. Durch die Wahl eines für das repräsentativen Gebäudes kann im Rahmen der Mustersanierung auf bestimmte Spezifika hinsichtlich der Gebäudetechnik und der Bausubstanz hingewiesen und diese dokumentiert werden (Lerneffekt für weitere Sanierungsmaßnahmen).		
Einsparpotenziale	Modernisierungspaket 1 „konventionell“: Einsparpotenzial Endenergiebedarf: 47 Prozent Modernisierungspaket 2 „zukunftsweisend“: Einsparpotenzial Endenergiebedarf 77 Prozent		
Kostenschätzung	Beratungsleistungen im Rahmen des Sanierungsmanagement Sanierungskosten: abhängig von den vorgesehenen Einzelmaßnahmen zur Sanierung des Objektes Grundlage für die Kostenschätzung: DIN 276		
Finanzierung/ Fördermöglichkeiten	KfW-Förderprogramm „Energieeffizient Sanieren“ (151/152) Städtebauförderung Erhöhte steuerliche Abschreibung für Eigentümerinnen und Eigentümer bei Durchführung von Sanierungsmaßnahmen im förmlich festgesetzten Sanierungsgebiet gemäß §§ 7h, 10f EStG.		
Akteure	Sanierungsmanagement Stadtverwaltung (Bereich Stadtvermessung und Stadterneuerung 4-16: Bereich Stadterneuerung 4-162) Fachplanerinnen und Fachplaner Ingenieurinnen und Ingenieure Eigentümerinnen und Eigentümer		
Handlungsansätze	Aktivierung und Beratung von Eigentümerinnen und Eigentümern durch das Sanierungsmanagement Kordinierung der Umsetzung der zu realisierenden Maßnahmen, Projektüberwachung öffentlichkeitswirksame Berichterstattung über den Projektverlauf sowie die Ergebnisse Initiierung und Durchführung von Veranstaltungen zur öffentlichkeitswirksamen Präsentation des Sanierungsergebnisses		
Risiken und Hemmnisse in der Umsetzung	Fehlende Bereitschaft zur energetischen Sanierung von Seiten der Eigentümerinnen und Eigentümer Investitionskosten Wirtschaftlichkeit / fehlende Warmmietenneutralität		

## 7.2. Kosten und Finanzierung

Die folgende Kosten- und Finanzierungsübersicht zeigt die zusätzlich durch die Rahmenplanfortschreibung entstandenen Kosten. Hierbei wurden Kostenschätzungen sowie die Anzahl der Maßnahmen bei der privaten Modernisierung angenommen, die im weiteren Verlauf zu konkretisieren sind.

Es ist besonders darauf hinzuweisen, da das Sanierungsgebiet innerhalb eines größeren Stadtumbaugebiets liegt, dass die Kostenübersicht sich nur auf das Untersuchungsgebiet bezieht.

Tab. 2. Kostenübersicht der Maßnahmen im Untersuchungsgebiet „Ludwigshafen Süd“

Kostengruppe 1	
Homepage, Flyer, Mitmachkampagne	10.000 Euro
Kostengruppen 2	
Freilegung von Grundstücken (Ordnungsmaßnahmen)	50.000 Euro
Kostengruppen 3	
Förderung privater Modernisierungsmaßnahmen	200.000 Euro
Mittelbedarf pro Jahr	260.000 Euro

### 7.2.1. Städtebauförderung

Die Förderung durch Mittel der Städtebauförderung im Rahmen des Programms „Stadtumbau“ bezieht sich Maßnahmen der private Modernisierung sowie Maßnahmen zur Verbesserung des Wohnumfeldes. Dazu gehören im Rahmen von Gesamtmaßnahmen auch die Instandsetzung und Begrünung von Garagen. Der Fokus liegt auf privaten Modernisierungsmaßnahmen. Die Finanzierung wird komplementiert durch Finanzierung aus Mitteln aus dem KfW Programm 432 sowie der Möglichkeit der erhöhten steuerlichen Abschreibung der Sanierungskosten im Sanierungsgebiet.

## 7.3. Sanierungsgebiet „Ludwigshafen Süd“

### 7.3.1. Gebietserweiterung des Sanierungsgebiets „Ludwigshafen Süd“

Die Untersuchungen im Rahmen dieser Fortschreibung haben ergeben, dass sich am Rande des heute bestehenden Sanierungsgebiet „Ludwigshafen Süd“ zwei Bereiche anschließen, die beide einen hohen Sanierungsbedarf aufweisen.

Das bestehende Sanierungsgebiet „Ludwigshafen Süd“ soll daher um die drei Blöcke, die im Westen des Untersuchungsgebiets liegen erweitert werden. Diese waren bereits im Rahmen der vorbereitenden Untersuchung 2007 untersucht worden und ein Sanierungsbedarf festgestellt worden. Aufgrund der veränderten Programmatik in Bezug auf das Städtebauförderprogramm in „Ludwigshafen Süd“, ist die ehemalige Prioritätensetzung, nach welcher diese Bereiche ausgespart wurden, nicht mehr sinnvoll. Um eine, wie es in den Sanierungszielen beschrieben ist, gesamthafte und Charakter bildende Entwicklung zu ermöglichen, müssen auch diese Bereiche der städtebaulichen Erneuerung unterzogen werden.

Die obengenannten Bereiche im Osten des Untersuchungsgebiets, die sich durch die Nicht-Wohngebäude mit öffentlicher Nutzung auszeichnen, werden nicht aufgenommen. Eine Modernisierung dieser Bereiche ist weiter sinnvoll, allerdings nicht mit der Programmatik und den vorrangigen Zielen der Sanierungsmaßnahme „Ludwigshafen Süd“ zu vereinen.

### 7.3.2. Empfehlung Verfahrensart

### **Bisherige Verfahrensart**

Das Sanierungsgebiet „Ludwigshafen Süd“ wurde am 20. Dezember 2007 förmlich festgelegt. In der Satzung wurde die Durchführung der Sanierungsmaßnahme im vereinfachten Verfahren festgelegt.

„Die Sanierung wird im vereinfachten Verfahren gemäß § 142 Abs. 4 BauGB unter voller Anwendung der sanierungsrechtlichen Veränderungs- und Verfügungssperre (§ 144 Abs. 1 und 2) durchgeführt. Es erfolgt die Eintragung des Sanierungsvermerks im Grundbuch. Ausgleichsbeträge werden nicht erhoben, stattdessen aber Erschließungsbeiträge. Die Anwendung der §§ 152 bis 156 BauGB wird ausgeschlossen. Eine Kaufpreisprüfung erfolgt nicht.“

Bei den Maßnahmen der Erschließung, die bereits im Rahmen des Stadtumbaus gefördert werden, wurde ein Erschließungsbeitrag erhoben.

### **Verfahrensalternativen | Rechtliches | Kriterien**

Die Durchführung einer städtebaulichen Sanierungsmaßnahme nach §142 BauGB erfolgt im sogenannten klassischen bzw. umfassenden Verfahren. Danach kommen die §§152-156 BauGB zur Anwendung. Die Gemeinde kann allerdings auch die Durchführung der städtebaulichen Sanierungsmaßnahmen im vereinfachten Verfahren beschließen. Hierbei entfallen die obengenannten Paragraphen. Ob entsprechende Voraussetzungen für das vereinfachte Verfahren vorliegen, ist anhand einer Abwägung zu prüfen. Die Entscheidung über die Verfahrensart der Sanierung ist abhängig von den Sanierungszielen sowie der zu erwartenden Bodenwertsteigerung.

Die Entscheidung über die Art des Verfahrens liegt bei der Gemeinde. „Nach § 142 Abs. 4 1. Hs. BauGB kommt es entscheidend darauf an, ob die Anwendung der §§152-156a BauGB für die Durchführung der Sanierung nicht erforderlich ist und die Durchführung hierdurch voraussichtlich nicht erschwert wird (vgl. Krautzberger, in: Ernst/Zinkahn/Bielenberg/Krautzberger, BauGB, §142 , Rn 90f).

Grundsätzlich gibt es daher zwei Fälle. Zum einen können durch die geplanten Maßnahmen Bodenwertsteigerungen erwartet werden und die §§152-156 BauGB zur Anwendung kommen und dadurch Ausgleichsbeträge zu erheben sein. Es können zum anderen aber auch keine Bodenwertsteigerungen erwartet werden, wobei die obengenannten Paragraphen nicht erforderlich sind und im Zuge dessen keine Ausgleichsbeträge zu erheben sind.

Es kann von einer Erhöhung der Bodenwerte dann ausgegangen werden, wenn Maßnahmen der öffentlichen Hand, die zu einer Aufwertung eines Gebietes führen, einen Großteil der Sanierungsmaßnahmen ausmachen. Hierzu zählen beispielsweise die Einrichtung von Fußgängerzonen, die Herstellung von öffentlichen Parkierungsmöglichkeiten, die Wiedernutzung von Brachen und die Steigerung der Intensität der Grundstücksnutzung (Veränderung von Art und Maß der baulichen Nutzung).

Keine Bodenwertsteigerung ist dann zu erwarten, wenn der Fokus der Maßnahmen auf dem Bereich der Erhaltung sowie Modernisierung und Instandsetzung von Gebäuden liegt.

### **Gebietsbezogene Betrachtung**

Die allgemeine Zielsetzung der Sanierungsmaßnahme „Ludwigshafen-Süd“ ist insbesondere die Erhaltung und Verbesserung der Wohnfunktion sowie die Aufwertung und Begrünung der Blockinnenbereiche im Gebiet.

Im Folgenden werden die einzelnen Maßnahmen nach ihrer Auswirkung auf die Entwicklung der Bodenpreise abgewogen. Der überwiegende Anteil der geplanten Maßnahmen im Sanierungsgebiet „Ludwigshafen Süd“ besteht aus Maßnahmen der privaten Modernisierung. Die privaten Investitionen werden durch die Gewährung von Zuschüssen bzw. die Ermöglichung erhöhter steuerlicher Abschreibungen gemäß §7h EStG gestützt.

Die wenigen Ordnungsmaßnahmen im öffentlichen Raum dienen der Umgestaltung bzw. Neuordnung von Grünflächen. Diese erfolgen vor dem Hintergrund der notwendigen Verbesserung der Funktionen als Frei- und Grünflächen. Als solche wirken sie revitalisierend auf das Gebiet, wirken sich aber nicht unmittelbar bodenwertsteigernd aus.

Die Ordnungsmaßnahmen im privaten Bereich dienen der Verbesserung des Wohnumfelds und der Funktion des öffentlichen Raums durch die Neuordnung des privaten Anwohnerparkens.

### **Empfehlung**

Da bei den geplanten Maßnahmen die Instandsetzung und Modernisierung im Bestand sowie die Verbesserung der Funktionen im Vordergrund stehen und kein Grunderwerb durch die Kommune vorgesehen sind, ist nicht mit Bodenwertsteigerungen zu rechnen. Es kann daher auf die Anwendung der §§ 152-156 BauGB verzichtet werden und somit das vereinfachte Verfahren zur Anwendung kommen.

Die privaten Maßnahmen werden auf Einzelantrag bezuschusst und können zusammen mit einem steuerlichen Vorteil in Anspruch genommen werden. Durch die hohe Mitwirkungsbereitschaft und die bisher reibungslos abgewickelten Maßnahmen, die in der Mehrzahl durch wirtschaftlich orientierte Eigentümer durchgeführt werden, ist zur Durchführung der Sanierungsmaßnahme das vereinfachte Verfahren geeignet.

Kaufpreisprüfungen bei Veräußerung sollen nicht zur Anwendung kommen. Die erforderliche Eintragung des Sanierungsvermerks im Grundbuch mit daraus folgender sanierungsrechtlicher Veränderungs- und Verfügungssperre nach § 144 Abs. 1 und 2 BauGB bleibt dagegen davon unberührt und soll zur Anwendung kommen.



## 7.4. Sanierungsmanagement

Aus diesem Grund wird die Beantragung und Einrichtung eines energetischen Sanierungsmanagement als „Impulsprojekt“ für die Weiterführung der bereits begonnenen Aktivitäten in der energetischen Stadtsanierung für Wohngebäude und Wohn- und Geschäftsgebäude vorgeschlagen.

Im Rahmen des Sanierungsmanagement sollen die im Rahmenplan genannten Maßnahmen möglichst in die Praxis umgesetzt oder zumindest umsetzungsreif vorbereitet werden. Zur Unterstützung der Umsetzung der Rahmenplanung ist auch ein „Sanierungsmanagement“ förderfähig. Dieses soll auf einer „Beteiligungsebene“ aktiv werden, indem es vorhandene Strukturen und Netzwerke nutzt und weiter ausbaut. Dazu gehören einerseits die Organisation und Betreuung der bestehenden oder zu initiiierenden Arbeits- und Interessensgruppen, wie bspw. die Zusammenarbeit von Stadt, Eigentümerinnen und Eigentümern (auch WEG/Wohnungsbaugesellschaften) und Versorgungsunternehmen (TWL) im Sanierungsgebiet „Ludwigshafen Süd“. Andererseits sollen die lokalen Akteurinnen und Akteure, Eigentümerinnen und Eigentümer, und sonstigen Nutzergruppen fachlich und administrativ begleitet und in den Beteiligungsprozess aktiv eingebunden werden.

Letztlich sind die im Rahmen der Rahmenplanfortschreibung entwickelten Maßnahmen als Einzelmaßnahmen zu realisieren, um die Sanierungsziele zu erreichen.

Zur Förderung von Synergieeffekten wird es u.a. die Aufgabe des energetischen Sanierungsmanagements sein, die Umsetzung von Fassaden- und Dachbegrünungen im Zusammenhang mit energetischen Sanierungen sowie bei der Errichtung von Anlagen zur Gewinnung von erneuerbaren Energien auf Dächern zu verknüpfen. Bei objektübergreifende Lösungen können bei einer potenziell heterogenen Eigentümerstruktur (Wohnungseigentümergeinschaften, Wohnungsbaugesellschaften, private Eigentümer) ebenso weitere objektübergreifende Lösungen bei der Energieversorgung, der Begrünung von Dächern und Fassaden sowie der energetischen Modernisierung durch Bildung von Interessensgemeinschaften unterstützt werden und zu einem Umsetzungserfolg beitragen.

Weitere Synergien bieten sich durch Fassadenbegrünungen mehrerer benachbarter Gebäude, die sich durch die vorliegende Eigentümerstruktur umsetzen lassen würden, und eine städtebauliche Geschlossenheit und optische Vernetzung innerhalb des Gebiets herstellen. Zudem sind private Maßnahmen zur Begrünung und Verbesserungen des Wohnumfeldes in Kombination mit der energetischen Modernisierung insbesondere aus städtebaulicher und klimatischer Perspektive relevant, um eine ganzheitliche bauliche und gestalterische Aufwertung des Gebiets zu erreichen. Eine Unterstützung der Eigentümer mit einem hohen individuellen Beratungsaufwand ist für die Erreichung der städtebaulichen und energetischen Zielsetzungen erforderlich.

Innerhalb des integrierten Handlungsansatzes werden primär folgende Aufgaben vom energetischen Sanierungsmanagement übernommen:

- Planung des Umsetzungsprozesses und Initiierung einzelner Prozessschritte für die übergreifende Zusammenarbeit und Vernetzung wichtiger Akteure
- Koordinierung und Kontrolle von Sanierungsmaßnahmen der Akteure (Projektüberwachung)
- Beratung bei Fragen der Finanzierung und Förderung
- fachliche Unterstützung bei der Vorbereitung, Planung und Umsetzung einzelner Maßnahmen
- Durchführung und Inanspruchnahme (verwaltungs-)interner Informationsveranstaltungen und Schulungen, sowie Aufbau von Netzwerken
- Unterstützung bei der systematischen Erfassung und Auswertung von Daten im Zuge der energetischen Sanierung (Controlling, Evaluierung, Fortschreibung Maßnahmenplanung)
- methodische Beratung bei der Entwicklung konkreter Qualitätsziele, Energieverbrauchs- oder Energieeffizienzstandards und Leitlinien für die energetische Sanierung inkl. Koordination der Eigentümer- und Bürgerinformation und -partizipation
- Aufbau und Pflege einer Förderdatenbank
- Dokumentation, Öffentlichkeitsarbeit, Information (u. a. Betreuung des Internetauftritts der energetischen Stadtsanierung auf den städtischen Seiten)

Für Einzelmaßnahmen ist durch das energetische Sanierungsmanagement zu prüfen, welche aktuellen Förderungen und Konditionen zur Verfügung stehen.

## 7.5. Öffentlichkeitsarbeit

Für den Erfolg der Sanierungsmaßnahme ist eine gute Öffentlichkeitsarbeit von großer Bedeutung. Öffentlichkeitsarbeit bietet die Möglichkeit, Sanierungsfortschritte zu dokumentieren, zu kommunizieren sowie zu initiieren und damit alle Akteure zu aktivieren.

Eine grundlegende wichtige Voraussetzung ist dabei für alle Beteiligten, den Überblick bei der Vielzahl der Projekte und Aktivitäten zu behalten. Für die Sanierungsmaßnahme „Ludwigshafen Süd“ wurde deshalb zu Beginn der Konzeptarbeit ein markantes Logo entworfen, das den Wiedererkennungswert des Gesamtprojektes herstellt. Der Entwurf wurde gemeinsam mit den Beteiligten der Lenkungsrunde (Verwaltungsbereiche, Sanierungsträger etc.) erarbeitet und zieht sich seit dem durch den gesamten Projektverlauf.

Die begonnenen Prozesse bei der Begleitung von bürgerschaftlichem Interesse, wie bspw. durch die direkte Abstimmung mit Eigentümern vor Ort, stellen einen wichtigen inhaltlichen aber auch öffentlichkeitswirksamen Punkt der Öffentlichkeitsarbeit dar. Auf diese Weise sind konkrete Maßnahmen auch für die übrigen Bewohner des Gebiets und der Stadt erlebbar sowie nachvollziehbar und regen dadurch letztlich zum Mitmachen an.

### **Lenkungsgruppen**

Die Konzeptbearbeitung erfolgte im intensiven Austausch mit der Stadt und weiteren wichtigen Akteuren. Es fanden fünf Lenkungsgruppentreffen statt. Hier wurde der Konzeptverlauf rückgekoppelt. Darüber hinaus bildete die Lenkungsgruppe eine Schnittstelle bei der Projekte beteiligter Bereiche der Verwaltung mit den Zielen der Sanierung verknüpft wurden.

### **Bürgerveranstaltungen**

Der Beteiligungsprozess legte den Grundstein für einen intensiven Austausch zwischen Stadtverwaltung und Bewohnern, beziehungsweise Eigentümern oder beteiligten Akteuren. Der Abschluss der Beteiligung erfolgte mit einer Bürgerveranstaltung im Sommer.

### **Weiterführende Öffentlichkeitsbeteiligung**

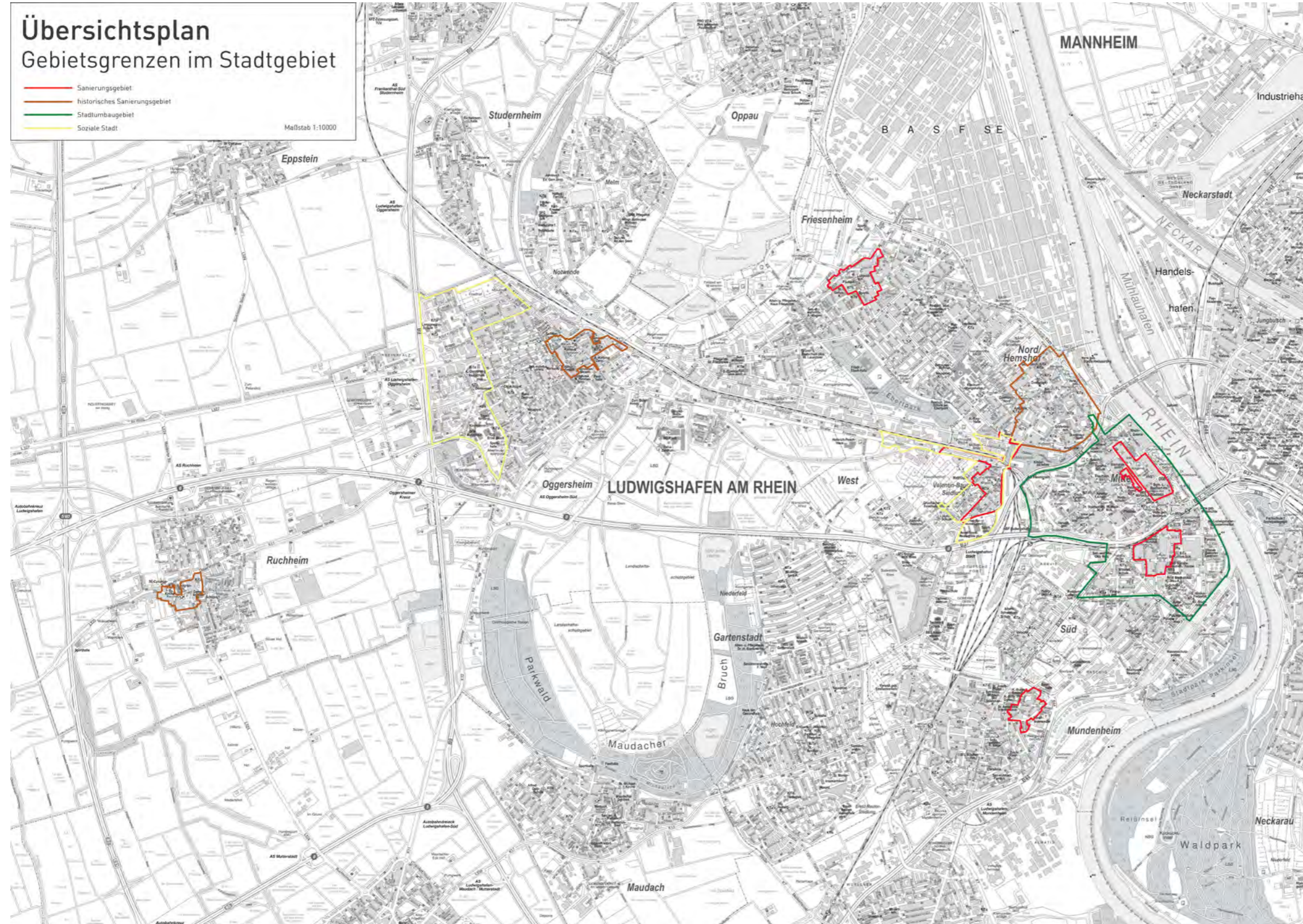
Um die im Konzept erarbeiteten Maßnahmen während ihrer Umsetzung bei der Bevölkerung bekannt zu machen und die nachhaltige Wirkung des partizipativen Prozesses zu steigern, ist eine umfassende Öffentlichkeitsarbeit notwendig. Die meisten Maßnahmen der Sanierungsmaßnahme „Ludwigshafen Süd“ können nur durch den Einsatz der privaten Eigentümer erfolgen. Eine Bildung von Netzwerken ist anzuraten, da diese die Kooperationen zwischen Verwaltung und Eigentümern stärken und festigen.

Neben der Umsetzung der Maßnahmen sowie ihrer öffentlichkeitswirksamen Begleitung wird der Erfolgskontrolle und Evaluierung ein hoher Stellenwert eingeräumt. Dies unterstützt die Sanierungsmaßnahme und fördert die Akzeptanz in der Politik und der breiten Öffentlichkeit. Sie sind zudem ein Mittel zur Aufrechterhaltung der Motivation aller Beteiligten. Ein solches Vorgehen unterstreicht die Erfolgsorientierung.

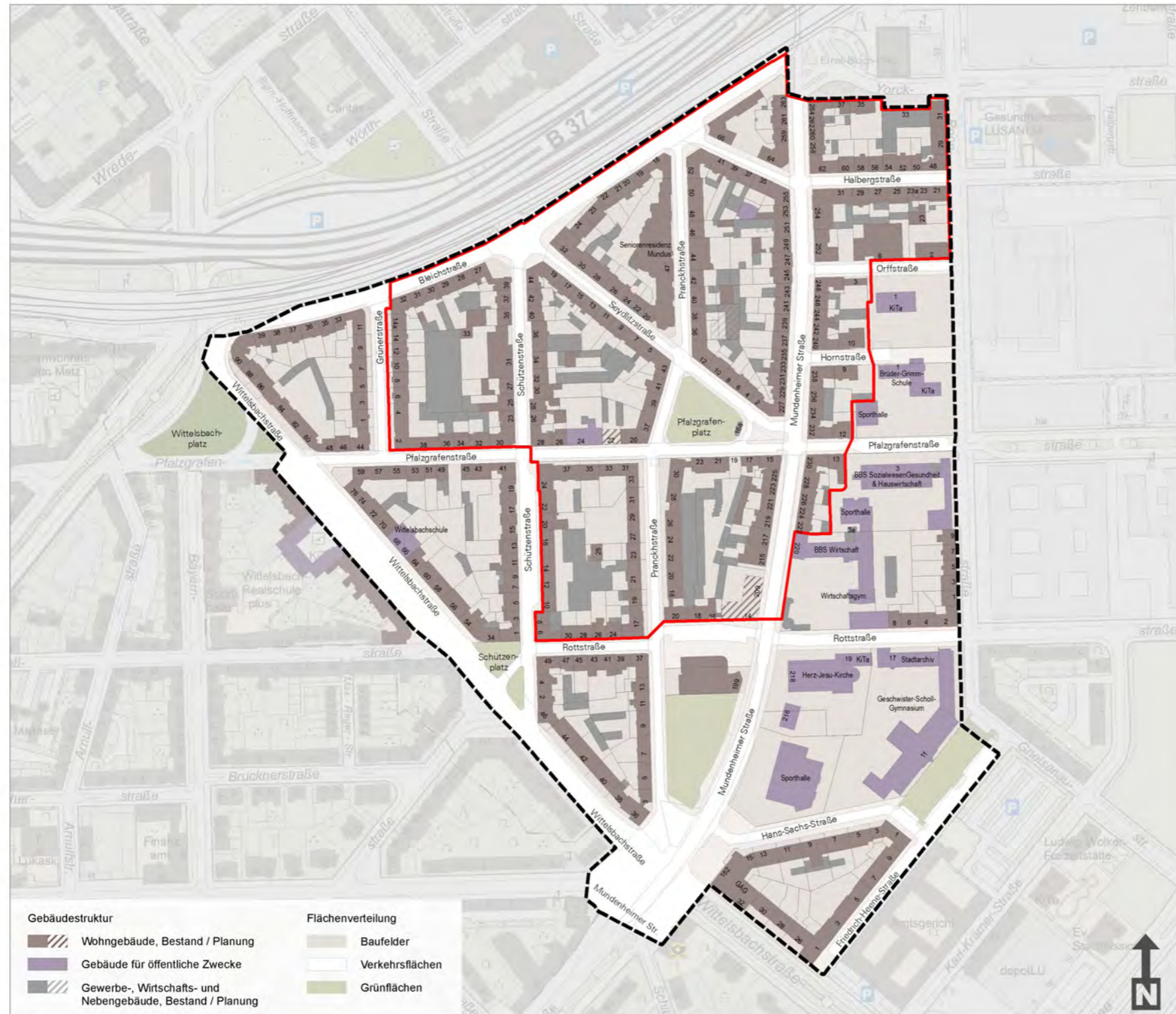
Die Akzeptanz der Öffentlichkeit wird zudem durch positive Impulsprojekte gestärkt. Die beispielhaften Sanierungen von Referenzgebäuden stellen solche beispielhaften Ansätze dar, in denen die möglichen Maßnahmen zur Potenzialausschöpfung umgesetzt werden können.

Die Ergebnisse der Konzeptarbeit und aktuelle Stände zum Fortgang der Umsetzungsbegleitung sollen über kontinuierliche Neuigkeiten und Berichterstattungen gegenüber der Öffentlichkeit erfolgen. Dazu stellen die Internetseiten der Stadt anschauliches und massenwirksames Medium dar.





Anhang 2. Gebietskulisse des Untersuchungsgebiets „Ludwigshafen Süd“



**Ludwigshafen**  
Stadt am Rhein  
Rahmenplanfortschreibung "Ludwigshafen Süd"

UNTERSUCHUNGSGEBIET  
"LUDWIGSHAFEN SÜD"  
BESTANDSANALYSE

PLAN - GEBIETSKULISSE

**Gebietsabgrenzung**

- Gebietskulisse Sanierungsgebiet "Ludwigshafen Süd" (11,6 ha)
- Gebietsabgrenzung Untersuchungsgebiet "Ludwigshafen Süd" (24,2 ha)

Im Auftrag Stadt Ludwigshafen am Rhein  
Bereich Stadtvermessung und Stadterneuerung  
Prof. Dr. Joachim Eduard Alexander  
Rheinuferstraße 9 | 67061 Ludwigshafen  
Tel.: 0621 504-2064  
<http://www.ludwigshafen.de>

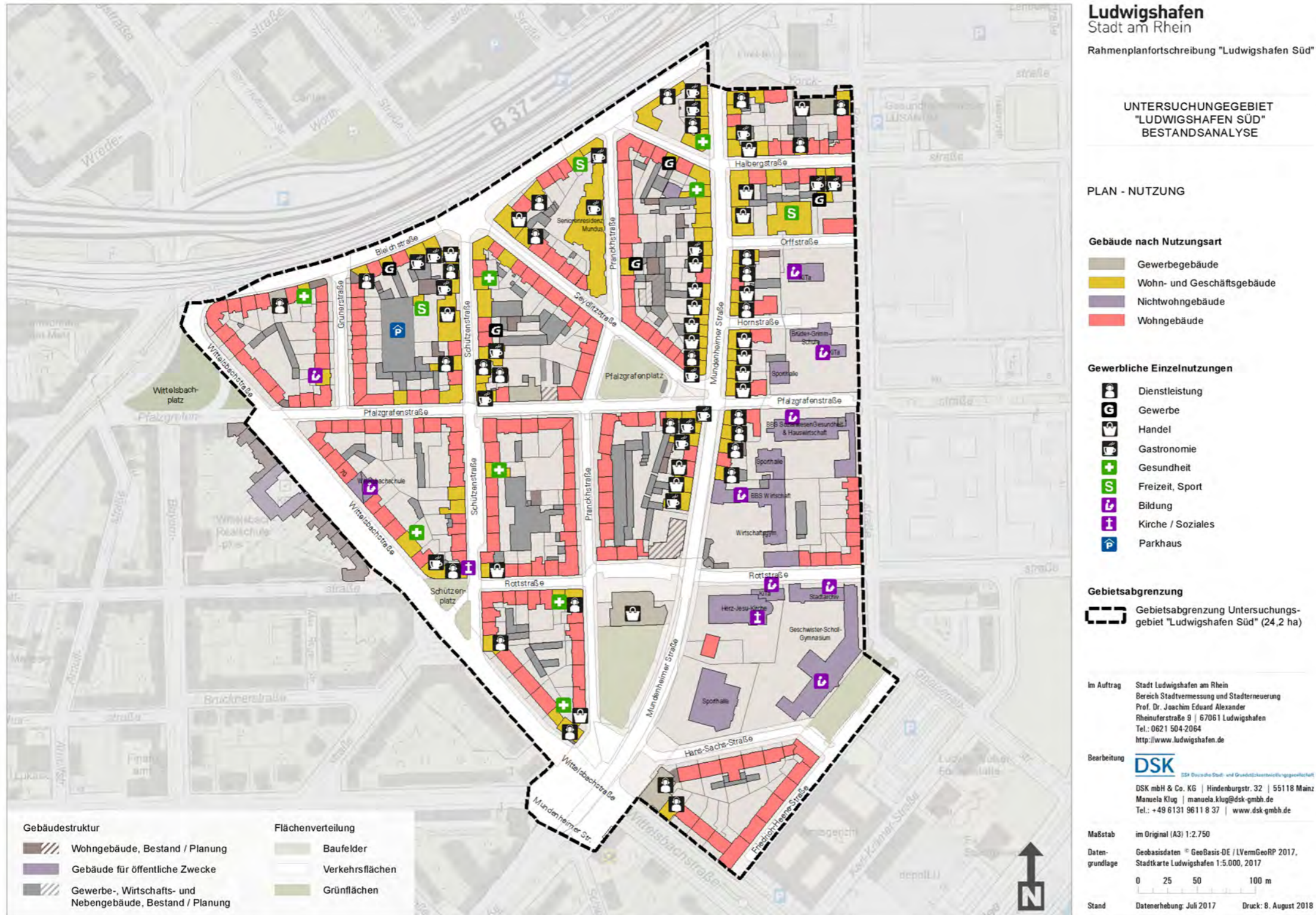
Bearbeitung **DSK**  
DSK Deutsche Stadt- und Grundstücksentwicklungsgesellschaft  
DSK mbH & Co. KG | Hindenburgstr. 32 | 55118 Mainz  
Manuela Klug | [manuela.klug@dsk-gmbh.de](mailto:manuela.klug@dsk-gmbh.de)  
Tel.: +49 6131 9611 837 | [www.dsk-gmbh.de](http://www.dsk-gmbh.de)

Maßstab im Original (A3) 1:2.750

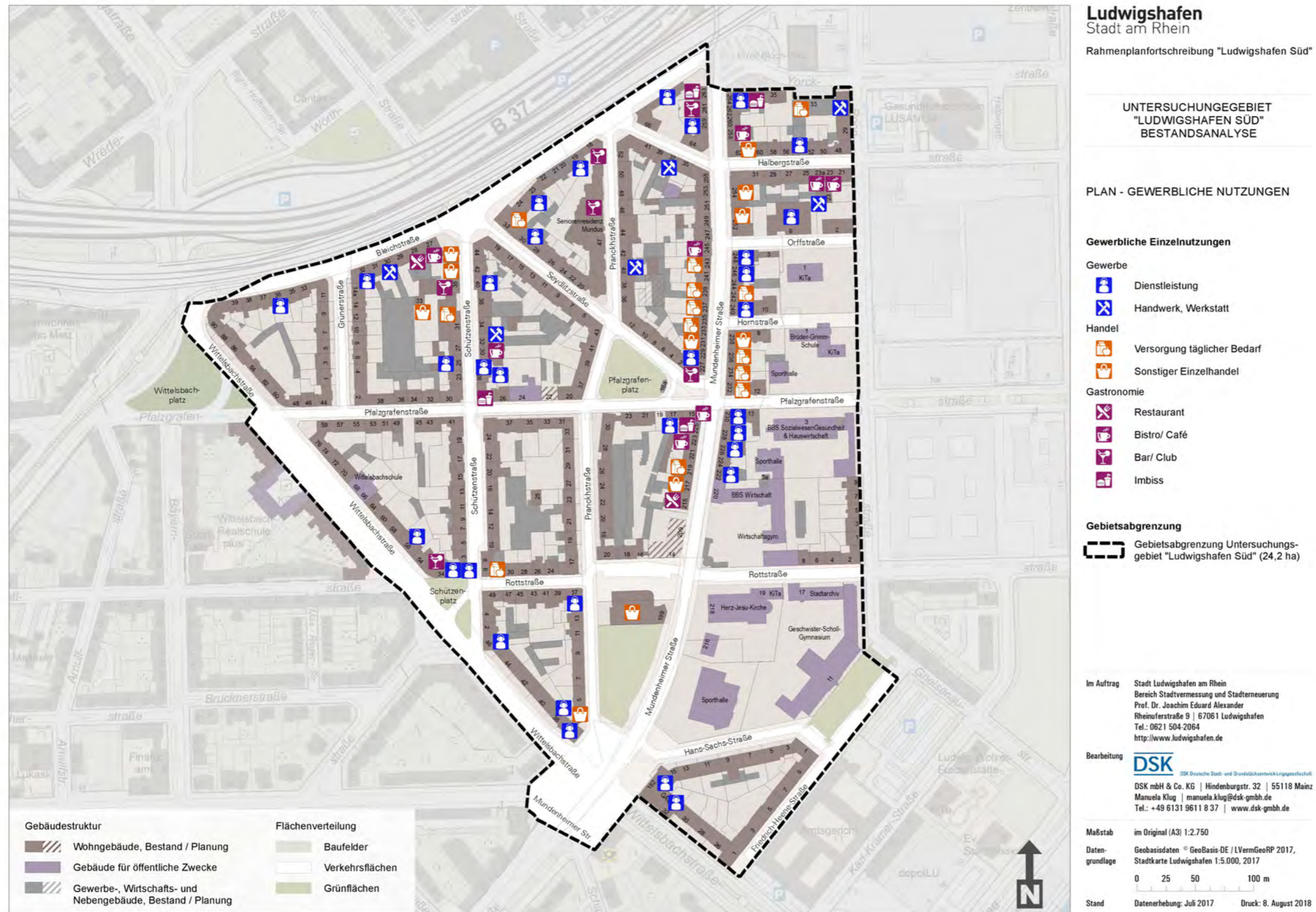
Daten- grundlage Geobasisdaten © GeoBasis-DE / LVermGeoRP 2017, Stadtkarte Ludwigshafen 1:5.000, 2017

0 25 50 100 m

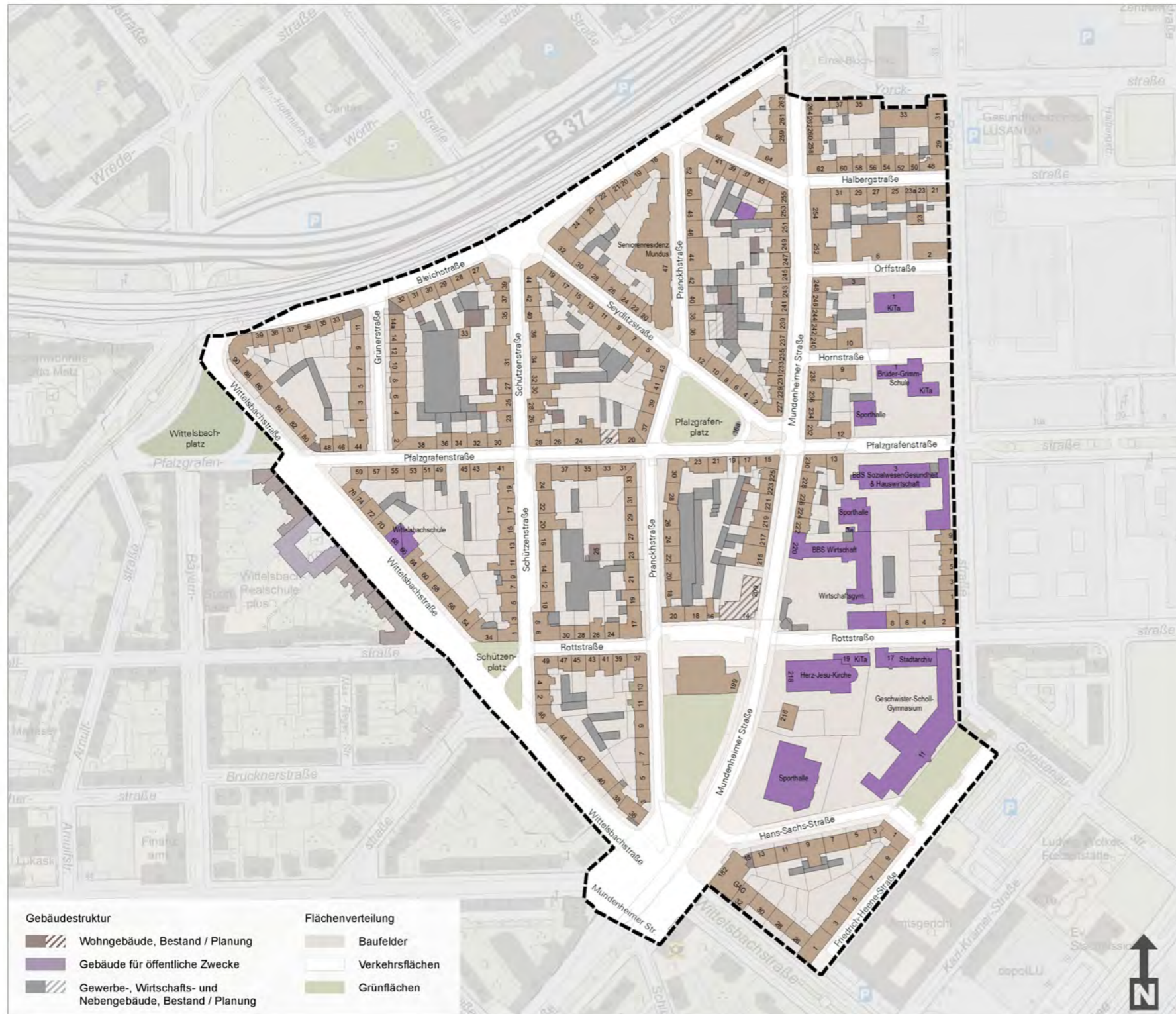
Stand Datenerhebung: Juli 2017 Druck: 8. August 2018



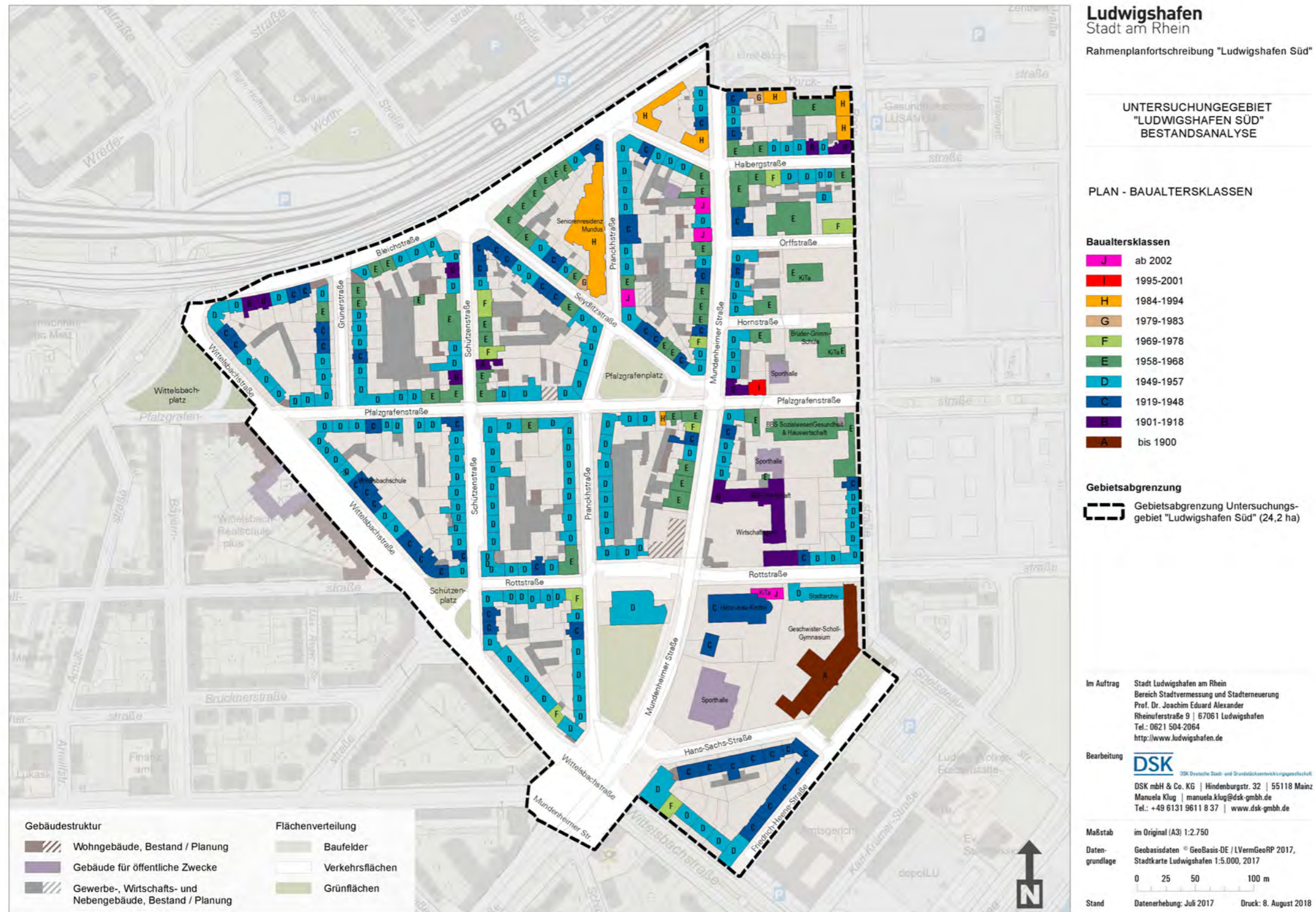
Anhang 4. Gewerbliche Nutzungen im Untersuchungsgebiet „Ludwigshafen Süd“

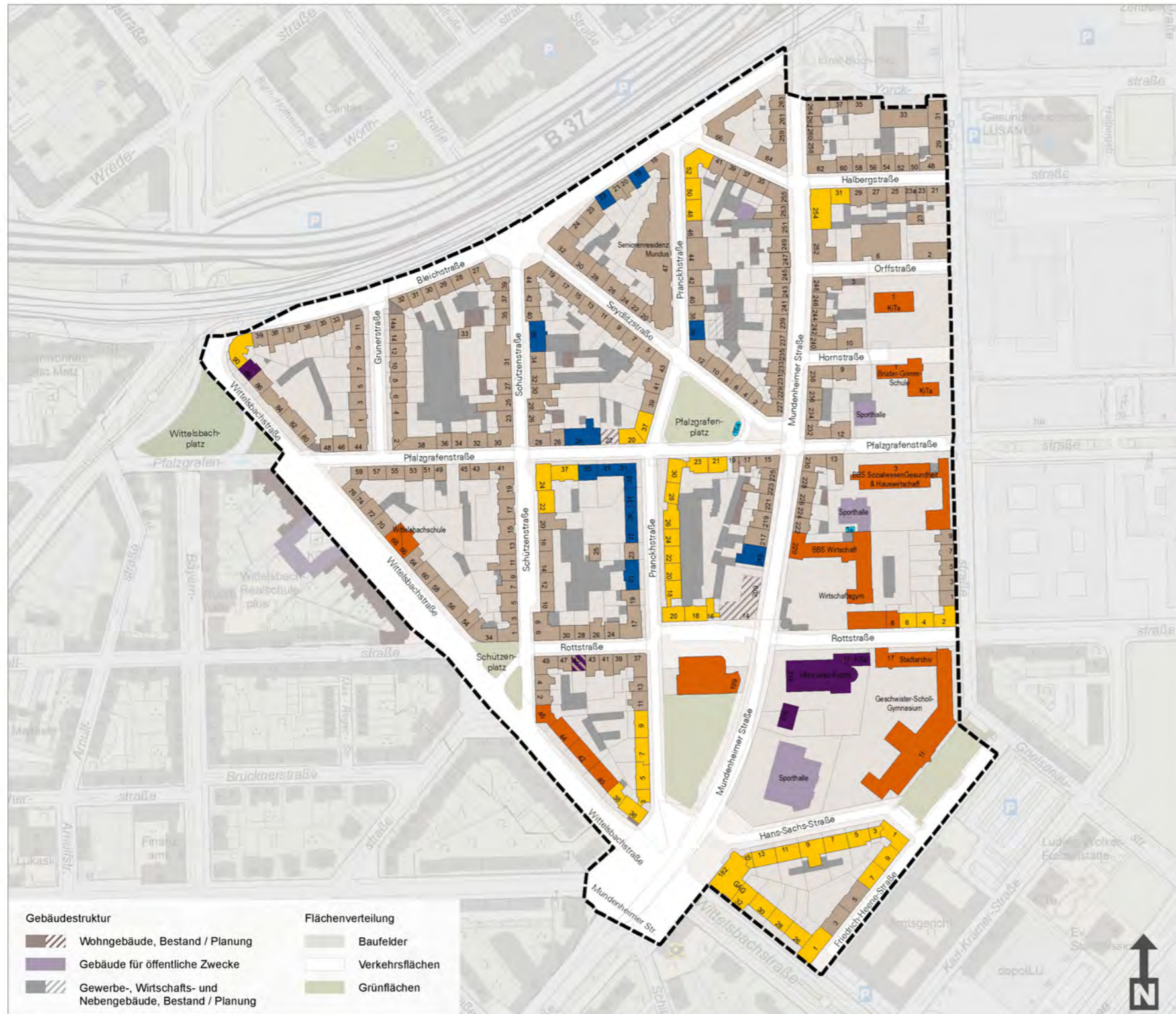






Anhang 6. Baualtersklassen im Untersuchungsgebiet „Ludwigshafen Süd“





**Ludwigshafen**  
Stadt am Rhein  
Rahmenplanfortschreibung "Ludwigshafen Süd"

UNTERSUCHUNGSGEBIET  
"LUDWIGSHAFEN SÜD"  
BESTANDSANALYSE

PLAN - EIGENTUMSVERHÄLTNISSE

- Eigentumsverhältnisse**
- Stadt
  - Wohnungsbaugesellschaft
  - Kirche
  - Kirche / Privat
  - Firma
  - Privat
  - Sonstiges

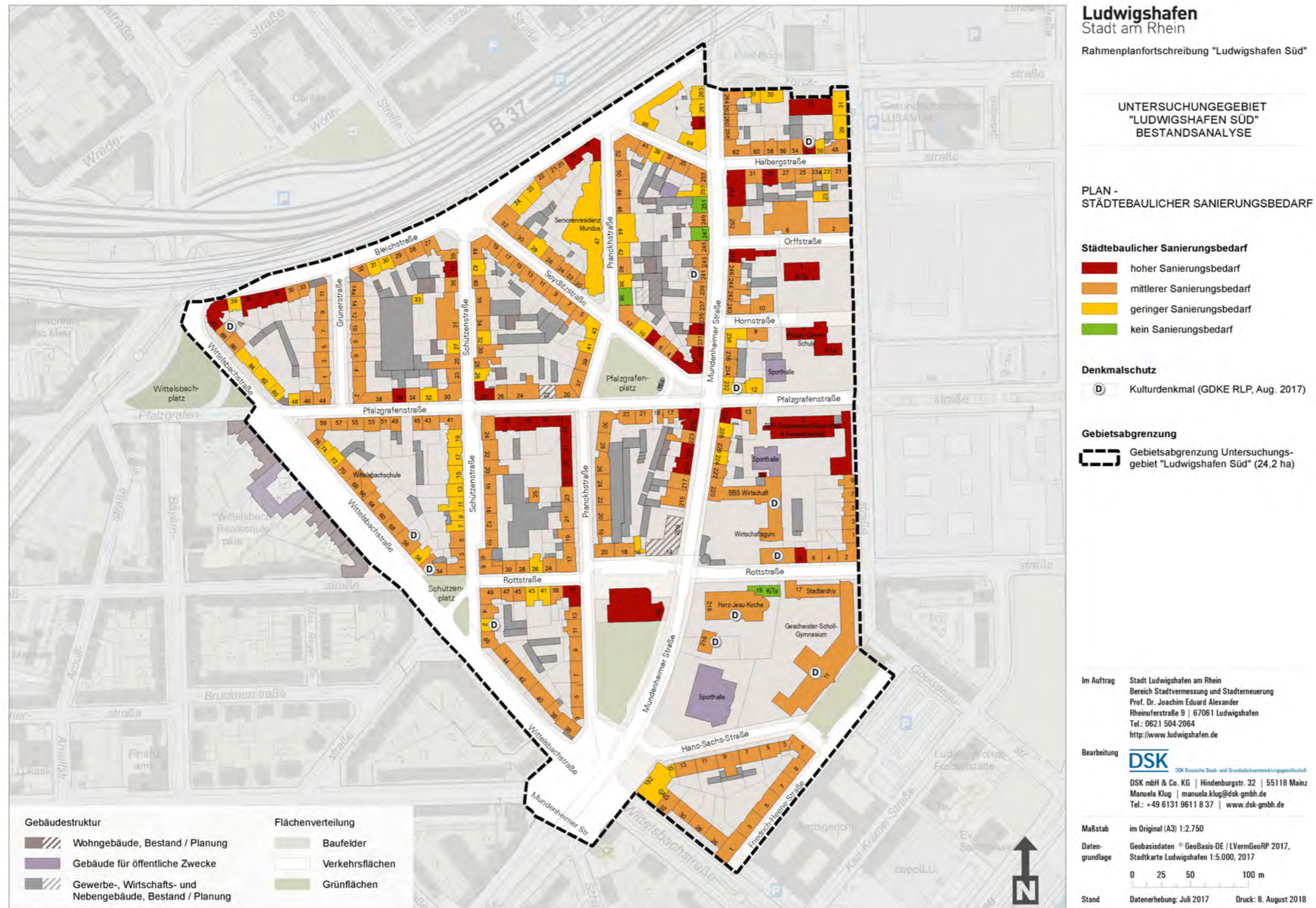
- Gebietsabgrenzung**
- Gebietsabgrenzung Untersuchungsgebiet "Ludwigshafen Süd" (24,2 ha)

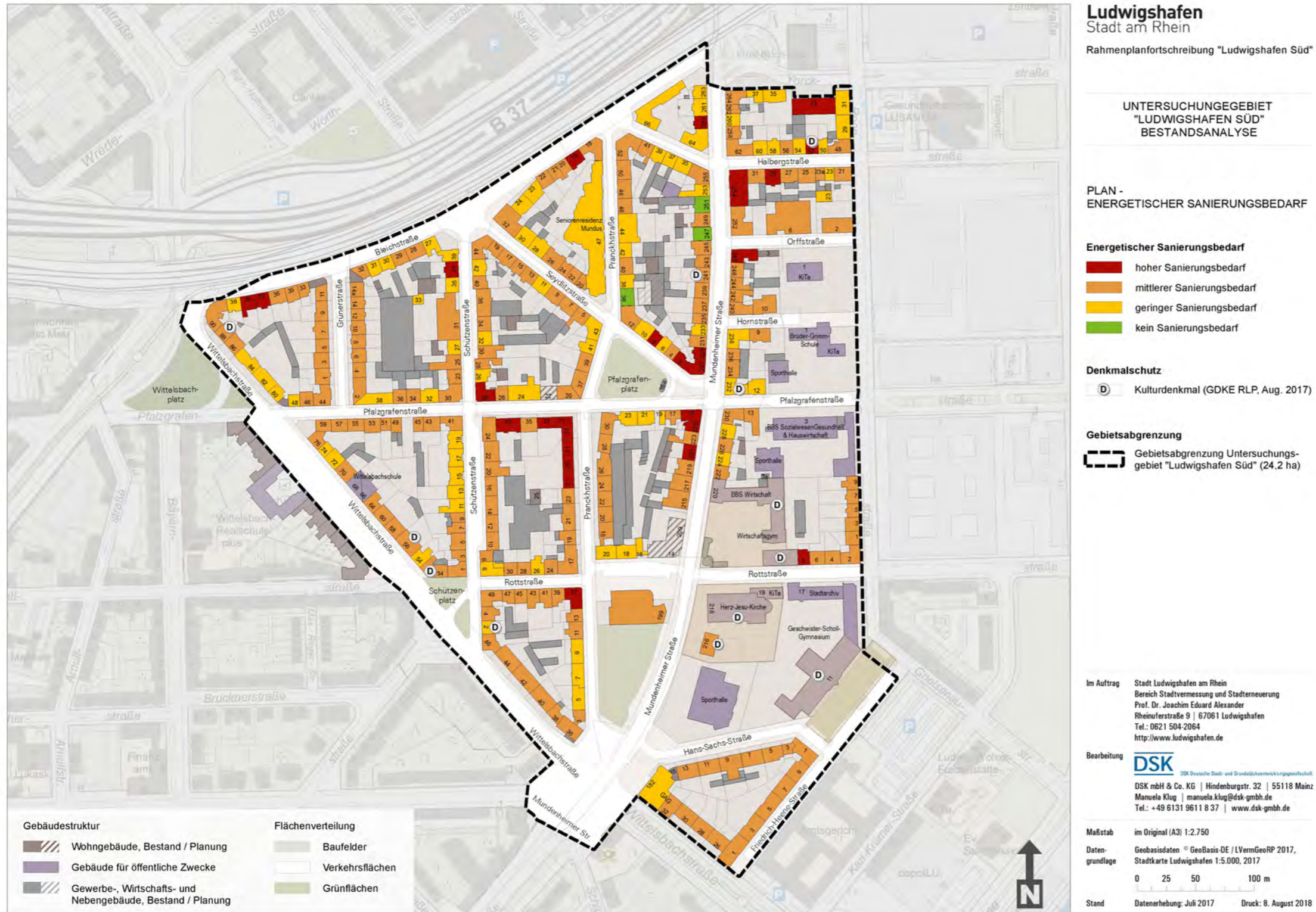
Im Auftrag Stadt Ludwigshafen am Rhein  
Bereich Stadtvermessung und Stadterneuerung  
Prof. Dr. Joachim Eduard Alexander  
Rheinuferstraße 9 | 67061 Ludwigshafen  
Tel.: 0621 504-2064  
<http://www.ludwigshafen.de>

Bearbeitung **DSK**  
DSK Deutsche Stadt- und Grundstücksentwicklungsgesellschaft  
DSK mbH & Co. KG | Hindenburgstr. 32 | 55118 Mainz  
Manuela Klug | [manuela.klug@dsk-gmbh.de](mailto:manuela.klug@dsk-gmbh.de)  
Tel.: +49 6131 9611 837 | [www.dsk-gmbh.de](http://www.dsk-gmbh.de)

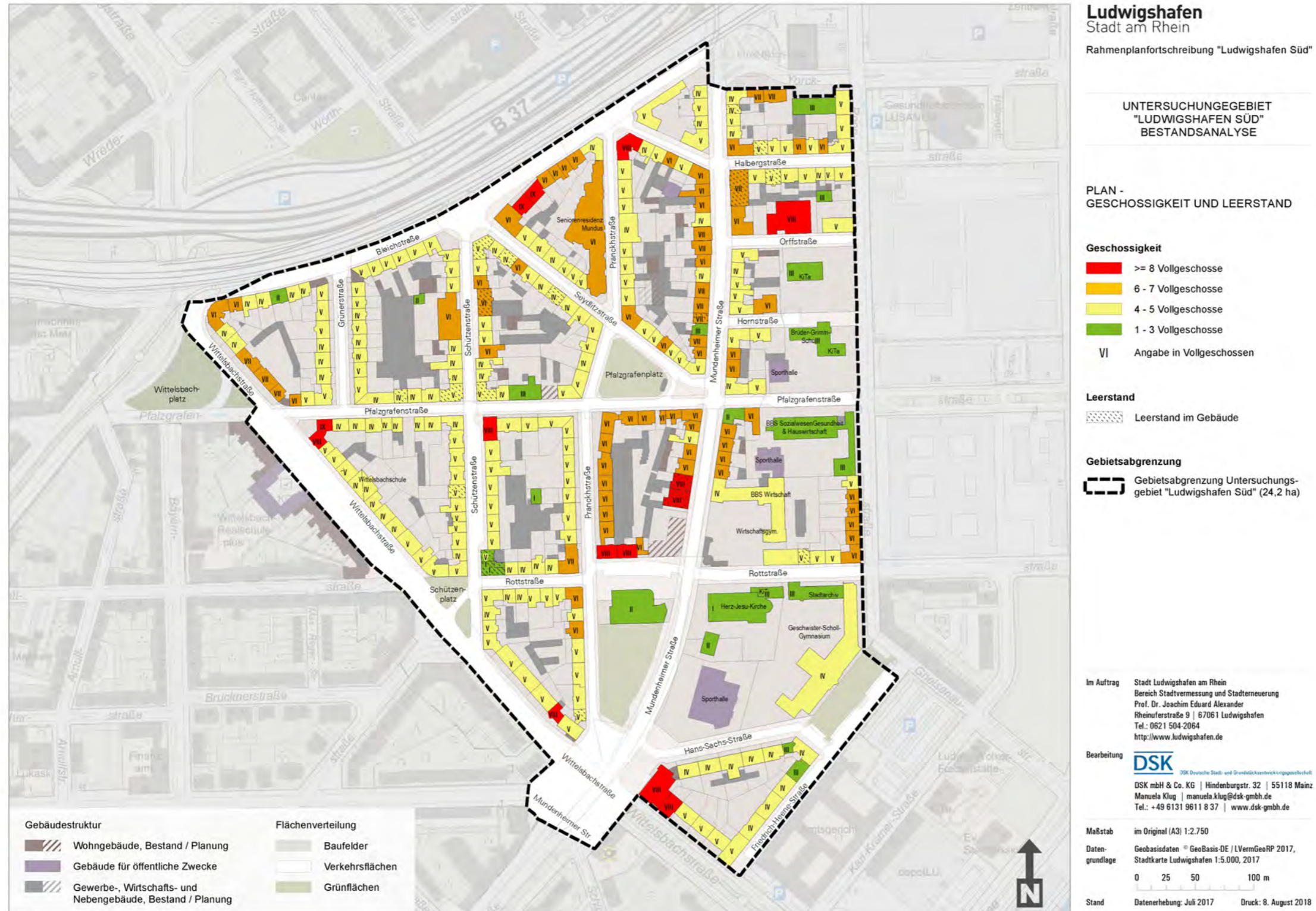
Maßstab im Original (A3) 1:2.750  
Daten- grundlage Geobasisdaten © GeoBasis-DE / LVermGeoRP 2017, Stadtkarte Ludwigshafen 1:5.000, 2017  
Stand Datenerhebung: Juli 2017 Druck: 8. August 2018

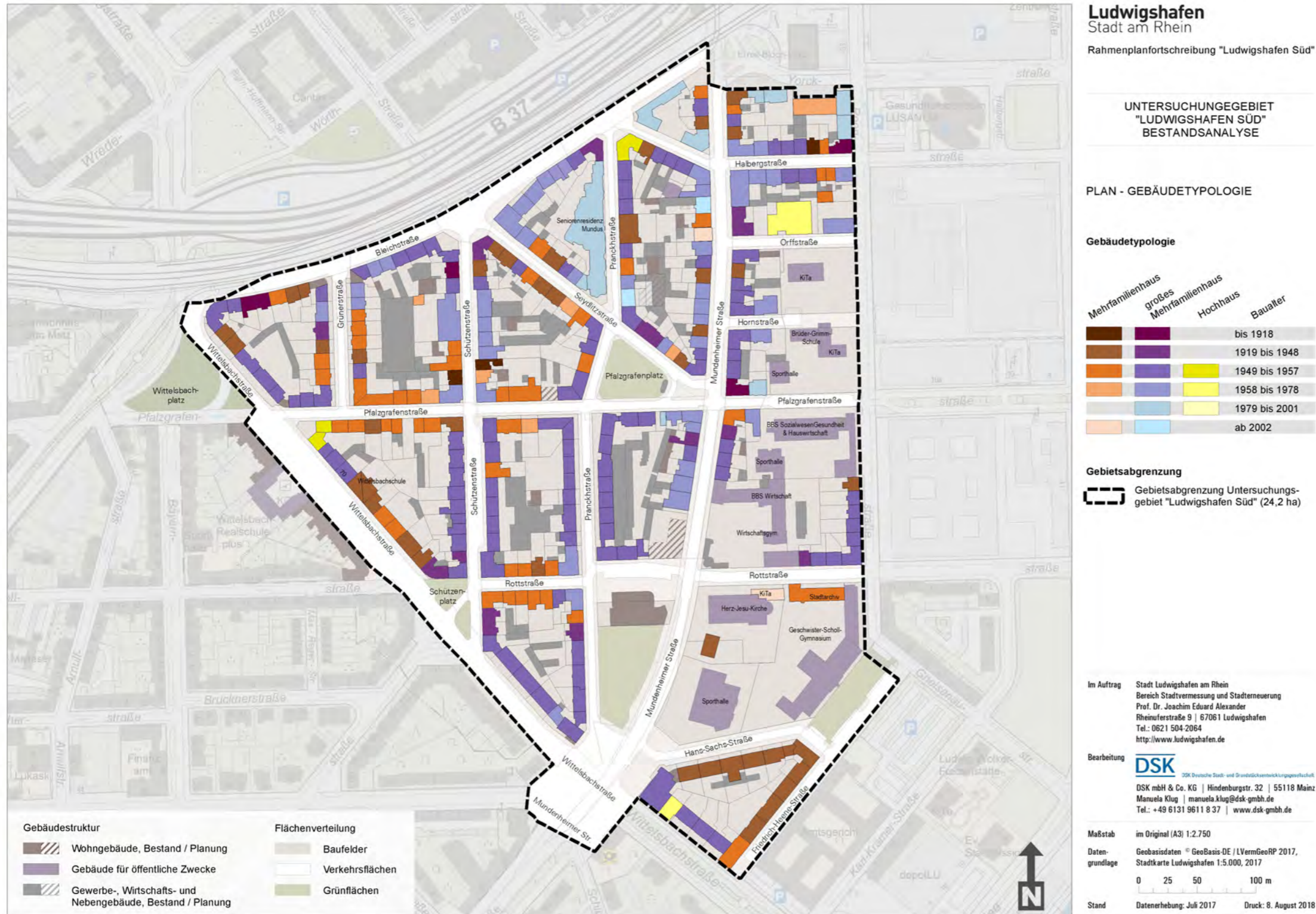
Anhang 8. Städtebaulicher Sanierungsbedarf im Untersuchungsgebiet „Ludwigshafen Süd“





Anhang 10. Geschossigkeit und Leerstand im Untersuchungsgebiet „Ludwigshafen Süd“





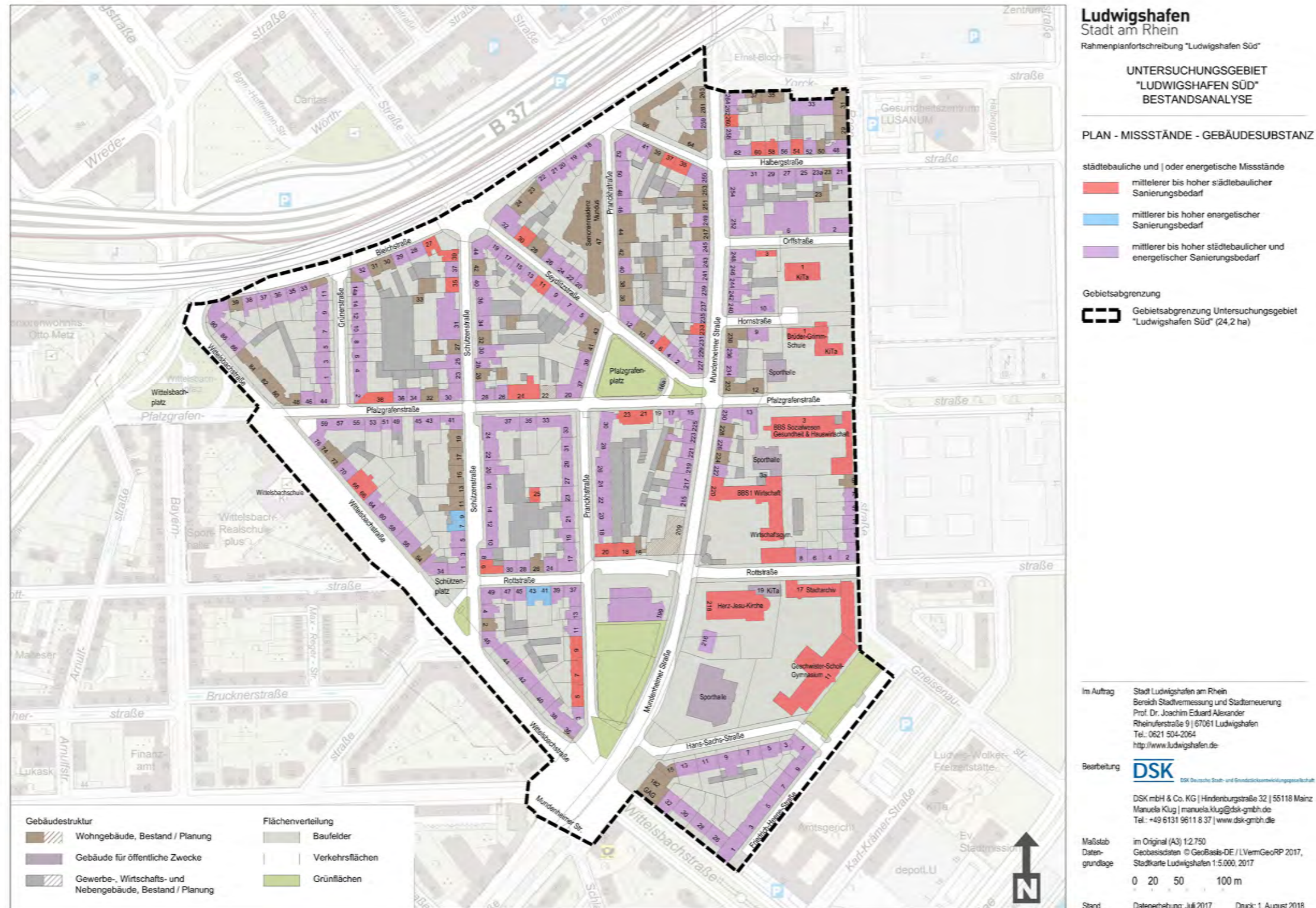
Anhang 12. Mobilität im Untersuchungsgebiet „Ludwigshafen Süd“

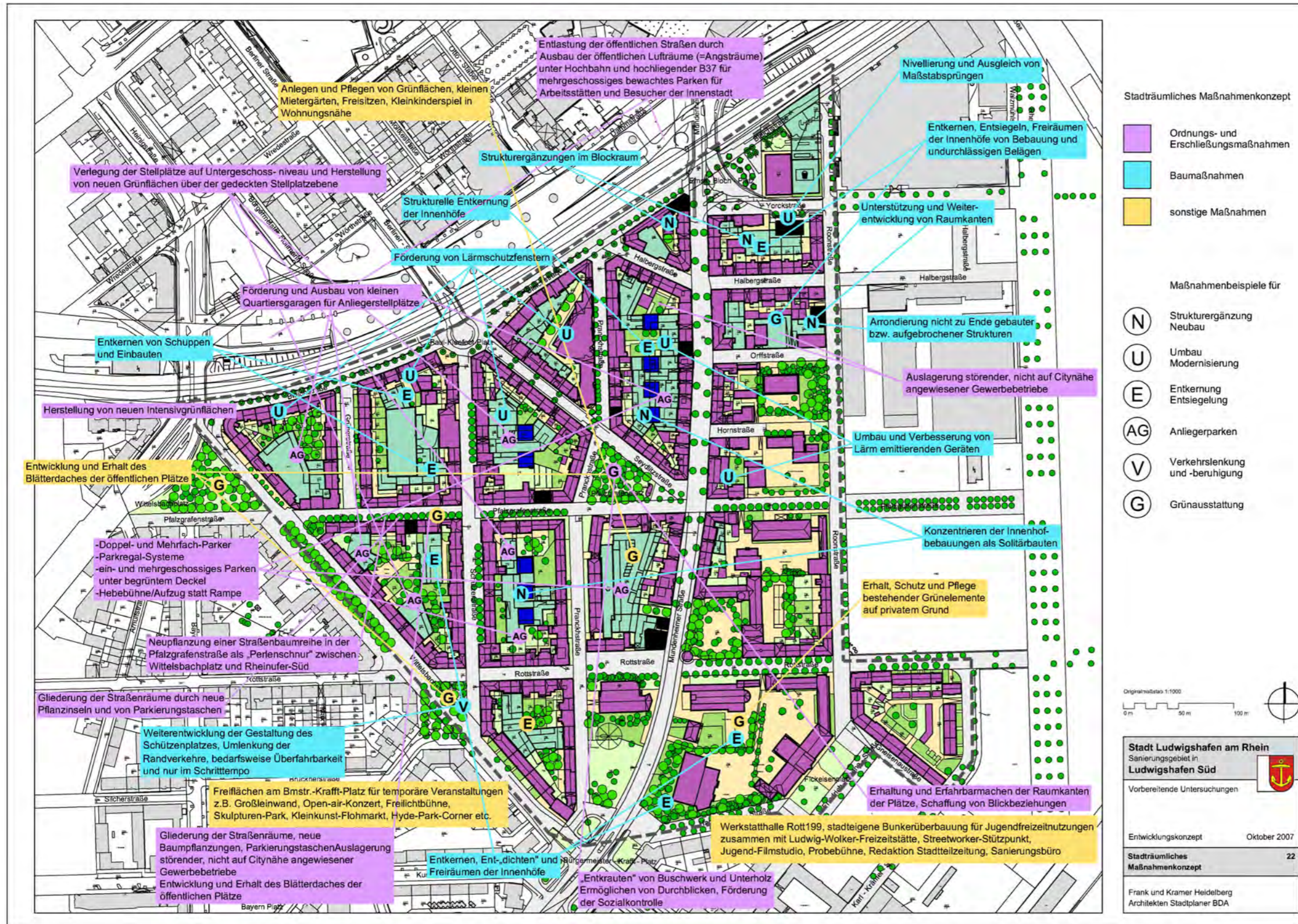




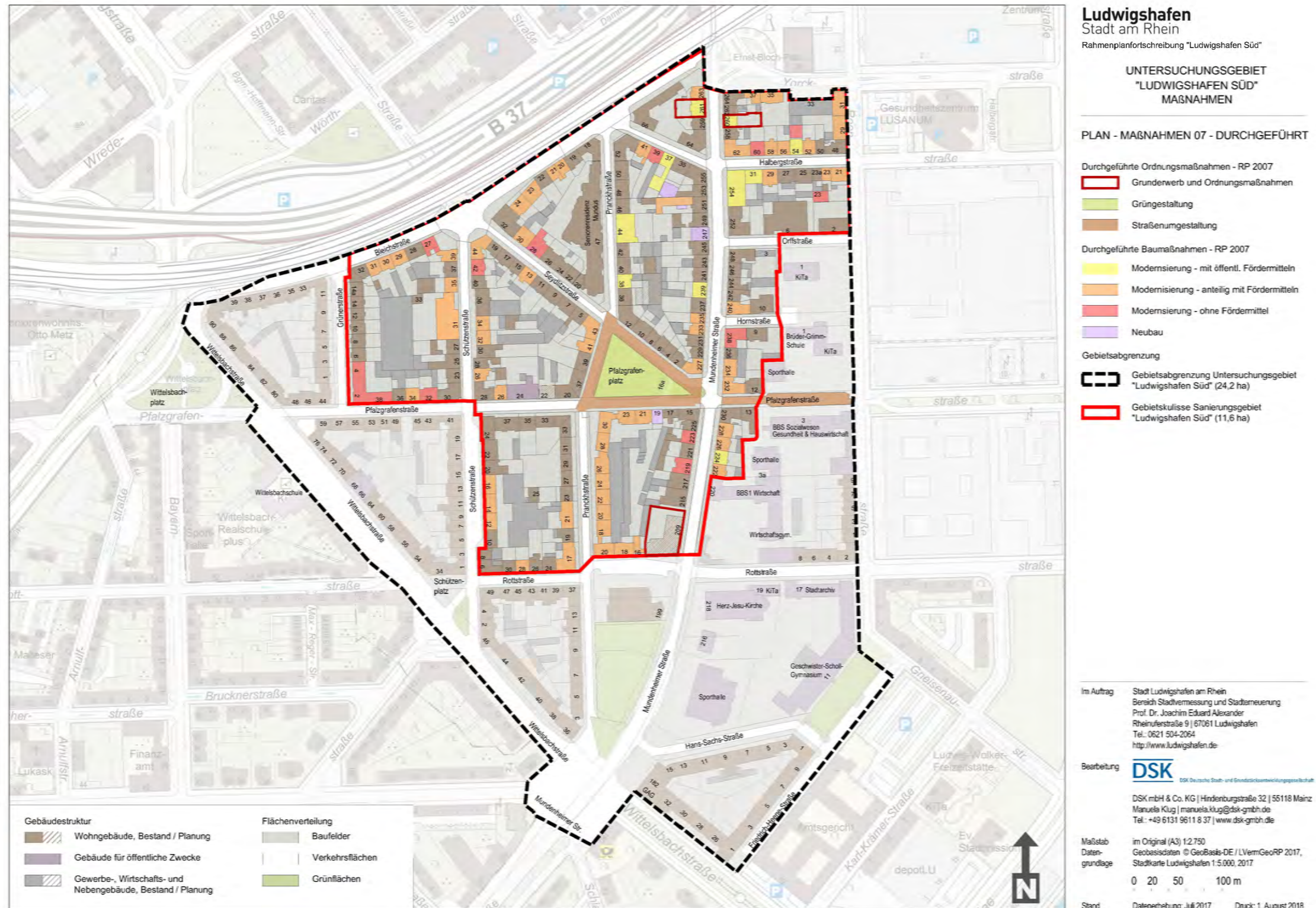


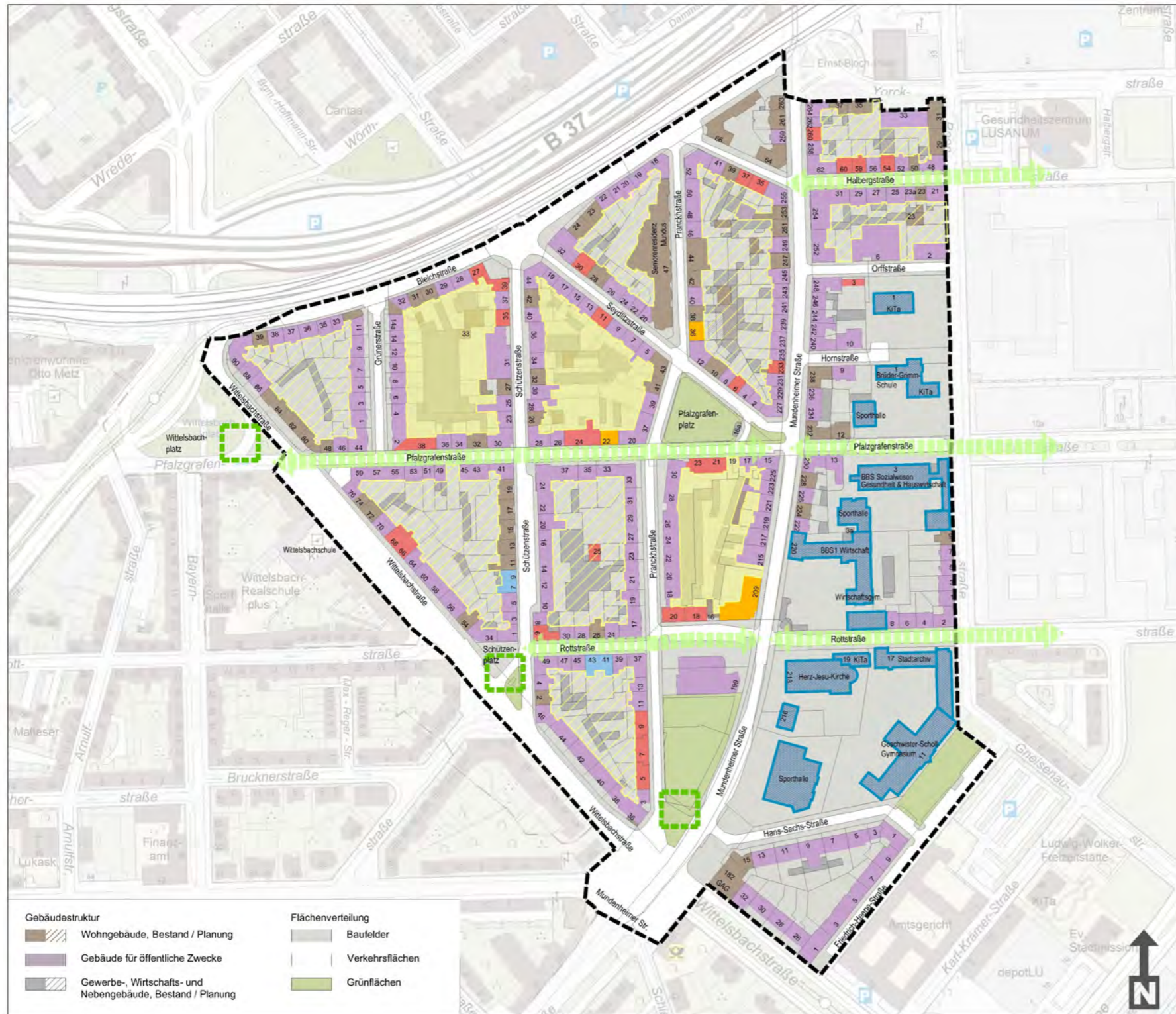
Anhang 14. Missstände im Gebäudebestand im Untersuchungsgebiet „Ludwigshafen Süd“





Anhang 16. Durchgeführte Maßnahmen im Untersuchungsgebiet „Ludwigshafen Süd“





**Ludwigshafen**  
Stadt am Rhein  
Rahmenplanfortschreibung "Ludwigshafen Süd"

**UNTERSUCHUNGSGEBIET  
"LUDWIGSHAFEN SÜD"  
MAßNAHMEN**

**PLAN - MAßNAHMENKONZEPT 2018**

- Ordnungsmaßnahmen im öffentlichen Bereich**
- Neuordnung und gesalterische Aufwertung der Grünflächen
  - visuelle Verbindung der Grünstrukturen im und am Quartier (Grüne Achse)

- Ordnungsmaßnahmen im privaten Bereich**
- Umgestaltung privater Innenhöfe durch Begrünung und Neuordnung des ruhenden Verkehrs
  - Zufahrt besteht bzw. Baulücke kann als Zufahrt genutzt werden
  - Zufahrt muss geschaffen werden

- Baumaßnahmen - vrwiegend private Gebäude**
- Behebung städtebaulicher Missstände
  - Behebung energetischer Missstände
  - Behebung städtebaulicher und energetischer Missstände
  - Neubau zur Schließung der Blockrandbebauung

- Baumaßnahmen - öffentliche Gebäude**
- energetische Optimierung inkl. umfassender Beratung

- Gebietsabgrenzung**
- Gebietsabgrenzung Untersuchungsgebiet "Ludwigshafen Süd" (24,2 ha)

Im Auftrag Stadt Ludwigshafen am Rhein  
Bereich Stadtmessung und Stadterneuerung  
Prof. Dr. Joachim Eduard Alexander  
Rheinuferstraße 9 | 67061 Ludwigshafen  
Tel.: 0621 504-2064  
<http://www.ludwigshafen.de>

Bearbeitung **DSK**  
DSK Deutsche Stadt- und Grundstücksentwicklungsgesellschaft  
DSK mbH & Co. KG | Hindenburgstraße 32 | 55118 Mainz  
Manuela Klug | [manuela.klug@dsk-gmbh.de](mailto:manuela.klug@dsk-gmbh.de)  
Tel.: +49 6131 9611 837 | [www.dsk-gmbh.de](http://www.dsk-gmbh.de)

Maßstab im Original (A3) 1:2.750  
Daten- grundlage © GeoBasis-DE / LVermGeoRP 2017, Stadtkarte Ludwigshafen 1:5.000, 2017

0 20 50 100 m

Stand Datenerhebung: Juli 2017 Druck: 1. August 2018

- Gebäudestruktur**
- Wohngebäude, Bestand / Planung
  - Gebäude für öffentliche Zwecke
  - Gewerbe-, Wirtschafts- und Nebengebäude, Bestand / Planung
- Flächenverteilung**
- Baufelder
  - Verkehrsflächen
  - Grünflächen

Anhang 18. Teilung des Untersuchungsgebiets und Erweiterung des Sanierungsgebiets „Ludwigshafen Süd“

